

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG KEWAJIBAN ANGKUTAN
UMUM BERBADAN HUKUM DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA CIREBON
(Studi Kasus Angkutan Kota Trayek Kota D7)**

Oleh:

Laela Lydia¹, Hery Nariyah², Amanan³

Universitas Swadaya Gunung Djati^{1,2,3}

Email: nariyahhery@yahoo.com

ABSTRACT

Latar Belakang melakukan penelitian ini yaitu pelaksanaan implementasi kebijakan kewajiban angkutan kota oleh Dinas Perhubungan kota Cirebon Khususnya Angkutan Kota trayek D7, bahwa dari jumlah total angkutan kota Cirebon yaitu 1.039 hanya 979 unit yang sudah memiliki izin, dan baru 40% terrealisasikan angkutan kota yang sudah berbadan hukum, kendaraan angkutan kota masih banyak yang belum berbadan hukum dan masih perorangan, salah satunya angkutan kota Cirebon trayek D7 dari 40 unit angkutan kota yang tergabung berbadan hukum diantaranya 4 pengusaha yang tergabung dalam Koperasi Warga Angkutan Cirebon (KOWATRON) yaitu koperasi yang didirikan oleh Dewan Pengurus Cabang Organisasi Angkutan Darat Kota Cirebon atau Dpc Organda Kota Cirebon.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode Kualitatif melalui pendekatan deskriptif, dengan mengambil lokasi penelitian di Dinas Perhubungan Kota Cirebon, sedangkan yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah kepala Bidang Angkutan dan Moltimoda di Dinas Perhubungan Kota Cirebon, Kepala Bidang Pelayanan Perizinan di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan terpadu Satu Pintu Kota Cirebon, pengusaha angkutan kota rayek D7, dan supir angkutan kota trayek D7.

Hasil penelitian menunjukkan sesuai teori yang digunakan adalah teori George C Edward III terdapat empat faktor yang mempengaruhi kebijakan, yaitu komunikasi yang dilakukan belum optimal, sumberdaya yaitu staf (pegawai) yang memiliki keahlian dan kemampuan yang cukup, disposisi yaitu sikap pegawai Dinas Perhubungan sudah tegas dalam melaksanakan tugasnya, dan struktur birokrasi yaitu standar operasi prosedur (SOP) yang sudah optimal.

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi dalam dua hal, yaitu pengangkutan orang dan atau barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti mobil, pedati dan sebagainya. Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain atau *port of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya.

Transportasi juga merupakan sistem dari lalu lintas kota, berkembang sebagai bagian kota karena naluri dan kebutuhan penduduk untuk bergerak atau memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pada kota yang berpenduduk dalam jumlah besar dan mempunyai kegiatan perkotaan yang sangat luas dan intensif,

maka diperlukan pelayanan transportasi berkapasitas tinggi dan ditata secara terpadu atau dinamis dengan formulasikan suatu kebijakan agar tatanan transportasi teratur dengan baik.

Implementasi adalah suatu rangkaian aktifitas dalam rangka menghantarkan kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut dapat membawa hasil sebagaimana yang diharapkan. Rangkaian kegiatan tersebut mencakup persiapan seperangkat peraturan lanjutan. Misalnya dari sebuah undang-undang muncul sejumlah Peraturan Pemerintah, Keputusan Presiden, maupun Peraturan Daerah, menyiapkan sumber daya guna menggerakkan implementasi termasuk di dalamnya sarana dan prasarana, sumber daya keuangan, dan tentu saja siapa yang bertanggung jawab melaksanakan kebijakan tersebut, dan bagaimana mengantarkan kebijakan secara langsung ke masyarakat.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah dijelaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagian dari transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran

berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah, dan dalam pasal 139 ayat (4) yang menyebutkan, penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan selain aturan tersebut terdapat Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan , pasal 79 ayat (2) yaitu , Badan Hukum Indonesia berbentuk badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas dan koperasi. Dasar hukum aturan ini juga didukung oleh Perda Jabar No 3 tahun 2011 tentang penyelenggaraan perhubungan pasal 163 ayat (3) dalam waktu lima tahun sejak peraturan daerah ini di undangkan, usaha perseorangan yang menyediakan jasa angkutan penumpang umum harus menyesuaikan menjadi berbadan hukum secara bertahap, hal ini merupakan bentuk toleransi pemerintah terhadap jasa angkutan agar dapat mempermudah pelaksanaan kebijakan.

Implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Kota Cirebon dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Cirebon ,

dari jumlah total angkutan kota Cirebon yaitu 1.039 hanya 979 unit yang sudah memiliki izin, dan baru 40% terrealisasikan angkutan kota yang sudah berbadan hukum, kendaraan angkutan kota masih banyak yang belum berbadan hukum dan masih perseorangan, salah satunya angkutan kota Cirebon trayek D7 dari 40 unit angkutan kota yang tergabung berbadan hukum diantaranya 4 pengusaha yang tergabung dalam Koperasi Warga Angkutan Cirebon (KOWATRON) yaitu koperasi yang didirikan oleh Dewan Pengurus Cabang Organisasi Angkutan Darat Kota Cirebon atau Dpc Organda Kota Cirebon. Dengan ditetapkannya Undang-Undang 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan yang mengamanatkan pemilik angkutan umum harus berbadan hukum, sejak berlakunya ketentuan ini, angkutan umum yang ingin mendaftar ulang izin trayek tidak bisa lagi nama perseorangan atau pemilik, tetapi harus atas nama badan hukum sementara kebijakan tersebut sempat mendapatkan penolakan dari pemilik angkutan umum terkait balik nama Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) menjadi atas nama badan hukum mereka khawatir aset mereka hilang.

Peraturan ini bukan untuk memberatkan melainkan memudahkan

pendataan, pembinaan, serta memberi konsekuensi administratif dan keselamatan bagi pelaku usaha, disisi lain upaya tersebut perlu dilakukan untuk mempermudah pemerintah menyalurkan bantuan, artinya kendaraan umum baik angkutan barang maupun orang hanya bisa dimiliki oleh badan hukum. Badan hukum yang dimaksud adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Perseroan Terbatas, dan Koperasi, sehingga memudahkan pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh Dinas perhubungan Kota Cirebon. Diharapkan dengan ditetapkan kebijakan diwajibkan untuk angkutan umum harus berbadan hukum mengharuskan berkelompok, baik itu secara berkoperasi maupun Perseroan Terbatas (PT) angkutan ini menjadi perindustrian, bukan perseorangan. Pihak yang berwenang akan melakukan upaya bila ada kemauan dari angkutan umum untuk berbadan hukum. Yakni dengan cara mengajarkan perusahaan angkutan untuk menguatkan manajemennya supaya bisa benar-benar menjadi operator yang sebenarnya.

Bedasarkan permasalahan di atas, penulis tertarik membuat suatu penelitian dengan judul: **“IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG**

KEWAJIBAN ANGKUTAN UMUM BERBADAN HUKUM DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA CIREBON (Studi Kasus Angkutan Kota Trayek D7)

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka rumusan permasalahannya adalah sebagai berikut: “Implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon belum optimal”.

1.3 Identifikasi Masalah

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka identifikasi masalah adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon?
2. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon?
3. Apa hambatan yang hadapi Dinas Perhubungan Kota Cirebon dalam melaksanakan kebijakan

tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum pada angkutan kota trayek D7?

4. Bagaimana upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Cirebon dalam pelaksanaan kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum pada angkutan kota trayek D7?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui implementasi Kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi Kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon.
3. Untuk mengetahui hambatan-hambatan apa saja yang dihadapi dalam implementasi Kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan kota Cirebon pada angkutan kota trayek D7.

4. upaya-upaya mengetahui yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Cirebon dalam pelaksanaan kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum pada angkutan kota trayek D7.

1.5 Kegunaan Penelitian

1.5.1 Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sumbangan pemikiran bagi pegawai yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan umum oleh Dinas Perhubungan kota Cirebon dan menambah pengetahuan khususnya bagi penulis secara praktis dan teoritis mengenai implementasi Kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon (studi kasus angkutan kota trayek D7)

1.5.2 Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pembendaharaan kepustakaan dalam disiplin ilmu administrasi negara serta menjadi bahan pertimbangan dan masukan khususnya mengenai implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan

Kota Cirebon (studi kasus angkutan kota trayek D7)

1.6 Kerangka Pemikiran

Implementasi Kebijakan kewajiban angkutan umum berbadan hukum pada prakteknya mengandung satu tahapan penting. Salah satu tahapan penting dalam siklus kebijakan publik adalah implementasi kebijakan, bagi mereka yang melihat kebijakan publik dari perspektif siklus kebijakan, implementasi merupakan suatu aktifitas yang paling penting, tetapi tidak setiap kebijakan akan terimplemntasikan dengan sendirinya realitanya menunjukkan implementasi kebijakan tersebut sejak awal melibatkan sebuah proses rasional dan emosional yang teramat kompleks. Implementasi sering dianggap hanya merupakan pelaksanaan dari apa yang telah diputuskan oleh legislatif atau para pengambil keputusan, seolah-olah tahapan ini kurang berpengaruh. Tahapan implementasi menjadi begitu penting karena suatu kebijakan tidak berarti jika tidak dilaksanakan dengan baik dan benar sesuai pencapaian. Dengan kata lain implementasi merupakan tahap dimana suatu kebijakan dilaksanakan secara maksimal agar dapat mencapai tujuan yang telah ditentukan.

Implementasi secara etimologis ialah sebagai suatu aktivitas yang bertalian dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan penggunaan sarana untuk memperoleh hasil. Implementasi kebijakan publik dapat diartikan sebagai aktivitas ditetapkan/ disetujui dengan penggunaan sarana untuk mencapai tujuan kebijakan.

Terdapat beberapa konsep mengenai implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh beberapa ahli.

Menurut Van Meter dan Van Horn (dalam Subarsono, 2013: 99). Ada lima variabel yang mempengaruhi kinerja implemntasi yakni:

1. Standar dan sasaran kebijakan
2. Sumber daya
3. Hubungan antar organisasi
4. Karakteristik agen pelaksana
5. Kondisi sosial, politik dan ekonomi
6. Disposisi implementor

Menurut Van Meter dan Van Horn (dalam Agustino, 2013: 139) berpendapat bahwa:

Tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat - pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah

digariskan dalam keputusan kebijaksanaan

Definisi lain juga diutarakan oleh Mazmanian dan Sabatier (dalam Agustino, 2013: 139) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai:

Pelaksanaan keputusan kebijaksanaan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin di atasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin di capai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya.

Berdasarkan beberapa definisi yang disampaikan para ahli di atas, disimpulkan bahwa Implementasi merupakan tahap dimana suatu kebijakan di formulasikan secara matang dan dilaksanakan secara maksimal agar dapat mencapai tujuan kebijakan itu sendiri.

George C. Edward III (dalam Subarsono, 2013: 90) mengemukakan empat variabel yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu:

1. Komunikasi (*communication*)

2. Sumberdaya (*Resources*)

3. Disposisi (*Disposition*)

4. Struktur birokrasi (*Bureaucratic Structure*)

Sumber daya, Disposisi, Struktur birokrasi di atas dijadikan teori dalam penyusunan skripsi ini sehingga pada uraian selanjutnya penulis mencoba mengulasnya secara lebih rinci.

1. Komunikasi (*communication*)

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan secara jelas. Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus diinformasikan kepada kelompok sasaran (*target group*). Apabila penyampaian tujuan dan sasaran suatu kebijakan tidak jelas, tidak memberikan pemahaman atau bahkan tujuan dan sasaran kebijakan tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka kemungkinan akan terjadi suatu penolakan dari kelompok sasaran yang bersangkutan.

Komunikasi yang di lakukan dalam Implementasi Kebijakan kewajiban angkutan umum berbadan hukum di kota Cirebon oleh Dinas Perhubungan Kota Cirebon yang bertujuan untuk memberikan petunjuk, bimbingan, dan

pengawasan terhadap pengusaha angkutan umum. Faktor komunikasi dalam implementasi kebijakan berpengaruh terhadap penerimaan kebijakan yaitu kelompok sasaran, sehingga kualitas komunikasi akan mempengaruhi dalam mencapai efektifitas implementasi kebijakan. Dengan demikian, penyebaran isi kebijakan melalui proses komunikasi yang baik akan mempengaruhi terhadap implementasi kebijakan. Dalam hal ini, media komunikasi yang digunakan untuk menyebarluaskan isi kebijakan kepada kelompok sasaran akan sangat berperan. Dengan demikian sasaran kebijakan dapat mengerti dengan kebijakan yang sudah di tentukan.

2. Sumberdaya (*Resources*)

Walaupun sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan, implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumberdaya tersebut dapat berwujud sumberdaya manusia, yakni kompetensi implementor, dan sumberdaya finansial. Sumberdaya adalah faktor penting untuk implementasi kebijakan agar efektif.

Tanpa sumberdaya, kebijakan hanya tinggal di kertas menjadi dokumen saja.

Agar implementasi kebijakan kewajiban angkutan umum berbadan hukum dapat berjalan lancar dan optimal maka diperlukan staf yang memadai serta keahlian-keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas mereka, wewenang dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan dan harus mengetahui informasi yang relevan dan cukup tentang bagaimana cara mengimplementasikan kebijakan, sehingga harus di beri petunjuk atau arahan untuk melaksanakan kebijakan

3. Disposisi (*Disposition*)

Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor, seperti komitmen, kejujuran, sifat demokratis. apabila implementor disposisi dengan baik, maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan dan ditetapkan oleh pembuat kebijakan. Ketika implementor memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif. Sikap dari

pelaksana kebijakan akan sangat berpengaruh dalam implementasi kebijakan. Apabila implementator memiliki sikap yang baik maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan, sebaliknya apabila sikapnya tidak mendukung maka implementasi tidak akan terlaksana dengan baik.

4. Struktur Birokrasi (*Bureaucratic Structure*)

Struktur organisasi yang bertugas mengimplementasikan kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Salah satu dari aspek struktur organisasi adalah adanya prosedur operasi yang *Standard Operating Procedures* (SOP). SOP menjadi pedoman bagi setiap implementor dalam bertindak. Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni birokrasi yang rumit dan kompleks. Hal demikian pada gilirannya menyebabkan aktivitas organisasi tidak fleksibel

1.7 Definisi Operasionalisasi Konsep

1.7.1 Definisi Konsep

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas, maka peneliti mengemukakan anggapan dasar bahwa:

1. Implementasi merupakan tahap dimana suatu kebijakan di formulasikan secara matang dan dilaksanakan secara maksimal agar dapat mencapai tujuan kebijakan itu sendiri.
2. Kebijakan merupakan rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak.
3. Angkutan merupakan perpindahan orang dan/ atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
4. Badan hukum yaitu sekumpulan kepentingan individu atau dengan kata lain kepentingan orang banyak dimana kepentingan dilindungi oleh hukum dan dilengkapi dengan suatu aksi, jika kepentingan itu diganggu.
5. Dinas Perhubungan Kota Cirebon memiliki kewajiban serta tanggung jawab untuk meningkatkan kesadaran kepada pengusaha angkutan Kota

Cirebon agar angkutan kota mampu berbadan hukum sesuai kebijakan yang telah ditetapkan

kesadaran Pengusaha angkutan kota khususnya trayek D7, maka diperlukan metode yang sesuai pula untuk sifat penelitian ini.

1.7.2 Operasionalisasi Konsep

Dimensi dan Parameter:

1. Komunikasi:
 - a. Informasi persyaratan
 - b. Memberikan petunjuk
 - c. Penyelenggaraan Administrasi
2. Sumberdaya
 - a. Kuantitas dan kualitas pegawai.
 - b. Pelaksana.
 - c. Informasi
3. Disposisi
 - a. Kemauan pegawai.
 - b. Motivasi.
 - c. Sikap.
4. Struktur Birokrasi
 - a. Keberadaan prosedur.
 - b. Kejelasan prosedur.
 - c. Ketaatan prosedur.

1.8. Metode Penelitian

1.8.1 Metode Penelitian yang Digunakan

Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan dan menganalisis sejauh mana implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum untuk meningkatkan

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini dilakukan secara kualitatif karena metode yang paling sesuai untuk meneliti bagaimana implementasi kebijakan kewajiban angkutan umum berbadan hukum dalam upaya meningkatkan kesadaran pengusaha angkutan kota trayek D7. Selain itu alasan lain menggunakan metode kualitatif yang bersifat deskriptif karena metode kualitatif bukan untuk mencari beberapa besar pengaruh dari suatu variabel, tetapi untuk menggali, menemukan, dan menjelaskan tentang bagaimana menjadikan angkutan kota berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon.

David Cline (dalam Sugiono, 2008: 11) membagi penelitian menjadi 3 bagian, salah satunya adalah:

Penelitian deskriptif yaitu penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (*independent*) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan antara variabel

yang satu dengan variabel yang lain

Bogdan dan Taylor (dalam Moeleong 2007: 4) mendefinisikan metode kualitatif sebagai:

Prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang di amati. Penelitian ini penulis menggunakan metode kualitatif analisis deskriptif, dimana dalam penyajian data penulis menggunakan pemaparan dan gambaran, karena penyusun hanya ingin menggambarkan situasi atau peristiwa.

Penelitian ini penulis menggunakan metode kualitatif analisis deskriptif, dimana dalam penyajian data penulis menggunakan pemaparan dan gambaran, karena penyusun hanya ingin menggambarkan situasi atau peristiwa.

1.8.2 Informan dan Teknik Pemilihan Informan

Informan yang penulis pilih adalah:

1. Key Informan: Kepala Seksi Angkutan Orang dalam Trayek Bidang Angkutan dan Multimoda Di Dinas Perhubungan Kota Cirebon.

2. Informan pendukung:

- a. Staff Bidang Pelayanan Terpadu B di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan terpadu Satu Pintu Kota Cirebon.
- b. Pengusaha Angkutan Kota Trayek D7.
- c. Supir Angkutan Kota Trayek D7.

Adapun alasan-alasan peneliti memilih informan tersebut karena memiliki informasi serta sebagai pelaksana dan yang merasakan kebijakan itu sendiri.

1.8.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah data. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data primer

Menggunakan metode wawancara kepada yang menjadi informan yaitu pengumpulan data dengan cara memberikan daftar pertanyaan kepada informan baik kepada Kepala Seksi Angkutan Orang dalam Trayek Bidang Angkutan dan Multimoda Di Dinas Perhubungan Kota Cirebon, dan Staff bidang Pelayanan Terpadu B di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan terpadu Satu Pintu Kota Cirebon, serta

Pengusaha angkutan kota trayek D7 dan Supir angkutan kota trayek D7.

2. Data sekunder

Dengan cara mencari data-data yang tersedia sebagai referensi dan bahan acuan penelitian, seperti bahan-bahan referensi, studi kepustakaan melalui literatur-literatur, arsip, laporan dinas, monografi, surat kabar, internet, dan sumber-sumber tertulis lainnya.

Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah sebagai berikut:

a. Studi kepustakaan

Teknik mengumpulkan data dengan cara melakukan penelitian dengan membaca dan mempelajari buku, peraturan perundang-undangan serta sumber-sumber lainnya guna memecahkan masalah.

b. Studi lapangan

Teknik mengumpulkan data dengan cara penulis mengadakan penelitian secara langsung di lokasi penelitian melalui teknik sebagai berikut:

1. Observasi

Peneliti hanya melakukan pengamatan di lapangan secara langsung di objek penelitian tetapi tidak terlibat dalam aktivitas/ kegiatan di lokasi penelitian. Disini peneliti hanya bertindak sebagai orang luar yang mengamati (observasi nonpartisipatif).

2. Wawancara

Wawancara yang penulis lakukan didasarkan pada wawancara terpimpin/terarah/terstruktur, yaitu teknik mengumpulkan data dengan cara mengadakan tanya jawab secara langsung kepada informan baik kepada Kepala Seksi Angkutan Orang dalam Trayek Bidang Angkutan dan Multimoda Di Dinas Perhubungan Kota Cirebon, Staff Bidang Pelayanan Terpadu B di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan terpadu Satu Pintu Kota Cirebon serta Pengusaha angkutan kota trayek D7 dan Supir angkutan kota trayek D7.

1.8.4 Pemeriksaan Keabsahan Data

Pengujian keabsahan data dilakukan dalam rangka memperoleh data yang dapat dipercaya. Pengujian keabsahan data dalam penelitian ini sama halnya pengujian validitas dan realibilitas instrument penelitian dalam penelitian kualitatif.

7 teknik pengujian keabsahan data menurut Moleong, (2007: 327) dalam rangka memperoleh kredibilitas (derajat kepercayaan) data yaitu:

1. Perpanjang keikutsertaan
2. Ketekunan pengamatan
3. Triangulasi
4. Pengecekat sejawat
5. Kecukupan referensial
6. Kajian kasus negatif

7. Pengecekan anggota

Teknik Pengecekan Keabsahan data dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik Tringulasi yaitu teknik pengecekan keabsahan data dengan membandingkan beberapa sumber data yang diperoleh dengan cara check, recheck, dan Croos Check data tersebut.

1. Data Lapangan

- a. Data angkutan kota di Dinas Perhubungan Kota Crebon.
- b. Data angkutan Kota Trayek D7 Kota Cirebon di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan terpadu Satu Pintu Kota Cirebon.
- c. Jurnal dan Browsing dari Internet

2. Data Hasil Wawancara

- a. Wawancara Kepala Seksi Angkutan Orang dalam Trayek Bidang Angkutan dan Multimoda Di Dinas Perhubungan Kota Cirebon.
- b. Wawancara Staff bidang Pelayanan Terpadu B di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan terpadu Satu Pintu Kota Cirebon.
- c. Wawancara pada pengusaha angkutan Kota trayek D7.

- d. Wawancara pada supir angkutan Kota trayek D7.

1.8.5 Analisis Data

Analisis data yang dilakukan adalah teknik analisis data secara deskriptif. Menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi secara mendalam mengenai berbagai data yang diperoleh.

Analisis data proses mengorganisasikan dan mengurutkan data kedalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema (Moleong, 2007: 97) Tahap-tahap yang digunakan dalam analisis data adalah sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Reduksi data yaitu proses pemilihan data yang diperoleh itu dikumpulkan, dirinci secara sistematis dan memilih hal-hal pokok yang sesuai dengan fokus penelitian, sehingga diharapkan memberikan gambaran dan analisis yang lebih tajam.

2. Penyajian Data

Penyajian data yaitu uraian tabel, gambar, grafik, dan sebagainya penarikan kesimpulan. Penyajian data

merupakan usaha untuk memperoleh makna dari berbagai data yang telah dikumpulkan kemudian dibuat pola, model, tema, dan hubungan persamaan terhadap hal-hal yang penting.

1.9 Lokasi Dan Jadwal Penelitian

1.9.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Cirebon yang berada di Jl. Terusan Pemuda (Komplek Perkantoran) Kota Cirebon, dan observasi langsung ke pengusaha angkutan sekitar juga dilakukan guna menambah informasi dikarenakan masih banyak angkutan umum belum berbadan hukum yang data di peroleh tersebut dapat menjadi sebuah kajian untuk kepentingan penelitian.

1.9.2 Jadwal Penelitian

Lamanya penelitian adalah 5 (lima) bulan terhitung mulai dari bulan Februari 2018 sampai dengan Juni 2018 dengan perincian sebagai berikut:

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Implementasi kebijakan

Implementasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu pelaksanaan/penerapan. Sedangkan dalam pengertian umum adalah suatu tindakan atau pelaksana rencana yang

telah disusun secara cermat dan rinci atau matang Jadi Implementasi dapat dimaksudkan sebagai suatu aktivitas yang berkaitan dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan penggunaan sarana untuk memperoleh hasil. Apabila dikaitkan dengan kebijakan publik, maka kata implementasi kebijakan publik dapat diartikan sebagai aktivitas penyelesaian atau pelaksanaan kebijakan publik yang telah ditetapkan/ditetujui dengan penggunaan sarana untuk mencapai tujuan kebijakan.

Pengertian implementasi dikemukakan oleh Mazmanian dan Sabatier (dalam Wahab: 2014: 135) makna implementasi ini dengan mengatakan bahwa:

memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijakan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijakan publik yang mencakup baik usaha-saha untuk mengadministrasikannya maupun untuk

menimbulkan akibat/ dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.

Implementasi merupakan tindakan-tindakan untuk mencapai tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Tindakan tersebut dilakukan baik oleh individu, pejabat pemerintah ataupun swasta. Dunn mengistilahkannya implementasi secara lebih khusus, menyebutnya dengan istilah implementasi kebijakan dalam bukunya yang berjudul Analisis Kebijakan Publik menurutnya definisi kebijakan publik Dunn (2003: 132) yaitu:

“Implementasi kebijakan (*Policy Implementation*) adalah pelaksanaan pengendalian aksi-aksi kebijakan di dalam kurun waktu tertentu”

Mazmanian dan Sabatier (dalam Agustino, 2012: 139) menjelaskan implementasi kebijakan sebagai:

Pelaksanaan keputusan kebijaksanaan dasar, biasanya dalam bentuk undang - undang, namun dapat pula berbentuk perintah -perintah atau keputusan-keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin di atasi,

menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin di capai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya.

Menurut Wahab (wahab: 2010: 64) berpendapat bahwa implementasi kebijakan sebagai:

Implementasi kebijakan dapat di pandang sebagai suatu proses melaksanakan keputusan kebijakan (biasanya dalam bentuk undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan peradilan, perintah eksekutif, atau dekrit presiden).

Edward III (dalam Subarsono, 2010: 90) mengemukakan empat variabel yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu:

1. Komunikasi (*communication*)

Menurut George C. Edward III variabel pertama yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan adalah komunikasi. Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan. Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus dikomunikasikan kepada kelompok sasaran atau target group. Apabila penyampaian tujuan dan sasaran suatu kebijakan tidak jelas atau bahkan tidak

diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka kemungkinan akan terjadi kurangnya pemahaman dari kelompok sasaran. Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan.

Komunikasi diperlukan agar pembuat keputusan dan para implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat. Pengetahuan atas apa yang mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik, sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus dikomunikasikan kepada bagian personalia yang tepat, akurat, dan konsisten.

Para pembuat kebijakan dalam rangka pencapaian kebijakan harus menyampaikan isi kebijakan kepada implementor dengan baik, sehingga faktor komunikasi dalam implementasi kebijakan berpengaruh terhadap penerimaan kebijakan oleh kelompok sasaran, dan kualitas komunikasi akan mempengaruhi dalam mencapai efektifitas implementasi kebijakan. Dengan demikian, penyebaran isi kebijakan melalui proses komunikasi yang baik akan mempengaruhi terhadap implementasi kebijakan. Dalam hal ini,

sangat ditentukan oleh kejelasan dengan mana standar dan tujuan di cantumkan dan dikomunikasikan kepada para pelaksana secara konsisten dan akurat dengan media komunikasi yang digunakan untuk menyebarkan isi kebijakan kepada kelompok sasaran atau target group.

2. Sumberdaya (*Resources*)

Variabel kedua yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan menurut George C. Edward III adalah sumberdaya. Walaupun sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan, implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumberdaya tersebut dapat brwujud sumberdaya manusia, yakni kompetensi implementor, dan sumberdaya finansial. Sumberdaya adalah faktor penting dalam untuk implementasi kebijakan agar efektif. Tanpa sumberdaya, kebijakan hanya tinggal di kertas menjadi dokumen saja.

Dalam implementasi kebijakan dapat berjalan lancar dan optimal jika staf yang memadai serta staf dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan dalam mengimplementasikan kebijakan. Informasi yang relevan dan cukup juga di butuhkan dalam mengetahui informasi tentang bagaimana

memahami perintah dan kepatuhan dalam pelaksanaan implementasi kebijakan sehingga harus di beri petunjuk untuk melaksanakan kebijakan, wewenang yang bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. Dan fasilitas-fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) faktor yang paling penting dalam melaksanakan implementasi kebijakan.

3. Disposisi (*Disposition*)

Variabel ketiga yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan menurut George C. Edward III adalah disposisi. Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor, seperti komitmen, kejujuran, sifat demokratis. Apabila implementor disposisi dengan baik, maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan dan ditetapkan oleh pembuat kebijakan. Ketika implementor memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif. Implementor yang memiliki komitmen tinggikan jujur akan senantiasa bertahan diantara hambatan yang ditemui dalam program/ kebijakan.

Komitmen dan kejujurannya membawanya semakin antusias dalam melaksanakan tahap- tahap program

secara konsisten. Sikap yang demokratis akan meningkatkan kesan baik implementor dan kebijakan dihadapan anggota maupun kelompok sasaran. Sikap ini akan menurunkan resistensi dari masyarakat dan menumbuhkan rasa percaya dan kepedulian kelompok sasaran terhadap implementor program/ kebijakan.

4. Struktur Birokrasi (*Bureaucratic Structure*)

Struktur organisasi yang bertugas mengimplementasikan kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Salah satu dari aspek struktur organisasi adalah adanya *standar standard operating procedures* (SOP). SOP menjadi pedoman bagi setiap implementor dalam bertindak. Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni birokrasi yang rumit dan kompleks. Ini pada gilirannya menyebabkan aktivitas organisasi tidak fleksibel. SOP yang baik mencantumkan kerangka kerja yang jelas, sistematis, tidak berbelit dan mudah dipahami oleh siapapun karena akan menjadi acuan dalam bekerjanya implementor. Sedangkan struktur organisasi pelaksana dan sejauh mungkin menghindari hal yang berbelit, panjang

dan kompleks. Struktur organisasi pelaksana harus dapat menajmin adanya pengambilan keputusan atas kejadian luar biasa dalam program cepat.

Keempat faktor di atas yaitu komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi akan menentukan keberhasilan atau kegagalan suatu implementasi kebijakan. Karena implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam keseluruhan struktur kebijakan, karena melalui prosedur ini proses kebijakan secara keseluruhan dapat dipengaruhi tingkat keberhasilan atau tidaknya pencapaian tujuan. Oleh karena itu implementasi kebijakan memegang peranan yang sangat penting karena setelah kebijakan dirumuskan, disahkan dan dikomunikasikan namun kebijakan tersebut tidak akan bermanfaat apabila tidak diimplementasikan secara kongkrit di lapangan. Realistis tidaknya rumusan kebijakan tergantung bagaimana mengimplementasikan di lapangan.

2.2 Kebijakan Publik

Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak. Istilah ini dapat diterapkan pada pemerintahan, organisasi dan

kelompok sektor swasta, serta individu. Kebijakan berbeda dengan peraturan dan hukum. Jika hukum dapat memaksakan atau melarang suatu perilaku contohnya kewajiban yang mengharuskan pembayaran pajak penghasilan, kebijakan hanya menjadi pedoman tindakan yang hasilnya sesuai dengan yang diinginkan.

Kebijakan atau kajian kebijakan dapat pula merujuk pada proses pembuatan keputusan-keputusan penting organisasi, termasuk identifikasi berbagai alternatif seperti prioritas program atau pengeluaran, dan pemilihannya berdasarkan dampaknya. Kebijakan juga dapat diartikan sebagai mekanisme politis, manajemen, finansial, atau administratif untuk mencapai suatu tujuan eksplisit.

Menurut Ealau dan Prewitt (dalam Suharto, 2008: 7) mendefinisikan kebijakan:

“Kebijakan adalah sebuah ketetapan yang berlaku yang dicirikan oleh perilaku yang konsisten dan berulang, baik dari yang membuat maupun yang menaatinya (yang terkena kebijakan itu)”

Sedangkan Titmuss (dalam Suharto, 2008: 7) mendefinisikan kebijakan sebagai:

“Prinsip-prinsip yang mengatur tindakan yang diarahkan kepada tujuan tertentu”

Pengertian kebijakan sendiri sangat bervariasi, tergantung pada titik pandang yang mengemukakannya. Kebijakan pada hakekatnya adalah ketentuan yang telah ditetapkan dan menjadi pedoman kebijakan tersebut dalam ruang mencapai tujuan atau sasaran yang telah ditetapkan. Adapun istilah publik yang berasal dari bahasa Inggris yaitu *public* yang diterjemahkan dalam bahasa Indonesia menjadi umum, masyarakat, negara, negeri, pemerintah, atau publik. Publik merupakan kumpulan manusia perorangan yang menaruh perhatian, minat atau kepentingan yang sama. Didalam publik tidak ada norma atau nilai yang mengikat atau membatasi perilaku, sebagaimana halnya pada masyarakat. Pengertian publik dalam konteks kebijakan publik sering diartikan sebagai negara atau pemerintah, tetapi istilah yang lazim adalah kebijakan publik.

Carl Friedrich (dalam Agustino, 2012: 7) mendefinisikan kebijakan sebagai:

Kebijakan adalah serangkaian tindakan/ kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah

dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan dan kemungkinan-kemungkinan dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud.

Presman dan Wildavsky (dalam Winarno, 2008: 19) mendefinisikan Kebijakan publik yaitu:

“Sebagai suatu hipotesis yang mengandung kondisi-kondisi awal dan akibat yang bisa di ramalkan.”

Menurut James E. Enderson (dalam Indiahono, 2009: 17) berpendapat bahwa

“Kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah aktor (pejabat, kelompok, instansi pemerintah) atau serangkaian aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu.”

Menurut Richard Rose (dalam Agustino, 2012: 7) mendefinisikan kebijakan publik yaitu:

“Sebuah rangkaian panjang dari banyak atau sedikit kegiatan yang saling berhubungan dan memiliki konsekuensi bagi yang berkepentingan sebagai keputusan yang berlainan.”

Sedangkan James Anderson (dalam Agustino, 2012: 7) mendefinisikan kebijakan publik yaitu:

“Serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud/tujuan tertentu yang diakui dan dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau suatu hal yang diperhatikan”

Dalam kaitannya dengan definisi-definisi tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik pada umumnya dilakukan oleh badan pemerintah dan diarahkan untuk memecahkan masalah publik, kebijakan publik tidak lepas dari kaitan kepentingan antar kelompok, baik ditingkat pemerintahan maupun masyarakat secara umum, Kebijakan publik mengandung keputusan yang berhubungan dengan penerapan dan pelaksanaannya. Kebijakan publik pun memperhatikan apa yang kemudian akan atau dapat terjadi setelah kebijakan itu di implementasikan.

2.3 Badan Hukum

Menurut Subekti (dalam Ali, 19: 2014) mendefinisikan badan hukum yaitu:

Badan hukum pada pokoknya adalah suatu badan atau perkumpulan yang dapat memiliki hak-hak dan melakukan perbuatan seperti seorang manusia, serta memiliki kekayaan sendiri, dapat digugat atau menggugat di depan hakim.

Sedangkan menurut Soemitro (dalam Ali, 19: 2014) mengatakan bahwa badan hukum:

“Suatu badan yang dapat mempunyai harta. Hak serta kewajiban seperti orang pribadi.”

Upaya mencari dasar hukum dari badan hukum yang timbul menjadi teori salah satunya dikemukakan teori organ dari Otto Von Gierke (dalam Rido, 2012: 8) yaitu:

Badan hukum adalah suatu realitas sesungguhnya sama seperti sifat kepribadian alam manusia ada di dalam pergaulan hukum. Di sini tidak hanya satu probadia yang sesungguhnya, tetapi badan hukum itu juga mempunyai kehendak atau kemauan sendiri yang dibentuk melalui alat-alat perlengkapannya (pengurusnya, anggota-anggota)

Menurut Teori Propriete collective dari Planol (dalam Rido, 2012: 9) yaitu:

Hak dan kewajiban badan hukum itu pada hakikatnya adalah hak dan kewajiban anggota bersama-sama. Disamping milik hak pribadi, hak milik serta kekayaan itu merupakan harta kekayaan bersama. Anggota-anggota tidak hanya dapat memiliki masing-masing untuk bagian yang tidak dapat dibagi, tetapi juga sebagai pemilik bersama-sama untuk keseluruhan, sehingga mereka secara pribadi tidak bersama-sama sem

uanya menjadi pemilik

Bedasarkan keterangan di atas, dapat disimpulkan tentang pengertian badan hukum sebagai sebagai subjek hukum yaitu mencakup:

- Perkumpulan orang (organisasi)
- Dapat melakukan perbuatan hukum dalam hubungan hubungan harta kekayaan tersendiri:
- Mempunyai pengurus
- Mempunyai hak dan kewajiban:
- Dapat digugat atau menggugat di depan pengadilan.

2.4 Angkutan Umum Berbadan Hukum

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak

jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi dalam dua hal, yaitu pengangkutan orang dan atau barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti mobil, pedati dan sebagainya. Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain atau *port of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya.

Dalam pengertian pokok, badan hukum adalah segala suatu yang berdasarkan tuntunan kebutuhan masyarakat yang demikian itu oleh hukum diakui sebagai pendukung hak dan kewajiban. Angkutan yang berbadan hukum dapat memudahkan pendataan, pembinaan, serta memberi konsekuensi administratif dan keselamatan bagi pelaku usaha, disisi lain angkutan umum berbadan hukum dilakukan untuk mempermudah pemerintah menyalurkan bantuan, artinya dengan syarat

kendaraan umum baik angkutan barang maupun orang hanya bisa dimiliki oleh badan hukum

Kewajiban Badan hukum bagi angkutan umum sudah ditetapkan pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 139 ayat 4 yaitu: Penyediaan Jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai ketentuan perundang-undangan.

Dijelaskan pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan Pasal 79 ayat 1 yaitu: Perusahann Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 78 ayat 1 harus berbadan hukum indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 79 ayat 2 yaitu:

Badan hukum indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berbentuk:

- a. Badan usaha milik negara;
- b. Badan usaha milik daerah;
- c. Perseroan terbatas; atau
- d. Koperasi

Peraturan Daerah Jawa Barat No 3 tahun 2011 tentang penyelenggaraan

Perhubungan Pasal 31 ayat 2 yaitu: Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha sesuai peraturan perundang-undangan.

Pasal 163 ayat 3 tentang ketentuan peralihan: Dalam waktu paling lam 5 (lima) tahun sejak Peraturan Daerah ini diundangkan, usaha perseorangan yang menyediakan jasa angkutan umum harus menyesuaikan menajdi badan usaha secara bertahap, sesuai pasal 31 ayat 2

Ditegaskan kembali pada Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 4 Tahun 2017 yaitu tentang Perubahan Peraturan Pemerintah daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 3 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan ketentuan pasal 31 ayat 2 diubah yaitu: Penyedia jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan hukum indonesia berentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Perseroan Terbatas, atau Koperasi.

Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan pasal 24 ayat 1 yaitu: Kegiatan Usaha angkutan orang atau angkutan barang dengan kendaran umum dilakukan oleh badan usaha

Hal ini dapat diketahui bahwa jasa angkutan umum dikota Cirebon harus memiliki badan usaha tidak lagi dimiliki perorangan.

3.OBJEK PENELITIAN

Pada pertama kali di bentuknya adalah Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR),beberapa tahun kemudian dengan kemajuan yang ada maka DLLAJR berubah menjadi Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ),yang bertugas di bagian beberapa wilayah-wilayah Jawa Barat yang berpusat di Bandung,dan di Cirebon adalah salah satu cabang yang di bentuk beberapa bagian yang ada dalam tugas masing-masing,DLLAJ akan berubah menjadi Dinas Perhubungan yang bercabang di seluruh Indonesia yang berkota di tingkat II dan selanjutnya pada tahun 2003 di berlakukannya Otonomi Daerah Dinas Perhubungan tersebut yang membawahi beberapa subdin-subdin antara lain

1. Subdin Lalu Lintas Darat dan seksie-seksienya adalah:
 - a. Seksie manajemen dan rekayasa lalu lintas darat
 - b. Seksie Surat Izin Mengemudi dan Surat Nomor Kendaraan
 - c. Seksie Bimbingan Keselamatan
2. Subdin Angkutan Darat dan Seksie-Seksienya adalah:
 - a. Seksie Angkutan orang
 - b. Seksie Angkutan Barang
 - c. Seksie Terminal
3. Subdin Pengujian Sarana dan prasarana dan seksie-seksienya adalah:
 - a. Seksie Perbengkelan
 - b. Seksie parkir dan pendukung lalu lintas darat
 - c. Seksie Pengujian statis dan penting
4. Subdin Perhubungan Laut Dan seksie-seksienya adalah:
 - a. Seksie Angkutan Laut dan perlengkapan
 - b. Seksie Pelabuhan dan Syahbandar
 - c. Seksie kepengusahaan dan bongkar muat
 - d. Seksie keselamatan dan ketertiban
5. Subdin perhubungan dan telekomunikasi dan seksie-seksienya adalah:
 - a. Seksie prasarana dan prasarana
 - b. Seksie pos dan Telkom
 - c. Seksie frekuensi dan radio televisi

3.3 Visi dan Misi

Visi:

“TERWUJUDNYA PELAYANAN PERHUBUNGAN YANG SANTUN MENUJU KOTA CIREBON RAMAH TAHUN 2018 “

Misi:

“MENINGKATKAN KETERTIBAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN “

Penetapan visi dan misi merupakan suatu langkah penting dalam perjalanan suatu organisasi. Kehidupan organisasi sangat dipengaruhi oleh perubahan lingkungan internal dan eksternal.

Maka Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Cirebon dirumuskan sebagai berikut : Menitikberatkan kepada ketersediaan peraturan tentang penyelenggaraan perhubungan informatika dan komunikasi, meningkatkan kualitas SDM yang berkualitas berwibawa, tersediaannya sarana penunjang administrasi perkatoran serta sarana dan prasarana yang memadai.

3.4 Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi

3.4.1 Kedudukan

Dinas Perhubungan Kota Cirebon dibentuk berdasarkan Peraturan Walikota Nomor 58 Tahun 2016 tentang

Kedudukan, Struktur Organisasi, Tugas dan Fungsi, Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Cirebon. Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugasnya berada langsung dibawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

3.4.2 Tugas Pokok dan Fungsi

Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Komunikasi Informatika dan Statistik Kota Cirebon adalah sebagai berikut:

- Dalam Tugas Pokok

Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah dalam menyusun dan melaksanakan kebijakan daerah bidang Perhubungan.

- Dalam Fungsi:

- a. Perumusan kebijakan pelaksanaan urusan pemerintah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada daerah di bidang Perhubungan;
- b. Pelaksanaan teknis urusan pemerintah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada Daerah di bidang Perhubungan
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintah dan tugas

- pembantuan yang diberikan kepada daerah di bidang Perhubungan
- d. Pelaksanaan administrasi dinas dalam urusan pemerintah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada daerah di bidang Perhubungan
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

3.5 Struktur Organisasi dan Uraian Tugas

Dinas Perhubungan Kota Cirebon dipimpin oleh Kepala Dinas yang bertanggung jawab langsung kepada Walikota Cirebon melalui Sekretaris Daerah. Dinas Perhubungan terdiri satu Sekretaris, 3 Bidang yakni Lalu Lintas, Angkutan dan Multimoda serta Keselamatan dan Teknik, dan 3 Unit Pelaksana Teknis (UPT) yaitu Pengujian Kendaraan Bermotor, Parkir dan Penerangan Jalan Umum.

Sekretariat dipimpin oleh Sekretaris dan membawahi 2 Sub Bagian yakni Umum dan Kepegawaian, Program dan Keuangan. Masing-masing bidang dipimpin oleh Kepala Bidang yang membawahi 3 Kepala Seksi. Kepala

Bidang Lalu Lintas membawahi Seksi Manajemen Lalu Lintas, Seksi Rekayasa Lalu Lintas, dan Seksi Prasarana Lalu Lintas. Kepala Bidang Angkutan dan Multimoda membawahi Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek, Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, dan Seksi Terminal dan Multimoda. Kepala Bidang Keselamatan dan Teknik Sarana membawahi Seksi Audit dan Investigasi Keselamatan, Seksi Penyuluhan Keselamatan, dan Seksi Pengendalian dan Operasional.

Masing-masing UPT dipimpin oleh Kepala UPT yang membawahi satu Sub-Bagian. Kepala UPT Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) membawahi Sub Bagian Tata Usaha PKB. Kepala UPT Parkir membawahi Sub Bagian Tata Usaha Parkir. Kepala UPT Penerangan Jalan Umum (PJU) membawahi Sub Bagian Tata Usaha PJU.

3.6 Keadaan Pegawai

Pegawai merupakan salah satu peran penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan tanpa pegawai kualitas dan kuantitas yang memadai maka tujuan tidak dapat tercapai secara efektif dan efisien.

3.7 Keadaan Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana yang dimiliki yaitu Gedung Kantor kerja Dinas Perhubungan Kota Cirebon, Ruang ATCS, Gedung Pelayanan KIR, peralatan kantor, inventaris kantor sebagai modal kerja/pendukung kerja Pegawai dan sarana pendukung kantor lainnya. Selain itu pendanaan yang dibiayai Pemerintah Kota Cirebon dalam menjalankan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Cirebon didukung oleh Anggaran Belanja yang bersumber dari APBD Kota Cirebon.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Implementasi Kebijakan kewajiban Angkutan Umum Berbadan Hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon (Studi Kasus Angkutan Kota Trayek D7)

Implementasi kebijakan merupakan tahap pelaksana dari kebijakan publik yang telah di rumuskan atau direncanakan terlebih dahulu secara matang. Implementasi kebijakan sangat penting karena kebijakan tidak akan bermanfaat apabila tidak diimplementasikan secara konkrit di lapangan. Implementasi adalah pelaksanaan keputusan kebijaksanaan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk

perintah-perintah atau keputusan-keputusan esekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi dan dihadapi, menyebutkan secara tegas tujuan yang ingin dicapai dan berbagai cara untuk mengatur proses implementasinya. proses ini berlangsung setelah melalui sejumlah tahapan tertentu, biasanya diawali dengan tahapan pengesahan undang-undang.

Ouput kebijakan dalam bentuk pelaksanaan keputusan oleh badan pelaksana, kesediaan dilaksanakannya oleh keputusan-keputusan tersebut oleh kelompok-kelompok sasaran, dampak nyata baik yang dikehendaki atau yang tidak dari ouput tersebut. Dampak keputusan dipersepsikan oleh badan-badan yang mengambil keputusan, dan akhirnya perbaikan-perbaikan penting terhadap Undang-Undang atau peraturan-peraturan yang bersangkutan. proses implementasi kebijakan sangatlah penting dalam struktur kebijakan, karena dengan melalui prosedur proses kebijakan seluruhnya akan dipengaruhi tingkat berhasil atau tidaknya pencapain tujuan.

Kewajiban Badan hukum bagi angkutan umum sudah ditetapkan pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas

dan angkutan jalan pasal 139 ayat 4 yang berbunyi: Penyediaan Jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai ketentuan perundang-undangan. Dijelaskan pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan Pasal 79 yang berbunyi: Perusahann Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 78 ayat 1 harus berbadan hukum indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Badan hukum indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berbentuk:

- a. Badan usaha milik negara;
- b. Badan usaha milik daerah;
- c. Perseroan terbatas; atau
- d. Koperasi

Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat No 3 tahun 2011 tentang penyelenggaraan Perhubungan Pasal 31 ayat 2 yang berbunyi: Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha sesuai peraturan perundang-undangan. Pasal 163 ayat 3 tentang ketentuan peralihan: Dalam waktu paling lama 5 (lima) tahun sejak Peraturan Daerah ini diundangkan, usaha perseorangan yang menyediakan jasa

angkutan umum harus menyesuaikan menjadi badan usaha secara bertahap, sesuai pasal 31 ayat 2. Dalam pasal 163 ayat 3 peraturan peralihan diberi waktu paling lama 5 (lima) tahun secara bertahap sejak peraturan daerah diundangkan agar usaha perseorangan yang menyediakan angkutan umum diberi toleransi untuk membentuk badan hukum atau ikut serta dalam badan usaha yang berbadan hukum, pemilik angkutan harus mengurus legalitas, untuk yang ingin membentuk badan hukum yaitu dengan cara menghadap notaris lalu mendaftarkannya kepada kementerian Hukum dan HAM.

Terdapat Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 4 Tahun 2017 yaitu tentang Perubahan Peraturan Pemerintah daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 3 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan ketentuan pasal 31 ayat 2 diubah yaitu: Penyedia jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan hukum indonesia berbentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Perseroan Terbatas, atau Koperasi. Pasal 163 dihapus karena terdapat batas ketentuan peralihan yang diundangkan yaitu selama lima tahun yang jatuh pada tahun 2015 semenjak undang-undang 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan

jalan di undangkan, lalu pasal 163 disisipkan dengan pasal 162 menjadi 162a yang membahas tentang pengawasan dan pengendalian angkutan barang.

Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan pasal 24 ayat (1) yang berbunyi: Kegiatan Usaha angkutan orang atau angkutan barang dengan kendaran umum dilakukan oleh badan usaha. Sesuai peraturan peraturan di atas Kewajiban angkutan kota Cirebon khususnya trayek D7 di Kota Cirebon belum optimal dikarenakan sesuai data yang diperoleh yaitu 4 dari 40 unit kendaran saja yang baru berbadan hukum diantaranya ikut serta dalam Koperasi Warga Angkutan Cirebon (KOWATRON) yaitu koperasi yang didirikan oleh Dewan Pengurus Cabang Organisasi Angkutan Darat Kota Cirebon atau Dpc Organda Kota Cirebon dan peneliti mengambil salah satu pengusaha angkutan kota trayek D7 yang dijadikan penelitian yaitu ibu Siti Maryam dan salah satu Supir angkot sekaligus pemilik angkutan perorangan yaitu bapak Sobirin.

4.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang sangat penting dalam pembuatan suatu kebijakan, sebab implementasi adalah sebuah rangkaian yang sangat penting tercapainya suatu kebijakan yang harus dilakukan. Banyak faktor yang menentukan keberhasilan dan kegagalan suatu implementasi kebijakan.

Keberhasilan suatu kebijakan harus di dukung dengan segala kebutuhan sarana dan prasarana yang memadai yaitu ketersediaan alat-alat komunikasi, informasi dan transportasi yang diperlukan dapat digunakan secara efektif dan efisien untuk mendukung para pelaksana kebijakan dengan di dukung oleh data-data yang diperlukan. Tidak terimplementasikan berarti bahwa suatu kebijakan tidak dilaksanakan dengan baik atau tidak sesuai dengan rencana yang telah dibuat sebelumnya, hal ini terjadi salah satunya yaitu karena pihak-pihak yang terlibat di dalam pelaksanaannya tidak mau bekerjasama atau tidak berkerja secara efisien. Berhasil tidaknya suatu kebijakan dapat ditentukan dalam proses implementasi dilapangan karena karena akan terlihat tercapai tidaknya tujuan keseluruhan. Dalam menentukan berhasilnya suatu kebijakan dapat dilihat dari kualitas komunikasi dari segi akademik para

pelaksana kebijakan, serta dapat bertanggung jawab terhadap kinerja dalam pelaksanaan kebijakan. Banyak faktor yang menentukan keberhasilan atau kegagalan terhadap implementasi kebijakan kewajiban angkutan umum berbadan hukum khususnya angkutan kota trayek D7 di Kota Cirebon

George C. Edward III (Subarsono, 2010: 90) mengemukakan empat variabel yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu:

1. Komunikasi (*communication*)
2. Sumberdaya (*Resources*)
3. Disposisi (*Disposition*)
4. Struktur birokrasi (*Bureaucratic Structure*)

4.3 Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi Dalam Implementasi Kebijakan Kewajiban Angkutan Umum Berbadan Hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon (Studi Kasus Angkutan Kota Trayek D7)

Pada dasarnya semua kegiatan pasti mengalami hambatan-hambatan, akan tetapi hambatan-hambatan tersebut masih bisa di atasi seperti halnya hambatan yang dialami Dinas Perhubungan Kota Cirebon yaitu seperti:

1. Kurangnya kesadaran mereka pentingnya angkutan kota

berbadan hukum sesuai perundang-undangan

2. Pengusaha atau pemilik angkutan kota merasa khawatir aset mereka hilang jika beralih ke atas nama badan hukum.
3. Terdapat angkutan yang sudah masuk lising sehingga tidak memungkinkan untuk beralih ke badan hukum

4.4 Upaya-Upaya Dilakukan Oleh Dinas Perhubungan Kota Cirebon Untuk Mengatasi Hambatan Dalam Pelaksanaan Kebijakan Tentang Kewajiban Angkutan Umum Berbadan Hukum pada Angkutan Kota Trayek D7

1. Memberikan motivasi pada pengusaha angkutan kota manfaat dan keuntungan dari angkutan berbadan hukum, hal ini memeberikan suatu dorongan kepada pengusaha maupun pemilik angkutan agar dapat antusias menjalankan kebijakan yang telah ditetapkan, serta menanamkan pengetahuan yang cukup secara bertahap kepada pengusaha angkutan kota tentang prosedur dan persyaratan ketentuan peralihan ke Badan Hukum.

2. Melakukan Sosialisasi yang dilakukan secara umumnya

ditunjukkan kepada seluruh pengusaha angkutan maupun pemilik angkutan perorangan. Adapun tujuan sosialisasi ini adalah: Memberikan informasi tentang regulasi angkutan yang wajib berbadan hukum kepada pengusaha angkutan kota, agar penyelenggaraan angkutan kota dapat berjalan sesuai peraturan perundang – undangan selain itu pentingnya angkutan berbadan hukum yaitu mempermudah pihak dinas perhubungan memudahkan pendataan, pembinaan, serta memberi konsekuensi administratif dan keselamatan bagi pelaku usaha, disisi lain upaya tersebut perlu dilakukan untuk mempermudah pemerintah menyalurkan bantuan, artinya kendaraan umum baik angkutan barang maupun orang hanya bisa dimiliki oleh badan hukum. Badan hukum yang dimaksud adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Perseroan Terbatas, dan Koperasi

3. Meningkatkan pengawasan pada angkutan mengenai keberadaan surat- surat kendaraan, izin trayek dan sebagainya, agar angkutan memiliki status yang lengkap maka

jika terjadi penyimpangan pada angkutan pihak dinas dapat mengecek langsung status angkutan tersebut.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian, maka peneliti menarik kesimpulan sebagai berikut, implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon (studi kasus angkutan kota trayek D7) kebijakan tersebut telah dilaksanakan sesuai dengan rencana yaitu dilakukan secara sosialisasi. Namun melihat kondisi di lapangan kebijakan tersebut tidak berhasil dalam mewujudkan dampak atau hasil yang dikehendaki. Jadi Implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon (studi kasus angkutan kota trayek D7) belum optimal.

Faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon (studi kasus angkutan kota trayek D7) belum berhasil secara optimal hal ini dapat dilihat dari:

1. Komunikasi: yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Informatika

dan Komunikasi Kota Cirebon belum optimal.

2. Sumberdaya: Staf (pegawai) Dinas Perhubungan Informatika dan Komunikasi memiliki yang memiliki keahlian, kemampuan, dan mengetahui informasi yang relevan dan sudah optimal.
3. Disposisi: Sikap pegawai Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika sudah tegas dan sudah optimal.
4. Struktur birokrasi: pembagian kerja, keberadaan prosedur, kejelasan prosedur juga koordinasi antar pegawai sudah optimal.

Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi Dalam Implementasi kebijakan tentang kewajiban angkutan umum berbadan hukum di Dinas Perhubungan Kota Cirebon (studi kasus angkutan kota trayek D7) yaitu:

1. Kurangnya kesadaran mereka pentingnya angkutan kota berbadan hukum sesuai perundang-undangan
2. Pengusaha atau pemilik angkutan kota merasa khawatir aset mereka hilang jika beralih ke atas nama badan hukum.
3. Terdapat angkutan yang sudah masuk lising sehingga tidak

memungkinkan untuk beralih ke badan hukum

Dengan adanya hambatan-hambatan maka perlu adanya upaya untuk mengatasinya, berikut upaya yang dilakukan agar meminimalisir hambatan yang ada:

5. Memberikan motivasi pada pengusaha angkutan kota manfaat dan keuntungan dari angkutan berbadan hukum, hal ini memeberikan suatu dorongan kepada pengusaha maupun pemilik angkutan agar dapat antusias menjalankan kebijakan yang telah ditetapkan, serta menanamkan pengetahuan yang cukup secara bertahap kepada pengusaha angkutan kota tentang prosedur dan persyaratan ketentuan peralihan ke Badan Hukum.
6. Melakukan Sosialisasi yang dilakukan secara umumnya ditunjukkan kepada seluruh pengusaha angkutan maupun pemilik angkutan perorangan. Adapun tujuan sosialisai ini adalah : Memberikan informasi tentang regulasi angkutan yang wajib berbadan hukum kepada pengusaha angkutan kota, agar penyelenggaran angkutan kota

dapat berjalan sesuai peraturan perundang-undangan selain itu pentingnya angkutan berbadan hukum yaitu mempermudah pihak dinas perhubungan memudahkan pendataan, pembinaan, serta memberi konsekuensi administratif dan keselamatan bagi pelaku usaha, disisi lain upaya tersebut perlu dilakukan untuk mempermudah pemerintah menyalurkan bantuan, artinya kendaraan umum baik angkutan barang maupun orang hanya bisa dimiliki oleh badan hukum. Badan hukum yang dimaksud adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Perseroan Terbatas, dan Koperasi

7. Meningkatkan pengawasan pada angkutan mengenai keberadaan surat-surat kendaraan, izin trayek dan sebagainya, agar angkutan memiliki status yang lengkap maka jika terjadi penyimpangan pada angkutan pihak dinas dapat mengecek langsung status angkutan tersebut.

5.2 Saran

1. Dalam melaksanakan implementasi kebijakan angkutan umum berbadan hukum di kota Cirebon yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Cirebon khususnya pada angkutan kota trayek D7 maka perlu dilakukan komunikasi kepada pengusaha angkutan kota disampaikan dengan cara bertahap dan diberi motivasi bagaimana pentingnya angkutan berbadan hukum sesuai perundang-undangan hal ini mampu mendorong kesadaran bagi pengusaha maupun supir sekaligus pemilik angkutan kota trayek D7 bahwa tujuan kebijakan tersebut dibuat untuk memberikan kepastian hukum dan hak bagi pemilik angkutan kota agar dapat mengoperasikan kendaraannya serta mempermudah pihak Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan.
2. Faktor yang paling memengaruhi dalam pelaksanaan kebijakan tersebut selain komunikasi maka perlu meningkatkan sumber daya manusia sesuai keahlian dan kemampuannya, dalam implementasi kebijakan angkutan umum berbadan hukum di kota Cirebon sendiri perlunya

pengawasan pegawai yang turun langsung ke lapangan untuk mengecek status kendaraan secara rutin yang hasilnya menjadi sebuah laporan secara berkala tentang kondisi angkutan kota di ruang lalu lintas.

3. Setiap pelaksanaan terdapat hambatan seperti kurangnya kesadaran pengusaha angkutan bahwa pentingnya angkutan berbadan hukum maka sikap dinas perhubungan kota Cirebon lebih ditingkatkan lagi dalam melaksanakan tugasnya, agar pengusaha maupun pemilik angkutan perorangan mampu mentaati kebijakan-kebijakan yang telah ditetapkan. Sehingga kebijakan akan berjalan sesuai yang diharapkan.
4. Upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Cirebon seperti diselenggarakan sosialisasi khusus untuk angkutan kota di kota Cirebon dengan bertujuan memberikan motivasi yang berhubungan dengan manfaat dan keuntungan dari angkutan berbadan hukum, mengingatkan kembali dengan cara memberikan informasi tentang regulasi angkutan yang wajib berbadan hukum kepada pengusaha angkutan kota, agar

penyelenggaraan angkutan kota dapat berjalan sesuai peraturan perundang-undangan. Serta melakukan pengawasan pada angkutan mengenai keberadaan surat-surat kendaraan, izin trayek dan sebagainya.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Abdul Wahab, Solichin. 2008. *Analisis Kebijakan dari formulasi Keimplementasi Kebijakan Negara*: PT. Bumi Aksara
- Agustino, Leo. 2012. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Cv. Alfabeta
- Ali, Chidir. 2011. *Badan Hukum*. Bandung: P.T. Alumni
- Dun, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Indiahono, Dwiyanto. *Kebijakan Publik: Berbasis Dynami Policy Analysis*. Yogyakarta: Gava Media
- Moelong, 2007. *Metologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Rido, Ali. 2012. *Badan Hukum dan Kedudukan Badan Hukum Perseroan, Perkumpulan, Koperasi, Yayasan, Wakaf*. Bandung: PT. Alumni
- Subarsono, AG. 2010. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Sugiono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Suharto, Edi. 2012. *Analisis Kebijakan Publik Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial*. Bandung: Cv. Alfabeta

PERATURAN DAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang–Undang Republik Indonesia
Nomor 22 tahun 2009
Peraturan Pemerintah Republik
Indonesia Nomor 74 tahun 2014
Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat
Nomor 3 tahun 2011