

Implementasi Kebijakan Perijinan Trayek Angkutan Umum

Margareth Rantung ^{a,1*}, Selly Manaroinsong ^{b,2}

^{ab} Universitas Negeri Manado, Tondano, Indonesia

¹ margarethrantung@unima.ac.id *; ² sellymanaroinsong@gmail.com

INFO ARTIKEL

ABSTRACT

Key word:

Policy Implementation,
Route Licensing,
Public transportation.

This study aims to determine, analyze and understand the Implementation of Policy Implementation of Licensing for Public Transport Routes (Case Study of Illegal Taxis for the Tondano-Manado Route). This study uses qualitative methods, with data collection techniques of observation, interviews, and documentation. The results of the study show that: 1) The government has carried out socialization regarding the licensing policy for public transportation routes and the public also knows about the policy but does not support its implementation and chooses transportation that does not have a route permit (illegal taxis). 2) the facilities provided by buses are inadequate, making people prefer dark taxis. 3) The government does not act decisively and there are partialities carried out by unscrupulous police officers so that illegal taxis continue to operate. 4) Lack of coordination between relevant agencies so that control over route permits is still lacking and even makes the community not extend permits and do not report.

INTISARI

Kata kunci:

Implementasi Kebijakan,
Perizinan Trayek,
Angkutan Umum.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui, menganalisis dan memahami Implementasi Kebijakan Perizinan Trayek Angkutan Umum (Studi kasus Taksi gelap Trayek Tondano-Manado). Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dengan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa: 1) Sosialisasi sudah dilakukan oleh pemerintah tentang kebijakan perizinan trayek angkutan umum dan masyarakat juga mengetahui tentang kebijakan tersebut tapi tidak mendukung akan pelaksanaannya dan memilih angkutan yang tidak memiliki izin trayek(taksi gelap). 2) fasilitas yang disediakan bus tidak memadai membuat masyarakat lebih memilih taksi gelap. 3) Pemerintah tidak bertindak tegas dan adanya keberpihakan yang dilakukan oleh oknum aparat kepolisian sehingga taksi gelap terus beroperasi. 4) Kurangnya koordinasi antar instansi terkait sehingga kontrol pada izin trayek masih kurang bahkan membuat masyarakat tidak memperpanjang izin dan tidak melapor.

Copyright © 2021 (Margareth Rantung). All Right Reserved

1. Pendahuluan

Semakin bertambahnya jumlah penduduk, semakin berkembangnya teknologi informasi dan komunikasi, menyebabkan peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat. Peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat saat ini berjalan beriringan dengan penggunaan transportasi yang kian tinggi.

Transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting karena setiap kegiatan manusia hampir tidak pernah lepas dari transportasi atau pengangkutan. Transportasi adalah salah satu jenis pelayanan jasa yang sangat dibutuhkan untuk menunjang mobilisasi masyarakat. Transportasi merupakan suatu upaya untuk memindahkan, mengangkut, menggerakkan, maupun mengalihkan suatu objek

* Korespondensi Penulis; margarethrantung@unima.ac.id

yang berasal dari suatu tempat menuju tempat lain. Transportasi mengambil peran yang sangat penting dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Namun, transportasi juga memiliki dampak negatif apabila tidak dikelola dan diatur dengan baik [1].

Transportasi dibagi menjadi transportasi pribadi dan transportasi umum. Transportasi umum (dikenal pula sebagai transportasi publik atau transportasi massal) adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Setiap angkutan umum baik dalam trayek tetap dan teratur maupun tidak dalam trayek seharusnya memiliki izin-izin lengkap dan lolos uji kendaraan hal ini ditujukan untuk memberikan jaminan keamanan bagi masyarakat yang menggunakannya, selain itu hal ini juga sebagai jaminan legalitas keberadaan angkutan umum tersebut [2]. Hal yang sering di pertanyakan dalam penyelenggaraan pelayanan jasa angkutan umum adalah terkait bagaimana peran pemerintah dalam pengawasan penyelenggaraan pelayanan jasa angkutan umum tidak dalam trayek mengingat banyaknya masalah yang sering muncul dalam praktek pelayanan dalam lingkup tersebut.

Berdasarkan Undang-Undang diantaranya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 173 ayat (1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/ barang wajib memiliki [3]: a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek; b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/ c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Pasal 24 (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan dalam trayek sebagaimana di maksud dalam pasal 16, wajib memiliki izin trayek. Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Utara Nomor 1 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah Pasal 38 Objek Retribusi Izin trayek adalah pemberian izin untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu [4].

Namun demikian, walaupun telah diatur dalam undang-undang mengenai syarat-syarat pengadaan angkutan umum, masih ada permasalahan yang ditemui. Salah satunya adalah keberadaan kendaraan bermotor pribadi (bukan taksi *online*) yang digunakan sebagai angkutan umum atau yang dikenal masyarakat dengan 'Taksi gelap'. Mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum banyak menyalahi ketentuan UULLAJ, karena mobil tersebut ditujukan untuk penggunaan pribadi, bukan sebagai angkutan umum. Angkutan tersebut

juga tidak mempunyai ijin serta tidak terdaftar secara sah sebagai angkutan umum. Hal ini dapat merugikan masyarakat apabila timbul permasalahan dari angkutan tersebut. Penerapan peraturan yang ringan menyebabkan angkutan yang tidak mempunyai izin sebagaimana yang ditetapkan berpotensi membahayakan pengguna jasa dan merugikan secara materi bahkan angkutan umum ilegal ini juga merugikan supir angkutan umum yang memiliki izin. Adanya taksi gelap di akibatkan karena banyaknya angkutan umum yang masih beroperasi walau secara fisik sudah tidak layak sehingga penumpang lebih memilih angkutan yang lebih nyaman.

Angkutan ini beroperasi layaknya Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) jurusan Tondano-Manado dan lokasi taksi gelap ini berada di bundaran tataaran 2. Berdasarkan observasi awal yang dilakukan, peneliti menemukan bahwa 'taksi gelap' yang digunakan untuk angkutan umum dalam trayek Tondano-Manado tidak memiliki izin trayek dalam melakukan pengangkutan. Perizinan penyelenggaraan orang dalam trayek hanya diberikan kepada angkutan umum yang telah mendaftar serta telah melewati syarat-syarat angkutan yang resmi dan bertujuan supaya jalur trayek angkutan umum tersebut jelas bahkan tidak menyerobot angkutan lain. Terkait dengan hal-hal di atas, peran pemerintah sangat dibutuhkan untuk dapat mengawasi kebijakan angkutan umum khususnya perizinan trayek guna menjamin hak-hak dari pengguna jasa dan juga memberi kepastian hukum bagi penyelenggara jasa angkutan umum itu sendiri.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif ini bertujuan untuk mengangkat fakta, keadaan, variable, dan fenomena-fenomena yang terjadi ketika penelitian berlangsung dan menyajikan apa adanya. Penelitian deskriptif kualitatif menuturkan dan menafsirkan data yang berkenaan dengan situasi yang terjadi, sikap dan pandangan yang menggejala di dalam masyarakat, hubungan antar variable, pertentangan dua kondisi atau lebih, pengaruh terhadap suatu kondisi, perbedaan antar fakta, dan lain-lain [5]. Penelitian ini memfokuskan pada Implementasi Kebijakan Perizinan Trayek Angkutan Umum (Studi kasus taksi gelap trayek Tondano-Manado) dimana masih banyak angkutan umum yang tidak memiliki surat izin trayek. Dengan melihat indikator yang mempengaruhi menurut yaitu Komunikasi, Sumber daya, Disposisi/Sikap dan Struktur Birokrasi. Peneliti mengambil lokasi di Tataaran 2 pada trayek taksi gelap tondano –manado dengan pengambilan data pada Dinas Perhubungan Kabupaten Minahasa. Lokasi penelitian ini berdasarkan besarnya masalah yang ada pada trayek Tondano-Manado yang berhubungan dengan perizinan trayek angkutan umum [6].

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Implementasi Kebijakan Perizinan Trayek Angkutan Umum (Studi Kasus Trayek Taksi Gelap Tondano-Manado)

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran yang strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang termuat dalam undang-undang dasar negara republic Indonesia tahun 1945. Dalam upaya mewujudkan tujuan dari negara ini, Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi harus dikembangkan potensi serta perannya dalam mewujudkan keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah..

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 173 ayat (1) disebutkan bahwa Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki [3]: a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek; b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/ c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat. Ditegaskan kembali dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 101 tahun 2014 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2015 Pasal 18 ayat (1) menyebutkan bahwa kendaraan bermotor angkutan umum orang dan kendaraan bermotor angkutan barang wajib berbadan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini berbagai upaya dilakukan oleh pemerintah untuk dapat memecahkan masalah yang dihadapi oleh masyarakat, agar masyarakat merasakan kesejahteraan yang tercantum dalam tujuan Negara Indonesia [7].

.Dilokasi Penelitian, masih banyak kendaraan bermotor pribadi (taksi gelap) yang digunakan untuk untuk angkutan umum dalam trayek Tondano-Manado dan tidak memiliki izin dalam melakukan pengangkutan. Kurangnya kesadaran dari masyarakat mengakibatkan keberadaan angkutan umum tanpa izin menjadi suatu hal yang biasa bahkan masyarakat mulai bergantung pada angkutan umum sebagai sarana pendukung mobilitasnya dan tidak memperhatikan apakah angkutan umum yang ada mempunyai izin atau tidak. Minimnya pengetahuan bahkan tingkat pendidikan membuat masyarakat tidak mengetahui apa saja perbedaan kendaraan umum yang telah memiliki izin operasional dengan kendaraan umum yang belum memiliki izin operasional dalam trayek dan tidak dalam trayek sebagai penumpang, bahkan masyarakat pengguna angkutan umum tidak mengetahui segala hak-haknya yang harus dipenuhi

oleh pengangkut jika terjadi hal-hal yang diingini saat proses kegiatan pengangkutan. Ketika memanfaatkan angkutan umum kurangnya perhatian dari masyarakat dalam memperhatikan kelayakan pelayanan dan standart keamanan dari angkutan umum tersebut. Di samping itu, keberadaan taksi gelap yang digunakan untuk Angkutan umum yang beroperasi tanpa izin tidak dapat dipastikan akan kondisi kendaraannya, apakah kendaraan tersebut layak atau tidak untuk digunakan sebagai angkutan umum karena kurangnya pengawasan yang dilakukan langsung oleh instansi mengenai standar minimal pelayanan yang harus diberikan. Pihak yang sangat dirugikan jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan adalah penumpang angkutan umum. Melihat berbagai masalah yang ada sudah sepatutnya pemerintah sebagai implementor kebijakan memberi perhatian yang khusus, bahkan masyarakat memiliki kesadaran agar bekerja sama dengan pemerintah dalam mewujudkan tujuan kebijakan ini yang ujung-ujungnya ditujukan untuk kepentingan bersama,

Transportasi adalah sarana yang begitu penting bahkan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, hal ini terlihat dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan untuk mobilitas orang serta barang dari dan keseluruh pelosok tanah air dan juga luar negeri. Transportasi juga memegang peranan yang penting dalam menunjang, pendorong dan penggerak untuk prtumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan, pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya.

3.1.1 Komunikasi

Menurut George C. Edwards III indikator pertama yang mempengaruhi keberhasilan implementasi dari suatu kebijakan, adalah komunikasi, komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan, implementasi yang efektif baru akan tercapai apabila para pembuat keputusan (*deciasion maker*) mengetahui apa yang harus mereka lakukan, komunikasi-komunikasi harus akurat dan harus dimengerti dengan cermat oleh pelaksana [6]. Suatu keputusan kebijakan atau peraturan implementasi harus ditransmisikan kepada implementor dengan tepat, selain itu kebijakan yang dikomunikasikan harus jelas, akurat dan konsisten, apabila penyampaian tujuan dan sasaran suatu kebijakan tidak jelas dan tidak dimengerti ada kemungkinan terjadinya penolakan atau resistensi dari kelompok yang bersangkutan. Salah satu faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan salah satunya adalah komunikasi, yang berfungsi sebaga alat untuk menghubungkan maksud dan kehendak dari atasan kepada bawahan atau sesama bawahan untuk melaksanakan suatu kebijakan. Bila kebijakan-kebijakan akan diimplementasikan sebagaimana mestinya, maka petunjuk-petunjuk tidak hanya harus dipahami, bahkan informasi juga mengenai kebijakn harus

jelas. sosialisasi kebijakan perlu untuk disampaikan kepada pelaku kebijakan, supaya pelaku kebijakan bisa mengetahui bahkan memahami apa saja yang menjadi maksud, tujuan dan sasaran juga substansi dari kebijakan publik tersebut. Sosialisasi yang dimaksud disini yaitu kegiatan penyuluhan yang ditujukan kepada masyarakat untuk memberikan informasi tentang perizinan trayek angkutan umum yang dilakukan oleh petugas.

Berdasarkan temuan yang ada di dapati bahwa Pemerintah telah melakukan sosialisasi terkait kebijakan perizinan trayek angkutan umum dan setiap ada aturan yang baru dari dinas perhubungan akan mensosialisasikan kebijakan tersebut. Masyarakat juga telah mengetahui tentang kebijakan tentang perizinan trayek angkutan umum ini namun masyarakat tidak mendukung akan pelaksanaannya, bahkan masyarakat lebih memilih angkutan umum kendaraan bermotor pribadi (taksi gelap) yang jelas tidak memiliki izin trayek yang nantinya jika terjadi sesuatu di jalan dapat membahayakan penumpang yang ada karena tidak ada jaminan jika memiliki surat izin trayek angkutan umum.

3.1.2 Sumber Daya

Menurut George C. Edwards III indikator kedua adalah sumber daya. Sumber daya merupakan hal pentinnya lainnya dalam mengimplementasikan kebijakan dengan baik. Menurut Winarno, walaupun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten tetapi apabila implementator kekurangan sumber daya untuk melaksanakan implementasi tidak akan berjalan efektif karena Sumber daya adalah faktor penting dalam implementasi kebijakan agar efektif [8].

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan melalui wawancara dengan informan "DK" selaku kepala terminal tipe b wilayah tondano menyatakan bahwa saat ini bus yang tercatat ada sekitaran kurang lebih delapan puluh bus, tapi sudah tidak jelas apakah memang di data masih seperti itu karena mungkin banyak yang sudah menjual bus tersebut atau sudah rusak karena sudah tidak mampu membiayai pemeliharaan kendaraan dimasa pandemik seperti ini dan bus yang beroperasi saat ini hanya 4 bus perhari. jelas didapati bahwa bus yang beroperasi di terminal belum memenuhi kebutuhan masyarakat yang bermobilisasi dari tondano ke manado sehingga membuat penumpang memilih untuk naik kendaraan taksi gelap.

Temuan selanjutnya terkait indikator kedua yaitu Kualitas bus trayek Tondano-Manado yang tidak memadai. Seperti yang disampaikan informan "NP" selaku Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Minahasa, informan menyatakan bahwa kendaraan bus saat ini banyak yang sudah tidak layak untuk dioperasikan dilihat dari mbc gas asap yang mengganggu penumpang bahkan pengendara yang lain dan membuat polusi udara. Penyebab

kenapa masyarakat beralih ke taksi gelap karena kenyamanan seperti yang disampaikan informan "TM" selaku masyarakat menyatakan bahwa lebih nyaman naik taksi gelap di bandingkan bus karena di taksi gelap tidak sepanas di dalam bus, karena di taksi gelap sewaktu-waktu bisa memakai AC dan kalau di bus tidak tersedia fasilitas seperti itu. Fasilitas yang disediakan bus dan taksi gelap sangat berbeda, seperti tempat duduk di bus sudah sangat tidak nyaman untuk di duduki sehingga masyarakat merasa nyaman untuk naik taksi gelap walaupun untuk pembayaran lebih mahal dari bus yang telah tersedia.

3.1.3 Disposisi/Sikap

Indikator ketiga yang juga mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan, bagi George C. Edward III, adalah disposisi. Jika suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan, tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, bagaimana sikap dari pemerintah, komitmen, komunikatif terhadap masalah yang ada [9]. Menurut Winarno Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor seperti komitmen, kejujuran sifat demokratis. Ketika implementator memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan maka proses implementasi kebijakan menjadi tidak efektif. Peran disposisi atau sikap pelaksana kebijakan adalah salah satu aspek penting dalam proses implementasi sebuah kebijakan [10]. Menurut Winarno bahwa faktor kritis ketiga dalam proses implementasi kebijakan ini sangat ikut berperan dalam menentukan keberhasilan sebuah kebijakan. Sikap/karakter pelaksana kebijakan sangat diperlukan karena walaupun sebuah lembaga pelaksana kebijakan memiliki kemampuan komunikasi aparat pelaksana dan keadaan sumber daya yang baik dan memadai, akan mengalami kesulitan jika didalamnya terdapat sikap masyarakat yang kurang mendukung. Bila suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan harus mengetahui apa saja yang akan dilakukan bahkan harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, dan bagaimana sikap dari pemerintah apakah bertanggung jawab dan perlu komunikatif terhadap masalah yang ada. Sikap ini sangat berpengaruh terhadap kinerja pelaksana kebijakan sehingga sangat besar pengaruhnya dalam suksesnya sebuah kebijakan. Masyarakat seringkali melihat sebuah kebijakan selain dari sisi kebutuhan dan kepentingan publik, juga sering dilihat dari seberapa besar manfaat sebuah kebijakan bagi dirinya sehingga hal ini mengakibatkan terjadinya konflik kepentingan antar pembuat kebijakan dengan pelaksana kebijakan [11].

Dari hasil penelitian yang peneliti lakukan terkait dengan disposisi/sikap para pelaksana

kebijakan kurang tegas terhadap pelanggar kebijakan ini. Dari hasil wawancara yang peneliti lakukan kepada informan “KD” selaku kabit angkutan dan lalu lintas, informan menyatakan bahwa dari instansi terkait tidak ada kewenangan untuk menindak hanya melakukan pengawasan karena yang menindak dari kepolisian namun yang menjadi kelemahan dari pemerintah adalah kurang keras dan kurang tegas. Sikap ini sangat berpengaruh terhadap kinerja kebijakan sehingga sangat besar pengaruhnya dalam kesuksesan sebuah kebijakan.

Temuan selanjutnya terkait dengan indikator ketiga, yaitu adanya keberpihakan yang dilakukan oleh oknum aparat kepolisian sehingga taks gelap terus beroperasi sampa sekarang. Seperti yang disampaikan oleh informan “BM” selaku masyarakat yang tinggal di tataran 2 menyampaikan bahwa sopir taks gelap membayar iuran pada polisi yang ada. bahkan informan “CL” selaku sopir taks gelap menyatakan bahwa ada uang pendaftaran sebelum memulai mengakut penumpang pertama kali. Berdasarkan pernyataan tersebut nampak bahwa pihak aparat kepolisian mendukung adanya pengoperasian dari taks gelap.

3.1.4 Struktur Birokrasi

Indikator keempat yang tak kalah pentingnya menurut Edward III yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan yaitu struktur birokrasi. Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang. Ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini akan menyebabkan sumber-sumber daya menjadi tidak efektif dan dapat menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi sebagai pelaksana pada sebuah kebijakan, harus bisa mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik jika dikaitkan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa koordinasi dari pemerintah masih belum efektif melihat kondisi dilapangan seperti yang disampaikan informan “DK” Selaku kepala terminal tipe 2b menyatakan bahwa Kalo Angkutan akdp ini proses perizinannya diprovinsi, menyangkut dorang pe kelengkapan berkas , ijin traek, uji KIR , termasuk pemeriksaan kendaraan torang ada koordinasi tapi menyangkut data yang terdaftar disini kalo yang tdaftar yang pasti itu kita mo bilang belum pasti soalnya banya yang belum perpanjang izin leh toh, jadi bagaimana dari provinsi mo data yg mana ini memang bisa saja pemilik so jual depe oto ato so kase jadi besi tua dia nda pernah melapor, kan skarang bale juga pa dpe pemilik, contoh diperizinan tercatat 70an nentau kote yang 5 so jadi besi tua karena nda pernah melapor ato dia so jual tu oto nda pernah babilang. dikarenakan Kurangnya koordinasi antar instansi terkait sehingga kontrol terkait izin trayek masih kurang bahkan membuat masyakat tidak

memperpanjang izin dan tidak melapor.

Ditarik kesimpulan akhir dari fokus ini yang merujuk pada keempat indikator dari George C. Edward III yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi apabila keempat indikator tersebut dapat dipahami dan dilakukan dengan baik oleh masyarakat dan juga pemerintah sebagai implementor kebijakan, dapat dikatakan bahwa Implementasi kebijakan perizinan trayek angkutan umum(Studi kasus trayek taks gelap tondano-manado) dapat berjalan dengan baik serta dapat menangani masalah-masalah public yang terjadi terlebih khusu mengenai perizinan trayek angkutan umum.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dianalisis dan dibahas pada bab sebelumnya, maka didapatkan beberapa kesimpulan yang dituangkan pada implementasi kebijakan perizinan trayek angkutan umum (studi kasus trayek taks gelap Tondano-Manado) antara lain:

1. Sosialisasi sudah dilakukan oleh pemerintah terkait kebijakan perizinan trayek angkutan umum bahkan Masyarakat juga telah mengetahui tentang kebijakan ini namun masyarakat tidak mendukung akan pelaksanaannya dan masyarakat lebih memilih angkutan umum kendaraan bermotor pribadi (taks gelap) yang jelas tidak memiliki izin trayek
2. Bus yang beroperasi diterminal belum memenuhi kebutuhan masyarakat yang bermobilisasi dari tondano ke manado sehingga membuat penumpang memilih untuk naik kendaraan taks gelap dan Fasilitas yang disediakan bus dan taks gelap sangat berbeda, sehingga masyarakat merasa nyaman untuk naik taks gelap walaupun untuk pembayaran lebih mahal dari bus yang telah tersedia.
3. instansi terkait tidak ada kewenangan untuk menindak hanya melakukan pengawasan karena yang menindak dari aparat kepolisian namun yang menjadi kelemahan dari pemerintah adalah kurang keras dan kurang tegas bahkan adanya keberpihakan yang dilakukan oleh oknum aparat kepolisian sehingga taks gelap terus beroperasi sampa sekarang.

Kurangnya koordinasi antar instansi terkait sehingga kontrol terkait izin trayek masih kurang bahkan membuat masyakat tidak memperpanjang izin dan tidak melapor.

Referensi

- [1] E. Morlok, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta:

- Erlangga, 1995.
- [2] J. Langkai, H. Akib, J. E. H. Mokat, I. Pangkey, W. R. Mawitjere, and R. H. E. Sendouw, "The Impact of Implementation Based on the Policy Development Neighborhood for the Social Welfare in the City of Manado," 2020.
- [3] "Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan."
- [4] "Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum."
- [5] L. J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. 2017.
- [6] G. C. Edward III, *Implementing Public Policy*. Washington DC: Congressional Quarterly Press, 1980.
- [7] "Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 101 tahun 2014 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2015."
- [8] B. Wiarno, *Proses, Kebijakan Publik : Teori dan*. Yogyakarta, 2005.
- [9] G. C. Edward III, "Public Policy Implementing," *Literary and Linguistic Computing*. 1984.
- [10] Budi Winarmo, *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*. Yogyakarta: Media Pressindo, 2007.
- [11] B. Winarno, "Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus)," *Caps*, 2012.