

**YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM RIAU  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

---

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PUBLIK RETRIBUSI IZIN TRAYEK  
ANGKUTAN UMUM DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA PEKANBARU**

**SKRIPSI**

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Guna Memperoleh  
Gelar Sarjana Strata Satu  
Bidang Ilmu Sosial Program Studi Administrasi Publik  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Islam Riau*



**FINNA FATIKA SARI**

**NPM : 187110330**

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
PEKANBARU  
2022**

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

---

**PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING**

Nama : Finna Fatika Sari  
Npm : 187110330  
Jurusan : Ilmu Administrasi  
Program Studi : Administrasi Publik  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)  
Judul Up : Impelementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek  
Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan KotaPekanbaru.

Format sistematika dan pembahasan masing-masing materi dalam usulan penelitian ini telah dipelajari dan dinilai relative telah memenuhi ketentuan-ketentuan normative dan criteria metode penelitian ilmiah, oleh karena itu layak serta dapat disetujui untuk diseminarkan.

Pekanbaru, 11 Agustus 2022

Turut Menyetujui

Program Studi Administrasi Publik

Ketua

Pembimbing

Lilis Suryani, S.Sos.,M.Si

Prof. Dr. Sufian Hamim, SH, Msi

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**PERSETUJUAN TIM PENGUJI**

Nama : Finna Fatika Sari  
NPM : 187110330  
Jurusan : Ilmu Administrasi  
Program Studi : Administrasi Publik  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)  
Judul UP : Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin  
Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan  
Kota Pekanbaru

Naskah skripsi ini secara keseluruhan dinilai, relatif telah memenuhi ketentuan-ketentuan metode penilaian ilmiah, oleh karena itu Tim Penguji Ujian Komprehensif Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dapat menyetujui dan menerimanya untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana.

Pekanbaru, 11 Agustus 2022

Ketua

Sekretaris

**Prof. Dr. Sufian Hamim, S.H., M.Si**

**Nurmasari, S.Sos.,M.Si**

Anggota

**Drs. Parjiyana, M.Si**

Mengetahui  
Wakil Dekan Bidang Akademik

**Indra Safri, S.Sos., M.Si**

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

---

**PENGESAHAN SKRIPSI**

Nama : Finna Fatika Sari  
NPM : 187110330  
Jurusan : Ilmu Administrasi  
Program Studi : Administrasi Publik  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)  
Judul UP : Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin  
Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan  
Kota Pekanbaru

Naskah skripsi ini benar telah dilakukan perbaikan dan penyempurnaan oleh mahasiswa bersangkutan sesuai dengan koreksi dan masukan Tim Penguji dan dinilai telah memenuhi persyaratan administrasi dan akademis, oleh karena itu dapat disahkan sebagai bentuk karya ilmiah.

Pekanbaru, 11 Agustus 2022

Ketua

An. Tim Penguji  
Sekretaris

**Prof. Dr. Sufian Hamim, S.H., M.Si**

**Nurmasari, S.Sos.,M.Si.**

Mengetahui  
Wakil Dekan Bidang Akademik

Turut Menyetujui  
Ketua Program Studi

**Indra Safri, S.Sos., M.Si**

**Lilis Suriani, S.Sos., M.Si**

## KATA PENGANTAR

### *Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang serta dengan rahmatnya penulis dapat menyelesaikan usulan penelitian dengan judul **“Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru”**.

Adapun tujuan penulisan usulan penelitian adalah dalam rangka memenuhi tugas dan syarat akademis untuk mendapatkan gelar sarjana pada Perguruan Tinggi Universitas Islam Riau, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Program Studi Administrasi Publik.

Kemudian shalawat beserta salam saya lanturkan untuk junjungan alam baginda Nabi Muhammad S.A.W dengan mengucapkan Allahuma Solli,ala Sayyidina Muhammad Wa’ala Sayyidina Muhammad Assalamu’alaika Ya Rasulullah. Yang telah memberikan suri tauladan serta pengajarannya, sehingga terbukalah berbagai berkahnya ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi umat manusia hingga akhir zaman.

Dalam penulisan usulan penelitian ini tidak lepas dari bantuan dan dorongan semangat dari pihak sehingga penulis dapat menyelesaikannya. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, SH., M.CL selaku Rektor Universitas Islam Riau.

2. Bapak Dr. Syahrul Akmal Latief, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
3. Ibu Lilis Suryani, S.Sos., M.Si selaku Ketua Prodi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
4. Bapak Indra Safri, S.Sos., M.Si selaku Dosen PA
5. Prof. Dr. Sufian Hamim, SH, Msi selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan arahan serta bimbingan dan saran yang bermanfaat dalam penyelesaian penulisan usulan penelitian ini.
6. Bapak/Ibu Dosen dan staf pengajar Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau khususnya Program Studi Administrasi Publik yang telah mendidik dan memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan ini.
7. Bapak/Ibu Tata Usaha Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau yang telah banyak berjasa melayani segala keperluan dan kelengkapan administrasi yang penulis butuhkan.
8. Kepada Orang Tua, Mama tersayang Sri Murjiani dan Papa Tercinta Muhammad Jefri yang selalu sabar mendidik penulis hingga saat ini, bekerja demi penulis agar bisa menyelesaikan kuliah, uraian doa, curahan kasih dan sayang serta motivasi tiada henti yang sangat besar dan berarti bagi penulis, terimakasih atas semua yang telah mama dan papa berikan.
9. Kepada saudara kandung, kakak Rizkia Sofiatul Azwa S.Pd atas dukungannya selama ini.
10. Kepada sahabat penulis Nurhafiza, Sherli Yuliani, Maya Suttri, Aditia Arviansyah, Mayang Angela, Anisa Fitriani, Khemal Haikal yang selalu menemani, memberi semangat dan selalu ada disaat susah dan senang serta dukungannya selama ini.
11. Teman – teman seperjuangan khususnya kepada Administrasi Publik Kelas A yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Hanya Allah SWT yang dapat memberikan ganjaran pahala yang berlipat ganda kesehatan serta kemuliaan. Dalam Usulan Penelitian ini penulis sadari

bahwa masih banyak terdapat kesalahan dan kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan sarat yang bersifat positif diharapkan dari semua pihak yang telah membaca usulan penelitian ini untuk kesempurnaan skripsi nantinya penulis serta diharapkan sebagai bahan referensi untuk membantu usulan penelitian adik-adik tingkat berikutnya.

Akhir kata penulis berharap semoga usulan penelitian ini akan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan dan semoga semua pihak yang membutuhkan dan semoga ilmu yang penulis peroleh ini dapat berguna untuk mengembangkan ilmu pengetahuan serta bagi Nusa dan Bangsa, dan dapat menambah khasanah cakrawala pemikiran bagi pembaca.

***Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.***

Pekanbaru, 03 Agustus 2022

Penulis

**Finna Fatika Sari**  
**187110330**

## DAFTAR ISI

<b>PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING.....</b>	<b>i</b>
<b>PERSETUJUAN TIM PENGUJI.....</b>	<b>ii</b>
<b>SURAT KETERANGAN PENGUJI UJIAN SKRIPSI.....</b>	<b>iii</b>
<b>BERITA ACARA KOMPRESIF SKRIPSI .....</b>	<b>iv</b>
<b>SURAT PENGESAHAN SKRIPSI .....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xvii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xviii</b>
<b>SURAT PERNYATAAN .....</b>	<b>xx</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>xxi</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>xxii</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	16
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	16
1.3.1 Tujuan Penelitian.....	16
1.3.2 Kegunaan Penelitian .....	16
<b>BAB II. STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR .....</b>	<b>17</b>
2.1 Studi Kepustakaan.....	17
2.1.1 Konsep dan Teori Administrasi Publik .....	17
2.1.2 Konsep dan Teori Organisasi .....	20
2.1.3 Konsep dan Teori Manajemen Publik .....	23
2.1.4 Konsep Kebijakan Publik .....	26
2.1.5 Konsep Implementasi Publik .....	28
2.2 Penelitian Terdahulu .....	36
2.3 Kerangka Pikir.....	41
2.4 Konsep Operasional Variabel .....	41
2.5 Operasional Variabel.....	44

2.6 Teknik Pengukuran .....	45
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>49</b>
3.1 Tipe Penelitian .....	49
3.2 Lokasi Penelitian .....	50
3.3 Populasi dan Sampel .....	50
3.3.1 Populasi .....	50
3.3.2 Sampel .....	51
3.4 Teknik Penarikan Sampel .....	51
3.5 Jenis dan Sumber Data .....	52
3.6 Teknik Pengumpulan Data .....	53
3.7 Teknik Analisis Data .....	54
3.8 Jadwal Kegiatan Penelitian .....	55
<b>BAB IV DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN .....</b>	<b>56</b>
4.1 Gambaran Umum Kota Pekanbaru .....	56
4.1.1 Sejarah Kota Pekanbaru .....	56
4.1.2 Pekanbaru Sebagai Ibukota Provinsi Riau .....	58
4.1.3 Keadaan Geografis Kota Pekanbaru .....	59
4.1.4 Keadaan Demografi Kota Pekanbaru .....	60
4.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	60
4.2.1 Profil Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	61
4.2.2 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	61
4.2.3 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	62
4.2.4 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	66
<b>BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>68</b>
5.1 Identitas Responden .....	68
5.1.1 Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	68
5.1.2 Identitas Responden Berdasarkan Latar Belakang Usia .....	69
5.1.3 Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan .....	71
5.2 Hasil dan Pembahasan .....	72
5.2.1. Struktur Organisasi .....	73
5.2.2. Sumber Daya .....	76

5.2.3. Disposisi.....	80
5.2.4 Komunikasi .....	83
5.3. Rekapitulasi Dari Hasil Penelitian .....	87
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>90</b>
6.1 Kesimpulan.....	90
6.2 Saran.....	92
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>93</b>



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>		<b>Halaman</b>
Tabel I.1	Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retrubusi Izin Trayek.....	6
Tabel I.2	Penerimaan Izin Retribusi Trayek Angkutan Umum Pada Tahun 2020-2021.....	9
Tabel I.3	Standar Operasional Prosedur (SOP) Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	10
Tabel I.4	Daftar Perusahaan dan Armada Angkutan Kota (Oplet) di Kota Pekanbaru .....	12
Tabel I.5	Daftar Perusahaan dan Armada Angkutan Kota (Taksi) di Kota Pekanbaru .....	12
Tabel I.6	Daftar Perusahaan dan Armada Angkutan Kota (Bus Kota) di Kota Pekanbaru .....	13
Tabel II.1	Penelitian Terdahulu terkait dengan penelitian tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	37
Tabel II.2	Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	44
Tabel III.1	Jumlah Populasi dan Sampel Penelitian .....	51
Tabel	Jadwal Kegiatan .....	55

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar II.1 Model Pendekatan Direct and Indirect Impact on Implementation .....	36
Gambar II.2 Kerangka Pikir Penelitian Tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.....	41



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1	Daftar Kuisisioner dan Wawancara Penelitian Tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ..... 96
2	Daftar Kuisisioner dan Wawancara Penelitian Tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk Angkutan Oplet ..... 100
3	Daftar Kuisisioner dan Wawancara Penelitian Tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk Angkutan Taksi ..... 107
4	Daftar Kuisisioner dan Wawancara Penelitian Tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk Angkutan Bus Kota ..... 114
5	Dokumentasi foto Penelitian Tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru..... 121
6	Hasil Rekapitulasi Telly Kuisisioner Tanggapan Responden tentang Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ..... 128
7	Surat Rekomendasi dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik ..... 128
8	Surat Rekomendasi dari Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Riau ..... 128
9	Surat Keterangan Penelitian dari Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Pekanbaru..... 128
10	Surat Izin Melaksanakan Riset / Penelitian dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru..... 128
11	Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

	Universitas Islam Riau .....
12	Surat Keterangan Jurnal Online .....
13	Surat Keterangan Lulus Plagiasi .....
14	Sertifikat Lulus Tes Baca Al-Qur'an .....



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## SURAT PERNYATAAN

Saya mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau peserta ujian Skripsi bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Finna Fatika Sari  
Npm : 187110330  
Jurusan : Ilmu Administrasi  
Program Studi : Administrasi Publik  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)  
Judul Up : Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Atas naskah yang didaftarkan pada ujian seminar usulan penelitian ini beserta seluruh dokumen persyaratan yang melekat padanya dengan ini saya menyatakan :

1. Bahwa, naskah usulan penelitian ini adalah benar karya saya sendiri (tidak karya plagiat) yang saya tulis sesuai dan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian karya ilmiah.
2. Bahwa, keseluruhan persyaratan administrasi, akademik dan keuangan yang melekat padanya benar saya penuhi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh fakultas dan universitas.
3. Bahwa, apabila dikemudian hari ditemukan dan terbukti secara bahwa saya ternyata melanggar dan atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas pernyataan butir 1 dan 2 tersebut diatas, maka saya menyatakan bersedia menerima sanksi lainnya sesuai dengan ketentuan fakultas dan universitas seta Hukum Negara RI.

Dengan pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanpa tekanan dari pihak manapun juga.

Pekanbaru, 03 Agustus 2022  
Pelaku Pernyataan

Finna Fatika Sari

# **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PUBLIK RETRIBUSI IZIN TRYEK ANGKUTAN UMUM DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA PEKANBARU**

**Oleh**

**Finna Fatika Sari**

## **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis, memahami dan mengetahui bagaimana Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Penelitian ini menggunakan metode Kuantitatif dan Kualitatif dengan teknik pengumpulan data kuisisioner, observasi, wawancara dan juga dokumentasi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa : Cukup Terimplementasikan nya Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru hal ini dibuktikan dengan hasil rekapitulasi jawaban yang dapatkan melalui penyebaran angket perusahaan angkutan yaitu yang di kategorikan sesuai dengan ukuran variabel didapatkan yang dilakukan dalam realisasi implementasi kebijakan yang dijabarkan dalam tahapan indikator yaitu : Struktur Birokrasi, Sumber Daya, Disposisi, Komunikasi.

**IMPLEMENTATION OF PUBLIC TRANSPORTATION POLICY FOR  
PUBLIC TRANSPORT TRY LICENSE AT THE TRANSPORTATION  
OFFICE OF PEKANBARU CITY**

**By  
Finna Fatika Sari**

**ABSTRACT**

*This study aims to analyze, understand and find out how the Implement Of Public Transport Route Licensing Public Policy at the Pekanbaru City Transportation Service. This study uses quantitative and qualitative methods with questionnaire data collection techniques, observations, interview and also documentation. The results of this study indicate that : it is sufficient to implement the public police of public transport route lincensing retribution at the Pekanbaru City Trasportation Service, this is evidenced by the result of the recapitulation of answeres obtained through the distribution of transportation company questionnaires, namely those categorized according to the size of the variable obtained carried out in realization of policy implementation which is described in indicator stage, namely : Bureaucratic Structure, Resources, Disposition, Communication.*

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Seperti yang kita tahu di Kota Pekanbaru mempunyai berbagai macam angkutan umum yang melayani masyarakat dalam bidang transportasi, mengoperasikan armadanya harus mempunyai/memiliki izin trayek oleh setiap angkutan umum terutama yang mempunyai rute antar kota dalam Provinsi yang harus memiliki izin dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tetapi pada masa ini masih di jumpai oleh banyak angkutan umum yang belum memiliki yang disebabkan dengan berbagai hal, seperti lamanya waktu penyelesaian dan masalah lainnya. Masalah ini selain merugikan masyarakat sebagai pengguna pelayanan dan gagal penerapan program dari pemerintah untuk merealisasikan pendapat andari sektor Retribusi Izin Trayek.

Adanya kebijakan ini untuk mengatur/mengurusi tentang trayek angkutan umum di kota pekanbaru tentu hal tersebut penting bagi masyarakat dan perkembangan zamandi kota dan diharapkan dapat mewujudkan keberhasilan dan kelancaran serta kenyamanan dalam pelayanan umum. Pelayanan jasa angkutan umu adalah suatu kebutuhan utama bagi sebagian individu ataupun kelompok masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi yang digunakan untuk mencapai kebutuhannya dibidang transportasi, kecuali dengan menggunakan jasa transportasi angkutan umum.

Trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa Angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal

dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Jenis jenis Trayek angkutan umum yang di atur oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru antara lain : Oplet, Bus kota sedang, Bus Kota besar, Taksi, Bajaj.

Sedangkan, Retribusi Izin Trayek adalah pembayaran atas pemberian izin trayek kepada orang pribadi atau badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada beberapa trayek tertentu dalam daerah.

Dalam melakukan pelayanan jasa angkutan umum yang berurusan langsung dengan kelancaran arus lalu lintas yaitu aparat yang berurusan langsung dengan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan ini yaitu Dinas perhubungan kota Pekanbaru, seperti yang kita tahu bahwa Kota Pekanbaru sendiri mempunyai berbagai macam Angkutan umum terutama yang melakukan rute antar Kota dalam Provinsi yang harus mendapat izin dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor.8 Tahun 2008 Tentang pembentukan susunan organisasi, kedudukan, dan tugas pokok dinas-dinas di lingkungan Pemerintah Kota Pekanbaru, “Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru merupakan unsur pelaksana Pemerintah Kota Pekanbaru yang melaksanakan urusan Pemerintah dibidang Perhubungan, dipimpin oleh Kepala Dinas yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada pemerintah daerah Kota Pekanbaru. Sebagai unsur pelaksana urusan pemerintah di bidang Perhubungan, Dinas mempunyai tugas melaksanakan sejumlah usaha dan kegiatan otonomi daerah dibidangnya dan melaksanakan sebagian urusan rumah

tangga daerah dan tugas pembantuan dibidang perhubungan ”.

Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah :

1. Kepala Dinas
2. Sekretaris
  - a) Sub Bagian Umum
  - b) Sub Bagian Program
  - c) Sub Bagian Keuangan
3. Bidang Pengembangan Sistem Transportasi
  - a) Seksi Data dan Informasi
  - b) Seksi Penyusunan Rencana dan Program
  - c) Seksi Analisa dan Evaluasi
4. Bidang Angkutan
  - a) Seksi Angkutan Orang
  - b) Seksi Angkutan Barang, Terminal dan Perairan
  - c) Seksi Bimbingan dan Penyuluhan Angkutan
5. Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
  - a) Seksi Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Jalan dan Perairan
  - b) Seksi Rekayasa dan Fasilitas Lalu Lintas Jalan dan Perairan
  - c) Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan
6. Bidang Keselamatan Teknik Sarana dan Prasarana
  - a) Seksi Keselamatan Teknik Sarana dan Prasarana Jalan
  - b) Seksi Penerangan Jalan
  - c) Seksi Teknik Keselamatan Jalan dan Perairan
7. Kepala UPT. Pengujian Kendaraan
  - a) Kepala Sub. Bagian Tata Usaha
8. Kepala UPT Perparkiran
  - a) Kepala Sub. Bagian Tata Usaha
9. Kepala UPT. Pengelolaan Trans Pekanbaru
  - a) Kepala Sub Bagian Tata Usaha
10. Kepala UPT. Pelabuhan

a) Kepala Sub. Bagian Tata Usaha

Adapun Tugas Pokok dan Fungsi Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai rician tugas sebagai berikut :

1. Melaksanakan kewenangan daerah dalam bidang perhubungan, komunikasi, dan informasi.
2. Memimpin dan mengkoordinasikan seluruh kegiatan aparat dan staf dinas.
3. Menyusun rencana dan program bidang perhubungan, komunikasi, informasi.
4. Menyusun kebijakan pelaksanaan perhubungan, komunikasi dan informasi.
5. Melaksanakan koordinasi, pengendalian dan pengawasan serta evaluasi pelaksanaan tugas bagian sekretariat, bidang angkutan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas keselamatan teknik sarana dan prasarana dan kominfo.
6. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberi pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Adapun Tugas Pokok dan Fungsi retribusi izin trayek ini masuk di dalam Seksi Angkutan Orang pada Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sebagai berikut :

1. Perumusan dan pelaksanaan penyimpan bahan dan peralatan kerja dengan cara merinci jenis dan jumlah peralatan kerja yang diperlukan, menyediakan bahan dan peralatan kerja tersebut ditempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.
2. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
3. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolak ukur keberhasilan

tugas.

4. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
5. Perumusan dan pelaksanaan pengawas jaringan trayek serta komposisi angkutan.
6. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin pengoperasian angkutan orang dengan kendaraan taksi.
7. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin pengoperasian angkutan karyawan, sekolah dan mahasiswa.
8. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin trayek angkutan umum, perbatasan, dan perdesaan serta angkutan lingkungan.
9. Perumusan dan pelaksanaan perencanaan pelayanan angkutan orang.
10. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan kebutuhan angkutan sewa dan pariwisata.
11. Perumusan dan penyusunan usulan penerapan tarif angkutan umum dan perbatasan.
12. Perumusan dan pelaksanaan pemberian rekomendasi angkutan antar umum dalam provinsi dan antar kota antar provinsi.

Ada beberapa kegiatan pembinaan oleh Sub Dinas angkutan Orang pada seluruh supir maupun Perusahaan guna peningkatan pelayanan pada masyarakat antara lain :

1. Memberikan bimbingan teknis pada seluruh supir angkutan umum yang ada di Kota Pekanbaru kerjasama dengan Organda
2. Memeriksa kelengkapan bagi pengemudi angkutan umum seperti SIM dan STNK serta surat lainnya.
3. Memberikan pengarahan mengenai rambu-rambu lalu lintas bekerja sama dengan Polisi Lalu Lintas Kota Pekanbaru.

Untuk dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, Bidang

Angkutan yaitu pada Seksi Angkutan Orang pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru juga melakukan penertiban terhadap retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru yaitu dengan memeriksa izin trayeknya setiap tiga bulan sekali. Agar terciptanya iklim yang kondusif dan juga menjaga agar terpenuhi target dari retribusi yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah yang telah tertuang dalam Perda No. 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek.

**Tabel I.1 Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek, antara lain :**

No	Bab	Pasal	Ayat
(1)	(2)	(3)	(4)
1	(1)Ketentuan Umum	1	(1) Dinas adalah Dinas Teknis yang ditunjuk. (2) Pejabat adalah pegawai yang diberi tugas tertentu dibidang retribusi daerah sesuai dengan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku. (3)Angkutan adalah pemindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan. (4)Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan barang dengan kendaraan umum dijalan. (5) Wajib Retribusi adalah orang pribadi atau badan yang menurut peraturan perundang-undangan Retribusi Daerah diwajibkan untuk melakukan pembayaran retribusi.
2	(8)Penentuan Pembayaran, Tempat Pembayaran, Angsuran dan Penundaan Pembayaran	11	(1)Pemungutan retribusi tidak dapat diborongkan. (2) Penentuan pembayaran retribusi dilakukan pada waktu dan tempat pembayaran yang telah ditentukan dalam surat penetapan retribusi daerah(SKRD) atau dokumen lain yang dipersamakan. (3)Dokumen lain yang dipersamakan sebagaimana dimaksud ada ayat (1) dapat berupa karcis, kupon, dan kartu langganan. (4) Dalam hal wajib pajak etribusi tertentu tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi adminitratif berupa

No	Bab	Pasal	Ayat
(1)	(2)	(3)	(4)
			<p>bunga 2% (dua persen) setiap bulan dari retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan STDR.</p> <p>(5) Penaguhan retribusi terutang sebagaimana dimaksud ayat (4) didahului dengan teguran.</p> <p>(6) Hasil pemungutan retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disetor ke Kas Daerah.</p> <p>(7) Retribusi dipungut oleh instansi yang ditunjuk oleh walikota.</p>
		12	<p>(1) Pembayaran retribusi yang terhutang harus dilunasi sekaligus</p> <p>(2) Tata cara pembayaran, penyetoran dan tempat pembayaran retribusi akan diatur lebih lanjut dengan peraturan walikota.</p>
		13	<p>(1) Pembayaran retribusi sebagaimana yang dimaksud pasal 12 diberikan tanda bukti pembayaran.</p> <p>(2) Setiap pembayaran dicatat dalam buku penerimaan.</p>
		14	<p>(1) Pembayaran retribusi dilakukan di kas daerah atau tempat lain yang ditunjuk oleh walikota.</p> <p>(2) Dalam hal pembayaran dilakukan di tempat lain yang ditunjuk, maka hasil penerimaan retribusi harus disetor ke Kas Daerah selambat-lambatnya 1x24 jam atau dalam waktu yang telah ditentukan oleh walikota.</p>
		15	<p>(1) Bagi PO yang telah memiliki izin trayek untuk periode yang telah ditetapkan wajib memperpanjang izin trayek/kartu pengawasan setiap kendaraan setiap tahun pada waktunya dengan melampirkan dokumen kendaraanya yang masih berlaku untuk diperpanjang izin trayeknya.</p>
		7	<p>(1) Dalam hal wajib retribusi tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi administrative berupa bunga sebesar 2% (dua persen) setiao bulan dari retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan STRD.</p> <p>(2) Penagihan retribusi teutang sebagaimana dimaksud pada ayat 1 didahului dengan surat teguran.</p> <p>(3) Surat teguran lainnya sebagaimana yang dimaksud pada ayat 1 dikeluarkan oleh walikota</p>

No	Bab	Pasal	Ayat
(1)	(2)	(3)	(4)
3	(15) Pemeriksaan	22	(1) Walikota berwenang melakukan pemeriksaan untuk menguji kepatuhan pemenuhan kewajiban retribusi daerah dalam rangka melaksanakan peraturan perundang-undangan Retribusi Daerah.
	(5) Sanksi Administrasi	23	(1) Dalam hal wajib retribusi tidak dapat membayar tepat pada waktunya atau kurang bayar, dikenakan sanksi administrative berupa bunga sebesar 2% setiap bulan dari besarnya retribusi yan terutang. (2) Sanksi administrative lainnya yang dapat dikenakan kepada wajib retribusi dapat berupa: a. Pencabutan izin perusahaan b. Pencabutan izin operasi c. Izin trayek serta rekomendasi pencabutan izin usaha

**Sumber : Perda Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek**

Seperti yang tertulis pada Peraturan Daerah Kota Pekanbaru nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek menetapkan bahwa Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang berkaitan dengan Izin Trayek adalah sebagai berikut :

1. Bahwa untuk menyelenggarakan ketertiban dalam arus lalu lintas orang dan atau barang dalam kawasan Kota Pekanbaru yang menggunakan angkutan umum, baik yang meggunakan Angkutan Penumpang Umum/Kota, baik yang menggunakan Kendaraan bermotor di darat maupun di air, perlu mengatur pemberian Izin Trayek.
2. Bahwa dengan telah ditetapkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, perlu mengadakan 7 penggantian terhadap Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek
3. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu membentuk Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Tentang Retribusi Izin Trayek.

Dengan diberlakukannya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Mengenai

Retribusi Izin Trayek Angkutan umum maka dalam mengoperasikan angkutan umum, baik setiap orang harus memenuhi semua persyaratan yang sudah dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai izin trayek. Dan setiap orang yang telah memperoleh izin trayek wajib melengkapi kendaraan tersebut dengan Kartu Pengawasan/Kartu Kontrol.

Selanjutnya untuk mengetahui penerimaan pajak daerah dari izin trayek selama kurun waktu dua tahun pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu :

**Tabel I.2 Penerimaan Izin Retribusi Trayek Angkutan Kota Tahun 2020 - 2021**

<b>Tahun</b>	<b>Target</b>	<b>Realisasi</b>	<b>Presentase</b>
2020	29.000.000.00	24.089.000.00	83 %
2021	26.000.000.00	20.289.000.00	78 %

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2021*

Berdasarkan tabel I.2 diatas dapat dilihat bahwa penerimaan pemasukan dari izin retribusi trayek dalam kurun waktu dua tahun terakhir mulai berkurang atau tidak memenuhi target yang telah ditetapkan. Dapat kita lihat pada tahun 2020 presentase hanya 83% yang terealisasikan, sedangkan 2021 turun kembali presentase hanya mencapai 78% yang terealisasikan. Hal ini menandakan masih banyak perusahaan angkutan yang tidak melakukan pengurusan atau membayar retribusi izin trayek sehinga mengurangi PAD dari objek Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum.

Peraturan Darah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek pada BAB XV Sanksi Administratif Pasal 23 yang telah dijelaskan berbunyi :

- (1) Dalam hal wajib retribusi tidak dapat membayar tepat pada waktunya atau

kurang bayar, dikenakan sanksi administrasi berupa bunga sebesar 2% setiap bulan dari besarnya retribusi yang terutang atau kurang bayar yang ditagih dengan menggunakan STRD.

(2) Sanksi administrasi lainnya yang dapat dikenakan kepada wajib retribusi dapat berupa :

- a. Pencabutan izin perusahaan
- b. Pencabutan izin operasi; dan/atau
- c. Izin trayek serta rekomendasi pencabutan izin usaha

Analisis Standar Operasional Prosedur (SOP) bertujuan untuk referensi dari prosedur segala tahap dalam kepengurusan Izin / perpanjangan Trayek sehingga Pemilik angkutan tidak bingung dalam prosedur yang ada. Berikut Standar Operasional Prosedur dalam izin trayek :

**Tabel I.3 Standar Operasional Prosedur (SOP) Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

➤ Dasar Hukum	:	Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek
➤ Ketentuan Umum Deskripsi Pelayanan / Perizinan Jangka Waktu Berlakunya	:	1. Surat Izin Trayek (SK) Masa Berlaku Sebelumnya 2. Kartu Pengawasan (KP) Masa Berlaku 1 (satu) Tahun
➤ Persyaratan	:	1. Persyaratan Administrasi : a. Surat permohonan b. Surat izin usaha angkutan c. Akta perusahaan d. Siup/Situ f. Surat pernyataan g. Fotocopy STNK h. Fotocopy STUK i. NIB (Nomor Induk Berusaha) j. KP (Kartu Pengawas) yang masih berlaku k. Surat tandabukti pembayaran retribusi.  2. Perpanjang Izin Trayek a. Surat permohonan b. Izin trayek lama c. Fotocopy STNK yang masih berlaku

		d. Fotocopy STUK yang masih berlaku e. Surat tanda bukti pembayaran retribusi
➤ Prosedur Pelayanan	:	Pemohon > Loker (Trayek)> Adminitrasi >Selesai
➤ Biaya	:	a. Tarif Perpanjangan Izin 1. Bus kota sedang/kendaraan/tahun Rp. 60.000 2. Bus kota besar/Kendaraan/tahun Rp.100.000 3. Taksi/Kendaraan/tahun Rp. 50.000 4.Mobil penumpang umum/oplek/tahun Rp.30.000 5. Bajaj/kendaraan/tahun Rp. 20.000
➤ Waktu Penyelesaian	:	a. Surat Izin Trayek : 10 Hari Kerja
➤ Lokasi Pengurusan	:	Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

**Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2021**

Tabel I.3 untuk biaya atau tarif yang dikenakan Tarif Perpanjangan Izin Retribusi Trayek Mobil penumpang Bus Kota Sedang/kendaraan/tahun Rp.60.000, Bus kota besar /kendaraan/tahun Rp. 100.000, Taksi/Kendaraan/tahun Rp.50.000, Mobil penumpang umum/oplek/tahun Rp.30.000, Bajaj/kendaraan/tahun Rp. 20.000. Data yang penulis dapatkan dari hasil wawancara yang dilakukan pada tanggal 15 November 2021 dengan Pemilik Perusahaan Oplet PT Kupang Surya Trans Di Dinas Perhubungan yang sedang ingin memperpanjang izin trayek nya, Mengatakan :

*“Biaya yang telah dimintai oleh Dinas Perhubungan kepada kami perusahaan Oplet sebesar Rp. 55.000,- untuk memperpanjang izin trayek sedangkan, di prosedurnya atau SOP nya hanya Rp.30.000,- saja dan itu membuat kami bingung yang manakah biaya yang sebenarnya”*

Berikut daftar perusahaan dan armada angkutan umum bus kota, oplet, dan juga taksi yang beroperasi izin trayek dibawah naungan Dinas Perhubungan Kota

Pekanbaru.

**Tabel I.4 Daftar Perusahaan dan Armada Angkutan Umum (Bus Kota) di Kota Pekanbaru.**

No	Nama Perusahaan	Nama Direktur	Kode Trayek	Jumlah Unit Keseluruhan	Realisasi Jumlah Unit Izin Trayek	Unit yang tidak ada Izin Trayek
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Koperasi Riau Mandiri(KOP RIMA)	Jon Hendra	1.Pasar Lima Puluh-Simpang Panam.	1Unit	1Unit	-
			2.Pasar Lima Puluh-Kubang	1 Unit	1 Unit	-
<b>Jumlah</b>				2 Unit	2 Unit	-

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2021*

Dari tabel I.4 diatas, dapat dilihat bahwa angkutan umum jenis bus kota yang ada dipekanbaru berjumlah 2 unit didalam 2 perusahaan angkutan bus kota. 2 unit tersebut diketahui memiliki izin trayek, tidak ada masalah trayek yang tidak memiliki izin trayeknya.

**Tabel I.5 Daftar Perusahaan dan Armada Angkutan Kota (Taksi) di Kota Pekanbaru**

No	Nama Perusahaan	Nama Direktur	Jumlah Unit Keseluruhan	Realisasi Jumlah Unit Izin Trayek	Unit Yang Tidak Ada Izin Trayek
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Puskopau	Jajang Setiawan	17 Unit	12 Unit	5 Unit
2	Kopsi	Abdul Rahim	12 Unit	6 Unit	6 Unit
3.	Blue Bird	S. Suprayogi	15 Unit	9 Unit	6 Unit
<b>Jumlah</b>			44 Unit	27 Unit	17 Unit

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2021*

Dari tabel I.5 diatas, dapat dilihat bahwa angkutan Taksi yang belum memiliki izin trayek yang ditotalkan mencapai 17 unit taksi. Sedangkan untuk yang sudah di realisasi atau yang memperpanjang izin trayek hanya 27 unit taksi, dari jumlah keseluruhan ada 44 Unit taksi di Kota Pekanbaru.

**Tabel I.6 Daftar Perusahaan dan Armada Angkutan Umum (Oplet) di Kota Pekanbaru**

No	Nama Perusahaan	Nama Direktur	Kode Trayek	Jumlah Unit Keseluruhan	Realisasi Jumlah Unit Izin Trayek	Unit Yang Tidak Ada Izin Trayeknya
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Koperasi Riau Mandiri (KOPRIMA)	Jajang Setiawan	102:Pasar Rumbai-Umban Sari 104:Pasar Rumbai-Term.Senapelan 202:Term.Senapelan-Palasan 203:Term.Senapelan-Rintis 204:Term.Senapelan-Tj.Rhu 205:Term.Senapelan-Sukajadi 210:Term.Senapelan-Gobah 212:Term.Senapelan-Tangkerang 301:Term.Nangka-Simp Panam 401:Term.Dupa Kencana-Kulim Atas 501:Kulim	33 Unit	12 Unit	21 Unit

No	Perusahaan	Nama Direktur	Kode Trayek	Jumlah Unit Keseluruhan	Realisasi Jumlah Unit Izin Trayek	Unit Yang Tidak Ada Izin Trayeknya
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
2.	PT Kupang Surya Trans	Abdul Rahim	104:Pasar Rumbai-Term.Senapelan 201:Term.Senapelan-Tampan 207:Term.Senapelan-Lubuh Baru Via Rajawali 212:Term.Senapelan-Tangkerang 301:Term.Nangka-Simpang Panam 302:Term.Nangka-Perumnas Sidomulyo 501:Kulim	14 Unit	8 Unit	6 Unit
<b>Jumlah</b>				<b>47 Unit</b>	<b>20 Unit</b>	<b>27 Unit</b>

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2021*

Dari tabel I.6 diatas, dapat dilihat bahwa angkutan umum jenis Oplet yang belum memiliki izin trayek yang ditotalkan mencapai 27 Unit Oplet. Sedangkan untuk yang sudah direalisasi atau yang memperpanjang izin trayek hanya 20 unit Oplet dari jumlah keseluruhan ada 47 Unit Oplet di Kota Pekanbaru.

Berdasarkan penjelasan diatas yang sudah penulis kemukakan, bahwasanya diduga pelaksanaan Impelementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru belum berjalan

sesuai dengan apa yang diharapkan atau diterapkan. Masih adanya ditemukan beberapa fenomena-fenomena yang terjadi dilapangan yaitu :

1. Tidak terealisasikannya target retribusi dari izin trayek dapat diketahui bahwa penerimaan pemasukan dari izin trayek dalam kurun waktu dua tahun terakhir mulai kurang memenuhi target yang telah ditetapkan dari tahun 2020 hanya 83% yang terealisasi dan menurun ke 2021 hanya 78% yang terealisasi. Hal ini menunjukkan masih banyaknya kendaraan angkutan tidak melakukan pengurusan izin trayek sehingga mengurangi PAD dari objek Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum.
2. Melalui wawancara salah satu pemilik perusahaan angkutan yang ingin memperpanjang izin trayek terdapatnya pungutan lebih pada izin trayek angkutan jenis oplet yang sebenarnya hanya Rp.30.000/tahun terlihat jelas di SOP di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan di Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek tetapi kenyataann ditempat diminta sebesar Rp.55.000/tahun sehingga membuat pemilik perusahaan angkutan tersebut bingung.
3. Masih banyaknya perusahaan dan armada Oplet, Taksi, dan Bus Kota yang tidak memperpanjang izin trayeknya, lebih banyak jumlah sisa unit yang tidak memperpanjang izin trayeknya dari pada jumlah unit yang memperpanjang izin trayeknya.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Bagaimanakah Impelementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Umum Pekanbaru ?

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui bagaimana Impelementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

- a. Manfaat Teoritis, penelitian ini dapat diharapkan mampu memberikan pengembangan ilmu administrasi public, khususnya dibidang implementasi kebijakan publik.
- b. Manfaat Akademis, sebagai referensi ilmu pengetahuan khususnya bagi penulis dan umumnya bagi pembaca.
- c. Manfaat Praktis, sebagai bahan pertimbangan bagi para pegawai yang ada dikantor dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Impelementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

## BAB II

### STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR

#### 2.1 Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah suatu kegiatan yang digunakan menemukan informasi secara akurat dengan masalah atau topic yang menjadi obyek penelitian. Informasi ini didapatkan dari buku-buku, tesis, disertasi, karya ilmiah, internet, dan sumber lainnya. Studi kepustakaan ini bermaksud untuk menjawab tujuan penelitian ini, peneliti menjabarkan beberapa studi yang yang relevan dengan masalah penelitian ini. Berikut peneliti menjelaskan konsep-konsep yang mendukung dan berkaitan dengan penelitian ini, antara lain :

##### 2.1.1 Konsep dan Teori Administrasi Publik

Menurut Sondang P.Siagian dalam (Maksudi, 2017) Administrasi adalah keseluruhan proses pelaksanaan dari keputusan-keputusan yang telah diambil dan pelaksanaan itu pada umumnya dilakukan oleh dua orang manusia atau lebih untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Menurut Pfifner, Pressthus dan Sharkansky dalam (Hamim, 2015) yang merumuskan administrasi Negara adalah suatu proses yang melibatkan beberapa orang dengan berbagai keahlian dan kecakapan untuk melaksanakan kebijakan-kebijakan pemerintah.

Dwight Waldo dalam (Zulkifli & Yogita, 2014) Administrasi sebagai salah satu fenomena atau ciri masyarakat modern (social phenomenon), secara eksplisit tergambar yaitu suatu bentuk daya upaya manusia yang kooperatif yang mempunyai tingkat rasionalitas yang tinggi.

Menurut H.A Simon dkk dalam (Yunus & Nawawi, 2013) administrasi sebagai kegiatan dari pada kelompok yang mengadakan kerjasama untuk menyelesaikan tujuan bersama.

Leonard B. White dalam (Syafri, 2012) Administasi ialah proses yang terus menerus terdapat di setiap usaha kelompok, publik atau privat, sipil atau militer, skala besar atau kecil.

Menurut Hadari Nawawi dalam (Maksudi, 2017) administrasi adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan sebagai proses pengendalian usaha kerja sama sekelompok manusia untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Sedangkan menurut The Liang Gie dalam (Pasolong, 2016) Mendefinisikan administrasi adalah rangkaian kegiatan terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh sekelompok orang di dalam kerja sama mencapai tujuan tertentu.

Ordway Tead dalam (Zulkifli & Yogya, 2014) Administrasi adalah penataan dari aktivitas antara individu-individu-eksekutif di suatu organisasi yang bertugas menyusun, memajukan dan menyediakan sarana dan prasarana bagi usaha-usaha kerjasama sekelompok individu-individu untuk mewujudkan beberapa tujuan yang telah ditentukan.

Menurut (Pasolong, 2016) Administrasi adalah pekerjaan terencana yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam bekerja sama untuk mencapai tujuan atas dasar efektif, efesien, dan rasional.

Brooks Adams dalam (Syafri, 2012) Administrasi adalah kemampuan mengkoordinasikan berbagai kekuatan sosial yang sering kali bertentangan satu dengan yang lain di dalam satu organisme sedemikian padunya sehingga

kekuatan-kekuatan tersebut dapat bergerak sebagai satu kesatuan.

Dari batasan diatas diketemukan ide pokok sebagai berikut :

1. Administrasi adalah kemampuasn untuk memadukan kekuatan-kekuatan sosial di dalam satu organisasi
2. Kekuatan itu dipadukan dengan maksud agar setiap kekuatan yang bergerak sebagai satu kesatuan atau keseluruhan organisme.

Gordon dalam (Andry & Yussa, 2020) mengatakan bahwa Administrasi Negara adalah seluruh proses, baik yang dilakukan organisasi maupun perseorangan yang berkaitan dengan penerapan atau pelaksanaan hukum dan peraturan yang dikeluarkan oleh badan legislatif, eksekutif, dan peradilan.

Menurut Hadayaningrat dalam (Hardiyansyah, 2017) administrasi berasal dari kata *Administratie* (bahasa Belanda) yaitu meliputi kegiatan catat-mencatat, surat-menyurat, pembukuan ringan, ketik-mengketik, agenda dan sebagainya yang bersifat teknis ketatausahaan.

Dalam (Sufian, 2013) beberapa definisi administrasi maka ciri-ciri administrasi dapat digolongkan atas :

1. Adanya kelompok manusia yaitu kelompok yang terdiri atas dua orang atau lebih.
2. Adanya kerja sama dari kelompok tersebut
3. Adanya kegiatan/proses/usaha
4. Adanya bimbingan, kepemimpinan, dan pengawasan
5. Adanya tujuan

Leonard B. White dalam (Sufian, 2012) administrasi merupakan suatu proses kerjasama yang terdapat pada semua usaha kelompok, pemerintah maupun swasta, sipil maupun militer, skala besar maupun kecil.

### 2.1.2 Konsep dan Teori Organisasi Publik

Menurut Dwight Waldo dalam (Zulkifli & Yogya, 2014) Organisasi merupakan struktur hubungan antar pribadi yang berdasarkan atas wewenang formil dan kebiasaan di dalam suatu sistem administrasi.

Pfiffner dan Sherwood dalam (Hamim, 2019) organisasi adalah suatu pola dari cara-cara dalam sejumlah yang saling berhubungan, bertemu muka, secara intim dan terikat dalam suatu tugas yang bersifat kompleks, berhubungan satu dengan yang lainnya secara sadar, menekankan dan mencapai tujuan yang telah diterapkan secara sistematis.

John D. Millet dalam (Maksudi, 2017) organisasi adalah orang-orang yang bekerja sama dan dengan demikian, ini mengandung ciri-ciri dari hubungan manusia yang timbul dalam aktivitas kelompok.

Shondang P. Siagan dalam (Zulkifli & Yogya, 2014) mendefinisikan Organisasi dari setiap bentuk dari aliansi antara dua orang atau lebih yang bekerja bersama dan secara resmi terikat dalam rangka mewujudkan suatu tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan mana terdapat seorang atau beberapa orang yang disebut atasan dan seorang atau sekelompok orang yang disebut bawahan.

Menurut Stoner dalam (Ambarwati, 2018) mengatakan bahwa organisasi adalah suatu pola hubungan-hubungan yang melalui mana orang-orang di bawah pengarahan atas mengejar tujuan bersama.

Herbert A. Simon, Donald W. Smithburg, dan Victor A. Thompson dalam (Badu & Djafri, 2017) mendefinisikan organisasi sebagai sebuah sistem yang terstruktur terkait usaha kerja sama dimana sertiap anggota memiliki kontribusi dan

kewajiban yang diakui untuk dilaksanakan.

Menurut Allen dalam (Hamim, 2019) organisasi suatu proses identifikasi dan pembentukan dan pengelompokan kerja, mengidentifikasi dan mendelegasikan wewenang maupun tanggung jawab dan menetapkan hubungan-hubungan dengan maksud memungkinkan orang-orang bekerja sama secara efektif dalam menuju tujuan yang telah ditetapkan.

Menurut Gareth R. Jones dalam (Zulkifli & Yogia, 2014) dalam Organisasi semata-mata sebagai alat bagi seseorang atau sekelompok orang untuk mencapai satu atau sejumlah tujuan.

Menurut Rosenweg dalam (Hamim, 2013) Organisasi dapat dipandang sebagai :

1. Sistem sosial, yaitu orang-orang dalam kelompok.
2. Integritas atau kesatuan dari aktivitas-aktivitas orang yang bekerja sama.
3. Orang-orang yang berorientasi atau berpedoman pada tujuan bersama.

Stephen P. Robbins dalam (Ambarwati, 2018) menyatakan bahwa organisasi adalah kesatuan (*entity*) sosial yang dikoordinasikan secara sadar, dengan sebuah batasan yang relatif dapat diidentifikasi, yang bekerja atas dasar yang relatif terus menerus untuk mencapai suatu tujuan bersama atau sekelompok tujuan.

Menurut Gareth R. Jones dalam (Maksudi, 2017) mengemukakan pula pentingnya organisasi yaitu intinya, kebanyakan orang tidak menyadari sejak lahir, dewasa, dan bekerja sampai mati diurus oleh suatu organisasi.

Jones Dan Mathew dalam (Priansa & Garnida, 2019) menyatakan bahwa organisasi merupakan alat yang digunakan oleh orang dalam mengkoordinasikan tindakan-tindakan mereka guna memenuhi sesuatu yang mereka harapkan atau hargai, yaitu mencapai tujuan.

Menurut Peter Senge dalam (Badu & Djafri, 2017) organisasi di mana orang-orangnya secara terus-menerus mengembangkan kapasitasnya guna menciptakan hasil yang benar-benar mereka inginkan, dimana pola-pola berfikir baru dan berkembang dipupuk, dimana aspirasi kelompok diberi kebebasan, dan di mana orang-orang secara terus menerus belajar mempelajari (learning to learn) sesuatu secara bersamaan.

Dalam (Sufian, 2013) organisasi adalah kumpulan orang-orang yang menundukkan diri pada kepentingan bersama, mengadakan interaksi dan kerja sama secara teratur hingga mencapai tujuan bersama dalam rangka memenuhi kebutuhan dan mengatasi keterbatasan kemampuan pribadi anggotanya masing-masing.

R. Wayne Face dalam (Yunus & Nawawi, 2013) organisasi adalah sebuah wadah untuk menampung orang-orang dan objek-objek; orang-orang dalam organisasi yang berusaha mencapai tujuan bersama.

Menurut (Hamim, 2013) dari definisi organisasi menunjukkan, bahwa organisasi dapat di tinjau dari dua segi yaitu :

1. Organisasi sebagai wadah bersifat statis, dimana kegiatan-kegiatan administrasi dan manajemen dijalankan. Unsure disini selain manusia, misalnya: uang, peralatan dan bahan termasuk mesin, dan metode.
2. Organisasi sebagai proses bersifat dinamis yaitu sebagai rangkaian

kegiatan dan hirarki antara orang-orang dalam suatu ikatan formal dan mencapai tujuan. Ini dikarenakan peran manusia dalam organisasi.

### **2.1.3 Konsep dan Teori Manajemen Publik**

Siswanto dalam (Wedayanti, 2018) Manajemen suatu seni yaitu merupakan prinsip, metode, dan teknik dalam menggunakan sumber daya manusia dan sumber daya alam (human and natural resources) secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan.

Menurut Johan D.Millet dalam (Hamim, 2013) Manajemen adalah proses memimpin dan melancarkan pekerjaan dari orang-orang yang terorganisir secara formal sebagai kelompok untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

Ordway Tead dalam (Hamim, 2019) manajemen adalah proses dan perangkat yang mengarahkan serta memimbing kegiatan-kegiatan suatu organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Menurut Stoner, et.al dalam (Zulkifli & Yogia, 2014) Manajemen merupakan proses merencanakan, mengorganisasikan, memimpin, dan mengendalikan pekerjaan anggota organisasi dan menggunakan semua sumber daya organisasi untuk mencapai sasaran organisasi yang sudah ditetapkan.

Imam Sudirman dalam (Darmawan & Fauzi, 2013) menyatakan bahwa manajemen merupakan proses-proses dimana fungsi-fungsi dasar tertentu dari organisasi diselenggarakan.

Harold Koontz and Cyril O'Donnel dalam (Supomo, 2018) manajemen adalah usaha untuk mencapai suatu tujuan tertentu melalui kegiatan orang lain. Dengan demikian, manajer mengadakan koordinasi atas sejumlah aktivitas orang

lain yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, penempatan, pengarahan, dan pengendalian.

Donnelly, et.al dalam (Maksudi, 2017) manajemen dipahami sebagai proses yang dilakukan oleh suatu atau beberapa individu untuk mengoordinasikan kegiatan orang lain untuk mencapai hasil yang tidak dapat dicapai oleh suatu individu bertindak sendiri.

Darwis dkk dalam (Wedayanti, 2018) mengatakan bahwa manajemen itu mengedepankan pendayagunaan sumber daya manusia lainnya, sebab itu manajemen sangat diperlukan dalam sebuah organisasi untuk membantu sumber daya yang ada, maka dengan demikian diperlukan suatu konsep manajemen sumber daya manusia.

The Liang Gie dalam (Zulkifli & Yogia, 2014) menurutnya Manajemen suatu sub konsep tata pimpinan merupakan rangkaian kegiatan penataan yang berupa penggerakan orang-orang dan pengerahan fasilitas kerja agar tujuan kerja sama benar-benar tercapai.

Menurut G.R. Terry dalam (Supomo, 2018) Manajemen adalah suatu proses yang khas terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya.

Sedangkan menurut (Darmawan & Fauzi, 2013) Manajemen dipandang sebagai upaya atau proses pencapaian tujuan dengan menggunakan keahlian orang lain.

Menurut Siagian dalam (Wedayanti, 2018) manajemen tidak dapat melaksanakan sendiri kegiatan-kegiatan yang bersifat operasional, manajemen pada hakekatnya berfungsi untuk melakukan semua kegiatan-kegiatan yang perlu dilaksanakan dalam rangka pencapaian tujuan dalam batas-batas kebijaksanaan umum yang telah ditentukan pada tingkat administrasi.

Menurut Handoko dalam (Wedayanti, 2018) manajemen diperlukan di dalam semua organisasi karena tanpa adanya manajemen, seluruh usaha akan gagal dan pencapaian tujuan akan lebih sulit. Ada tiga alasan utama diperlukannya manajemen :

1. Untuk mencapai tujuan. Manajemen dibutuhkan untuk mencapai tujuan organisasi dan pribadi.
2. Untuk menjaga keseimbangan diantara tujuan tujuan yang saling bertentangan. Manajemen dibutuhkan untuk menjaga keseimbangan antara tujuan, sasaran dan kegiatan yang saling berpacu dari pihak pihak yang penting dalam organisasi, seperti pemilik dan karyawan, maupun kreditur pelanggan, konsumen, supplier, serikat kerja, assosiasi perdagangan, masyarakat, dan pemerintah.
3. Untuk mencapai efisiensi dan efektivitas. Suatu kerja organisasi dapat dinilai dengan banyak cara yang berbeda. Salah satu cara yang umum adalah efisiensi dan efektivitas.

David H. Holt dalam (Supomo, 2018) manajemen adalah proses merencanakan, mengorganisasi, memimpin, dan mengendalikan pekerjaan dari anggota organisasi yang tersedia untuk mencapai tujuan organisasi.

Menurut James F. Stoner dalam (Maksudi, 2017) manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, dan kepemimpinan serta pengendalian kegiatan anggota organisasi dan penggunaan sumber daya – sumber daya

organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

Sedangkan menurut F.W. Taylor dalam (Fauzi & Irviani, 2018) Manajemen adalah kumpulan pengetahuan dan kepercayaan yang memberikan dasar atau basis yang luas untuk menentukan pemecahan terhadap masalah-masalah manajer.

Menurut Gibson, Ivancevich, dan Donnelly dalam (Priansa & Garnida, 2019) menyatakan bahwa manajemen adalah prosedur dari seseorang atau beberapa individu untuk mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan dari orang lain untuk memperoleh hasil yang tidak dapat dilakukan seorang individu saja.

Menurut Johan D.Millet dalam (Hamim, 2019) manajemen adalah proses memimpin dan melancarkan pekerjaan dari orang-orang yang terorganisir secara formal sebagai kelompok untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

#### **2.1.4 Konsep Kebijakan Publik**

Menurut Carl Friedrich dalam (Agustino, 2014) mengatakan bahwa kebijakan adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kemungkinan-kemungkinan (kesempatan-kesempatan) dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud.

Iskandar dalam (Ramdhani & Ramdhani, 2017) Kebijakan dapat didefinisikan sebagai serangkaian rencana program, aktivitas, aksi, keputusan, sikap, untuk bertindak maupun tidak bertindak yang dilakukan oleh para pihak (aktor-aktor), sebagai tahapan untuk penyelesaian masalah yang dihadapi.

Penetapan kebijakan merupakan suatu faktor penting bagi organisasi untuk mencapai tujuannya

Robert Eyestone dalam (Winarno, 2012) ia mengatakan “secara luas” kebijakan publik dapat didefinisikan sebagai “hubungan suatu unit pemerintah dengan lingkungannya”.

Menurut Anderson dalam (Tahir, 2015) Kebijakan adalah suatu tindakan yang mempunyai tujuan yang dilakukan seseorang pelaku atau sejumlah pelaku untuk memecahkan suatu masalah.

Sedangkan menurut Eulau & Prewitt dalam (Agustino, 2014) kebijakan adalah ‘keputusan tetap’ yang dicirikan oleh konsisten dan pengulangan (*repetitiveness*) tingkah laku dari mereka yang membuat dan dari mereka yang mematuhi keputusan tersebut.

Menurut Kenneth Prewitt dalam (Agustino, 2014) dalam perspektif mereka mendefinisikan kebijakan publik sebagai keputusan tetap yang dicirikan dengan konsistensi dan pengulangan (repetisi) tingkah laku dari mereka yang membuat dan dari mereka yang mematuhi keputusan tersebut.

Dye dalam (Tahir, 2015) menjelaskan bahwa kebijakan publik adalah apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan.

Menurut Richard Rose (Agustino, 2014) dalam Mendefinisikan kebijakan publik sebagai sebuah rangkaian panjang dari banyak atau sedikit kegiatan yang saling berhubungan dan memiliki konsekuensi bagi yang berkepentingan sebagai keputusan yang berlainan.

James Anderson dalam (Agustino, 2014) Memberikan pengertian atas

definisi kebijakan publik sebagai serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud/tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau suatu hal yang diperhatikan.

Thomas R. Dye dalam (Winarno, 2012) mengatakan bahwa “kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan dan tidak dilakukan”.

Sedangkan menurut Easton dalam (Agustino, 2014) kebijakan publik adalah sebuah keputusan politik yang dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah yang mempunyai otoritas dalam sistem politik.

Menurut Edwards dan Sharkansky dalam (Tachjan, 2006) kebijakan publik dapat ditetapkan secara jelas dalam bentuk peraturan perundangan, pidato-pidato pejabat teras pemerintah atau pun dalam bentuk program-program, program-program, proyek-proyek dan tindakan-tindakan yang dilakukan pemerintah.

### **2.1.5 Konsep Implementasi Publik**

Menurut Abdul Wahab dalam (Indrion, Rusli, & Yuliani, 2021) Secara etimologis pengertian implementasi menurut Kamus Webster “implementasi berasal dari bahasa Inggris yaitu to implement (mengimplementasikan) berarti to provide the means for carrying out (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); dan to give practical effect to (untuk menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu. Jadi sesuatu yang dilakukan untuk menimbulkan dampak atau akibat itu dapat berupa undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan

peradilan dan kebijakan yang dibuat oleh lembaga-lembaga pemerintah dalam kehidupan kenegaraan.

Menurut Gunn dan Hoogwood dalam (Tahir, 2015) mengemukakan bahwa Implementasi merupakan sesuatu yang sangat esensial dari suatu teknik teknik atau masalah manajerial.

Nugroho dalam (Tahir, 2015) mengartikan Implementasi sebagai upaya melaksanakan keputusan kebijakan.

Ripley dan Frankin dalam (Winarno, 2012) berpendapat bahwa implementasi adalah apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan (*benefit*), atau suatu jenis ke luaran yang nyata (*tangible output*).

Menurut Edward III dalam (Awang, 2010) proses Implementasi sebagai suatu sistem pengadilan untuk menjaga agar tidak terjadi penyimpangan sumber dan penyimpangan dari tujuan kebijakan.

Menurut Lester dan Stewart dalam (Hardiyansyah, 2017) implementasi bermakna pelaksanaan undang-undang dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan dalam upaya meraih tujuan-tujuan kebijakan atau program-program.

Menurut Daniel Mazmanian dan Paul Sabatier dalam (Agustino, 2014) Mendefinisikan Implementasi Kebijakan sebagai pelaksanaan keputusan kebijaksanaan dasar, biasanya dalam bentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan.

Abdul Wahab dalam (Tahir, 2015) mengatakan bahwa implemantasi

kebijakan adalah pelaksanaan ketetapan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk Undang-Undang, tetapi dapat pula seperti perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang terutama atau keputusan badan peradilan lazimnya, keputusan tersebut menandai masalah yang di atasi, menyebutkan secara tegas tujuan/sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstruktur/mengatur proses implementasinya.

Sedangkan Van Meter dan Van Horn (Agustino, 2014) Mendefinisikan Implementasi Kebijakan sebagai perbuatan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang ditujukan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan.

Menurut Edward III dalam (Agustino, 2014) dia menamakan model implementasi kebijakan publiknya dengan istilah *Direct And Indirect Impact on Implementation*. Dalam pendekatannya yang diteoreman oleh Edward III, terdapat empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan, yaitu :

**1. Struktur Birokrasi** Yaitu meliputi karakteristik organisasi yang akan menentukan berhasil atau tidaknya suatu program, diantaranya kompetensi dan ukuran staff agen dukungan legislative dan eksekutif, kekuasaan organisasi, derajat keterbukaan komunikasi dengan pihak luar maupun badan pembuat kebijakan. 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 tidak

termotivasi sehingga menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi sebagai pelaksana sebuah kebijakan harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik.

Dua karakteristik menurut Edward III, yang dapat mendongkrak kinerja struktur birokrasi atau organisasi ke arah yang lebih baik adalah :

- a. Membuat *Standar Operating Procedures* (SOPs) yang lebih fleksibel; SOPs adalah suatu prosedur atau aktivitas terencana rutin yang memungkinkan para pegawai (atau pelaksana kebijakan seperti aparatur, administrator, atau birokrat) untuk melaksanakan kegiatan-kegiatannya pada setiap harinya (*days-to-days politics*) sesuai dengan standard yang telah ditetapkan (atau standard minimum yang dibutuhkan warga).
- b. Melaksanakan fragmentasi, tujuannya untuk menyebar tanggung jawab berbagai aktivitas, kegiatan, atau program pada beberapa unit kerja yang sesuai dengan bidangnya masing-masing. Dengan terfragmentasinya struktur birokrasi, maka implementasi akan lebih efektif karena dilaksanakan oleh organisasi yang kompeten dan kapabel.

**2. Sumber Daya** Merupakan salah satu faktor penting dalam implementasi kebijakan atau program atau karena bagaimana pun baiknya kebijakan atau program itu dirumuskan (telah memenuhi kejelasan perintah dan arahan atau informasi). Tanpa ada dukungan sumber daya yang memadai, maka kebijakan akan mengalami kesulitan dalam mengimplementasinya. Lebih lanjut Edward II menegaskan bahwa bagaimanapun jelas dan konsistennya ketentuan-ketentuan atau aturan-aturan tersebut, jika para pelaksana kebijakan yang bertanggung jawab

untuk melaksanakan kebijakan kurang mempunyai sumber-sumber daya untuk melakukan pekerjaan secara efektif.

Menurut Edward III ada beberapa indicator yang digunakan dalam mengukur keberhasilan variable sumber daya, yaitu :

- a. Staf, sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf atau sumber daya manusia (SDM). Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh karena staf yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten di bidangnya dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan olehh kebijakan itu sendiri.
- b. Informasi, dalam implementasi kebijakan, reformasi mempunyai dua bentuk yaitu: (i) informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan di saat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan. Dan (ii) informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Implementor harus mengetahui apakah orang lain yang terlibat di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum.
- c. Wewenang, pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Ketika wewenang itu terlegitimasi, sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan. Tetapi, dalam

konteks yang lain, ketika wewenang formal tersebut ada, maka sering terjadi kesalahan dalam melihat efektivitas kewenangan. Di satu pihak, efektivitas kewenangan diperlukan dalam pelaksanaan implementasi kebijakan; tetapi diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri atau demi kepentingan kelompoknya.

- d. Fasilitas, fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin memiliki staf yang mencukupi, mengerti apa yang harus dilakukannya, dan memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

**3. Disposisi** atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor penting ketiga dalam pendekatan mengenai pelaksanaan suatu kebijakan publik. Jika pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melakukannya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias. Hal-hal penting yang perlu dicermati pada variabel disposisi, menurut Edward III, adalah :

- a. Efek Disposisi, disposisi atau sikap para pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personil yang ada tidak melaksanakan kebijakan-kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat tinggi. Oleh karena itu, pemilihan dan pengangkatan personil pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang

memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan lebih khusus lagi pada kepentingan warga.

- b. Melakukan Pengaturan Birokrasi (*staffing the bureaucracy*) dalam konteks ini Edward III mensyaratkan bahwa implementasi kebijakan harus dilihat juga dalam hal pengaturan staf dalam birokrasi yang sesuai dengan kemampuan, kapabilitas, dan kompetensinya. Selain itu, pengaturan birokrasi juga bermuara pada ‘pembentukan’ sistem pelayanan publik yang optimal, penilaian personil dalam berkerja, sehingga metode *bypassing* personil.
- c. Insentif, Edward III menyatakan bahwa salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah kecenderungan para pelaksana adalah dengan memanipulasi insentif. Pada umumnya orang bertindak menurut kepentingan mereka sendiri, maka memanipulas insentif oleh para pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu mungkin akan menjadi faktor pendorong yang membuat para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik. Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi (*self interest*) atau organisasi.

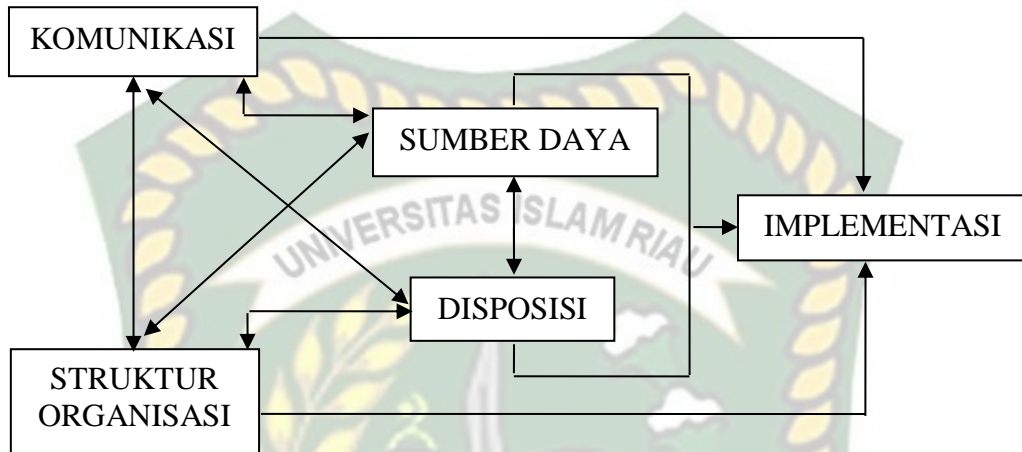
**4. Komunikasi** menurutnya sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan

implementasi harus ditransmisikan (atau dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat. Selain itu, kebijakan yang dikomunikasikan pun harus tepat, akurat, dan konsisten. Komunikasi (atau pentransmisian informasi) diperlukan agar para pembuat keputusan dan para implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat.

Terdapat tiga indikator yang dapat dipakai (atau digunakan) dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi tersebut, yaitu :

- a. Transmisi, menyalurkan komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian (miskomunikasi), hal ini disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi sehingga apa yang diharapkan terdistorsi di tengah jalan.
- b. Kejelasan, komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan (*street-level-bureuacrats*) haruslah jelas dan tidak membingungkan (tidak ambigu). Ketidak jelasan pesan kebijakan tidak selalu menghalangi implementasi, pada tataran tertentu, namun para pelaksana membutuhkan kejelasan informasi dalam melaksanakan kebijakan agar tujuan yang hendak dicapai dapat diraih sesuai konten kebijakan
- c. Konsistensi, pemerintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten (untuk diterapkan dan dijalankan). Ini karena jika pemerintah yang diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana di lapangan.

**Gambar II.1 Model Pendekatan Direct and Indirect Impact on Implementation**



*Sumber: Edward III dalam (Agustino, 2014).*

## 2.2 Penelitian Terdahulu

**Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu terkait dengan penelitian tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Peneliti / Judul	Hasil Penelitian
(1)	(2)	(3)
1	Ellen Landriany (2014) “Implementasi Kebijakan Adwiyata Dalam Upaya Mewujudkan Pendidikan Lingkungan Hidup Di SMA Kota Malang”  Jurnal Kebijakan dan Pengembangan Pendidikan Volume 2, Nomor 1	Kebijakan dari kepala sekolah untuk mewujudkan surat keputusan untuk guru, karyawan tentang uraian tugas serta kewajiban yang diterbitkan sebagai panduan pelaksanaan tugas, pembentukan Komisi disiplin, membangun keterikatan dan membangun komunikasi antar siswa, keteladanan dari kepemimpinan, kontrol, yang dilakukan oleh atasan memberi perhatian, pengarahan, petunjuk serta memperbaiki kesalahan sehingga akan menentukan perilaku dalam bekerja seperti perilaku disiplin, penghematan sumber daya, Workshop, lalu dalam mengatasi kurangnya kesadaran lingkungan bahwa harus mengundang beberapa elemen masyarakat dan melibatkan pihak-pihak tersebut seperti warga RT, RW, Kelurahan.
2		Faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan program pengendalian kemiskinan di Kota Gorontalo, melingkupi faktor komunikasi, sumber daya, sikap pelaksana dan struktur birokrasi yaitu faktor yang dijalani dalam penelitian, dan pada faktanya dapat mendukung terhadap tujuan keseluruhan tahapan program dan urusan dalam kebijakan P2KP di Kota Gorontalo. Di samping keempat faktor tersebut, masih ada faktor lain yang juga menekuni kondisi sosial budaya masyarakat Gorontalo, bahwa tercapainya program pembangunan khususnya kebijakan P2KP juga ditetapkan oleh faktor empirik

No	Peneliti/Judul	Hasil Penelitian
(1)	(2)	(3)
		masyarakat dalam hal ini meliputi; tidak adanya pemisahan pada masyarakat sebagai sasaran pembangunan, adanya bingkai moral masyarakat adat Gorontalo.
3	<p>Ulfa Eka Putri (2017)</p> <p>“Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah Tentang Izin Trayek Angkutan Umum Di Kota Pontianak”</p> <p>Jurnal Ilmu Administrasi Negara 6(3).</p>	<p>Penelitian menunjukkan bahwa adanya permasalahan dalam proses implementasi perda tersebut oleh Dishubkominfo Kota Pontianak diketahui dari tahap organisasi, tahap interpretasi, dan tahap aplikasi dalam memberikan ketegasan terhadap pemilik dan supir oplet. Berdasarkan analisis dari hasil wawancara dan observasi yang dilaksanakan peneliti berkesimpulan yaitu adanya sebuah faktor yang berdampak proses implementasi kebijakan tersebut belum optimal. Saran yang dapat diambil dari hasil penelitian yang dilakukan, seharusnya Dishubkominfo secara terus-menerus mengawasi prosedur berjalannya kebijakan tersebut sehingga oplet–oplet yang beroperasi di Kota Pontianak dapat bertuju sesuai dengan prosedur.</p>
4	<p>Margareth Rantung (2021)</p> <p>“Implementasi Kebijakan Perijinan Trayek Angkutan Umum”</p> <p>Jurnal Administro: Jurnal Kajian Kebijakan dan Ilmu Administrasi Negara 3(2)</p>	<p>Penelitian menunjukkan bahwa:1) Sosialisasi sudah dilaksanakan bagi pemerintah paada kebijakan perizinan trayek angkutan umum dan masyarakat juga tahu tentang kebijakan tersebut akan tetapi tidak menolong akan pelaksanaannya dan memilih angkutan yang tidak memiliki izin trayek(taksi gelap).2) fasilitas yang disediakan bus tidak mencukupi membuat masyarakat lebih memakai taksi gelap.3) Pemerintah tidak beraksi tegas dan adanya keberpihakan yang dilaksanakan oleh oknum aparat kepolisian sehingga taksi gelap terus beroperasi.4) minimnya koordinasi dari instansi terkait sehingga kontrol pada izin trayek masih tidak cuku bahkan membuat masyakat tidak memperpanjang izin.</p>

No	Peneliti / Judul	Hasil Penelitian
(1)	(2)	(3)
5	<p>Mian Firdiantra, Azvita Mardhalena (2021)</p> <p>“Implementasi Kebijakan UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Izin Trayek Angkutan Umum Di Kabupaten Siantang”</p> <p>Jurnal Administrasi Negara 10(3)</p>	<p>Penelitian ini menunjukkan bahwa kurangnya kerjasama antara implementor dan organda sehingga peran organda dalam mengurus oplet juga sudah tidak berjalan, sehingga terdapat beberapa oplet yang sudah tidak layak untuk beroperasi, ini sangat membahayakan pengguna angkutan umum. Kebijakan Perbup Nomor 26 Tahun 2014 sudak tidak optimal lagi, apabila ingin efektif, pastinya diukur dari banyak kendaraan oplet yang layak beroperasi, patuh mengikuti uji KIR dan masyarakat yang masih menggunakan oplet juga merasa mendapat perbedaan akan kondisi oplet saat ini. Saran yang berkenaan dengan hasil penelitian ini adalah diharapkan untuk para petugas DISHUB Kabupaten Sintang harus ada tindakan tegas seperti pengecekan uji kelayakan angkutan umum, dan pengecekan kelengkapan surat-surat untuk pengemudi untuk dikenakan biaya rutin, sampai oplet-oplet yang beroperasi di Kabupaten Sintang akan berjalan sesuai dengan kebijakan/ prosedur.</p>
6	<p>Muhammad Ali, Arif Nasution, Siti Mardiana (2019)</p> <p>“Implementasi Kebijakan Peneritan Izin Usaha Mikro Kecil di Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjung Balai”</p> <p>Jurnal Ilmiah Magister Administrasi Publik 1(2). Vol 1 no 2</p>	<p>Komunikasi antar implementor dengan masyarakat pelaku usaha mikro dan kecil masih sangat kurang, dimana sosialisasi yang dilakukan aparat kecamatan kepada masyarakat belum maksimal sehingga sebagian besar pelaku usaha mikro dan kecil tidak mengetahui apa manfaat yang dapat dinikmati dari izin usaha itu, dan bahkan sebagian masyarakat pelaku usaha mikro dan kecil belum mengetahui tentang kebijakan bahwa pembuatan izin usaha mikro dan kecil sudah dapat dilakukan dikantor Kecamatan / Kelurahan.</p>

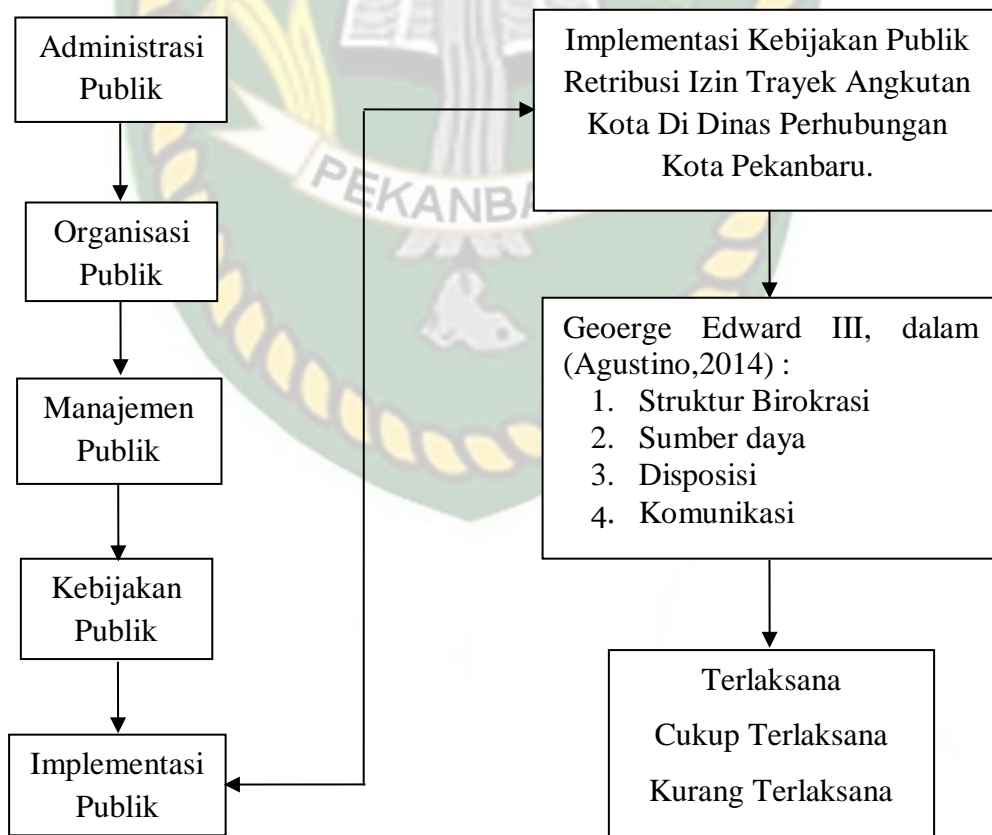
No	Judul / Peneliti	Hasil Penelitian
(1)	(2)	(3)
7	Ratna Puspitasari, Riant Nugroho (2021)  “Implementasi Kebijakan Merdeka Belajar Kampus Merdeka FISIP UPN Veteran Jawa Timur”  Jurnal Ilmu Administrasi Negara 11(2)	Kebijakan MBKM kurang efektif dan belum terimplementasikan dengan baik karena: Sulitnya mengkonversikan mata kuliah, Tidak mudah mendapat mitra kerja sama, Proses kerja sama antar PT yang rumit, Banyaknya program dan kegiatan yang harus dilaksanakan, Sistem belum siap, Tidak ada kesesuaian waktu perkuliahan dengan kegiatan di luar prodi, Adanya penetapan kuota, Masalah SDM, Kurangnya dukungan dari mahasiswa, Masalah jaringan.
8	Septi Anjani Putri Dwika, Kismartini, Ida Hayu Dwimawanti (2020)  “Implementasi Kebijakan Retriusi Pelayanan Pasar di Pasar Adiwerna Kabupaten Tegal”  Journal Of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS) Vol 2, no 3	Ternyata masih ada banyak hal yang perlu untuk diperbaiki apabila dilihat dari keefektivan proses implementasi kebijakan retribusi pelayanan pasar dan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Pasar di Pasar Adiwerna Kabupaten Tegal apabila dilihat dari proses pelaksanaannya dapat dikatakan cukup baik.
9	Gilang Ramdhan (2018)  “Implementasi Kebijakan Penanggulangan Banjir di DKI Jakarta 2013-2017”  Jurnal Ilmu Administrasi: Media Pengembangan Ilmu dan Praktek Administras, 15(1) Vol XV no 1	Pemerintah DKI memiliki lingkup masalah yang harus dikompromikan dengan baik dan yang masih menjadi ganjalan adalah aspek komunikasi, baik internal maupun eksternal sehingga implementasi kebijakan penanggulangan banjir di DKI Jakarta dapat berjalan dengan baik.
10	Abdullah Afifudin, Abdul Kadir, Isnaini (2020)  “Implementasi Kebijakan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap di Kabupaten Mandailing Natal”  Jurnal Ilmiah Magister Administasi Publik 2(1) Vol	Penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan sistem administrasi tunggal satu pintu dalam mengelola pajak kendaraan bermotor di kantor SAMSAT di Kabupaten Mandailing Natal dilihat dari aspek struktur organisasi, sumber daya, komunikasi dan disposisi secara umum sudah baik. Untuk menciptakan layanan profesional dan memuaskan wajib pajak SAMSAT, Distrik

No	Judul/Peneliti	Hasil Penelitian
(1)	(2)	(3)
	2 no 1	Mandailing Natal perlu melakukan pertemuan koordinasi reguler / reguler sehingga evaluasi berkala juga dapat dilakukan untuk melakukan peningkatan layanan yang diberikan dari waktu ke waktu.

Sumber : Penelitian Terdahulu, 2021

### 2.3 Kerangka Pikir

**Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian Tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**



Sumber : Modifikasi Penulis, 2021

### 3.4 Konsep Operasional

Untuk terlepas dan memungkir dari kesalahan pemahaman tentang beberapa konsep ataupun istilah yang diperlukan dalam penelitian ini, maka perlu dijelaskan beberapa konsep operasional. Untuk lebih jelasnya penelitian ini peneliti memberi batasan berupa konsep operasional.

Operasional adalah sesuatu yang diberikan kepada suatu variabel dengan cara memberikan arti atau mendeskripsikan (menguraikan) kegiatan atau memberikan suatu operasional (pekerjaan yang digunakan untuk mengukur variabel tersebut).

1. Administrasi Publik adalah keseluruhan proses kerjasama antara dua orang manusia atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang ditentukan sebelumnya.
2. Organisasi Publik adalah sebagai setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja bersama dan secara formal terikat dalam rangka pencapaian suatu tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan mana terdapat seorang atau beberapa orang yang disebut atasan dan seorang atau sekelompok orang yang disebut bawahan.
3. Manajemen Publik adalah sebuah seni mengatur sistem baik orang dan pangkat lain agar dapat berjalan dan bekerja sesuai dengan ketentuan yang berlaku dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.
4. Kebijakan Publik adalah sebagai serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud/tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau

- suatu hal yang diperhatikan.
5. Implementasi Publik adalah proses Implementasi sebagai suatu sistem pengadilan untuk menjaga agar tidak terjadi penyimpangan sumber dan penyimpangan dari tujuan kebijakan.
  6. Struktur Birokrasi. Yaitu meliputi karakteristik organisasi yang akan menentukan berhasil atau tidaknya suatu program, diantaranya kompetensi dan ukuran staff agen dukungan legislative dan eksekutif, kekuasaan organisasi, derajat keterbukaan komunikasi dengan pihak luar maupun badan pembuat kebijakan.
  7. Sumber Daya. Merupakan salah satu faktor penting dalam implementasi kebijakan atau program atau karena bagaimana pun baiknya kebijakan atau program itu dirumuskan (telah memenuhi kejelasan perintah dan arahan atau informasi). Tanpa ada dukungan sumber daya yang memadai, maka kebijakan akan mengalami kesulitan dalam mengimplementasinya.
  8. Disposisi Pelaksana. Yaitu menunjukkan karakteristik yang menempel berat pada implementor kebijakan atau program, karakteristik yang paling dimiliki oleh implementor adalah kejujuran, komitmen dan demokrasi.
  9. Komunikasi. Yaitu menunjukkan bahwa setiap kebijakan akan dapat dilaksanakan dengan baik jika terjadi komunikasi efektif antara pelaksanaan program (kebijakan) dengan para kelompok sasaran.
  10. Trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa Angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis

kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Jenis jenis Trayek angkutan umum yang di atur oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru antara lain : Oplet, Bus kota sedang, Bus Kota besar, Taksi, Bajaj.

11. Retribusi Izin Trayek adalah pembayaran atas pemberian izin trayek kepada orang pribadi atau badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada beberapa trayek tertentu dalam daerah.

## 2.5 Operasional Variabel

Operasional Variabel merupakan batasan yang telah ditentukan dalam penilaian ini yang mana didapatkan berdasarkan teori yang terdapat pada studi kepustakaan dalam penelitian ini, operasional variabel disajikan dalam bentuk tabel agar lebih mudah dalam penyusunan uraian konsep variabel, yang mana terdiri dari indikator, ukuran, dan skala dirancang untuk mendapatkan hasil penelitian yang akurat dan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel II.2 Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

Konsep (1)	Variabel (2)	Indikator (3)	Item Penilaian (4)	Ukuran (5)
Implementasi adalah penerapan pencapaian keberhasilan kebijakan yang berdasarkan kegiatan komunikasi, Sumber Daya, Disposisi, dan	Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek	1. Struktur Birokrasi	a.Melaksanakan tugas SOPs.	Baik
			b.Penempatan bidang sesuai keahlian.	Cukup Baik
			c.Mekanisme Persyaratan	Kurang Baik
		2. Sumber Daya	a.Kapasitas staff yang sudah memadai.	Baik
			b.Sarana dan prasarana.	Cukup Baik
			c.Ketepatan Waktu	Kurang Baik

Konsep (1)	Variablel (2)	Indikator (3)	Item Penilaian (4)	Ukuran (5)
Struktur Birokrasi, menurut, Edward III		3. Disposisi Pelaksana	a.Sikap pelaksana. b.Program kerja sesuai kewenangan. c. Memiliki pemahaman pelaksanaan	Baik  Cukup Baik  Kurang Baik
		4.Komunikasi	a.Memberikan informasi. b. Mengadakan Sosialisasi. c. Memberikan Informasi Sanksi	Baik  Cukup Baik  Kurang Baik

*Sumber : Modifikasi Penulis, 2021*

## 2.6 Teknik Pengukuran

Dalam penelitian ini teknik pengukuran penilaian yaitu implementasi kebijakan proses retribusi izin trayek angkutan umum dan pengukuran terhadap indikator penilaian yaitu Struktur Birokrasi, Sumber Daya, Disposisi, dan Komunikasi. Adapun teknik pengukuran terhadap pelaksanaan variabel dan indikator dalam penelitian ini diklasifikasikan menjadi 3 kategori yaitu :

1. Baik
2. Cukup Baik
3. Kurang Baik

### Ukuran Variabel

Baik : Apabila keempat indikator hasil tanggapan Responden pada kategori terimplementasi terhadap

kebijakan publik retribusi izin trayek angkutan kota berada pada rentang presentase 67% - 100%.

Cukup Baik : Apabila keempat indikator hasil tanggapan responden pada kategori terimplementasi terhadap kebijakan publik retribusi izin trayek angkutan kota berada pada rentang presentase 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila keempat indikator hasil tanggapan responden pada kategori terimplementasi terhadap kebijakan publik retribusi izin trayek angkutan kota berada pada rentang presentase 1% - 33%.

### Ukuran Indikator

Adapun indikator – indikator diatas dikatakan terimplementasi, kurang terimplementasi, dan tidak terimplementasi hasilnya di ukur dengan menggunakan pedoman antara lain :

**1. Struktur Birokrasi.** Yaitu meliputi karakteristik organisasi yang akan menentukan berhasil atau tidaknya suatu program, diantaranya kompetensi dan ukuran staff agen dukungan legislative dan eksekutif, kekuasaan organisasi, derajat keterbukaan komunikasi dengan pihak luar maupun badan pembuat kebijakan.

Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Struktur Birokrasi yang telah ditetapkan berada pada skala 67% - 100%.

Cukup Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Struktur Birokrasi yang telah ditetapkan berada pada skala 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Struktur Birokrasi yang telah

ditetapkan berada pada skala 1% - 33%.

**2. Sumber Daya.** Merupakan salah satu faktor penting dalam implementasi kebijakan atau program atau karena bagaimana pun baiknya kebijakan atau program itu dirumuskan (telah memenuhi kejelasan perintah dan arahan atau informasi). Tanpa ada dukungan sumber daya yang memadai, maka kebijakan akan mengalami kesulitan dalam mengimplementasinya.

Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Sumber Daya yang telah ditetapkan berada pada skala 67% - 100%.

Cukup Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Sumber Daya yang telah ditetapkan berada pada skala 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Sumber Daya yang telah ditetapkan berada pada skala 1% - 33%.

**3. Disposisi.** Yaitu menunjukkan karakteristik yang menempel berat pada implementor kebijakan atau program, karakteristik yang paling dimiliki oleh implementor adalah kejujuran, komitmen dan demokrasi.

Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Disposisi Pelaksana yang telah ditetapkan berada pada skala 67% - 100%.

Cukup Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Disposisi Pelaksana yang telah ditetapkan berada pada skala 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Disposisi Pelaksana yang telah ditetapkan berada pada skala 1% - 33%.

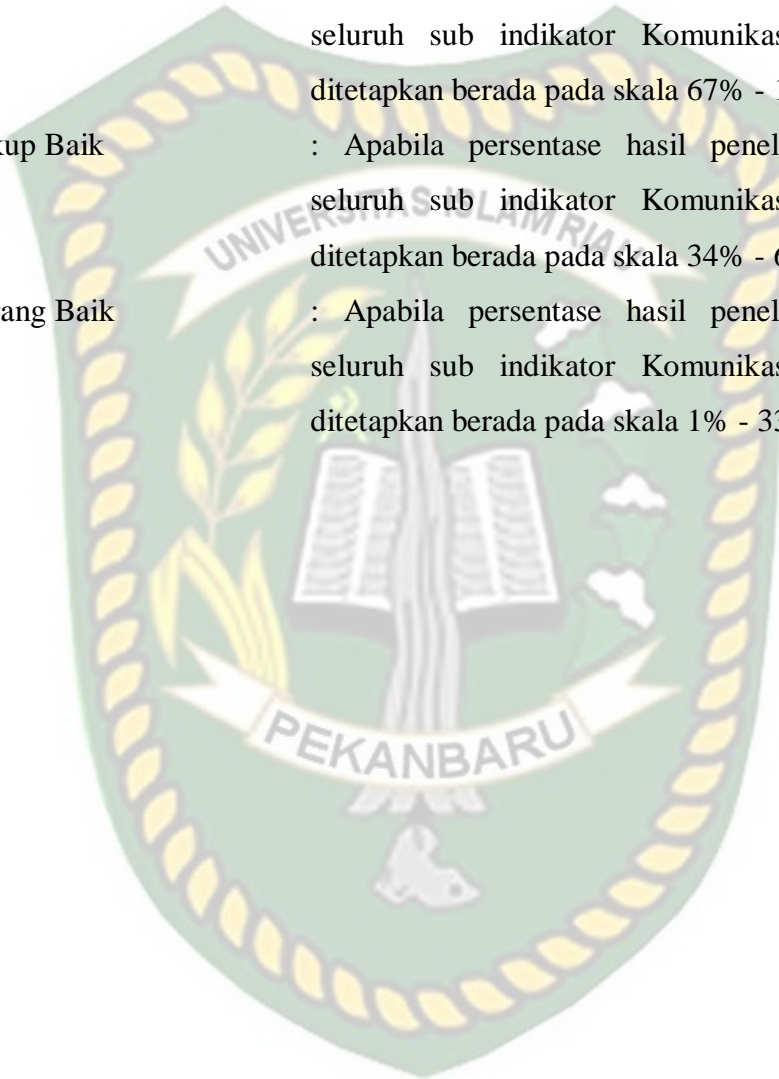
**4. Komunikasi.** Yaitu menunjukkan bahwa setiap kebijakan akan dapat

dilaksanakan dengan baik jika terjadi komunikasi efektif antara pelaksanaan program (kebijakan) dengan para kelompok sasaran.

**Baik** : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Komunikasi yang telah ditetapkan berada pada skala 67% - 100%.

**Cukup Baik** : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Komunikasi yang telah ditetapkan berada pada skala 34% - 66%.

**Kurang Baik** : Apabila persentase hasil penelitian terhadap seluruh sub indikator Komunikasi yang telah ditetapkan berada pada skala 1% - 33%.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Tipe Penelitian

Untuk mengetahui tentang Implementaasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru penulis menggunakan tipe penelitian *Survey Descriptive* yaitu peneliti yang menggambarkan atau mendeskripsikan fenomena atau kejadian yang berlangsung dilapangan pada saat tertentu, metode pengambilan data dilakukan dengan observasi atau penelitian langsung kelapangan untuk memperoleh data dengan mengemukakan dan menggambarkan gejala-gejala secara lengkap tentang aspek yang diteliti. Karena penelitian ini bertujuan memberikan hasil analisa atau informasi yang detail terhadap objek penelitian.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metodologi kuantitatif dan kualitatif. Metode kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berdasarkan filsafat yang pasti, factual atau nyata berdasarkan empiris, dan dibutuhkan untuk meneliti populasi dan sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data yang bersifat kuantitatif/statistic dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah diharapkan. Sedangkan penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivesme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci teknik pengumpulan data dilakukan secara trigulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan maksa

dari pada generalisasi, sehingga penulis menggunakan metode kuantitatif dan kualitatif untuk saling melengkapi.

### **3.2 Lokasi Penelitian**

Penelitian yang dilakukan ini berlokasi di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, yang bertepatan di Jalan Abdul Rahman Hamid Komplek Perkantoran Tenayan Raya, Kec. Tenayan Raya, Kota Pekanbaru, Riau 28285. Alasan penulis memilih lokasi penelitian ini : Pertama, karna sebagai Ibu Kota Provinsi Riau, yang merupakan pusat kegiatan masyarakat dan daerah yang mengalami perkembangan yang pesat. Dimana peran jasa transportasi kota sangat diperlukan bagi masyarakat setiap harinya, sehingga masyarakat dapat menggunakan transportasi yang aman efektif dan efisien di Kota Pekanbaru. Kedua, penentuan lokasi penelitian didasarkan atas pertimbangan bahwa Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru merupakan instansi pemerintah yang mempunyai wewenang dan tugas dalam proses pelaksanaan tentang retribusi izin trayek kendaraan angkutan kota di Kota Pekanbaru.

### **3.3 Populasi dan Sampel**

#### **3.3.1 Populasi**

Populasi yaitu wilayah generalisasi yang terdiri atas objek dan subjek yang mempunyai jumlah dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti yang dianalisis dan kemudian ditarik kesimpulannya.

### 3.3.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel yang di ambil dari populasi juga harus representative (mewakili). Karena jika tidak representative, maka ibarat orang buta disuruh menyimpulkan karakteristik gajah.

**Table 3.1 Jumlah Populasi dan Sampel Penilaian**

No	Keterangan	Populasi	Sampel	Persentase
1.	Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	1	1	100%
2.	Kepala Seksi Angkutan Orang	1	1	100%
3.	Staff Seksi Angkutan Orang	1	1	100%
4.	Pemilik Perusahaan Angkutan Oplet	4	4	100%
5.	Pemilik Perusahaan Angkutan Taksi	4	4	100%
6.	Pemilik Perusahaan Angkutan Bus Kota	1	1	100%
<b>Jumlah</b>		12	12	100%

*Sumber: Modifikasi Penulis, 2021*

Karena, sekarang zaman sudah canggih dan semakin maju teknologi pun kini sudah berkembang sehingga Oplet, Bus, Taksi peminatnya menurun karena beralih ke teknologi maju yaitu angkutan online seperti Gojek, Grab, Maxim. Karena itu penulis menambahkan sebagai informan dipilih 3 orang, masing – masing 1 pimpinan dari perusahaan Gojek, Grab dan Maxim.

### 3.4 Teknik Penarikan Sampel

Dilihat dari populasi penelitian maka penulis menggunakan teknik sampling adalah bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki populasi. Adapun penarikan sampel penulis menggunakan teknik sensus dalam penelitian ini terhadap Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Kepala Seksi Angkutan

Orang Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Staff Seksi Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Selanjutnya, pertimbangan peneliti dan pengelompokan populasi maka untuk menentuka populasi dan sampel pada Perusahaan Angkutan Kota maka digunakan penarikan teknik random sampling. Teknik random sampling yaitu dikatakan simple (sederhana) karena pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi.

### **3.5 Jenis Dan Sumber Data**

Adapun jenis dan sumber data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah :

#### **1. Data Primer**

Data yang diambil langsung oleh peneliti dari responden meliputi kuesioner yang berkenaan dengan Implementaasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Berupa hasil kuesioner,wawancara, observasi lapangan.

#### **2. Data Skunder**

Meliputi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek. Dan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor.8 Tahun 2008 Tentang pembentukan susunan organisasi, kedudukan, dan tugas pokok dinas-dinas di lingkungan Pemerintah Kota Pekanbaru.

### **3.6 Teknik Pengumpulan Data**

Untuk mendapatti data-data dan informasi lengkap yang diperlukan oleh peneliti sebagai rujukan dalam penelitian ini, maka digunakan teknik

pengumpulan data yang meliputi keterlibatan data secara langsung ataupun tidak langsung pada focus penelitian. dalam hal ini pengambilan data dikumpulkan dengan cara sebagai berikut :

#### 1. Kuisisioner

Yaitu suatu kegiatan pengumpulan data yang dilakukan melalui penyebaran daftar pertanyaan tertulis yang telah disusun secara sistematis berkaitan dengan Implementaasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terhadap responden yang dijadikan sampel oleh penelitian ini.

#### 2. Wawancara

Yaitu peneliti mengumpulkan data melalui wawancara, dengan menyiapkan instrument peneliti berupa pertanyaan-pertanyaan secara tertulis tentang wewenang Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Implementaasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang dijadikan peneliti sebagai alat bantu untuk mewawancarai responden dalam mendapatkan data mengenai jumlah Pegawai, Standar Pelaksanaan yang dilakukan.

#### 3. Observasi

Yaitu teknik pengumpulan data dengan pengamatan langsung mengenai Implementaasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

#### 4. Dokumentasi

Yaitu teknik pengumpulan data tidak langsung yang ditujukan pada subjek

penelitian, melalui dokumen-dokumen yang diperlukan. Guna melengkapi pengumpulan data primer diatas dilakukan pula pengumpuln data sekunder. Pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini peneliti dapatkan melalui sumber dokumentasi data intansi terkat, informasi pers, atau informasi yang relevan seperti laporan hasil penelitian sejenis, jurnal, dan literature lain yang mendung penelitian ini.

### **3.7 Teknik Analisis Data**

Penelitian ini menggunakan teknik kuantitatif secara deskriptif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan menggambarkan berdasarkan kondisi yang ada dilapangan penelitian. selanjutnya data yang didapatkan, dikumpulkan dan diklarifikasikan melalui kuisioner menurut jenisnya kemudian di olah kedalam tabel, setelah itu dijabarkan dan kemudian diberikan analisis sekaligus pengujian hipotesis.

### 3.8 Jadwal Kegiatan Penelitian

Jadwal kegiatan penelitian sebagaimana disajikan pada tabel berikut ini.

**Tabel 3.2 Jadwal Kegiatan Penelitian, Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.**

No	Jenis Kegiatan	Bulan dan Minggu ke Tahun 2022																	
		Maret			April			Mei			Juni			Juli			Agustus		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1	Persiapan dan penyusunan Up	x	x	x															
2	Seminar Up			x	x	x	x												
3	Riset				x	x	x												
4	Penelitian Lapangan					x	x	x	x	x									
5	Pengolahan dan Analisis Data								x	x	x	x	x	x	x	x			
6	Konsultasi dan Bimbingan Skripsi														x	x	x		
7	Ujian Skripsi																	x	x
8	Revisi dan Pengesahan Skripsi																	x	x
9	Panduan dan Penyerahan Skripsi																	x	x

## **BAB IV**

### **DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN**

#### **4.1 Gambaran Umum Kota Pekanbaru**

##### **4.1.1 Sejarah Kota Pekanbaru**

Kota Pekanbaru adalah ibukota dari provinsi Riau, Indonesia. Kota Pekanbaru saat ini menjadi Kota Metropolitan dengan berbagai perkembangan pada tingkat perdagangan dan jasa, serta dengan tingkat pertumbuhan urbanisasi dan imigrasi yang tinggi. Kota Pekanbaru dijuluki dengan Kota Bertuah (Bersih, Tertib, Usaha Bersama, Aman, Harmonis) dan saat ini lebih dikenal dengan kota Madani yang bermaksa kota dengan masyarakat agamis, berperadaban, berkualitas dan berkemajuan. Pekanbaru mempunyai satu bandara Internasional yaitu Bandara Sultan Syarif Kasim II, dan terminal bus serta dua pelabuhan di Sungai Siak diantaranya Pelita Pantai dan Sungai Duku.

Berdasarkan Penetapan Gubernur Sumatera di Medan No 103 tanggal 17 Mei 1956, Kota Pekanbaru dilantik menjadi Daerah Otonomi yang dinamakan Harminte (kota Baru) sekaligus dijadikan Kota Praja Pekanbaru. Dan pada tahun 1958, Pemerintahan Pusat yang dalam hal ini Kementerian Dalam Negeri RI mulai menentukan ibukota Provinsi Riau secara tetap. Sebelumnya Kota Tanjung Pinang Kepulauan Riau ditunjuk sebagai ibu kota provinsi hanya bersifat sementara. Dalam hal ini Menteri Dalam Negeri RI telah mengirim surat kawat kepada Gubernur Riau tanggal 30 Agustus 1958 no. Sekr. 15/15/6.

Untuk mengimbangi maksud surat tersebut, dengan seluruh peninjauan agar dapat dipertanggung jawabkan, maka Badan Penasehat memohon kepada Gubernur supaya mendirikan suatu Panitia Khusus. Dengan Surat Keputusan

Gubernur Kepala Daerah Swatantra tingkat I Riau tanggal 22 September 1958 No. 21/0/3-D/58 dibentuk panitia Penyelidik Penetapan Ibukota Daerah Swatantra Tingkat I Riau. Panitia ini telah berkeliling ke seluruh daerah di Riau untuk mendengarkan opini pemuka masyarakat, penguasa Perang Riau Daratan dan Penguasa Perang Riau Kepulauan. Dari angket langsung yang dilaksanakan oleh panitia tersebut, maka disimpulkan ketetapan bahwa kota Pekanbaru terpilih sebagai ibukota Provinsi Riau. Keputusan ini langsung disampaikan kepada Menteri Dalam Negeri RI. Akhirnya tanggal 20 Januari 1959 dikeluarkan Surat Keputusan dengan No. Des 52/1/44-25 yang menetapkan Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi Riau sekaligus Pekanbaru memperoleh status Kotamadya Daerah Tingkat II Pekanbaru.

Untuk mewujudkan keputusan tersebut, pemerintah pusat membangun Panitia Interdepartemental, karena pemindahan ibukota dari Tanjungpinang ke Pekanbaru menyangkut kepentingan semua Departemen. Sebagai penyelenggara di daerah dibangun suatu badan di Pekanbaru yang diketuai oleh Penguasa Perang Riau Daratan Letkol Kaharuddin Nasution. Sejak itulah mulai dibangun Kota Pekanbaru dan bertujuan tahap pertama menata sejumlah bangunan dalam waktu singkat untuk menumpang pemindahan kantor dan pegawai dari Tanjungpinang ke Pekanbaru. Lalu perencanaan pemindahan secara simultan terus dilaksanakan, perubahan struktur pemerintahan daerah berdasarkan Panpres No. 6/1959 sekaligus direalisasi. Gubernur Provinsi Riau Mr. S. M. Amin digantikan oleh Letkol Kaharuddin Nasution yang dilantik digedung Sekolah Pei Ing Pekanbaru tanggal 6 Januari 1960. Karena Kota Pekanbaru memiliki gedung yang

representatif, maka dipakailah gedung sekolah Pei Ing untuk tempat upacara.

Kota Pekanbaru memiliki Selogan yaitu **“KOTAKU, KOTAMU DAN KOTA KITA BERTUAH”**, mempunyai motto: **BERSIH, TERTIB, USAHA BERSAMA, AMAN, dan HARMONIS**. Dimana selogan ini untuk merangkul masyarakat yang ada di Kota Pekanbaru untuk menjaga kedamaian dan kerukunan yang ada di Kota Pekanbaru sendiri.

#### **4.1.2 Keadaan Geografis Kota Pekanbaru**

Secara geografis Kota Pekanbaru memiliki posisi yang strategis yang mempertemukan dengan beberapa kota seperti Medan, Padang, dan Jambi dengan wilayah administratif yang diapit oleh kabupaten Siak pada bagian utara dan timur, sedangkan untuk bagian barat dan selatan diapit oleh kabupaten Kampar.

Kota ini dibelahi sungai yang mengalir dari Barat ke Timu. Sungai Siak sebagai jalur perhubungan lalu lintas perekonomian rakyat pedalaman kota serta dari daerah lainnya. Kota Pekanbaru memiliki iklim tropis dengan suhu maksimum antara 34,1 C sampai 35,6 C dengan suhu minimum 20,2 C sampai 23,0 C. Untuk lebih terciptanya ketertiban dan kenyamanan dalam menjalankan roda pemerintahan dan aspek lainnya, maka dibentuklh Kecamatan Baru di Kota Pekanbaru dengan Perda Kota Pekanbaru No.4 Tahun 2003 menjadi 58 Kelurahan/Desa. Adapun 12 Kecamatan tersebut adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.1 Jumlah dan Luas Wilayah Kota Pekanbaru**

No	Kecamatan	Luas	Presentase
1	Pekanbaru Kota	2,26 km <sup>2</sup>	0,36%
2	Sail	3,26 km <sup>2</sup>	0,52%
3	Suka Jadi	3,76 km <sup>2</sup>	0,59%
4	Lima Puluh	4,04 km <sup>2</sup>	0,64%
5	Senapelan	6,65 km <sup>2</sup>	1,05%
6	Bukit Raya	22,05 km <sup>2</sup>	3,49%
7	Marpoyan Damai	29,74 km <sup>2</sup>	4,70%
8	Payung Sekaki	43,24 km <sup>2</sup>	6,84%
9	Tampan	59,81 km <sup>2</sup>	9,46%
10	Rumbai	128,85 km <sup>2</sup>	20,36%
11	Rumbai Pesisir	157,33 km <sup>2</sup>	24,88%
12	Tenayan Raya	171,27 km <sup>2</sup>	27,09%
<b>Jumlah</b>		<b>632,26 km<sup>2</sup></b>	<b>100%</b>

*Sumber: Badan Statistika Kota Pekanbaru, 2022*

#### 4.1.3 Keadaan Kependudukan Kota Pekanbaru

Pada tahun 2014, Pekanbaru telah menjadi kota ketiga dengan penduduk terbanyak di Pulau Sumatera setelah Medan dan Palembang. Perkembangan perekonomian di Pekanbaru cukup pesat sehingga mempengaruhi laju pertumbuhan penduduknya. Etnis Minangkabau merupakan masyarakat yang menduduki posisi pertama di Pekanbaru sebanyak 40,6% dari jumlah total penduduk kota. Adapun beberapa etnis lain di Pekanbaru yaitu Melayu, Jawa, Tionghoa dan juga Batak.

Dengan jumlah masyarakat etnis minangkabau menghantarkan bahasa minang menjadi bahaa pergaulan yang digunakan masyarakat Pekanbaru selain bahasa Melayu dan bahasa Indonesia. Namun dengan jumlah penduduk yang signifikan, maka mengubah fungsi lahan menjadi kawasan perantoran dan bisni. Mereka pada umumnya bekerja sebagai professional dan pedagang. Saat ini, kota Pekanbaru berkembang pesat menjadi kota dagang yang multi-etnik.

Dari data yang dikemas oleh badan Statistika (BPS) Kota Pekanbaru pada tahun 2022 Penduduk Kota Pekanbaru yang berada di 12 Kecamatan yang ada di Pekanbaru yaitu 1.011.476 jiwa, yang terdiri dari 519,515 jiwa penduduk laki-laki dan 419.952 jiwa penduduk perempuan. Berikut pembagian jumlah penduduk di Kota Pekanbaru berdasarkan jenis kelamin :

**Tabel 4.2 Jumlah Penduduk dan Jenis Kelamin berdasarkan Kecamatan di Kota Pekanbaru**

No	Kecamatan	Jenis Kelamin		Luas (km <sup>2</sup> )	Jumlah
		Laki-Laki	Perempuan		
1	Pekanbaru Kota	13.953	13.106	2,26	27.059
2	Sail	11.464	11.492	3,26	22.965
3	Sukajadi	24.347	24.989	3,76	49.336
4	Lima Puluh	21.819	22.163	4,04	43.982
5	Senapelan	18.819	19.364	6,65	38.183
6	Bukit Raya	54.993	51.533	22,05	106.161
7	Marpoyan Damai	72.864	68.705	29,74	141.569
8	Payung Sekaki	51.993	47.117	43,24	99.170
9	Tampan	100.656	93.675	59,81	194.331
10	Rumbai	33.722	36.011	128,85	69.733
11	Rumbai Pesisir	37.685	35.285	157,33	72.970
12	Tenayan Raya	74.067	68.452	171,27	142.519
<b>Jumlah</b>		<b>519.515</b>	<b>491.951</b>	<b>632,26</b>	<b>1.007.978</b>

*Sumber : Badan Statistika Kota Pekanbaru, 2022*

## 4.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

### 4.2.1. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah salah satu perangkat daerah, berdasarkan peraturan daerah kota Pekanbaru Nomor 8 tahun 2008 tentang Pembentukan Susunan Organisasi, Kedudukan dan Tugas Pokok Dinas-Dinas dilingkungan Pemerintahan Kota Pekanbaru dimana Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai tugas pokok dan fungsi yaitu melaksanakan sebagian urusan pemerintahan daerah kota di bidang Perhubungan.

Sebagai salah satu dari organisasi pemerintah yang berkewenangan dalam hal perizinan trayek angkutan kota tentunya Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai visi dan misi yang telah ada sejak berdirinya organisasi pemerintah tersebut, yang mana visi dan misi dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah sebagai berikut :

#### **4.2.2 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru :**

Visi dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu : “Terwujudnya Tingkat Kualitas Pelayanan dan Penyediaan Jasa Transportasi, Komunikasi dan Informatika yang lengkap, menyeluruh, handal dan terjangkau”.

Misi dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu :

1. Meningkatkan dan memperdayakan SDM perhubungan yang berkualitas dan profesional;
2. Memperbaiki, mempertahankan, meningkatkan aksesibilitas dan tingkat kualitas pelayanan perhubungan;
3. Mengusahakan ketersediaan/kecukupan dan kehandalan prasarana, sarana, dan sistem jaringan transportasi;
4. Meningkatkan koordinasi pelayanan dan pengawasan operasional perhubungan.

#### **4.2.3 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru :**

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai tugas pokok melaksanakan sebagian urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan pembantuan. Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi :

1. Perumusan kebijakan teknis dibidang perhubungan;
2. Penyelenggaraan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;

3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional di bidang Perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, sarana dan operasional;
4. Pelaksanaan pelayanan teknis administratif Dinas;
5. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

#### **4.3.4 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

Berdasarkan Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 106 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, susunan organisasi terdiri dari :

1. Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru
2. Sekretaris, terdiri atas :
  - a. Sub bagian umum
  - b. Sub bagian keuangan
3. Bidang Angkutan, terdiri atas :
  - a. Seksi angkutan orang
  - b. Seksi angkutan barang, terminal dan perairan
  - c. Seksi bimbingan dan penyuluhan angkutan
4. Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, terdiri atas :
  - a. Seksi manajemen dan kebutuhan lalu lintas jalan
  - b. Seksi rekayasa dan fasilitas lalu lintas jalan dan perairan
  - c. Seksi pengawasan lalu lintas jalan.
5. Bidang keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana, terdiri atas :
  - a. Seksi teknik sarana dan prasarana jalan
  - b. Seksi penerangan jalan
  - c. Seksi teknik keselamatan jalan dan perairan
6. Unit Pelaksana Teknis (UPT)
7. Kelompok Jabatan Fungsional

Berdasarkan Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 106 Nomor 2016

Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu :

### **Kepala Dinas**

Kepala Dinas Perhubungan mempunyai kewajiban membantu Walikota dalam melaksanakan urusan pemerintahan dibidang Perhubungan dan tugas pembantuanlainnya.

Kepala dinas perhubungan dalam melaksanakan tugas menyelenggarakan fungsi :

- a. Pelaksanaan kewenangan daerah dalam bidang perhubungan dan tugas membantu yang diberikan oleh pemerintah.
- b. Pengoordinasian dan memimpin seluruh kegiatan aparat dan staf dinas.
- c. Penyusunan rencana dan program bidang perhubungan.
- d. Penyusunan kebijakan pelaksanaan perhubungan.
- e. Pelaksanaan koordinasi, pengendalian dan pengawasan serta evaluasi pelaksanaan tugas sekretariat, bidang angkutan, manajemen dan rekayasa lalu lintas serta keselamatan teknik sarana dan prasana.
- f. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

### **Kepala Bidang Angkutan Orang**

Kepala Bidang Angkutan mempunyai tugas melaksanakan sub urusan angkutan dan evaluasi tugas pada seksi angkutan orang, seksi angkutan barang, terminal dan perairan, dan seksi bimbingan dan penyuluhan angkutan dan menyelenggarakan fungsi :

- a. Penyusunan rencana strategis, rencana kerja menyelenggarakan dan kerangka acuan kerja dan anggaran serta menyelenggarakan pelaksanaan tugas bidang angkutan.
- b. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan pedoman serta tatalaksana

- administrasi bidang angkutan.
- c. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan program kerja tahunan bidang angkutan.
  - d. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan kegiatan perizinan dibidang angkutan.
  - e. Pengoordinasikan, peminaan dan perumusan pelayanan serta pengaturan kinerja bidang angkutan.
  - f. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan laporan-laporan dibidang angkutan.

#### **Kepala Seksi Angkutan Orang**

Seksi Angkutan Orang mempunyai tugas membantu kepala Bidang Angkutan dalam melaksanakan sub urusan angkutan orang.

Kepala Seksi Angkutan Orang mempunyai tugas :

- a. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan dan peralatan kerja dengan cara merinci jenis dan jumlah peralatan kerja yang diperlukan, menyediakan bahan dan peralatan kerja tersebut di tempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.
- b. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
- c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
- e. Perumusan dan pelaksanaan pengawas jaringan trayek serta komposisi angkutan.

- f. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin pengoperasian angkutan orang dengan kendaraan taksi.
- g. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin pengoperasian angkutan karyawan, sekolah dan mahasiswa.
- h. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin trayek angkutan kota, perbatasan dan pedesaan serta angkutan lingkungan.
- i. Perumusan dan pelaksanaan perencanaan pelayanan angkutan orang.
- j. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan kebutuhan angkutan sewa dan pariwisata.
- k. Perumusan dan penetapan tarif angkutan taksi.
- l. Perumusan dan penyusunan usulan penetapan tariff angkutan kota dan perbatasan.
- m. Perumusan dan pelaksanaan pemberian rekomendasi angkutan antar kota dalam provinsi dan antar kota antar provinsi.
- n. Perumusan dan pelaksanaan pengawasan standar pelayanan minimal dalam bidang perhubungan yang wajib dilaksanakan oleh daerah.
- o. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin pengusaha angkutan orang.
- p. Perumusan dan pelaksanaan inventarisasi permasalahan permasalahan yang berhubungan dengan bidang tugasnya serta menyiapkan bahan petunjuk pemecahan masalah.
- q. Perumusan dan pelaksanaan peningkatan usaha-usaha ke arah yang dapat memantapkan kegiatan dibidang tugasnya.
- r. Perumusan dan pelaksanaan pengendalian, pengawasan dan pembinaan terhadap semua upaya kegiatan dibidang tugasnya.
- s. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan laporan dibidang tugasnya dengan cara mempersiapkan bahan yang dilaporkan, masalah yang dihadapi dan langkah kebijaksanaan yang diambil guna pemecahan masalah, disampaikan secara lisan ataupun tertulis.
- t. Penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi.
- u. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun peraturan dan petunjuk

teknis yang berhubungan dengan seksi angkutan orang.

- v. Pembagian tugas kepada bawahan.
- w. Memberi bimbingan, petunjuk dan pembinaan kepada bawahan baik secara tertulis maupun lisan.
- x. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan hasil melaksanakan tugas di bidangnya.
- y. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

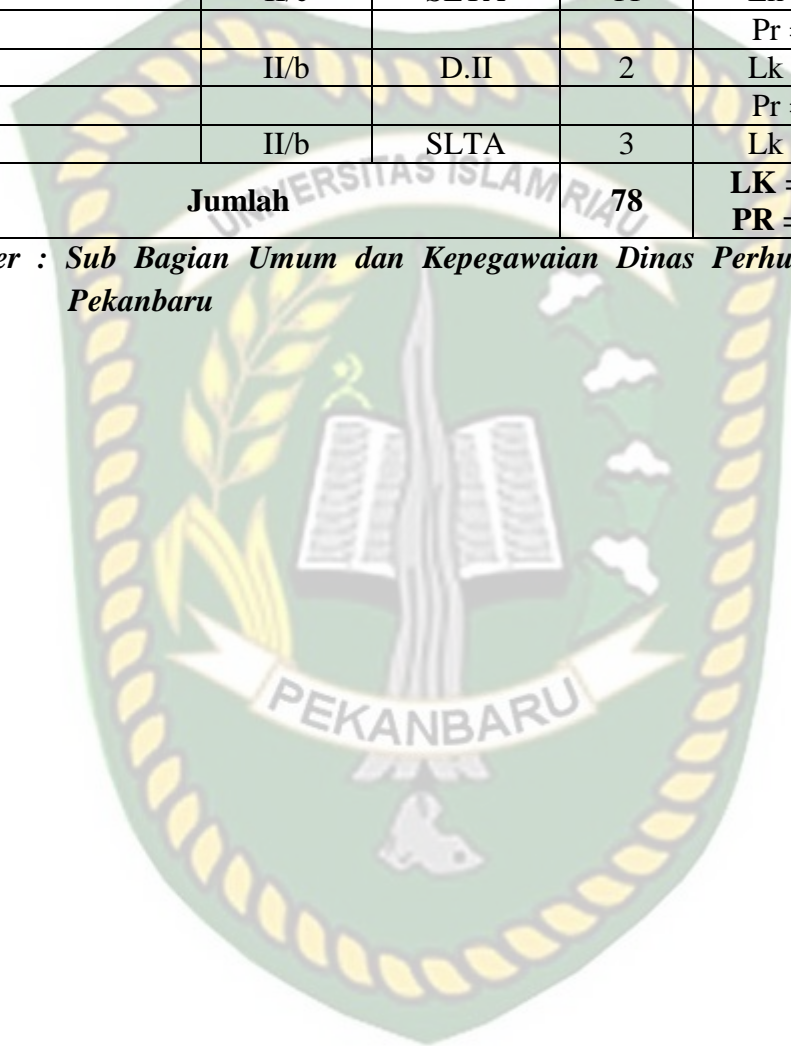
#### 4.3.5 Sumber Daya Manusia Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

**Tabel 4.3 Jumlah Pegawai Berdasarkan Esselon, Golongan dan Pendidikan di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Esselon/Non Esselon	Golongan	Pendidikan	Jumlah (orang)	Keterangan
1	2	3	4	5	
1	Esselon II/b	IV/c	S.2	1	Lk = 1 Orang
2	Esselon III/a	IV/b	S.2	1	Lk = 1 Orang
3	Esselon IV/b	IV/a	S.2	1	Lk = 1 Orang
		III/d	S.1	2	Lk = 2 Orang
4	Esselon IV/a	III/d	S.1	3	Lk = 3 Orang
		III/d	D.III	1	Lk = 1 Orang
		III/c	S.2	2	Lk = 2 Orang
		III/c	S.1	5	Lk = 5 Orang
		III/b	S.2	1	Lk = 1 Orang
		III/b	S.1	2	Lk = 2 Orang
5	Esselon IV/b	III/b	S.1	1	Lk = 1 Orang
		III/a	S.1	3	Lk = 3 Orang
6	Non Esselon	IV/a	S.1	1	Lk = 1 Orang
		III/d	S.2	1	Pr = 1 Orang
		III/d	S.1	4	Lk = 3 Orang
					Pr = 1 Orang
		III/d	D.II	1	Lk = 1 Orang
		III/c	S.1	3	Pr = 3 Orang
		III/b	S.1/D.IV	7	Lk = 4 Orang
					Pr = 3 Orang
		III/b	SLTA	5	Lk = 3 Orang
					Pr = 2 Orang

		III/a	S.1	1	Lk = 1 Orang
		II/d	D.III	1	Lk = 1 Orang
		II/d	SLTA	11	Lk = 11 Orang
		II/c	D.III	4	Lk = 3 Orang
					Pr = 1 Orang
		II/c	SLTA	11	Lk = 8 Orang
					Pr = 3 Orang
		II/b	D.II	2	Lk = 1 Orang
					Pr = 1 Orang
		II/b	SLTA	3	Lk = 3 Orang
<b>Jumlah</b>				<b>78</b>	<b>LK = 62 Orang</b> <b>PR = 16 Orang</b>

*Sumber : Sub Bagian Umum dan Kepegawaian Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru*



## **BAB V**

### **HASIL DAN PENELITIAN**

#### **5.1 Identitas Responden**

Dalam pelaksanaan penelitian, peneliti mengangkat judul tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Peneliti mengambil data yang dibutuhkan dalam hal mengambil kesimpulan. Jadi data-data yang didapatkan dalam penelitian ini bersumber dari wawancara pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sejumlah 2 orang dan penyebaran kuisioner yaitu pihak Perusahaan Angkutan Oplet 2 perusahaan, pihak Perusahaan Angkutan Taksi 3 perusahaan, dan pihak Perusahaan Angkutan Bus 1 perusahaan. Maka penulis memaparkan criteria responden dari jenis kelamin, usia dan pendidikan. Identitas responden ini digunakan untuk memudahkan penulis dalam mengolah data yang disajikan dalam bentuk tabel. Selain itu penulis menilai bahwa pentingnya penulis untuk mengetahui usia dan pendidikan responden, karena hal ini akan dapat mempengaruhi cara pandang mereka terhadap penelitian penulis. Untuk lebih jelasnya, berikut penulis paparkan yang dimulai dari identitas reponden jenis kelamin pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru :

##### **5.1.1 Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

Dari hasil penelitian tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru serta dengan cara penyebaran kuisioner maka identitas responden adalah sebagai berikut:

**Tabel 5.1 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Jenis Kelamin pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Klasifikasi Responden	Jumlah	Presentase %
1	Laki-Laki	2	100%
2	Perempuan	0	0%
<b>Jumlah</b>		<b>2</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2022*

Dari tabel 5.1 diatas dapat dilihat bahwa responden pegawai yang dijadikan sampel dalam penelitian yang membahas tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah dominan laki-laki dengan jumlah 2 orang dengan presentase 100%.

**Tabel 5.2 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Jenis Kelamin Perusahaan Angkutan**

No	Klasifikasi Responden	Jumlah	Presentase %
1	Laki-Laki	6	100 %
2	Perempuan	0	0 %
<b>Jumlah</b>		<b>6</b>	<b>100 %</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2022*

Dari tabel 5.2 diatas dapat dilihat bahwa responden Perusahaan Angkutan yang dijadikan sampel dalam penelitian yang membahas tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah dominan laki-laki dengan jumlah 6 orang dengan presentase 100%.

### **5.1.2 Identitas Responden Berdasarkan Latar Belakang Usia**

Identitas ke dua yang penulis temukan dari lapangan adalah berdasarkan latar belakang usia. Usia adalah salah satu penentu dalam pelaksanaan penelitian ini, karena semakin matang usia manusia maka cara berfikirnya juga sudah berbeda dengan manusia yang belum memiliki usia yang cukup. Dari hasil penelitian tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum

Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru serta dengan cara penyebaran kuisioner yang dilakukan oleh peneliti, maka identitas responden penelitian yang digunakan berdasarkan latar belakang usia berdasarkan tabel berikut ini:

**Tabel 5.3 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Usia pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Klasifikasi Responden	Frekuensi	Presentase %
1	14-19 Tahun	0	0%
2	20-25 Tahun	0	0%
3	26-30 Tahun	0	0%
4	31-35 Tahun	0	0%
5	36-40 Tahun	1	50%
6	>40 Tahun	1	50%
<b>Jumlah</b>		<b>2</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2022*

Dari tabel 5.5 di atas dapat dinyatakan bahwa responden dari pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, usia 36-40 Tahun sebanyak 1 orang dengan presentase 50% dan usia >40 Tahun sebanyak 1 orang dengan presentase 50%, dengan jumlah sebanyak 2 orang.

**Tabel 5.4 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Usia Perusahaan Angkutan**

No	Klasifikasi Responden	Frekuensi	Presentase %
1	14-19 Tahun	0	0
2	20-25 Tahun	0	0
3	26-30 Tahun	0	0
4	31-35 Tahun	1	20%
5	36-40 Tahun	3	50%
6	>40 Tahun	2	30%
<b>Jumlah</b>		<b>6</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2022*

Dari tabel 5.4 diatas dapat dinyatakan bahwa responden dari Perusahaan Angkutan, usia 31-35 Tahun sebanyak 1 orang dengan presentase 20%, usia 36-40 Tahun sebanyak 3 orang dengan presentase 50%, usia >40 Tahun sebanyak 2

orang dengan presentase 30%, dengan jumlah sebanyak 6 orang.

### 5.1.3 Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan

Dan identitas ketiga yang penulis dapatkan dari lapangan menurut latar belakang pendidikannya, rata-rata responden memiliki pendidikan SMA. Pendidikan sangat mempengaruhi cara sudut pandang seseorang, baik itu memberikan pendapat maupun dalam melakukan suatu tindakan. Dari hasil penelitian tentang Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru serta dengan cara penyebaran kuisisioner yang dilakukan oleh peneliti, maka identitas responden penelitian yang digunakan berdasarkan latar belakang Jenjang Pendidikan berdasarkan tabel berikut :

**Tabel 5.5 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Pendidikan pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Klasifikasi Responden	Frekuensi	Presentase %
1	SD/Sederajat	0	0
2	SMP/Sederajat	0	0
3	SMA/Sederajat	0	0
4	Diploma	0	0
5	Perguruan Tinggi (S1)	1	50%
6	Pasca Sarjana (S2)	1	50%
<b>Jumlah</b>		<b>2</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2022*

Dari Tabel 5.5 di atas dapat dijelaskan bahwa pendidikan terakhir responden pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang menjadi sampel dalam penelitian yang berjudul Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu memiliki pendidikan terakhir Perguruan Tinggi (S1) sebanyak 1 orang dengan presentase 50%. Dan memiliki pendidikan terakhir Pasca Sarjana (S2) sebanyak 1 orang dengan presentase 50%, dengan jumlah sebanyak 2 orang.

**Tabel 5.6 Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Pendidikan pegawai Perusahaan Angkutan**

No	Klasifikasi Responden	Frekuensi	Presentase %
1	SD/Sederajat	0	0%
2	SMP/Sederajat	0	0%
3	SMA/Sederajat	2	25%
4	Diploma	2	25%
5	Perguruan Tinggi (S1)	2	25%
6	Pasca Sarjana (S2)	2	25%
<b>Jumlah</b>		<b>6</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2022*

Dari tabel 5.6 diatas dapat dijelaskan bahwa pendidikan terakhir responden Perusahaan Angkutan yang menjadi sampel Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu memiliki pendidikan terakhir SMA/Sederajat sebanyak 2 orang dengan presentase 25%, yang memiliki pendidikan terakhir Perguruan Tinggi (S1) sebanyak 2 orang dengan presentase 25%, yang memiliki pendidikan terakhir Pasca Sarjana (S2) sebanyak 2 orang dengan presentase 25%, dengan jumlah sebanyak 6 orang.

## **5.2 Hasil dan Pembahasan dari Indikator Variabel Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

Ada beberapa indikator yang akan penulis paparkan di dalam penelitian yang berjudul Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah berdasarkan teori Edward III dalam (Agustino, 2014). Dan indikator-indikator yang penulis gunakan dalam mencari hasil dari penelitian ini yang adalah: Struktur Organisasi, Sumberdaya, Disposisi, Komunikasi. Dan pada setiap Indikatornya akan dilengkapi dengan tiap-tiap sub indikator yang berguna sebagai alat untuk menentukan item penilaian

yang akan penulis bermanfaat dalam mencari jawaban dan hasil dari penelitian.

Untuk mengetahui hasil dari Indikator pertama yaitu penulis akan menganalisis tentang indikator Struktur Birokrasi, maka penulis akan menyajikan dalam bentuk tabel dan hasil wawancara yang penulis lakukan di Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Berikut hasil penelitian penulis yang disajikan dalam bentuk wawancara dan tabel :

### **5.2.1. Struktur Birokrasi**

Yaitu meliputi karakteristik organisasi yang akan menentukan berhasil atau tidaknya suatu program, diantaranya kompetensi dan ukuran staff agen dukungan legislative dan eksekutif, kekuasaan organisasi, derajat keterbukaan komunikasi dengan pihak luar maupun badan pembuat kebijakan. 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 tidak termotivasi sehingga menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi sebagai pelaksana sebuah kebijakan harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik, meliputi melaksanakan sesuai dengan SOPS, Melaksanakan Fragmentasi, Alur Mekanisme yang jelas . Edward III dalam (Agustino, 2014).

**Tabel 5.7 Tanggapan Responden dan Informan Terhadap Indikator Struktur Birokrasi**

No	Sub Indikator	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Melaksanakan tugas dan fungsinya berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek	0 (0%)	3 (50%)	3 (50%)	6 (100%)
2	Menempatkan pegawai sesuai dengan bidang atau keahliannya masing-masing (fragmentasi).	0 (0%)	4 (67%)	2 (33%)	6 (100%)
3	Mekanisme atau alur pelaksanaan seperti persyaratan dan pengurusan sudah cukup jelas dan dimengerti.	0 (0%)	3 (50%)	3 (50%)	6 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>0</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>18</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>0</b>	<b>3,3</b>	<b>2,7</b>	<b>6</b>
<b>Presentase</b>		<b>0</b>	<b>56%</b>	<b>44%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Olahan Kuisisioner Penelitian, Juli 2022*

Berdasarkan penjelasan pada tabel 5.7 diatas dapat dilihat bahwa jawaban yang diberikan oleh Perusahaan Angkutan yang ada pada tanggapan “Baik” adalah 0 orang dengan presentase 0%, sedangkan yang memberikan tanggapan “Cukup Baik” adalah rata-rata 3,3 orang dengan presentase 56%. Sedangkan responden yang memberikan tanggapan “Kurang Baik” adalah rata-rata 2,7 orang dengan presentase 44%. Dari penjelasan tersebut dapat dilihat tanggapan yang paling dominan dari Perusahaan Angkutan adalah pada kategori “Cukup Baik”. Hal ini dikarenakan bahwa Perusahaan Angkutan menilai bahwa Cukup Optimalnya kebijakan public yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terkait dengan Retribusi Izin Tayek pada indikator Struktur Birokrasi.

Hasil wawancara dengan Bapak Kepala Bidang Angkutan Orang yaitu Bapak Joniansyah, A.Md. LLASD, pada tanggal 20 Juni 2022 menyatakan terkait dengan Struktur Birokrasi :

*“Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ini memiliki staff atau pegawai yang sudah ditempatkan sesuai dengan keahlian atau jenjang pendidikan yang sesuai dengan keahliannya masing-masing. Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ini juga melaksanakan alur prosedur yang sangat sesuai dengan apa yang diberlakukan ”*

Selanjutnya hasil wawancara dengan Bapak Seksi Angkutan Orang yaitu Bapak Muharmen, pada tanggal 20 Juni 2022 menyatakan terkait dengan Struktur Birokrasi yaitu :

*“Sama seperti halnya yang disampaikan oleh bapak ketua tadi, pegawai Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ini telah ditempatkan atau diletakkan sesuai dengan keahliannya masing-masing, dan juga alur prosedur layanan izin trayek maupun perpanjangan izin trayek telah sesuai dengan SOPs yang berlaku yang telah diterapkan.”*

Berdasarkan hasil observasi peneliti Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sudah melaksanakan tugas sesuai dengan SOPS, mekanisme persyaratanpun cukup jelas, tetapi para Perusahaan Angkutan kesulitan untuk melihat persyaratan secara langsung karena tidak ada di tempel di pengumuman di kantor Dinas Perhubungan Pekanbaru hanya saja persyaratan sangat lengkap di web internet Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Berdasarkan hasil penelitian dilihat dari kuesioner dan wawancara dan

observasi terhadap responden mengenai indikator Struktur Birokrasi penulis menyimpulkan bahwa dalam penelitian Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai indikator Struktur Birokrasi penulis menyimpulkan dalam kategori cukup baik, ini dapat dilihat dari tingginya presentase jawaban responden pada kategori ukuran Cukup Baik yang memiliki presentase 56% dibandingkan dengan ukuran Baik dan ukuran Kurang Baik yang terdapat pada table diatas.

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian (Kusnadi, 2018) pada indikator Struktur birokrasi, masih kurang konsistennya para stakeholder yang berkompeten dalam bidang pendanaan/pembiayaan terhadap pelaksanaan kebijakan Ijin trayek Angkutan Penumpang Umum terutama koordinasi antara Dinas Perhubungan Kabupaten Subang dengan pengusaha diantaranya pemahaman terhadap kebijakan sering terjadi kurang adanya transmisi informasi kegiatan yang dikembangkan.

### **5.2.2 Sumber Daya**

Dalam bukunya Edward William dalam (Agustino, 2014) Sumber Daya Merupakan salah satu faktor penting dalam implementasi kebijakan atau program atau karena bagaimana pun baiknya kebijakan atau program itu dirumuskan (telah memenuhi kejelasan perintah dan arahan atau informasi). Tanpa ada dukungan sumber daya yang memadai, maka kebijakan akan mengalami kesulitan dalam mengimplementasinya.

Sumber Daya ini juga sangat penting dalam suatu Implementasi kebijakan yang baik seperti sumber-sumber daya pendukung untuk kebijakan tersebut. Yang meliputi staff, informasi, wewenang, dan fasilitas.

**Tabel 5.8 Tanggapan Responden dan Informan Terhadap Indikator Sumber Daya**

No	Sub Indikator	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Memiliki kapasitas staff yang bekerja yang sudah memadai.	0 (0%)	3 (50%)	3 (50%)	6 (100%)
2	Memberikan fasilitas sarana dan prasarana pendukung yang sudah memadai.	0 (0%)	2 (33%)	4 (67%)	6 (100%)
3	Aggaran dana perizinan / perpanjangan izin trayek sesuai dengan prosedur yang berlaku.	0 (0%)	2 (33%)	4 (67%)	6 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>0</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>18</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>0</b>	<b>2,3</b>	<b>3,7</b>	<b>6</b>
<b>Presentase</b>		<b>0</b>	<b>39%</b>	<b>61%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Olahan Kuisisioner Penelitian, Juli 2022*

Berdasarkan penjelasan pada tabel diatas dapat dilihat bahwa jawaban yang diberikan oleh Perusahaan Angkutan yang ada pada tanggapan “Baik” adalah 0 orang dengan presentase 0%, sedangkan yang memberikan tanggapan “Cukup Baik” adalah rata-rata 2,3 orang dengan presentase 39%. Sedangkan responden yang memberikan tanggapan “Kurang Baik” adalah rata-rata 3,7 orang dengan presentase 61%. Dari penjelasan tersebut dapat dilihat tanggapan yang paling dominan dari Perusahaan Angkutan adalah pada kategori “Kurang Baik”. Hal ini dikarenakan bahwa Perusahaan Angkutan menilai bahwa Kurang Optimalnya kebijakan public yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terkait dengan Retribusi Izin Tayek pada indikator Sumber Daya.

Hasil wawancara dengan Bapak Kepala Bidang Angkutan Orang yaitu Bapak Joniansyah, A.Md. LLASD, pada tanggal 20 Juni 2022 menyatakan terkait dengan indikator Sumber Daya yaitu :

*“Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sudah memiliki staff atau sumber daya manusia yang mampu menjadi implementor kebijakan yang sudah cukup terisi dibagiannya masing-masing tanpa ada kekurangan pegawai disini, dan juga di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ini juga memberikan sarana dan prasarana yang baik bagi masyarakat yang ingin mengurus surat menyurat, dan alur keterangan sudah sangat jelas, dan juga ketepatan atau kecepatan surat menyurat itu sudah sesuai jam kerja yang berlaku di prosedur yang telah kami berikan dan jelaskan. Dan juga fasilitas yang telah disediakan pemerintah daerah sudah sangat cukup baik berupa tempat ataupun petugas yang disertakan.”*

Selanjutnya hasil wawancara dengan Bapak Seksi Angkutan Orang yaitu Bapak Muharmen, pada tanggal 20 Juni 2022 menyatakan terkait dengan indikator Sumber Daya yaitu :

*“ Disini kami para pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sudah tidak kekurangan staff atau pegawai, malahan kami lebih dari cukup pegawai yang dikerjakan sesuai dengan keahliannya, sarana dan prasarana sudah kami lakukan dengan semaksimal mungkin agar masyarakat yang mengurus sesuatu ataupun mengurus izin trayek atau memperpanjang izin trayek pun tidak kekurangan apapun, untuk ketepatan waktu kerja pengurusan surat tersebut sudah sesuai keterangan di prosedur yang berlaku kami hanya mengikuti prosedur yang masih berlaku.”*

Berdasarkan observasi peneliti dilapangan, bahwa Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melalui bagian Kepala Bidang Angkutan sudah berusaha menyediakan

dan menyiapkan sumber daya manusia atau staff yang sudah cukup akan tetapi oknum-oknum pelaksana tidak memiliki tanggung jawab dalam tugas yang diberikan kepadanya sehingga Perusahaan Angkutan merasa berkurang.

Berdasarkan hasil penelitian dilihat dari kuesioner dan wawancara terhadap responden mengenai indikator Sumber Daya penulis menyimpulkan bahwa dalam penelitian Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai indikator Sumber Daya dalam kategori Kurang Baik, ini dapat dilihat dari tingginya persentase jawaban responden pada kategori ukuran Kurang Baik yang memiliki presentase 61% dibandingkan dengan ukuran Baik dan Cukup Baik yang terdapat pada table diatas.

Hal ini sejalan dengan penelitian (Kusnadi, 2018) Kurangnya kemampuan petugas dalam memberikan pengarahan dalam implementasi kebijakan Ijin trayek Angkutan Penumpang Umum, diketahui kemampuan petugas dalam memberikan pengarahan mengenai implementasi kebijakan Ijin trayek Angkutan Penumpang Umum masih kurang maksimal, Kemampuan untuk melaksanakan kebijakan-kebijakan mungkin dihambat oleh faktor-faktor seperti sumber-sumber keuangan atau hambatan-hambatan waktu yang tidak memungkinkan. Ada satu hal yang harus diingat adalah bahwa jumlah tidak selalu mempunyai efek positif bagi implementasi kebijakan. Hal ini berarti bahwa jumlah personel yang banyak tidak secara otomatis mendorong implementasi yang berhasil. Dilihat dari sumber daya bahwa kebijakan Ijin trayek Angkutan Penumpang Umum diatur dengan Peraturan Daerah No 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan. Tingkat penggunaan jasa pemanfaatan

angkutan diukur dengan cara menghitung volume kendaraan yang transit. Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif izin trayek didasarkan pada tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak dengan mempertimbangkan biaya penyediaan fasilitas, biaya pengadaan dan biaya pemeliharaan.

### 5.2.3 Disposisi

Yaitu menunjukkan karakteristik yang menempel berat pada implementor kebijakan atau program, karakteristik yang paling dimiliki oleh implementor adalah kejujuran, komitmen dan demokrasi. Edward III dalam (Agustino, 2014).

Disposisi ini bukan hanya untuk mencari apa saja yang telah dikerjakan dan siapa yang memiliki kemampuan tetapi juga harus ada juga mempunyai keinginan untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut agar berjalan dengan baik dan benar. Meliputi efek disposisi, pengaturan birokrasi, dan insentif.

**Tabel 5.9 Tanggapan Responden dan Informan Terhadap Indikator Disposisi**

No	Sub Indikator	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Sikap dari pelaksana dalam izin / perpanjangan izin trayek sudah cukup baik.	0 (0%)	1 (17%)	5 (83%)	6 (100%)
2	Menjalankan kebijakan kerja berdasarkan kewenangan yang berlaku.	0 (0%)	4 (67%)	2 (33%)	6 (100%)
3	Memiliki pengetahuan dan pemahaman pelaksanaan terhadap kebijakan.	0 (0%)	2 (33%)	4 (67%)	6 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>0</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>18</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>0</b>	<b>2,3</b>	<b>3,7</b>	<b>6</b>
<b>Presentase</b>		<b>0</b>	<b>39%</b>	<b>61%</b>	<b>100%</b>

Sumber: Olahan Kuisisioner Penelitian, Juni 2022

Berdasarkan penjelasan pada tabel diatas dapat dilihat bahwa jawaban yang diberikan oleh Perusahaan Angkutan yang ada pada tanggapan “Baik” adalah 0 orang dengan presentase 0%, sedangkan yang memberikan tanggapan “Cukup Baik” adalah rata-rata 2,3 orang dengan presentase 39%. Sedangkan responden yang memberikan tanggapan “Kurang Baik” adalah rata-rata 3,7 orang dengan presentase 61%. Dari penjelasan tersebut dapat dilihat tanggapan yang paling dominan dari Perusahaan Angkutan adalah pada kategori “Kurang Baik”. Hal ini dikarenakan bahwa Perusahaan Angkutan menilai bahwa Kurang Optimalnya kebijakan public yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terkait dengan Retribusi Izin Tayek pada indikator Disposisi.

Hasil wawancara dengan Bapak Kepala Bidang Angkutan Orang yaitu Bapak Joniansyah, A.Md. LLASD, pada tanggal 20 Juni 2022 menyatakan terkait dengan indikator Disposisi yaitu :

*“Segala pegawai yang terkait itu semua sudah menjalankan kebijakannya dengan baik dan sesuai juga dengan apa yang berlaku dengan kebijakan tersebut, dan kami para atasanpun selalu memantau kinerja para pegawai kami yang harus sesuai dengan kebijakan-kebijakan yang berlaku perpanjangan izin trayek ataupun izin trayek”*

Selanjutnya hasil wawancara dengan Bapak Seksi Angkutan Orang yaitu Bapak Muharmen, pada tanggal 20 Juni 2022 menyatakan terkait dengan indikator Disposisi yaitu :

*“Sesuai dengan apa yang dibilang bapak ketua kami sebagai pegawai yang bekerja selalu sesuai dengan apa kebijakan yang telah ditetapkan, tanpa*

*mengurangi atau melebihi lebihkan, dan kami pun sebelum bekerja kan dilatih sesuai dengan keahlian atau posisi yang sedang dipertanggung jawabkan”*

Berdasarkan hasil observasi yang peneliti temukan dilapangan, sikap dari pelaksana di Dinas masih kurang baik peneliti menemukan masih adanya pegawai yang bermain hp pada saat jam kerja bahkan ada yang vidiocall-an, kurangnya sanksi yang diberikan oleh pihak dinas kepada perusahaan angkutan sehingga lalainya perusahaan angkutan yang tidak memperpanjang atau mengurus surat izin trayeknya.

Berdasarkan hasil penelitian dilihat dari kuesioner dan wawancara terhadap responden mengenai indikator Disposisi penulis menyimpulkan bahwa dalam penelitian Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai indikator disposisi dalam kategori Kurang Baik, ini dapat dilihat dari tingginya pesentase jawaban responden pada kategori ukuran Kurang Baik yang memiliki presentase 61% dibandingkan dengan ukuran Baik dan Cukup Baik yang terdapat pada table diatas.

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian (Rantung, 2021) terkait dengan disposisi/sikap para pelaksana kebijakan kurang tegas terhadap pelanggar kebijakan ini. 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.

#### 5.2.4 Komunikasi

Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus dikomunikasikan kepada bagian personalia yang tepat. Selain itu, pun harus tepat, akurat, dan konsisten. Komunikasi (atau pentransmisian informasi) diperlukan agar para pembuat keputusan para implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat.

Komunikasi yang dijelaskan disini yaitu bagaimanakah pemerintah Kota Pekanbaru pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mensosialisasikan kebijakan tentang retribusi izin trayek angkutan umum, dan juga memberikan informasi tentang pentingnya membayar retribusi izin trayek angkutan umum. Meliputi transmisi, kejelasan, konsistensi.

**Tabel 5.10 : Tanggapan Responden dan Informan Terhadap Indikator Komunikasi**

No	Sub Indikator	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Memberikan kejelasan informasi mengenai kebijakan retribusi izin trayek angkutan umum.	0 (0%)	4 (67%)	2 (33%)	6 (100%)
2	Melakukan sosialisasi dengan perusahaan angkutan dalam perizinan izin trayek.	0 (0%)	1 (17%)	5 (83%)	6 (100%)
3	Memberikan sanksi bagi perusahaan angkutan yang tidak mengurus atau memperpanjang izin trayek nya.	0 (0%)	2 (33%)	4 (67%)	6 (100%)

<b>Jumlah</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>18</b>
<b>Rata-Rata</b>	<b>0</b>	<b>2,3</b>	<b>3,7</b>	<b>6</b>
<b>Presentase</b>	<b>0</b>	<b>39%</b>	<b>61%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Olahan Kuisisioner Penelitian, Juni 2022*

Berdasarkan penjelasan pada tabel diatas dapat dilihat bahwa jawaban yang diberikan oleh Perusahaan Angkutan yang ada pada tanggapan “Baik” adalah 0 orang dengan presentase 0%, sedangkan yang memberikan tanggapan “Cukup Baik” adalah rata-rata 2,3 orang dengan presentase 39%. Sedangkan responden yang memberikan tanggapan “Kurang Baik” adalah rata-rata 3,7 orang dengan presentase 61%. Dari penjelasan tersebut dapat dilihat tanggapan yang paling dominan dari Perusahaan Angkutan adalah pada kategori “Kurang Baik”. Hal ini dikarenakan bahwa Perusahaan Angkutan menilai bahwa Kurang Optimalnya kebijakan public yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terkait dengan Retribusi Izin Tayek pada indikator Komunikasi.

Hasil wawancara dengan Bapak Kepala Bidang Angkutan Orang yaitu Bapak Joniansyah, A.Md. LLASD, pada tanggal 20 Juni 2022 menyatakan terkait dengan indikator Sumber Daya yaitu :

*“Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru telah memberikan informasi yang jelas pada prosedur pelayanan perizinan surat izin trayek maupun memperpanjang izin trayek, itu bisa di akses melalui internet di web Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, disana dapat dilihat sangat jelas dan lengkap prosedur, syarat apa saja yang diperlukan dalam izin trayek ataupun memperpanjang izin trayek, dan juga Dinas Perhubungan Pekanbaru telah melakukan sosialisasi pada perusahaan angkutan dengan mengadai bimbingan teknis ataupun penyampaian dilapangan walaupun*

*sangat jarang, pihak Dinas Perhubungan Pekanbaru juga sangat tegas menindak lanjuti bagi perusahaan yang tidak memiliki izin trayek atau tidak memperpanjang izin trayeknya akan kami kenakan sanksi yang berlaku yaitu pencabutan surat izin operasional.”*

Selanjutnya hasil wawancara dengan Bapak Seksi Angkutan Orang yaitu Bapak Muharmen, pada tanggal 20 Juni 2022 menyatakan terkait dengan indikator Sumber Daya yaitu :

*“Seperti bapak ketua yang sampaikan tadi kami telah melakukan sosialisasi, dan juga pengecekan terhadap perusahaan angkutan yang tidak memiliki surat izi trayek dan juga tidak memperpanjang izin trayeknya akan kami tindak lanjuti kedepannya dan juga akan segera kami proses, lalu mengenai prosedur sudah sangat jelas telah kami sampaikan dan juga dapat di akses melalui internet apa saja persyaratan yang diperlukan, apabila tidak tahu akan kami pandu sebagai pegawai yang ingin masyarakatnya tidak kebingungan.”*

Berdasarkan hasil observasi peneliti di lapangan, dinas perhubungan memang sudah memberikan informasi mengenai pentingnya membayar kewajiban retribusi izin trayek kepada pemilik perusahaan angkutan tetapi pelaksanaannya saja yang kurang berjalan dengan baik. Hal ini tersebut dilihat dari dinas perhubungan yang jarang memberikan informasi kepada pemilik angkutan mengenai pentingnya mengurus perpanjangan retribusi izin trayek. Maka dari itu agar Pendapatan dari sektor retribusi izin trayek angkutan umum tetap terpenuhi dan terjaga dinas perhubungan harus sering memberikan informasi kepada

pemilik angkutan.

Berdasarkan hasil penelitian dilihat dari kuesioner dan wawancara terhadap responden mengenai indikator Komunikasi penulis menyimpulkan bahwa dalam penelitian Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai indikator Komunikasi dalam kategori Kurang Baik, ini dapat dilihat dari tingginya pesentase jawaban responden pada kategori ukuran Kurang Baik yang memiliki presentase 61% dibandingkan dengan ukuran Baik dan Cukup Baik yang terdapat pada table diatas.

Hal ini sejalan dengan penelitian (Iwan, 2018) peran komunikasi belum sepenuhnya berjalan dengan baik dalam proses implementasi kebijakan Izin Trayek Angkutan Penumpang Umum dilihat dari sebagian besar informan memberikan tanggapan baik dan sebagian kecil menjawab mengerti dengan jelas, meskipun masyarakat mengetahuinya hanya biasa saja dan mengerti diadakannya Izin Trayek Angkutan Penumpang Umum. Seperti yang dituturkan oleh Kepala Bidang Angkutan, yaitu : “Sosialisasi yang diberikan pemerintah pada masyarakat umum sangat kurang sekali, ditambah lagi kan tingkat pengetahuan masyarakat disini kan masih rendah sekali sehingga informasi tentang izin trayek Angkutan Penumpang Umum belum begitu diketahui oleh masyarakat.

### 5.3. Rekapitulasi Dari Hasil Penelitian Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Berdasarkan hasil penelitian yang berhasil penulis lakukan dimasing-masing indikator di atas yang mana diantaranya adalah indikator per tama yang membahas tentang “Struktur Birokrasi” kemudian indikator yang kedua adalah “Sumber Daya”, indikator ketiga “Disposisi”, indikator keempat “Komunikasi”, dan didukung dengan hasil wawancara yang penulis lakukan di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Setelah mengukur atau hitung hasil dari tanggapan responden yang berdasarkan kuisisioner dari keempat indikator, yaitu dapat dibuat rekapitulasi dari hasil keseluruhan tabel-tabel pada indikator, bertujuan untuk mendapatkan hasil keseluruhannya, dan dapat disimpulkam dari keseluruhan tanggapan responden. Adapun hasil rekapitulasi dari seluruh indikator tersebut adalah sebagai berikut :

**Tabel 5.11 Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Indikator	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Struktur Birokrasi	0 (0%)	10 (56%)	8 (44%)	18 (100%)
2	Sumber Daya	0 (0%)	7 (39%)	11 (61%)	18 (100%)
3	Disposisi	0 (0%)	7 (39%)	11 (61%)	18 (100%)
4	Komunikasi	0 (0%)	7 (39%)	11 (61%)	18 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>0</b>	<b>31</b>	<b>41</b>	<b>72</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>0</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>18</b>
<b>Presentase</b>		<b>0%</b>	<b>43%</b>	<b>57%</b>	<b>100%</b>
<b>Skala Pengukuran</b>		<b>34%-66%</b>			
<b>Kriteria</b>		<b>Cukup Baik</b>			

*Sumber: Olahan Kuisisioner Penelitian, Juni 2022*

Berdasarkan data pada tabel 5.11 di atas dan dari hasil pengamatan penulis di lapangan secara langsung terhadap Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, maka diperoleh rata-rata responden Perusahaan Angkutan memberikan tanggapan pada kategori “Baik” yaitu 0 orang responden dengan presentase 0% dan pada kategori “Cukup Baik” responden memberikan tanggapan rata-rata 8 orang responden dengan presentase 43% dan yang terakhir pada kategori “Kurang Baik” responden memberikan tanggapan rata-rata 10 responden dengan presentase 57%.

Dari hasil analisis data diatas dapat disimpulkan bahwa Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dari tanggapan seluruh responden dikategorikan “Cukup Baik” disimpulkan dengan hasil presentase 57% dengan standar skala pengukuran 34%-66%. Ini dibuktikan dengan hasil kuisisioner penulis.

Dari tanggapan responden menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru cukup maksimal dalam menjalankan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek, sehingga menimbulkan dampak terhadap Perusahaan Angkutan Umum yang ada di Kota Pekanbaru seperti masih banyaknya dan ditemukannya perusahaan angkutan yang tidak mengurus izin atau memperpanjang izin trayeknya dampak tersebut akan mengurangi realisasi dana dari retribusi izin trayek.

Sebagai informasi penulis menambahkan dengan boomingnya atau maraknya angkutan online saat ini sehingga bekuangnya peminatan angkutan umum yang menjadi sarana transportasi dari dahulu peneliti menambahkan wawancara informan

dari pegawai Grab, Gojek dan Juga Maxim. Peneliti merakum wawancara ketiga orang tersebut menjadi satu yaitu :

*“Angkutan Online tidak termasuk trayek, dulunya memang retribusi izin angkutan online atau angkutan sewa khusus seperti kami ini di atur oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru akan tetapi per 2019 lalu Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tidak lagi mengurus perizinan transportasi daring atau online ini. Sejak ada aturan baru telah dijelaskan izin transportasi daring atau online ini di serahkan ke pemerintah provinsi, dan sekarang ditanggung jawabkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Pekanbaru. Landasan yang menjadi kebijakan izin angkutan online atau khusus ini berdasarkan Peraturan Kementerian Perhubungan nomor 118 Tahun 2018 dengan judul “Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.”*

## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis laksanakan dilapangan dan juga telah dilengkapi dengan analisis serta dengan pembahasan hasil pada masing-masing indikatornya. Maka penulis menarik kesimpulan pada tiap tahapan pengumpulan data yang penulis lakukan, baik berdasarkan pengamatan dilokasi penelitian, wawancara dengan responden dilapangan dan juga pengumpulan data berdasarkan penyebaran kuisioner. Maka adapun kesimpulan secara keseluruhan yang dapat penulis tarik atau disimpulkan dari hasil keempat indikator menunjukkan presentase 57% dengan skala pengukuran 34%-66% berarti berada pada jawaban dengan kategori **“Cukup Baik”** terhadap kebijakan publik yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terkait dengan Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum.

Dari kesimpulan jawaban yang telah ditentukan diatas, para Perusahaan Angkutan berpendapat bahwa Implementasi Kebijakan pada retribusi izin trayek angkutan umum di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru masih belum atau kurang maksimal.

Kesimpulan per indikator dari penelitian Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu :

1. Struktur Organisasi, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mendapat jawaban Cukup Baik sebanyak 10 orang dengan presentase 56%.

2. Sumber Daya, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mendapat jawaban Kurang Baik sebanyak 11 orang dengan presentase 61%.
3. Disposisi, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mendapat jawaban Kurang Baik sebanyak 11 orang dengan presentase 61%.
4. Komunikasi, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mendapat jawaban Kurang Baik sebanyak 11 orang dengan presentase 61%.

Hal ini dapat penulis buktikan dari hasil observasi penulis dilapangan yang memberikan fakta yang sama dengan pernyataan para Perusahaan Angkutan, dimana fakta dilapangan menyatakan bahwa masih adanya perusahaan angkutan yang tidak memperpanjang atau mengurus surat izin trayeknya, lalu masih adanya pungutan lebih pada saat pengurusan izin trayek maupun perpanjangan izin trayek, dan ketidak tepatan dalam pengurusan surat.

## 6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang penulis buat diatas, maka penulis akan memberikan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terlibat didalam penelitian yang penulis lakukan ini. Dimana diantaranya adalah pihak dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang menjadi objek penelitian. dan adapun saran yang ingin penulis berikan kepada pihak-pihak yang telah penulis sebutkan diatas adalah yaitu :

1. Penulis menyarankan kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dimasa depan Implementasi Kebijakan Publik Retribusi Izin Trayek Angkutan Umum di Kota Pekanbaru dapat diprioritaskan dan juga agar ditingkatkan dengan cara transparansi informasi mengenai retribusi atau jumlah biaya yang lebih jelas dan actual kepada semua perusahaan angkutan sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek.
2. Penulis juga mengharapkan pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menjalin kerja sama yang baik dan transparansi dengan perusahaan angkutan dalam sosialisasi mengenai kebijakan publik retribusi izin trayek angkutan umum.
3. Penulis juga mengharapkan penelitian ini agar berguna bagi semua kalangan yang membutuhkan terutama pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, dan juga perusahaan angkutan sebagai bahan referensi dan perbaikan dimasa depan sehingga pelaksanaan implementasi kebijakan pada Dinas Perhubungan dapat Terimplementasi dengan baik dan benar.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Adnan, I.M., & Hamim, S (2013). *Administrasi, Organisasi Dan Manajemen Suatu Ilmu, Teori, Konsep Dan Aplikasi*. Pekanbaru: Trussmedia Grafika.
- Adnan, I.M., & Hamim, S (2015). *Ekologi Administrasi*. Pekanbaru: Trussmedia Grafika.
- Adnan, I.M., & Hamim, S (2012). *Administrasi dan Manajemen Pembangunan Konsep, Pendekatan, Teori dan Aplikasi di Indonesia*. Pekanbaru: Trussmedia Grafika.
- Adnan, I.M., & Hamim, S (2013). *Organisasi dan Manajemen*. Pekanbaru: Trussmedia Grafika.
- Agustino, L. (2014). *Dasar - Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Ambarwati, A. (2018). *Perilaku Dan Teori Organisasi*. Malang: Media Nusa Creative.
- Andry, H., & Yussa, T. (2020). *Perilaku & Etika Administrasi Publik*. Pekanbaru: Marpoyan Tujuh.
- Awang, A. (2010). *Implementasi Pemberdayaan Pemerintah Desa*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Badu, S. Q., & Djafri, N. (2017). *Kepemimpinan & Perilaku Organisasi*. Gorontalo: Ideas Publishing.
- Darmawan, D., & Fauzi, K. N. (2013). *Sistem Informasi Manajemen*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Fauzi, & Irviani, R. (2018). *Pengantar Manajemen*. Yogyakarta: Andi.
- Hamim, S. (2019). *Organisasi Birokrasi dan Manajemen Pemerintahan*. Pekanbaru: UIR Press.
- Hardiyansyah. (2017). *Manajemen Pelayanan Dan Pengembangan Organisasi Publik Dalam Perspektif Riset Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*. Yogyakarta: Gava Media.
- Maksudi, B. I. (2017). *Dasar-Dasar Administrasi Publik Dari Klasik ke Kontemporer*. Depok: Rajawali Press.

- Pasolong, H. (2016). *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Priansa, D. J., & Garnida, A. (2019). *Manajemen Perkantoran*. Bandung: Alfabeta.
- Supomo, R. (2018). *Pengantar Manajemen*. Bandung: YRAMA WIDYA.
- Syafri, W. (2012). *Studi tentang Administrasi Publik*. Jakarta: Erlangga.
- Tachjan. (2006). *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI.
- Tahir, A. (2015). *Kebijakan Publik&Transparansi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah*. Bandung: Alfabeta.
- Wedayanti, M. D. (2018). *Manajemen Corporate Sosial Responsibility*. Pekanbaru: Marpoyan Tujuh.
- Winarno, B. (2012). *Kebijakan Publik (Teori, Proses, Dan Studi Kasus)*. Yogyakarta: PT. Buku Seu.
- Yunus, & Nawawi, W. (2013). *Teori Organisasi*. Majalengka: Unit Penerbitan Universitas Majalengka.
- Zulkifli, & Yogia, M. A. (2014). *Fungsi-Fungsi Manajemen (Suatu Bacaan Pengantar)*. Pekanbaru: Marpoyan Tujuh.

#### **Regulasi dan Jurnal :**

- Ali, M., Nasution, A., & Mardiana, S. (2019). Implementasi Kebijakan Penerbitan Izin Usaha Mikro Kecil di Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai. *Strukturasi: Jurnal Ilmiah Magister Administrasi Publik*, 1(2), 120-130.
- Aneta, A. (2012). Implementasi kebijakan program penanggulangan kemiskinan perkotaan (P2KP) di Kota Gorontalo. *Ilmu Administrasi Publik*, 1(1), 54-65.
- Firdianta, M., & Mardhalena, A. (2021). IMPLEMENTASI KEBIJAKAN UU NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG IZIN TRAYEK ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN SINTANG. *Publika Jurnal Ilmu Administrasi Negara (e-Journal)*, 10(3).
- Indrion, S., Rusli, Z., & Yuliani, F. (2021). Implementasi Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 18 Tahun 2013 Tentang Perlindungan Dan

Pemberdayaan Penyandang Disabilitas Di Kota Pekanbaru. *Jurnal Sumber Daya Manusia Unggul (JSDMU)* , 1(2), 59-65.

Puspitasari, R., & Nugroho, R. (2021). Implementasi Kebijakan Merdeka Belajar Kampus Merdeka FISIP UPN Veteran Jawa Timur. *Dinamika Governance: Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 11(2).

Ramdhani, A., & Ramdhani, M. A. (2017). Konsep Umum Pelaksanaan Kebijakan Publik. *Jurnal Publik* , 11(1),1-2.

Rantung, M., & Manaroinsong, S. (2021). Implementasi Kebijakan Perijinan Trayek Angkutan Umum. *Jurnal Administro: Jurnal Kajian Kebijakan dan ilmu Administrasi Negara*, 3(2), 45-50.

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek.

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor.8 Tahun 2008 Tentang pembentukan susunan organisasi, kedudukan, dan tugas pokok dinas-dinas di lingkungan Pemerintah Kota Pekanbaru.