

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Transportasi memiliki peran penting dalam keberlangsungan hidup masyarakat di dunia yang semakin berkembang ini. Menurut Morlok (1995, dalam Destian, 2019), transportasi merupakan pengangkutan atau pemindahan sesuatu dari satu tempat menuju tempat lain. Selain itu, transportasi didefinisikan sebagai suatu upaya pemindahan, pengangkutan, ataupun pergerakan barang atau orang dari satu tempat menuju tempat lainnya. Kegiatan pengangkutan ini dilakukan menggunakan angkutan umum sebagai sarana kendaraannya.

World Economic Forum dalam Laporan Travel and Tourism Competitiveness 2019 mengurutkan 140 negara berdasarkan berbagai kategori, salah satunya kategori negara dengan transportasi umum terbaik di dunia, dilansir dari [sera.astra.co.id](http://sera.astra.co.id). Hasilnya menunjukkan bahwa peringkat pertama diduduki oleh Hong Kong yang memiliki *Mass Transit Railway* (MTR) sebagai angkutan umum bawah tanah yang mampu menjangkau sebagian besar wilayah. Meskipun terdapat beberapa wilayah yang tidak dapat dijangkau oleh MTR, tetapi Hong Kong memiliki layanan transportasi umum lainnya, seperti bus, trem, taksi, atau feri, yang mudah dijangkau oleh masyarakat. Dengan demikian, transportasi umum Hong Kong mampu menduduki peringkat atas sebagai negara dengan layanan transportasi umum terbaik karena memiliki transportasi umum yang terjangkau dan mampu memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Berbeda dengan Hong Kong yang berada di

peringkat atas karena memiliki pelayanan transportasi umum yang baik di dunia, Indonesia justru berada jauh di bawahnya. Berdasarkan data dari World Economic Forum 2019, Indonesia menempati peringkat 66 dari 140 negara. Indonesia memiliki MRT (*Mass Rapid Transit*) atau kereta bawah tanah, LRT (*Light Rail Transit*), dan KRL (*Kereta Commuter Line*), sebagai transportasi umum. Meskipun demikian, moda-moda transportasi tersebut belum mampu membuat Indonesia menjadi negara dengan pelayanan transportasi umum terbaik di dunia. Penyebabnya ialah pelayanan transportasi umum yang belum merata di seluruh wilayah Indonesia dan tingkat konektivitas antara moda transportasi yang masih kurang baik.

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Pelayanan Publik menyebutkan bahwasanya 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. Penetapan regulasi ini didasarkan atas adanya kewajiban negara dalam pemberian layanan yang layak kepada setiap warga dan penduduk, termasuk pelayanan barang dan jasa publik serta pelayanan administratif yang meliputi berbagai bidang kehidupan termasuk bidang perhubungan dalam rangka pemenuhan hak dan kebutuhan dasar setiap warga negara dan penduduk. Pelayanan atas jasa publik dalam hal ini salah satunya penyediaan jasa publik di bidang perhubungan berupa pelayanan transportasi angkutan udara/laut/darat yang

dihasilkan atau dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD).

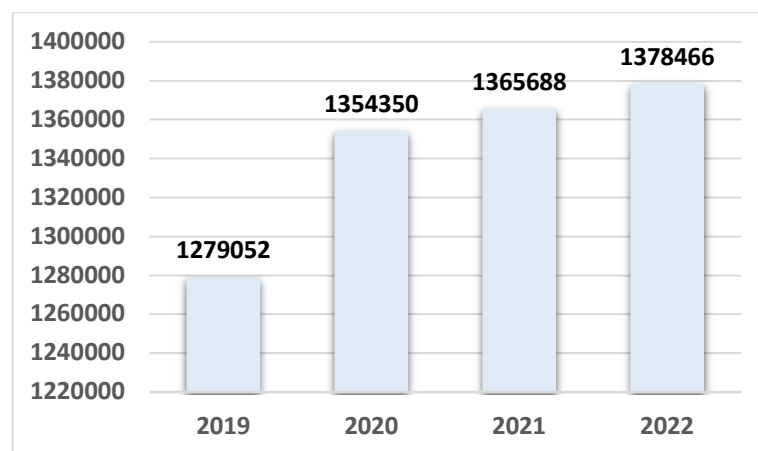
Pelayanan publik di bidang perhubungan atau transportasi dapat dilaksanakan melalui penyediaan sarpras (sarana prasarana) transportasi umum yang memenuhi kebutuhan masyarakat. Ketentuan-ketentuan mengenai penyediaan transportasi atau angkutan umum diatur dalam Undang-Undang (UU) Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan ini menyebutkan bahwa pemerintah wajib menjamin ketersediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara. Dalam regulasi ini juga tercantum bahwa angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum yang salah satunya diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Sama halnya dengan UU Nomor 22 tahun 2009, Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 juga menyebutkan bahwa pemerintah pusat dan/atau pemerintah daerah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan. Adanya Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 berarti bahwa seluruh pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin ketersediaan angkutan umum bagi masyarakat, termasuk Pemerintah Kota Tangerang Selatan.

Kota Tangerang Selatan termasuk dalam kawasan metropolitan sekaligus kota satelit DKI Jakarta yang menjadi pilihan bagi masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat komuter, sehingga sudah seharusnya masyarakat kota ini

terlayani angkutan umum yang memadai untuk mempermudah akses masyarakat ke berbagai tempat. Namun, dilansir dari [kompas.id](https://kompas.id), dari total jumlah penduduk 938.883 juta jiwa per Februari 2022, hanya sebanyak 339.667 penduduk atau sekitar 36,2% dari total penduduk Kota Tangerang Selatan yang telah terlayani transportasi umum. Padahal, transportasi umum termasuk komponen penting yang perlu dipenuhi oleh pemerintah bagi masyarakatnya. Terlebih lagi, seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk dan tingginya jumlah kendaraan bermotor, saat ini kebutuhan masyarakat akan transportasi umum semakin tinggi.

Berdasarkan data dari BPS Kota Tangerang Selatan, telah terjadi peningkatan jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan dalam empat tahun terakhir.

Gambar 1. 1 Jumlah Penduduk Kota Tangerang Selatan Tahun 2019 – 2022



Sumber: BPS Kota Tangerang Selatan

Grafik tersebut menunjukkan bahwasanya adanya peningkatan jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan dari tahun ke tahun. Peningkatan ini menimbulkan pergerakan orang/barang dan kebutuhan terhadap transportasi yang cukup tinggi. Terlebih lagi, penduduk Kota Tangerang Selatan telah berjumlah lebih dari 1 juta jiwa yang berarti sudah seharusnya memiliki transportasi umum

yang mampu menawarkan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat (Warpani, 2022). Selanjutnya, berdasarkan data dari BPS Kota Tangerang, jumlah kendaraan bermotor di Kota Tangerang Selatan termasuk cukup tinggi dan telah mengalami peningkatan dalam satu tahun terakhir.

Tabel 1. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Tangerang Selatan Tahun 2020-2022

<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Mobil Penumpang	231.525	234.005	241.469
Bus	422	1.565	1.556
Truk	30.506	30.278	29.989
Sepeda Motor	776.432	660.821	661.706
<b>Jumlah</b>	929.885	926.669	934.720

Sumber: BPS Kota Tangerang

Tabel di atas menunjukkan tingginya jumlah kendaraan bermotor di Kota Tangerang Selatan dan bahkan mengalami peningkatan dalam satu tahun terakhir. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor, khususnya kendaraan pribadi dengan daya angkut kecil, tentunya dapat menyebabkan kemacetan dan kepadatan di jalanan—khususnya pada waktu sibuk (*peak hour*). Hal ini terlihat dari data dalam Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan Tahun 2021-2026 yang menyebutkan bahwa terdapat sebanyak 40 titik kemacetan di Kota Tangerang Selatan.

Melihat berbagai permasalahan di atas, masalah-masalah tersebut sebenarnya dapat diatasi apabila masyarakat beralih dari menggunakan kendaraan bermotor pribadi ke transportasi umum dalam beraktivitas. Hanya saja, transportasi umum di Kota Tangerang Selatan nyatanya belum memadai dan belum mampu memenuhi kebutuhan serta harapan masyarakat. Hal ini terlihat dari adanya keluhan masyarakat mengenai transportasi umum di Kota Tangerang Selatan. Masyarakat

menyebut Kota Tangerang Selatan tidak memiliki transportasi umum yang memadai di bawah kewenangan pemerintah kota. Hal ini disampaikan oleh Darmaningtiyas, pada 18 September 2022, dilansir dari [news.republika.co.id](https://news.republika.co.id).

“Tangsel kan belum punya transportasi umum yang memadai yang berada di bawah kewenangan Pemkot, adanya angkot-angkot (angkutan kota) yang sudah kumuh. Jadi secara umum ya transportasi umum di Tangsel masih buruk.” kata Darmaningtiyas yang merupakan pengamat transportasi sekaligus masyarakat Kota Tangerang Selatan.

Pernyataan di atas menjadi salah satu bukti nyata bahwa secara umum, transportasi umum di Kota Tangerang Selatan dinilai buruk karena tidak memiliki transportasi umum yang memadai. Sekalipun terdapat transportasi umum, yaitu berupa angkutan kota (angkot), tetapi angkot-angkot tersebut memiliki kualitas buruk. Selain itu, disebutkan juga bahwa transportasi umum yang ada hanya menghubungkan dalam kawasan tertentu di Kota Tangerang Selatan, bukan saling berhubungan antarkawasan di Kota Tangerang Selatan. Hal ini disampaikan oleh Aditsetyo, pada 21 Juni 2022, dilansir dari [seputartangsel.pikiran-rakyat.com](https://seputartangsel.pikiran-rakyat.com).

“Public transport Tangsel itu s\*c\*snya maksimal banget. Jadii Bintaro Jaya, BSD, Alsut, Summarecon itu punya ‘public sendiri2. Tapi ga ada satupun public transport yang menghubungi antar ‘kota-kota’ ini.”

Akibat dari tidak adanya transportasi umum yang memadai di Kota Tangerang Selatan, bahkan terdapat masyarakat yang menginginkan transportasi umum milik kota lain untuk dapat menjangkau kawasan Kota Tangerang Selatan. Hal ini disampaikan oleh Nur Alam, pada 22 Juni 2022, dilansir dari [seputartangsel.pikiran-rakyat.com](https://seputartangsel.pikiran-rakyat.com).

“Kapan bus Tayo @Kota\_Tangerang nyambung ke Gading Serpong, BSD, Lippo, alsut. Dibuat rute dari Terminal Poris sampai terminal BSD di Cisauk (pp).”

Dalam rangka menyikapi berbagai permasalahan yang ada, mulai dari rendahnya persentase penduduk yang telah terlayani angkutan umum, tingginya jumlah penduduk, tingginya jumlah kendaraan bermotor, hingga banyaknya jumlah titik kemacetan lalu lintas di Kota Tangerang Selatan, Pemerintah Kota Tangerang Selatan menyelenggarakan transportasi atau angkutan umum perkotaan melalui pengoperasian Bus Trans Anggrek. Bus Trans Anggrek merupakan transportasi atau angkutan umum milik Pemerintah Kota Tangerang Selatan yang ditetapkan sejak tahun 2015. Dengan beberapa unit bus yang diperoleh dari Kementerian Perhubungan sebagai hibah, bus ini dioperasikan untuk memudahkan mobilitas masyarakat dan memberikan kenyamanan bagi masyarakat, serta sebagai respons pemerintah dalam menanggapi tuntutan masyarakat yang menginginkan adanya transportasi umum yang layak dan memadai di Kota Tangerang Selatan.

Pengoperasian Bus Trans Anggrek juga dilaksanakan oleh Pemkot Tangerang Selatan sekaligus sebagai wujud program kebijakan Permenhub Nomor 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang mengamanatkan pemerintah daerah untuk menjamin ketersediaan angkutan umum bagi masyarakat. Kebijakan ini juga berupaya menjawab permasalahan yang dihadapi Kota Tangerang Selatan dalam penyelenggaraan urusan perhubungan, yakni angkutan umum layak perlu ditingkatkan dengan pembangunan sistem transportasi yang lebih baik (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Tangerang Selatan Tahun 2021-2026). Selain itu, kebijakan ini juga dilaksanakan dalam rangka menghadapi tantangan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Tangerang Selatan, selaku Organisasi

Perangkat Daerah (OPD) Kota Tangerang Selatan di bidang perhubungan, yang berupa belum optimalnya angkutan umum Kota Tangerang Selatan. Hal ini disebabkan oleh kondisi angkutan umum yang belum memenuhi harapan masyarakat pengguna jasa transportasi (Rencana Kerja Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, 2023).

Implementasi kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan ini tentunya memerlukan kolaborasi antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah serta masyarakat sebagai penerima layanan transportasi. Hal ini bertujuan agar pengoperasian Bus Trans Anggrek pada praktiknya dapat terlaksana dengan maksimal dan tepat sasaran dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi. Dalam kebijakan ini, pemerintah pusat berperan dalam pembuatan kebijakan nasional melalui UU Nomor 22 tahun 2009 dan Permenhub Nomor 15 tahun 2019, sedangkan Pemerintah Daerah Kota Tangerang Selatan berperan sebagai pelaksana atau implementor kebijakan melalui pengoperasian Bus Trans Anggrek. Pemerintah Pusat mengeluarkan Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang di dalamnya menjelaskan mengenai kriteria dan standar pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum untuk selanjutnya menjadi acuan atau landasan bagi Pemkot Tangerang Selatan dalam mengimplementasikan Bus Trans Anggrek tersebut kepada masyarakat.

Implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek melalui pengoperasian Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan telah berlangsung selama bertahun-tahun. Akan tetapi,



masih terdapat satu permasalahan utama yang dihadapi, yakni masalah sedikitnya jumlah penumpang. Laporan Akhir Pengukuran Kinerja Trans Anggrek Circle Line (2019) menyebutkan bahwa penumpang Bus Trans Anggrek pada 3 (tiga) armada bus selama sehari penuh hanya berjumlah total 37 (tiga puluh tujuh) penumpang. Hal ini juga didukung oleh informasi dari masyarakat yang menyatakan bahwa bus tersebut sepi penumpang, dilansir dari akun twitter @MIT\_PSbg pada 5 Januari 2023.

“Sebenarnya ada Trans Anggrek. Rute Pd. Cabe – Rawa Buntu, tapi entah kenapa gaada yang naek? Saya pernah nanya langsung ke beliau ‘Bu kok Trans Anggrek sepi sih’, ‘Ih naek aja gratis’ gitu katanya. Emang kurang disosialisasikan medos beliau juga gak terlalu dipake dulu.”

Bus Trans Anggrek yang telah diresmikan dan dioperasikan sejak tahun 2015 sebagai transportasi umum bagi masyarakat ternyata belum mampu menarik perhatian dan minat masyarakat. Kebijakan ini belum terlaksana sesuai dengan yang diharapkan, sebagaimana disampaikan oleh Ferdiansyah pada 31 Desember 2022, dilansir dari risks.id.

“Bus Trans Anggrek merupakan program yang baik, di mana tujuannya agar masyarakat dapat memanfaatkan fasilitas yang diberikan oleh Pemkot Tangsel terkait transportasi publik. Namun, sayangnya, program yang baik sering kali tidak sejalan dengan implementasinya di lapangan.” kata Ferdiansyah yang merupakan anggota DPRD Kota Tangerang Selatan.

Dana yang diinvestasikan sebesar kurang lebih Rp6,25 miliar oleh Pemerintah Kota Tangerang Selatan untuk pengadaan bus sampai dengan biaya operasional layanan transportasi Bus Trans Anggrek *Circle Line* ini juga seakan tidak dirasakan. Kebijakan yang diharapkan dapat menjadi solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas nyatanya belum mampu terimplementasi sesuai harapan,

bahkan justru dapat ikut serta menimbulkan kemacetan kendaraan di sejumlah ruas jalan yang ada karena kondisi bus yang sepi penumpang. Terlebih lagi terdapat beberapa rute bus yang melewati ruas jalan yang sempit sehingga menyebabkan jalan semakin sempit dan kepadatan lalu lintas tidak dapat dihidari.

Pada dasarnya, implementasi kebijakan ialah konsep yang tidak hanya pelaksanaan dari sebuah kegiatan, melainkan melibatkan serangkaian proses yang rumit dan kompleks karena meskipun suatu kegiatan sudah dilaksanakan tepat waktu dan sesuai prosedur, hal tersebut tidak menjamin kebijakan tersebut telah diimplementasikan dengan baik (Jumroh dan Pratama, 2021). Melihat uraian tersebut berarti bahwa implementasi penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum pada kasus Bus Trans Anggrek masih diselimi permasalahan. Penelitian lebih lanjut terkait implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang dengan berdasarkan pada ketentuan yang tercantum dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek diperlukan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan yang terjadi serta faktor apa saja yang mendorong dan menghambat implementasi kebijakan ini. Berdasarkan uraian di atas, maka pertanyaan penelitian ini adalah bagaimana implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan yang berlandaskan pada Permenhub Nomor 15 Tahun 2019.

## **1.2. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang, masalah yang diidentifikasi penulis berupa:

- 1) Hanya sekitar 36,2% masyarakat Kota Tangerang Selatan yang telah terlayani transportasi umum
- 2) Jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan yang cukup tinggi dan mengalami peningkatan dari tahun ke tahun menyebabkan kebutuhan terhadap transportasi juga menjadi cukup tinggi
- 3) Kemacetan lalu lintas akibat tingginya jumlah kendaraan bermotor di Kota Tangerang Selatan dari tahun ke tahun
- 4) Kota Tangerang Selatan belum memiliki transportasi umum yang memadai
- 5) Kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Tangerang Selatan melalui pengoperasian Bus Trans Anggrek kurang diminati oleh masyarakat yang terlihat dari kondisi bus yang sepi penumpang.

## **1.3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang, didapatkan rumusan masalah sebagai berikut:

- 1) Bagaimana implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan)?

- 2) Bagaimana faktor-faktor pendorong dan penghambat implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan)?

#### **1.4. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk:

- 1) Menganalisis implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (kasus Bus Trans Anggrek Kota Tangerang Selatan)
- 2) Menganalisis faktor pendorong dan penghambat implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (kasus Bus Trans Anggrek Kota Tangerang Selatan)

#### **1.5. Manfaat Penelitian**

##### **1.5.1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan mampu bermanfaat dalam pengembangan pengetahuan di bidang ilmu administrasi publik dan kebijakan publik, terutama mengenai implementasi kebijakan transportasi atau angkutan umum.

##### **1.5.2. Manfaat Praktis**

- 1) Bagi Peneliti

Penelitian ini berdasarkan hasil proses pembelajaran selama perkuliahan sehingga materi yang dipaparkan didasari oleh materi yang telah diajarkan dalam perkuliahan. Hal ini mampu menambah informasi, wawasan, pengetahuan, serta pengalaman untuk melaksanakan penelitian.

- 2) Bagi Instansi terkait

Penelitian ini diharapkan berguna sebagai saran dan pertimbangan bagi Pemkot Tangerang Selatan dalam mengimplementasikan kebijakan angkutan umum di Kota Tangerang Selatan.

## **1.6. Kerangka Pemikiran Teoritis**

### **1.6.1. Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu merupakan penelitian yang pernah diteliti oleh peneliti lain yang berkenaan dengan penelitian yang akan dilaksanakan saat ini. Dalam penelitian ini, penelitian terdahulu yang ditelaah difokuskan pada penelitian yang berkaitan dengan implementasi kebijakan.

Paulus I. J. Tumanggor dan R. Slamet Santoso. (2019) dalam artikelnya berusaha menjelaskan pelaksanaan pengelolaan sampah di Kabupaten Tegal serta menghasilkan rumusan alternatif kebijakan terbaik untuk menangani permasalahan yang ada. Penelitian ini menggunakan teori ketepatan implementasi Riant Nugroho dan teori analisis kebijakan Bridgman dan Davis. Temuan penelitian menunjukkan bahwasanya kebijakan yang diimplementasikan belum mampu menyelesaikan permasalahan. Alternatif kebijakan yang dapat dirumuskan adalah penambahan anggaran alokasi pengelolaan sampah (Paulus I. J. Tumanggor dan R. Slamet S., 2019).

Penelitian lain yang ditulis oleh Tyas, L. H., dkk (2022) berusaha memberi gambaran, melakukan analisis dan identifikasi penghambat dan pendukung implementasi kebijakan dari Program Indonesia Pintar di SMP Negeri 3 Satu Atap Bantarkawung. Penelitian ini menggunakan teori ketepatan yang harus dipenuhi dalam implementasi kebijakan menurut Riant Nugroho yang memuat aspek

ketepatan kebijakan, pelaksanaan, target, lingkungan, serta proses dan teori Van Meter dan Van Horn mengenai faktor pendorong dan penghambat implementasi kebijakan. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa ketepatan pelaksana, target, lingkungan, dan proses sudah tercapai, tetapi pada ketepatan kebijakan belum berjalan optimal. Hal ini karena tujuan kebijakan PIP ialah untuk menarik siswa putus sekolah agar kembali bersekolah ternyata belum sepenuhnya tercapai (Tyas, L. H., Lituhayu, D., & Widowati, N., 2022)

Serupa dengan penelitian di atas, penelitian selanjutnya ditulis oleh Shafa Tasya K, dkk. (2023) yang melakukan analisis implementasi kebijakan pembangunan kepariwisataan di Bukit Tangkeban dan identifikasi faktor yang mendukung serta menghambatnya. Teori yang dipakai ialah teori ketepatan implementasi kebijakan, serta teori Edwards III mengenai faktor yang mendukung dan menghambat implementasi kebijakan. Temuan penelitian menunjukkan bahwasanya pengembangan dan pembangunan Bukit Tangkeban telah sejalan dengan isi kebijakan, tetapi aspek ketepatan target dan lingkungan masih belum optimal. Faktor yang mendukung implementasi meliputi faktor struktur birokrasi yang sudah tepat, derajat positif disposisi, dan fleksibilitas komunikasi. Sementara itu, faktor penghambat implementasi adalah sumber daya (Shafa Tasya K, Endang Larasati S., dan Tri Yuniningsih., 2023).

Penelitian lainnya ditulis oleh Ariska Tria Viky Andani, dkk. (2019) yang berusaha mengetahui implementasi kebijakan Program Pelayanan *One Day Service* dalam meningkatkan kualitas pelayanan Badan Pertanahan Nasional Kota. Teori yang digunakan ialah model implementasi program milik David C. Korten yang

menyatakan bahwa terdapat tiga unsur elemen kesesuaian implementasi program, yaitu program, pemanfaat, dan organisasi. Temuan penelitian menunjukkan bahwasanya implementasi kebijakan ini didukung oleh kesiapan petugas dalam memberikan pelayanan dan kesiapan fasilitas, sedangkan faktor penghambat berupa adanya berkas pemohon yang tidak lengkap, sikap emosional masyarakat, dan sistem komputerisasi (Ariska T. V. Andani., Endah S., dan Fadillah A., 2019).

Penelitian selanjutnya ditulis oleh Palit., dkk. (2022) yang berupaya mengetahui bagaimana implementasi kebijakan Program Bantuan Dana dan Sembago Bagi Masyarakat Terdampak Covid-19 di Desa Kaasar Kecamatan Kauditan dengan menggunakan teori David C. Korten. Penelitian ini menemukan bahwa implementasi kebijakan program pendanaan dan bantuan sembako di Desa Kaasar Kecamatan Kauditan berdasarkan model David C. Korten kurang tepat karena elemen kelompok sasaran belum berjalan dengan baik. Terdapat masyarakat yang belum memenuhi kriteria memperoleh bantuan dan masih terjadi keterlambatan dalam penyaluran bantuan, serta tidak semua masyarakat mampu mendapatkan pendampingan (Deybi D. Palit., Femmy M.G T., dan Novie P., 2022).

Penelitian terdahulu yang keenam ditulis oleh Feri Safuan (2021) yang melakukan analisis implementasi kebijakan pada penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor (KIR) yang dilakukan Dishub Kabupaten Bandung. Dengan mengacu pada teori implementasi kebijakan yang disampaikan Van Meter dan Van Horn, penelitian ini berupaya mencari tahu faktor pendorong dan penghambat implementasi kebijakan publik. Temuan penelitian menyiratkan bahwasanya kebijakan yang diimplementasikan belum terlaksana dengan baik. yang terlihat dari

pelayanan surat izin kendaraan bermotor (KIR) oleh Dishub Kabupaten Bandung yang belum optimal (Feri Safuan, 2021).

Berbeda dengan penelitian di atas, penelitian yang ditulis oleh Aga & Yuwanto (2022) membahas mengenai Implementasi Peraturan Bupati Wonogiri Nomor 60 Tahun 2020 Tentang Pedoman Pemberian Penghargaan Bagi Mahasiswa Berprestasi di Kabupaten Wonogiri dengan menggunakan model kesesuaian implementasi milik David C. Korten. Temuan penelitian menunjukkan bahwasanya implementasi peraturan tersebut masih kurang maksimal. Hal ini karena masih kurangnya keterbukaan dalam tahap seleksi calon penerima penghargaan mahasiswa berprestasi (Adila Rizky Aga & Yuwanto, 2022).

Penelitian lain ditulis oleh Afa Ayun A. dan Ria Angin (2020) membahas mengenai analisis implementasi Program Revitalisasi Pasar Tradisional di Kabupaten Jember berdasarkan pendapat George Edwards III bahwasanya keberhasilan proses implementasi kebijakan ditentukan oleh struktur birokrasi, komunikasi, disposisi, dan sumber daya. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa teori George Edward III belum sepenuhnya mampu menggambarkan fenomena di lapangan. Teori ini hanya menjelaskan empat variabel. Sementara itu, temuan di lapangan menunjukkan bahwa variabel sumber daya meliputi sumber daya anggaran, manusia, dan infrastruktur. Sumber daya-sumber daya tersebut tidak dibahas dalam teori Geogre Edward III sehingga teori ini memiliki keterbatasan sebagai alat analisis (Afa Ayun A. dan Ria Angin, 2020)

Penelitian selanjutnya ditulis oleh Munawir K.A., dkk. (2020). Para peneliti ini menganalisis implementasi kebijakan Obstacle Limitation Surface (OLS) di



Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dari aspek ketepatan kebijakan. Dengan teori implementasi kebijakan menurut Martland (1995) yang terdiri dari empat ketepatan dengan hanya berfokus pada ketepatan kebijakan, temuan penelitian ini menunjukkan bahwasanya UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan belum ditindaklanjuti dengan Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri yang khusus mengatur sinar laser serta tugas pokok dan fungsi terkait peraturan tersebut belum terlaksana (Munawir K. A., Musdalifa M., Muthiah K. A., dan Mappiase, 2020).

Sejalan dengan penelitian di atas, penelitian selanjutnya yang ditulis oleh Tamami., & Suryawati D (2022) yang berusaha menganalisis implementasi Kebijakan Perlindungan dan Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas dalam perspektif G Edward III. Dengan berdasarkan pada teori George Edward III, ditemukan bahwasanya belum optimalnya implementasi kebijakan penyediaan fasilitas akses disabilitas dilatarbelakangi oleh adanya distorsi komunikasi antara pelaksana dan sasaran kebijakan (Tamami., and Suryawati D., 2022).

Berikut ini tabel yang menyajikan rangkuman penelitian terdahulu.

Tabel 1. 2 Penelitian Terdahulu

NO	Nama Pengarang, Judul, Nama Jurnal, Tahun	Tujuan	Teori	Metode	HASIL PENELITIAN
1.	<p>Paulus I. J. Tumanggor dan R. Slamet Santoso.</p> <p>Analisis Kebijakan Pengelolaan Sampah di Kabupaten Tegal</p> <p><i>Journal of Public Policy and Management Review</i>, 8(4), 339-364. (2019).</p>	<p>Menjelaskan pelaksanaan pengelolaan sampah di Kabupaten Tegal dan merumuskan alternatif kebijakan terbaik untuk menangani permasalahan yang ada.</p>	<p>Teori ketepatan implementasi Riant Nugroho dan teori analisis kebijakan Bridgman dan Davis</p>	<p>Kualitatif dengan observasi, dokumentasi, dan wawancara</p>	<p>Pelaksanaan pengelolaan sampah di Kabupaten Tegal belum menyelesaikan. Alternatif kebijakan yang dapat dirumuskan adalah penambahan anggaran alokasi pengelolaan sampah</p>
2.	<p>Tyas, L. H., Lituhayu, D., &amp; Widowati, N.</p> <p>Implementasi Kebijakan Program Indonesia Pintar Pada Jenjang Sekolah Menengah Pertama Di Kabupaten Brebes (Studi Smp Negeri 3 Satu Atap Bantarkawung).</p> <p><i>Journal of Public Policy and Management Review</i>, 12(1), 263-282. (2022).</p>	<p>Memberi gambaran, melakukan analisis, dan identifikasi penghambat dan pendorong implementasi Program Indonesia Pintar di SMP Negeri 3 Satu Atap Bantarkawung</p>	<p>Teori ketepatan Riant Nugroho dan teori implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn.</p>	<p>Kualitatif deskriptif melalui wawancara, dokumentasi, dan studi kepustakaan.</p>	<p>Ketepatan pelaksana, target, lingkungan, dan proses sudah tercapai, tetapi pada ketepatan kebijakan belum berjalan optimal. Hal ini karena kebijakan PIP yang memiliki tujuan untuk menarik siswa putus sekolah agar kembali bersekolah ternyata belum sepenuhnya tercapai.</p>

3.	<p>Shafa Tasya K, Endang Larasati S., dan Tri Yuniningsih.</p> <p>Implementasi Kebijakan Pembangunan Kepariwisata di Bukit Tangkeban Kabupaten Pematang.</p> <p><i>Journal of Public Policy and Management Review</i>, 12(4), 713-732. (2023).</p>	<p>Melakukan analisis implementasi kebijakan pembangunan kepariwisataan di Bukit Tangkeban dan mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambatnya</p>	<p>Teori ketepatan yang meliputi ketepatan kebijakan, pelaksana, target, dan lingkungan, serta teori Edwards III mengenai faktor yang mendukung dan menghambat implementasi kebijakan</p>	<p>Kualitatif dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi.</p>	<p>Pengembangan dan pembangunan Bukit Tangkeban telah sejalan dengan isi kebijakan, tetapi aspek ketepatan target dan lingkungan masih belum optimal. Faktor yang mendukung implementasi meliputi struktur birokrasi yang sudah tepat, fleksibilitas komunikasi, dan derajat positif disposisi. Sementara itu, sumber daya menjadi faktor yang menghambat implementasi.</p>
4.	<p>Ariska T. V. Andani, Endah S., dan Fadillah A.</p> <p>Implementasi Kebijakan Program Pelayanan <i>One Day Service</i> Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Badan Pertanahan Nasional Kota</p> <p><i>Jurnal Ilmiah Administrasi Publik (JIAP)</i>, 5(3), 328-336. (2019)</p>	<p>Mengetahui sejauh mana implementasi kebijakan Program Pelayanan <i>One Day Service</i> dalam meningkatkan kualitas pelayanan Badan Pertanahan Nasional Kota</p>	<p>Teori David C. Korten mengenai kesesuaian implementasi program</p>	<p>Metode kualitatif deskriptif</p>	<p>Implementasi kebijakan ini didukung oleh kesiapan petugas dalam memberikan pelayanan dan kesiapan fasilitas, sedangkan faktor penghambat berupa adanya berkas pemohon yang tidak lengkap, sikap emosional masyarakat, dan sistem komputerisasi</p>
5.	<p>Deybi D. Palit, Femmy M. G. T., dan Novie P.</p>	<p>Mengetahui bagaimana implementasi</p>	<p>Teori David C. Korten tentang kesesuaian</p>	<p>Penelitian deskriptif dengan</p>	<p>Implementasi kebijakan program pendanaan dan bantuan sembako di Desa Kaasar Kecamatan Kauditan berdasarkan teori David C. Korten</p>

	Implementasi Kebijakan Program Bantuan Dana Dan Sembago Bagi Masyarakat Terdampak Covid-19 Di Desa Kaasar Kecamatan Kauditan  <i>Jurnal Administrasi Publik, 8(113). (2022)</i>	kebijakan Program Bantuan Dana dan Sembago Bagi Masyarakat Terdampak Covid-19 di Desa Kaasar Kecamatan Kauditan	implementasi kebijakan	pendekatan kualitatif	kurang tepat karena elemen kelompok sasaran belum berjalan dengan baik.
6.	Feri Safuan.  Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Transportasi Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor Di Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung.  <i>Moderat: Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan, 7(3), 534-546. (2021).</i>	Menganalisis implementasi kebijakan pada penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor ( Kir ) yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung	Teori implementasi kebijakan milik Van Meter dan Van Horn	Kualitatif dengan desain deskriptif	Implementasi kebijakan pada pelayanan pengujian kendaraan bermotor belum terlaksana dengan baik karena pelayanan surat izin kendaraan bermotor (KIR) belum optimal.
7.	Adilla Rizky Aga & Yuwanto  Implementasi Peraturan Bupati Wonogiri Nomor 60 Tahun 2020 Tentang Pedoman Pemberian Penghargaan Bagi Mahasiswa Berprestasi di Kabupaten Wonogiri	Mengetahui implementasi dari kebijakan penghargaan bagi mahasiswa berprestasi di Kabupaten Wonogiri.	Teori model kesesuaian implementasi David C. Korten	Metode kualitatif deskriptif dengan wawancara, studi pustaka dan dokumentasi.	Implementasi peraturan tersebut masih kurang maksimal karena pada tahap seleksi calon penerima penghargaan mahasiswa berprestasi kurang keterbukaan.

	<i>Journal Of Politic And Government Studies, 11(4), 62-77. (2022).</i>				
8.	Afa Ayun A. dan Ria Angin  Analysis Of The Implementation Of The Traditional Market Revitalization Program In Jember Regency Based On The Theory Of George Edwards Iii.  <i>POLITICO, 20(1), 58-65. (2020).</i>	Describe the implementation of a traditional market revitalization program in Jember Regency.	George Edward III theory who explain that the success of the policy implementation process was determined by 4 variables namely communication, resources, disposition and bureaucratic structure.	Qualitative descriptive approach.	George Edward III's theory, which attributes the success of policy implementation to communication, resources, disposition, and bureaucratic structure, is limited in its ability to fully describe field phenomena. The research findings reveals that the resources variable includes budgetary, human, and infratructure resources, which are not addressed in Edward's theory, highlighting as an analytical schhol
9.	Munawir K. A., Musdalifa M., Muthiah K. A., dan Mappiase  Policy Implementation: Obstacle Limitation Surface (OLS) at Sultan Hasanuddin Makassar International Airport From the Policy Accuracy Aspect.	Analyze the Policy Implementation in the Obstacle Limitation Surface (OLS) of Sultan Hasanuddin Makassar International Airport From the Aspect of Policy Accuracy.	Matland (1995) theory with four accuracies	Qualitative method with a descriptive presentation	The study finds that Law Number 1 of 2009 on Aviation has not been adequately supplemented by Government and Ministerial Regulations specifically addressing laser beams, nor have the main tasks and functions related to regulation been thoroughly implemented. There is a need for more detailed regulations that adapt to developments in aviation, particularly concerning laser attacks and unmanned free ballons in the Obstacle Limitation Surface (OLS)

	<i>International Journal of Multicultural and Multireligious Understanding</i> , 7(3), 1-8. (2020).				
10.	Tamami., and Suryawati D.  Implementation of Protection Policy and Fulfillment of The Rights of People With Disabilities Perspective In G. Edward III (1980).  Regional Dynamic: Journal of Policy and Business Science, [S.l.], v. 2, n. 1, p. 29-38, july 2022.	Analyze the implementation of Protection Policy and Fulfillment of The Rights of People With Disabilities Perspective in G. Edward III	Theoretical analysis of George Edward III (1980)	Descriptive qualitative research methods	The provisions of facilities for individuals with disabilities is not optimal due to communication breakdowns between the implementers and the intended beneficiaries.

Sumber: Diolah dan dianalisis dari berbagai artikel jurnal oleh peneliti, tahun 2023.

Penelitian-penelitian terdahulu yang telah dipaparkan memiliki persamaan dengan penelitian ini. Beberapa di antaranya, yaitu, penelitian ini mempunyai kesamaan dengan penelitian Paulus I. J. Tumanggor dan R. Slamet Santoso (2019) yang menggunakan teori ketepatan implementasi menurut Riant Nugroho dalam melakukan analisis implementasi kebijakan pengelolaan sampah di Kabupaten Tegal. Tak hanya itu, terdapat kesamaan antara penelitian ini dengan penelitian Palit., dkk. (2022) yang membahas mengenai implementasi Kebijakan Program Bantuan Dana Desa dan Sembako bagi masyarakat terdampak Covid-19 di Desa Kaasar Kecamatan Kauditan, karena sama-sama menggunakan teori David C. Korten yang mengemukakan bahwa terdapat tiga unsur elemen kesesuaian dalam implementasi kebijakan, yaitu elemen kesesuaian program, pemanfaat (kelompok sasaran), dan organisasi pelaksana. Kesamaan tersebut kemudian berkontribusi terhadap penelitian ini karena mampu memberikan referensi teori yang berguna serta menjadi acuan dalam penelitian ini.

Pada dasarnya, kesepuluh jurnal penelitian terdahulu yang telah dipaparkan di atas sangat berguna sebagai bahan bacaan dan sumber referensi peneliti dalam melakukan penelitian ini. Jurnal-jurnal tersebut setidaknya membahas mengenai analisis implementasi kebijakan sejalan dengan penelitian ini. Meskipun demikian, tetap ditemukan perbedaan antarpelitian-penelitian tersebut dengan penelitian ini. Penelitian ini berfokus pada implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan.

### **1.6.2. Administrasi Publik**

Trecker (dalam Keban, 2019: 2) memaknai administrasi sebagai proses yang berkesinambungan dan dinamis yang dilaksanakan untuk pencapaian tujuan dengan secara bersama memanfaatkan orang dan material melalui kerja sama dan koordinasi. Sementara itu, kata “publik” merujuk pada masyarakat luas sebagai lawan dari individu (Keban, 2019: 4).

Chandler dan Plano (1988, dalam Keban, 2019: 3) menyebutkan makna administrasi publik sebagai rangkaian prosedur di mana personel publik dan sumber daya dikoordinasikan dan diorganisir untuk menghasilkan rumusan, melakukan implementasi, dan melakukan pengelolaan keputusan-keputusan dalam kebijakan publik. Fesler (1980, dalam Kartiwa, 2012: 45) mengartikan administrasi publik sebagai proses menyusun dan melaksanakan kebijakan oleh birokrasi dalam skala besar untuk keperluan publik. Selain itu, administrasi publik dapat diartikan sebagai gabungan teori dan praktik untuk meningkatkan interpretasi mengenai pemerintah mengenai masyarakat yang dipimpinnya serta untuk mendorong kebijakan publik agar lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat (Kartiwa, 2012: 46-47).

Berdasarkan berbagai pengertian tersebut, dapat dipahami bahwasanya administrasi publik ialah rangkaian proses yang dinamis dan berkelanjutan yang bertujuan untuk mencapai tujuan bersama melalui koordinasi dan kerjasama dengan menyusun dan melaksanakan kebijakan untuk kepentingan masyarakat luas.



### 1.6.3. Paradigma Administrasi Publik

Nicholas Henry, (dalam Astuti, dkk., 2020) mengemukakan 6 (enam) paradigma di dalam disiplin ilmu administrasi publik, yaitu:

- 1) Paradigma I: Dikotomi Politik/Administrasi (*The Politics Administration Dichotomy*) (1900 – 1926)

Paradigma ini memisahkan politik dengan fungsi pemerintahan untuk meningkatkan efektifitas serta efisiensi. Woodrow Wilson, mempelopori paradigma ini dengan mengemukakan bahwa perlu melakukan pemisahan antara politik dan administrasi, melakukan analisis komparatif terhadap organisasi politik dan swasta, melakukan peningkatan efisiensi melalui praktik dan sikap yang mirip dengan bisnis, serta melakukan peningkatan efektivitas layanan publik melalui manajemen serta pelatihan pegawai negeri, untuk menciptakan administrasi publik yang efektif.

- 2) Paradigma II: Prinsip-Prinsip Administrasi Negara (*The Principles of Administration*) (1927 – 1937)

Paradigma ini berfokus pada prinsip-prinsip administrasi yang ditandai oleh terbitnya buku berjudul, “Principles of Public Administration” karangan Willoughby. Isi buku ini menjelaskan bahwa dalam administrasi, terdapat prinsip-prinsip tertentu yang dapat ditemukan dan diterapkan oleh administrator. Penerapan prinsip inilah yang kemudian dianggap dapat membuat administrator semakin ahli dalam pekerjaannya dan membuat penyelenggaraan organisasi jadi baik, bukan dikotomi politik-administrasi.

3) Paradigma III: Administrasi Publik sebagai Ilmu Politik (*Public Administration as Political Science*) (1950-1970)

Paradigma ini muncul akibat kritikan terhadap paradigma sebelumnya di mana banyak anggapan bahwa sebenarnya administrasi publik dan politik saling berkaitan erat. Henry melihat bahwasanya terdapat kemauan yang kuat pada diri ilmuwan politik untuk membuat administrasi publik bagian dari ilmu politik kembali. Hal itulah yang membuat administrasi publik kembali ke disiplin ilmu induknya, yakni ilmu politik, sebagai hasil dari perubahan dan pembaruan.

4) Paradigma IV: Administrasi Publik sebagai Ilmu Administrasi (1956-1970)

Para ilmuwan pada paradigma ini mengklaim disiplin ilmu administrasi publik termasuk dalam ilmu manajemen. Pada paradigma III dan IV, disiplin ilmu politik dan manajemen bersaing menempatkan diri untuk menjadi bagian dari keilmuan administrasi publik. Identitas dan keunikan administrasi publik telah hilang dalam konteks manajemen yang bersifat luas. Adanya perbedaan antara administrasi publik, privat, serta nonprofit merupakan sebuah kekeliruan karena administrasi adalah administrasi.

5) Paradigma V: Administrasi Publik sebagai Ilmu Administrasi Publik (*Public Administration as Public Administration*) (1970-sekarang)

Paradigma kelima, yakni. Paradigma ini juga disebut tahap *New Public Management* (NPM). Model administrasi publik tradisional berpindah ke model NPM. NPM ini menghadapi masalah berupa ketidakefisienan dalam sistem administrasi yang berasal dari kombinasi teori ekonomi dan teknik

manajemen sektor swasta. Manajemen sektor publik dipindahkan oleh NPM ke arah sektor swasta dengan konsep model bisnis yang selanjutnya disebut *governance*.

#### 6) Paradigma VI: *Governance* (1990-sekarang)

Paradigma ini memperkenalkan konsep baru dalam hal pengelolaan negara terutama mengenai proses pengambilan keputusan dalam penyelenggaraan pemerintahan. *Governance* membahas mengenai pelayanan publik yang seharusnya diberikan oleh administrator kepada masyarakat dapat berlangsung sebaik mungkin. Paradigma ini juga membahas mengenai perkembangan pemerintah menuju tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*). Pada paradigma ini, aktor yang terlibat dalam pemerintahan bukan hanya pemerintah, melainkan juga ada sektor privat atau swasta, serta masyarakat.

#### **1.6.4. Kebijakan Publik**

Secara sederhana, kebijakan publik diartikan sebagai segala aktivitas pemerintah dalam rangka mengatasi masalah publik. Selain itu, kebijakan publik juga dimaknai sebagai apapun yang pemerintah pilih untuk dilakukan atau tidak dilakukan (Dye, dalam Putranto, dkk., 2022:5). Artinya, apapun perbuatan pemerintah, baik itu yang eksplisit ataupun yang implisit, disebut sebagai kebijakan. Kebijakan publik berasaskan pada kepentingan publik. Oleh karena itu, kebijakan publik berguna dalam mengatasi masalah publik supaya kepentingan publik dapat terpenuhi.

Kebijakan publik menurut Nugroho (2017, dalam Mokot, dkk., 2020) diartikan sebagai keputusan pemerintah atau negara sebagai strategi dalam rangka mewujudkan tujuan negara agar mampu mencapai masyarakat yang dicita-citakan. Kebijakan publik adalah perbuatan yang secara sengaja ditetapkan oleh para pengambil keputusan atau aktor kebijakan dalam rangka mengatasi persoalan tertentu (Anderson, dalam Putranto, 2022:5). Kebijakan publik meliputi beberapa tahapan penting yang harus dilaksanakan dalam rangka memecahkan masalah, yaitu tahap menetapkan agenda, memformulasikan kebijakan, mengadopsi kebijakan, mengimplementasi kebijakan, serta menilai kebijakan (Dunn, 2004, dalam Keban, 2019).

#### **1.6.5. Implementasi Kebijakan**

Implementasi dapat didefinisikan sebagai tindakan administratif yang dilaksanakan setelah suatu kebijakan disetujui serta ditetapkan (Tachjan, 2006, dalam Rifani & Megawati, 2023). Van Meter dan Van Horn (dalam Rifani & Megawati, 2023) memaknai implementasi kebijakan sebagai langkah yang diambil oleh organisasi publik dalam rangka mencapai sasaran. Sementara itu, Pressman dan Wildavsky (dalam Nafisa, dkk., 2023) menyatakan makna implementasi kebijakan adalah menjalankan kebijakan, memenuhi janji sesuai dokumen kebijakan, menghasilkan luaran sesuai tujuan kebijakan, serta mewujudkan tujuan kebijakan.

Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier (1980, dalam Subianto, 2020), mengemukakan bahwa implementasi kebijakan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, umumnya berupa Undang-undang, tetapi juga dapat berwujud

perintah-perintah atau keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan lainnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin dibatasi menyebutkan secara tegas tujuan ataupun sasaran yang akan dicapai, serta berbagai cara untuk menstruktur atau mengatur proses implementasi. Implementasi kebijakan juga dimaknai sebagai bentuk penyelenggaraan aktivitas yang telah ditetapkan berdasarkan peraturan dan telah disepakati oleh beragam pemangku kepentingan (*stakeholders*), aktor, organisasi (publik atau privat), prosedur, dan teknik secara sinergis yang digerakkan untuk berkoordinasi guna mengarahkan kebijakan ke tujuan yang diinginkan (Wahab, 2021: 133).

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwasanya implementasi kebijakan adalah serangkaian langkah dan perbuatan yang dilaksanakan oleh lembaga publik ataupun swasta untuk menggapai tujuan yang telah ditetapkan. Implementasi kebijakan melibatkan pertanyaan berupa apakah terdapat kesesuaian antara kebijakan yang direncanakan dengan yang dilaksanakan di lapangan.

#### **1.6.6. Model Implementasi Kebijakan**

Implementasi kebijakan mencakup beberapa model dari berbagai ahli, beberapa diantaranya, yaitu:

- 1) George C. Edwards III

Implementasi kebijakan dapat terpengaruh oleh empat hal sebagai berikut (George C. Edwards III, dalam Siregar, 2022):

- a. Komunikasi. Salah satu kunci kesuksesan implementasi kebijakan adalah para implementor kebijakan yang tahu dan paham secara persis yang harus mereka lakukan. Tujuan kebijakan perlu disampaikan dengan jelas kepada

sasaran kebijakan untuk meminimalisir distorsi implementasi. Jika terdapat ketidakjelasan tujuan kebijakan, bahkan tidak dipahami atau sama sekali tidak diketahui oleh sasaran kebijakan, maka dapat terjadi penolakan atau ketidaksetujuan kelompok sasaran.

- b. Sumber Daya. Implementor kebijakan harus memiliki sumber daya yang memadai agar implementasi kebijakan dapat berjalan secara efektif.
- c. Disposisi atau Sikap-Sikap. Merujuk pada karakter dan watak implementor kebijakan, meliputi kejujuran, komitmen, dan sikap demokratis. Apabila implementor kebijakan mempunyai disposisi yang baik, mereka akan mampu menerapkan kebijakan sebagaimana diharapkan dan diinginkan pembuat kebijakan.
- d. Struktur Birokrasi. Standar Operasional Prosedur (SOP) termasuk salah satu aspek penting dalam struktur birokrasi yang berguna sebagai pedoman bagi para implementor kebijakan dalam berperilaku. Struktur organisasi yang terlalu kompleks cenderung dapat membuat pengawasan menjadi lemah dan menghambat fleksibilitas organisasi.

## 2) Van Meter dan Van Horn

Van Meter dan Van Horn (1975, dalam Shauma & Purbaningrum, 2022) menyebutkan bahwasanya terdapat beberapa variabel yang dapat mendorong dan menghambat implementasi kebijakan publik, yaitu:

- a. Standar, sasaran, serta tujuan kebijakan, yang mengharuskan pelaksana untuk memahami standar. Sasaran, serta tujuan kebijakan
- b. Sumber daya, mencakup sumber daya manusia, anggaran, dan waktu

- c. Karakteristik organisasi pelaksana, dengan melihat bagaimana Standar Operasional Prosedur (SOP) kerja dan fragmentasi
  - d. Komunikasi antar organisasi terkait dan aktivitas-aktivitas pelaksanaan, yang mengharuskan implementor kebijakan mengetahui hal-hal yang harus dikerjakan untuk mewujudkan tujuan implementasi, serta menjalin koordinasi yang tepat dengan pihak-pihak lain yang terlibat.
  - e. Sikap para implementor, yang berkaitan dengan respons implementor terhadap implementasi kebijakan.
  - f. Lingkungan sosial, politik, dan ekonomi.
- 3) Mazmanian dan Sabatier membagi variabel implementasi kebijakan menjadi 3 (tiga) variabel (dalam Siregar, 2022), yaitu:
- a. Karakteristik masalah, terdiri dari tersedia atau tidaknya teknologi dan teori kausal, keragaman perilaku kelompok sasaran, sifat populasi, dan derajat perubahan perilaku yang diharapkan
  - b. Karakteristik kebijakan, terdiri dari konsistensi dan kejelasan tujuan serta sasaran, kecukupan sumber anggaran, teori kausal yang memadai, integrasi organisasi pelaksana, diskresi pelaksana atau aturan yang dibuat pelaksana, rekrutmen dari pejabat pelaksana, dan akses formal pelaksana ke luar.
  - c. Faktor-faktor non peraturan, yang terdiri dari keadaan sosial ekonomi serta teknologi, komitmen dan kemampuan pejabat pelaksana, sikap dan sumber daya kelompok sasaran utama, perhatian terhadap masalah kebijakan, dukungan publik, serta dukungan kewenangan.

#### 4) Grindle

Grindle (1980:11, dalam Siregar, 2022) juga menyebutkan beberapa faktor yang mendukung ataupun menghambat kesuksesan implementasi kebijakan publik.

Faktor-faktor tersebut, yaitu:

- a. Isi kebijakan (*content of policy*) yang terdiri dari:
  - (1) Kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi (*interest affected*).
  - (2) Tipe manfaat (*type of benefits*). Kebijakan mesti bermanfaat atau berdampak positif.
  - (3) Derajat perubahan yang hendak dicapai (*extent of change envisioned*) dari kebijakan yang diimplementasikan.
  - (4) Letak pengambilan keputusan (*site of decision making*).
  - (5) Pelaksana program (*program implementor*). implementor kebijakan perlu harus kompeten dalam melakukan implementasi kebijakan.
  - (6) Sumber daya yang digunakan (*resources committed*)
- b. Lingkungan implementasi (*context of implementation*) yang mencakup:
  - (1) Kekuasaan, kepentingan, serta strategi aktor terlibat (*power, interests, and strategies of actors involved*).
  - (2) Karakteristik institusi dan rezim yang berkuasa (*institution and regime characteristics*).
  - (3) Tingkat kepatuhan dan respons pelaksana (*compliance and responsiveness*).

#### 5) Richard Martland



Richard Martland (1995, dalam Rifani & Megawati, 2022) berpendapat bahwa kesuksesan implementasi kebijakan terpengaruh oleh empat “tepat” yang meliputi:

a. Tepat Kebijakan

Tepat kebijakan berkaitan dengan seberapa baik suatu kebijakan dalam menangani masalah yang perlu dipecahkan. Selain itu, juga mengenai apakah terdapat kesesuaian antara kebijakan dengan sifat masalah yang ingin diatasi?

b. Tepat Pelaksanaan

Tepat pelaksanaan membahas mengenai pola kerja sama yang dilaksanakan. Artinya, implementor kebijakan bukan hanya terdiri dari pemerintah, melainkan dapat melibatkan aktor-aktor lain, seperti masyarakat atau swasta. Dengan kata lain, pemerintah bisa melakukan kerja sama dengan sesama pemerintah, masyarakat ataupun swasta.

c. Tepat Target

Tepat target berkenaan dengan kesesuaian target yang akan diintervensi, kesiapan target yang diintervensi, dan apakah terdapat tumpang tindih dengan intervensi kebijakan lain.

d. Tepat Lingkungan

Tepat lingkungan ditentukan oleh dua hal, yaitu: 1) lingkungan internal yang mencakup interaksi antara lembaga yang merumuskan dan melaksanakan kebijakan dengan lembaga terkait; dan 2) lingkungan eksternal yang melibatkan persepsi publik terhadap kebijakan yang akan diimplementasikan.

Sejalan dengan teori implementasi kebijakan yang disampaikan oleh Martland, Riant Nugroho (2021: 51) mengembangkan teori Martland dengan menyatakan bahwasanya keberhasilan implementasi kebijakan bergantung pada lima unsur tepat, meliputi tepat kebijakan, pelaksana, target, lingkungan, dan proses agar dapat terlaksana dan mencapai tujuan secara efektif. Tepat proses yang dimaksud dalam hal ini menurut Nugroho (2021: 51) meliputi tiga (3) proses, yaitu:

a. *Policy acceptance*

*Policy acceptance* diartikan sebagai suatu tahap proses dimana publik telah memahami kebijakan yang ada sebagai peraturan yang perlu dilaksanakan dan pemerintah telah memahami kebijakan sebagai tugas yang harus mereka laksanakan.

b. *Policy adoption*

*Policy adoption* yang diartikan sebagai suatu tahap proses dimana publik telah menerima dan menyetujui kebijakan yang ada sebagai peraturan yang perlu dilaksanakan dan pemerintah telah menerima dan menyetujui kebijakan sebagai pekerjaan yang harus mereka laksanakan.

c. *Strategic readiness*

*Strategic readiness* yang diartikan sebagai suatu tahap proses dimana publik siap berpartisipasi atau menjadi bagian dalam kebijakan yang dilaksanakan dan pemerintah siap menjadi pelaksana kebijakan.

6) David C. Korten

David C. Korten (dalam Ramadhani & Nawangsari, 2023) menyebutkan bahwasanya terdapat 3 (tiga) elemen penting dalam implementasi program kebijakan, yakni 1) elemen program kebijakan; 2) elemen organisasi pelaksana program kebijakan; dan 3) elemen pemanfaat (kelompok sasaran) program kebijakan.

Menurut Korten (dalam Ramadhani & Nawangsari, 2023), suatu program dari kebijakan akan berhasil jika telah terdapat kesesuaian dari 3 (tiga) unsur implementasi program kebijakan yang melibatkan 3 (tiga) elemen tersebut, yakni:

- a. Program. Kesesuaian antara program kebijakan dengan pemanfaat, yakni kesesuaian antara apa yang ditawarkan program kebijakan dengan apa yang dibutuhkan oleh kelompok sasaran selaku penerima manfaat.
- b. Pemanfaat (Sasaran). Kesesuaian antara kelompok pemanfaat dengan organisasi pelaksana, yaitu kesesuaian antara syarat yang diputuskan oleh organisasi pelaksana kebijakan untuk dapat memperoleh output atau keluaran program kebijakan, dengan apa yang dapat dilaksanakan oleh kelompok sasaran program.
- c. Kesesuaian antara organisasi pelaksana dengan program, yaitu kesesuaian antara tugas yang disyaratkan oleh program dengan kemampuan yang dimiliki oleh organisasi pelaksana.

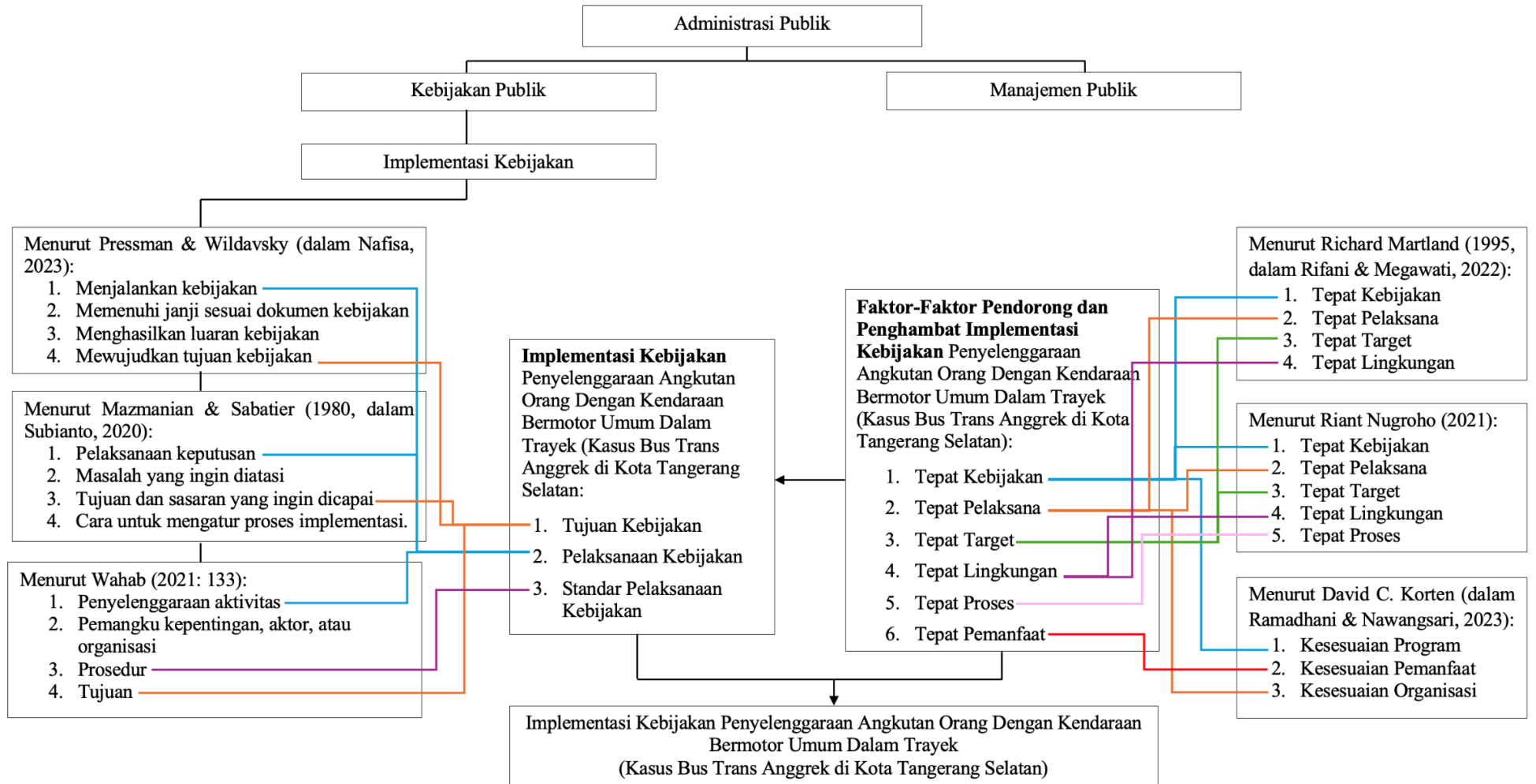
#### **1.6.7. Transportasi Umum**

Transportasi ialah suatu proses memindahkan manusia dan barang ke tempat di mana manusia dan barang tersebut dibutuhkan (Bowersoz, 1981, dalam

Framudia, 2019). Definisi ini sesuai dengan definisi transportasi menurut Morlok (1985, dalam Framudia, 2019) bahwasanya transportasi merupakan kegiatan menggerakkan atau memindahkan manusia dan barang dari suatu lokasi ke lokasi lain. Transportasi juga dapat dimaknai sebagai proses terjadinya perpindahan dan pergerakan sehingga dapat terjadi sebuah lalu lintas (Soejono, 1991, dalam Framudia, 2019). Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwasanya transportasi adalah proses memindahkan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain. Sementara itu, transportasi umum dapat diartikan sebagai sarana transportasi yang digunakan secara bersama-sama. Menurut Warpani (2002, dalam Destian, 2019), transportasi atau angkutan umum merupakan alat atau sarana yang berguna membawa barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan membayar biaya tertentu. Transportasi umum atau angkutan umum di Indonesia memiliki peran dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bergerak atau berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Tak hanya itu, angkutan umum juga berperan dalam pengendalian lalu lintas, penghematan energi, serta mendukung pengembangan wilayah (Ferdiansyah, 2009, dalam Framudia, 2019).

## 1.7. Kerangka Penelitian

Gambar 1. 2 Kerangka Penelitian



Sumber: diolah Peneliti, 2024

## **1.8.Operasionalisasi Konsep**

Operasionalisasi konsep merupakan penggambaran lebih lanjut mengenai gejala yang akan diteliti untuk mempermudah dalam menjelaskan gejala-gejala yang akan diteliti. Dalam penelitian yang berjudul, “Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan)” ini meliputi implementasi kebijakan dan faktor-faktor pendorong dan penghambat implementasi kebijakan sebagai konsepnya. Implementasi kebijakan yang dimaksud dalam hal ini adalah kegiatan atau aktivitas yang dilaksanakan oleh pemerintah, masyarakat, dan swasta yang diarahkan kepada kelompok sasaran yang sudah ditentukan dalam rangka pencapaian tujuan.

### **1.8.1. Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan).**

Implementasi kebijakan adalah kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh pemerintah yang diarahkan pada tercapainya tujuan. Implementasi kebijakan ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 sehingga penelitian ini akan diteliti dengan mengamati beberapa subfenomena dan gejala yang disesuaikan dengan peraturan tersebut, yaitu:

#### **1.8.1.1.Tujuan Kebijakan**

Implementasi tujuan kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans

Anggrek di Kota Tangerang Selatan dapat diketahui dengan mengamati gejala-gejala berikut:

- a. Memberikan layanan transportasi umum dengan rute yang tetap dan teratur
- b. Menyediakan layanan transportasi umum dengan jadwal yang konsisten dan tempat pemberhentian yang memadai untuk naik dan turun penumpang
- c. Memberikan layanan transportasi umum menggunakan kendaraan yang berupa mobil penumpang atau mobil bus umum

#### **1.8.1.2.Pelaksanaan Kebijakan**

Pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan dapat diketahui dengan mengamati gejala-gejala berikut:

- a. Alasan dan tujuan pelaksanaan kebijakan
- b. Pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan
- c. Lokasi atau tempat pelaksanaan kebijakan
- d. Waktu pelaksanaan kebijakan
- e. Keberlangsungan pelaksanaan kebijakan

#### **1.8.1.3.Standar Pelaksanaan Kebijakan**

Implementasi standar kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans

Anggrek di Kota Tangerang Selatan dapat diketahui dengan mengamati gejala-gejala berikut:

- a. Keamanan
- b. Keselamatan
- c. Kenyamanan
- d. Keterjangkauan
- e. Kesenjangan
- f. Keteraturan

### **1.8.2. Faktor Pendorong dan Penghambat Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan)**

Faktor pendorong dan penghambat implementasi kebijakan merujuk pada hal-hal yang dapat mendorong maupun menghambat keberhasilan implementasi kebijakan dalam mencapai tujuan. Dalam implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang, faktor pendorong dan penghambat kebijakan dapat diketahui dengan mengamati subfenomena dan gejala berikut ini:

#### **1.8.2.1. Tepat Kebijakan**

Tepat kebijakan berkaitan dengan apakah kebijakan yang dilaksanakan sudah tepat dan sesuai dengan masalah yang hendak diselesaikan.

Gejala yang diamati, yaitu:

- a) Penyelesaian masalah yang ada



- b) Kesesuaian dengan tujuan yang ingin dicapai
- c) Efektivitas dari implementasi kebijakan

#### **1.8.2.2. Tepat Pelaksana**

Tepat pelaksana berkaitan dengan apakah aktor pelaksana kebijakan sudah tepat dan sesuai dengan masalah yang hendak diselesaikan. Gejala yang diamati, yaitu:

- a) Aktor pelaksana dalam implementasi kebijakan
- b) Tugas dan wewenang, serta kontribusi para aktor pelaksana dalam implementasi kebijakan

#### **1.8.2.3. Tepat Target**

Tepat target berkaitan dengan apakah implementasi kebijakan sudah sesuai dengan target atau sasaran kebijakan. Gejala yang diamati, yaitu:

- a) Target dari implementasi kebijakan
- b) Strategi yang digunakan untuk mencapai target implementasi kebijakan
- c) Efektivitas dan strategi yang digunakan untuk mencapai target implementasi kebijakan

#### **1.8.2.4. Tepat Lingkungan**

Tepat lingkungan berkaitan dengan apakah kondisi lingkungan sudah tepat untuk diimplementasikan kebijakan. Gejala yang diamati, yaitu:

- a) Otoritas organisasi yang terlibat dalam implementasi kebijakan
- b) Persepsi masyarakat terhadap implementasi kebijakan

### 1.8.2.5. Tepat Proses

Tepat proses berkaitan dengan apakah kebijakan yang diimplementasikan sudah sesuai dengan prosesnya. Dalam penelitian ini, tepat proses dapat diamati dengan mengetahui:

- a) Kesiapan aktor pelaksana kebijakan
- b) Kesiapan masyarakat yang menjadi sasaran implementasi kebijakan

### 1.8.2.6. Tepat Pemanfaat

Tepat pemanfaat berkaitan dengan apakah kebijakan yang diimplementasikan sudah tepat pemanfaat, yaitu sudah sesuai dengan apa yang dibutuhkan dan memberi manfaat bagi kelompok sasaran. Gejala yang diamati, yaitu:

- a) Kejelasan kebijakan dengan kelompok sasaran
- b) Kesesuaian kebijakan dengan kebutuhan kelompok sasaran

Tabel 1. 3 Fenomena Penelitian

No	Fenomena	Sub Fenomena	Gejala yang diamati
1	Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Kasus Bus Trans Anggrek Di Kota Tangerang Selatan)	Tujuan Kebijakan	Memberikan layanan transportasi umum dengan rute yang tetap dan teratur
			Menyediakan layanan transportasi umum dengan jadwal yang konsisten dan tempat pemberhentian yang memadai untuk naik dan turun penumpang
			Memberikan layanan transportasi umum menggunakan kendaraan yang berupa mobil penumpang atau mobil bus umum

		Pelaksanaan Kebijakan	Alasan dan tujuan pelaksanaan kebijakan Pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan Lokasi atau tempat pelaksanaan kebijakan Waktu pelaksanaan kebijakan Keberlangsungan pelaksanaan kebijakan
		Standar Pelaksanaan Kebijakan	Keamanan Keselamatan Kenyamanan Keterjangkauan Kesetaraan Keteraturan
2	Faktor Pendorong dan Penghambat Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Kasus Bus Trans Anggrek Di Kota Tangerang Selatan)	Tepat kebijakan	Penyelesaian masalah yang ada Efektivitas dari implementasi kebijakan
		Tepat pelaksana	Aktor pelaksana dalam implementasi kebijakan Tugas dan wewenang, serta kontribusi para aktor pelaksana dalam implementasi kebijakan
		Tepat target	Target dari implementasi kebijakan Strategi yang digunakan untuk mencapai target implementasi kebijakan Efektivitas dan strategi yang digunakan untuk mencapai target implementasi kebijakan
		Tepat lingkungan	Otoritas organisasi yang terlibat dalam implementasi kebijakan Persepsi masyarakat terhadap implementasi kebijakan
		Tepat proses	Kesiapan aktor pelaksana kebijakan Kesiapan masyarakat yang menjadi sasaran implementasi kebijakan

		Tepat pemanfaat	Kejelasan kebijakan dengan kelompok sasaran
			Kesesuaian kebijakan dengan kebutuhan kelompok sasaran

Sumber: Peneliti, 2024

## 1.9. Metode Penelitian

Metode penelitian diterapkan agar rumusan masalah terjawab serta tujuan penelitian tercapai. Pendekatan kualitatif merupakan metode yang digunakan untuk menjelajahi dan memahami maksud dari beberapa individu maupun sekelompok orang yang berakar dari isu sosial dengan melibatkan pengajuan pertanyaan, penghimpunan data dari partisipan, dan telaah data secara induktif serta penerjemahan makna data (Cresswell, 2014: 4-5, dalam Asmarasari, 2019). Pendekatan kualitatif diterapkan dalam penelitian ini guna mengetahui fenomena mengenai implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dalam Kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan.

### 1.9.1. Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif yang memberikan gambaran terkait peristiwa yang terjadi pada saat dilaksanakannya penelitian dengan tujuan untuk mendapatkan informasi mengenai keadaan saat ini. Penelitian ini dilaksanakan melalui kegiatan pendeskripsian, pencatatan, analisa, dan penginterpretasian kondisi-kondisi yang terjadi. Penelitian ini hanya berupaya mendeskripsikan informasi apa adanya secara objektif, bukan berupaya menganalisa hipotesa (Pasolong, 2012:75, dalam Tumanggor 2019).

Tipe penelitian deskriptif digunakan dalam penelitian ini agar memperoleh gambaran secara rinci terkait keadaan subjek dan objek penelitian. Temuan penelitian ini diperoleh melalui hasil wawancara serta observasi peneliti di lapangan dengan data berupa transkrip wawancara, catatan lapangan, dsb.

### **1.9.2. Situs Penelitian**

Situs penelitian adalah lokasi dilaksanakannya penelitian, sedangkan fokus penelitian adalah objek atau aspek yang menjadi pusat perhatian utama dari suatu penelitian. Situs penelitian ini adalah Kota Tangerang Selatan dengan fokus penelitian adalah melihat bagaimana implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, terutama pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan.

### **1.9.3. Subjek Penelitian**

Subjek penelitian dapat terdiri dari individu atau kelompok yang terlibat dalam fenomena penelitian yang diharapkan dapat menjadi informan bagi peneliti dalam mencari tahu informasi lapangan yang dibutuhkan. Subjek penelitian ini ditentukan melalui metode *purposive sampling*, di mana penentuan subjek atau informan penelitian disesuaikan dengan tujuan penelitian ini. Informan penelitian adalah orang yang menyampaikan informasi, pernyataan, dan penjelasan mengenai kondisi latar penelitian.

Subjek penelitian ini adalah pihak-pihak yang mengetahui dan memahami implemmentasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang

Selatan sehingga mempermudah peneliti dalam mengeksplor objek atau kondisi sosial yang diteliti. Informan penelitian ini, yakni:

- 1) Sekretaris Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Tangerang Selatan
- 2) Kepala Seksi (Kasi) Angkutan Orang dan Barang Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Tangerang Selatan
- 3) Staf Seksi Angkutan Orang dan Barang Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Tangerang Selatan
- 4) Supir Bus Trans Anggrek
- 5) Masyarakat Kota Tangerang Selatan

#### **1.9.4. Sumber Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian kualitatif utamanya ialah kata-kata atau tindakan hasil observasi atau pengamatan, sedangkan sumber data tambahannya, seperti dokumen-dokumen. Jenis sumber data dalam penelitian ini, yakni:

- 1) Sumber Data Primer

Sumber data primer ini peneliti peroleh langsung dari objek penelitiannya di lapangan (Pasolong, 2012:70, dalam Tumanggor, 2019) dengan mewawancarai para informan serta mengobservasi langsung di lapangan.

- 2) Sumber Data Sekunder

Sumber data ini adalah bahan informasi lain yang berkenaan dengan masalah yang akan diteliti, seperti buku-buku literatur, catatan-catatan, laporan, dokumen, serta sumber-sumber lain yang relevan dengan penelitian

ini dapat berguna sebagai data sekunder. Data sekunder penelitian ini bersumber dari buku-buku dan sumber bacaan serta penelitian terdahulu mengenai implementasi kebijakan publik, khususnya mengenai transportasi umum, serta dokumen-dokumen dan berita-berita tentang implementasi kebijakan transportasi umum di Kota Tangerang Selatan

#### **1.9.5. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian, teknik pengumpulan data merupakan tahap terpenting karena penelitian bertujuan utama untuk memperoleh data (Sugiyono, 2005: 62, dalam Tumanggor, 2018:48). Teknik pengumpulan data pada penelitian ini berupa:

- a. Wawancara, yaitu dengan melakukan proses tanya jawab kepada narasumber. Esterberg (dalam Asmarasari, 2019:46), menyebutkan bahwasanya wawancara ialah pertukaran ide dan informasi antara dua orang melalui proses tanya jawab agar dapat dikonstruksikan makna mengenai suatu topik yang dijadikan masalah penelitian. Peneliti melakukan wawancara mendalam dengan para informan terkait implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan.
- b. Observasi, yaitu dengan melakukan pencatatan mengenai informasi-informasi yang ditemukan selama penelitian berlangsung (Gulo, W, 2003: 116). Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah observasi nonpartisipan dimana peneliti tidak terlibat dalam aktivitas yang diamati, melainkan hanya berperan sebagai pengamat independen (Sugiyono, 2013). Observasi dilakukan untuk mengetahui gejala-gejala sosial yang terjadi,

serta mengetahui bagaimana implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan.

- c. Studi kepustakaan yang berarti pengumpulan data dilaksanakan melalui peninjauan pustaka dan pengumpulan dokumen, buku, artikel, penelitian terdahulu, maupun bahan-bahan tertulis yang pembahasannya relevan dengan penelitian yang dipilih. Prastowo (2012, dalam Syafitri & Nuryono, 2020) mengemukakan bahwa studi kepustakaan ialah salah satu metode pengumpulan data dalam penelitian kualitatif di mana bahan penelitiannya bersumber dari bahan bacaan, seperti dokumen, arsip, catatan, buku-buku, dsb. Data-data dari studi kepustakaan menjadi pelengkap data hasil wawancara dan observasi dalam penelitian kualitatif.

#### **1.9.6. Analisis Data**

Bogdan (dalam Asmarasari, 2019:47) menyampaikan bahwasanya analisis data dimaknai sebagai proses mencari serta menyusun data hasil wawancara, catatan lapangan, ataupun sumber-sumber lainnya agar mudah diinformasikan dan dipahami orang lain. Model analisis data milik Miles dan Huberman digunakan dalam penelitian ini yang berarti bahwasanya aktivitas analisis data kualitatif dilaksanakan secara terus menerus hingga tuntas agar datanya jenuh (Miles and Huberman, dalam Asmarasari, 2019:47). Miles, Huberman, dan Saldana (2014, dalam Taslim dan Hermanto, 2019) membagi analisis data ke dalam beberapa tahapan, yaitu:

- 1) Kondensasi Data (*Data Condensation*)



Tahap ini merujuk pada proses pemilihan, pemfokusan, penyederhanaan, peringkasan, dan pentransformasian data yang diperoleh dari lapangan maupun bahan-bahan lainnya yang menjadi sumber data penelitian. Tahap ini dilaksanakan untuk mempertajam, memilah, memfokuskan, membuang, dan mengatur data sedemikian rupa sehingga memperoleh kesimpulan. Peneliti menggunakan tahap ini dimana data yang diperoleh dari lapangan melalui wawancara dan observasi kemudian dipilih, difokuskan, disederhanakan, diringkas, dan ditransformasikan. Data disajikan secara terstruktur dalam bentuk narasi disesuaikan dengan tujuan penelitian untuk diperoleh kesimpulan serta agar rumusan masalah penelitian dapat terjawab.

## 2) Penyajian data (*Data Display*)

Penyajian data dapat dilaksanakan dengan menyajikan data dengan wujud uraian singkat, bagan, *flowchart*, dsb. Penyajian data penelitian ini akan berupa teks naratif atau uraian singkat, bagan, grafik, tabel, dsb. Penyajian data membuat data lebih terstruktur dan mempermudah peneliti dalam memahami apa yang terjadi dan merencanakan kegiatan yang akan dilaksanakan selanjutnya.

## 3) Penarikan Kesimpulan (*Conclusion Drawing*)

Penarikan simpulan berupa deskripsi objek yang sebelumnya kurang jelas, menjadi jelas sehabis diteliti. Penarikan kesimpulan dalam penelitian ini dilaksanakan dengan menguji keabsahan data yang telah diperoleh, kemudian dikondensasi dan disajikan secara berkelanjutan untuk menemukan keputusan yang cocok dengan kondisi di lapangan.

### **1.9.7. Keabsahan Data**

Triangulasi dapat digunakan untuk menguji keabsahan atau kualitas data suatu penelitian (Wijaya, 2019) untuk meningkatkan kedalaman pemahaman terhadap fenomena yang diteliti. Triangulasi teknik dan triangulasi sumber digunakan dalam penelitian ini. Triangulasi teknik merupakan jenis triangulasi data yang dilaksanakan dengan melakukan pengecekan pada data atau informasi yang didapatkan dari teknik pengumpulan data yang berbeda. Contohnya, mengecek apakah data hasil observasi sama dengan data hasil wawancara. Sementara itu, triangulasi sumber merupakan jenis triangulasi data yang dilaksanakan dengan mengecek data atau informasi yang didapatkan melalui beberapa sumber berbeda, seperti hasil wawancara, dokumen atau laporan pemerintah, dsb. Kedua teknik triangulasi tersebut digunakan untuk memperoleh data yang kredibel.