

Implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum Dalam Wilayah Kota Kupang

Yohanes Vianney Maengasi¹, William Djani², Alfred O. Ena Mau³

¹²³ Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Nusa Cendana

ARTICLE INFO

Article history:

Received Juni, 2025

Revised Juni, 2025

Accepted Juni, 2025

Available online Juni, 2025

yohanesmaengasi@gmail.com,
williamdjani@gmail.com,
allenamau@gmail.com

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.
Copyright © 2023 by Author. Published by Universitas Pendidikan Ganesha.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum dalam Wilayah Kota Kupang. Bemo sebagai moda transportasi khas Kota Kupang mengalami penyesuaian tarif seiring perubahan kondisi ekonomi, namun penerapannya sering menimbulkan ketidaksesuaian antara ekspektasi masyarakat dan tindakan para sopir bemo. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi, serta melibatkan 14 informan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan telah berjalan cukup baik, meskipun belum sepenuhnya optimal. Terdapat komitmen dan profesionalisme dari Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsi pengawasan dan sosialisasi kebijakan, meskipun koordinasi dengan sopir bemo masih perlu ditingkatkan. Selain itu, perilaku kelompok sasaran menunjukkan adanya respon beragam, di mana masyarakat umum cenderung mendukung kebijakan, sedangkan pelajar/mahasiswa menunjukkan ketidakpuasan karena ketidakkonsistenan tarif di lapangan. Penelitian ini merekomendasikan agar Dinas Perhubungan lebih aktif dalam sosialisasi kebijakan serta tegas memberikan sanksi kepada sopir yang menetapkan tarif secara sepihak.

Kata Kunci: Implementasi, Kebijakan, Tarif, Angkutan Umum

ABSTRACT

his study aims to analyze the implementation of Mayor Regulation Number 37 of 2022 concerning the Determination of Public Passenger Transportation Tariffs in Kupang City. Bemo, a unique mode of transportation in Kupang, has experienced fare adjustments over time, but its implementation often results in discrepancies between public expectations and driver actions. This research employed a descriptive qualitative method, collecting data through observation, interviews, and documentation, with 14 informants involved. The findings indicate that the policy implementation has proceeded relatively well, though not yet optimal. The Transportation Agency has shown commitment and professionalism in policy dissemination and supervision, although coordination with bemo drivers needs improvement. Public response was varied; the general public tended to support the fare adjustment, while students expressed dissatisfaction due to inconsistent fare application. The study recommends that the Transportation Agency intensify public outreach and impose strict sanctions on drivers who impose unilateral fare increases.

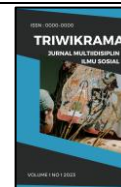
Keywords: Implementation, Policy, Tariff, Public Transportation.

1. PENDAHULUAN

Angkutan kota atau biasa disingkat “ANGKOT” merupakan angkutan umum yang termasuk dalam jenis angkutan jalan raya. Angkutan Kota memiliki asal dan tujuan rute yang berbeda-beda

*Corresponding author

E-mail addresses: yohanesmaengasi@gmail.com



serta jalur yang berbeda pula yang disebut dengan trayek angkutan kota atau trayek angkot. Setiap trayek angkot dibedakan berdasarkan warna atau angka yang tertera pada angkot tersebut. Angkot dikendarai oleh seorang supir dan dibantu oleh seorang kernek atau kondektur. Menurut Suwardjoko P. Warpani (2002), tujuan pelayanan angkutan umum adalah memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah pada masyarakat yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi para pekerja dalam menjalankan kegiatannya.

Angkot banyak dijumpai di hampir seluruh wilayah Indonesia serta memiliki berbagai macam istilah tergantung daerah masing-masing. Hal ini cukup beralasan karena Angkot merupakan alat transportasi yang membantu ketika seseorang berada di luar daerah di samping harganya yang sangat terjangkau bagi masyarakat. Angkutan Kota di Indonesia memiliki berbagai macam istilah tergantung daerah masing-masing. Mikrolet dan JAK Lingko adalah istilah bagi angkutan umum di Jakarta. Di Surabaya angkutan kota lebih dikenal dengan istilah "Lyn". Di Makassar dikenal dengan istilah "pete-pete". Wilayah daerah Papua dan Papua Barat dikenal dengan sebutan "Taksi". Lalu di kota Medan dikenal sebutan sudako, dan di Aceh dikenal sebutan labi-labi, serta di kota Malang dikenal dengan istilah sebagai angkota.

Tidak terkecuali dengan Provinsi Nusa Tenggara Timur, khususnya pada wilayah Kota Kupang, angkutan umum yang sering dijumpai di Kota Kupang terdiri dari bus, ojek online, taksi. Di Kota Kupang angkot dan ojek jumlahnya jauh lebih banyak dibanding angkutan umum yang lain. Namun, yang paling terkenal dan menjadi keunikan adalah angkutan kota atau dalam istilah orang Kupang disebut "*bemo*". Bemo adalah salah satu moda transportasi perkotaan di Kota Kupang yang memiliki ciri dan karakteristiknya tersendiri serta melayani dari asal dan tujuan rute yang berbeda-beda.

Melihat dari jumlah *bemo* yang masih tersedia hingga sekarang mengindikasikan bahwa masih banyak masyarakat Kota Kupang yang mengandalkan *bemo* untuk melakukan kegiatan sehari-hari. Kota Kupang dengan tingkat perekonomiain masyarakat yang relatif masih belum terlampaui baik jika dibandingkan dengan daerah-daerah lain di Indonesia, terutama di daerah pulau Jawa dan Bali. Dengan demikian, sangat wajar jika sebagian besar masyarakat masih menggunakan jasa transportasi umum dan mobilitas kegiatannya sehari-hari. Contohnya para pelajar yang pergi ke Sekolah, Ibu-ibu yang hendak pergi ke Pasar, dan bahkan masyarakat yang pergi ke tempat jauh sekalipun. Dibandingkan dengan alat transportasi lain seperti ojek online maupun taksi online tarif angkutan umum *bemo* lebih terjangkau bagi masyarakat sekalipun masyarakat menengah ke bawah itu sendiri. Di samping itu masyarakat mempertimbangkan berbagai faktor dalam penggunaan kendaraan umum dibertujuan dengan alasan ekonomis, keamanan, kenyamanan, efisiensi waktu dan tenaga serta kemudahan dalam penggunaannya.

Dalam perkembangannya dari tahun ke tahun, tarif angkutan kota "*bemo*" mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Hal ini tentu saja mengikuti arus perkembangan zaman dimana yang dulunya tairf "*bemo*" berkisar Rp. 1.000,00 per orang tapi sekarang ini naik hingga menyentuh angka Rp. 5.000,00 per orang. Permasalahan trayek dan tarif merupakan salah satu topik penting dalam sistem operasional angkutan umum. Besar tarif bagi setiap pengguna jasa untuk satu kali perjalanan dalam trayek tetap dan teratur dalam daerah, ditetapkan oleh walikota. Menurut Kotler dan Armstrong (2009), tarif/harga adalah sejumlah uang yang dibayarkan atas barang dan jasa atau jumlah nilai yang konsumen tukarkan dalam rangka mendapatkan manfaat dari memiliki atau menggunakan barang dan jasa. Tarif menurut Tjiptono (2006), secara sederhana dapat diartikan sebagai jumlah uang (satuan moneter) atau aspek lain (non moneter) yang mengandung utilitas atau kegunnaan tertentu diperlukan untuk mendapatkan suatu jasa. Tarif angkutan menurut Abbas Salim (1993) adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur.

Besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan penumpang umum yang dinyatakan dalam bentuk rupiah. Persoalan tarif dalam angkutan sama pentingnya dengan persoalan penentuan harga penjualan barang-barang yang dihasilkan oleh perusahaan industri (*Adisasmita dalam buku Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis, 2011,*). Secara umum, terdapat beberapa indikator dalam menentukan/mengukur penetapan tarif yakni : jangkauan harga dengan daya beli konsumen, daya saing tarif dengan produk sejenis, serta kesesuaian tarif dengan kualitas (Tjiptono, 2009).

Keinginan penumpang (masyarakat) dalam mendapatkan tarif yang murah dan terjangkau seringkali tidak sesuai dengan yang ditetapkan oleh para penyedia jasa angkutan umum tersebut. Penetapan tarif yang sesuai harus dapat menjembatani kepentingan masyarakat sebagai konsumen pengguna pelayanan transportasi dan sopir selaku penyedia jasa angkutan umum. Maka dari itu, pemerintah berhak mengatur dan menetapkan tarif angkutan bemo sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Karena sejatinya, di dalam menangani kebijaksanaan tarif, tujuan apapun yang dibuat pada akhirnya akan diambil keputusan yang mempertimbangkan dua hal yang sama yakni tingkatan tarif dan pertimbangan struktur tarif.

Sebelumnya, jumlah tarif yang dikenakan Pemerintah bagi setiap masyarakat diatur dalam Perwali nomor 25 tahun 2021 tentang penetapan tarif angkutan penumpang umum dalam wilayah kota Kupang yang ditetapkan sebagai berikut :

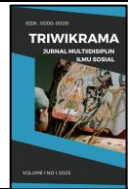
1. Untuk penumpang Pelajar/Mahasiswa ditetapkan sebesar Rp. 3.000,00-/per-penumpang jauh/dekat,
2. Untuk Penumpang Umum ditetapkan sebesar Rp. 4.000,00-/per-penumpang jauh/dekat,
3. Untuk Anak-Anak ditetapkan sebesar Rp. 3.000,00 dari yang sebelumnya Rp. 2.000,00, dan
4. Untuk Tarif masuk wilayah kampus baik Undana maupun Unwira sebesar Rp. 3.000,00 per orang.

Penetapan tarif angkutan umum ini memang secara resmi ditetapkan karena berkaitan dengan diumumkannya kenaikan harga BBM subsidi dan non subsidi di Indonesia. Sesuai yang termuat dalam Perwali nomor 37 tahun 2022 tersebut, Pemerintah Kota Kupang menimbang bahwa pelaksanaan ketentuan kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) jenis pertalite dan solar telah diumumkan oleh Pemerintah Republik Indonesia tertanggal 3 September 2022 turut mempengaruhi kebutuhan akan moda transportasi secara spesifik terhadap besaran biaya langsung dan biaya tidak langsung perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

Penetapan tarif angkutan umum ini juga senada dengan dampak dari pandemi Covid-19 yang membuat seluruh kebutuhan masyarakat meningkat dan berimbas pada penetapan tarif angkutan umum yang berat sebelah. Sehingga kondisi ini akan mengakibatkan meningkatnya besaran beban subsidi APBN. Selain itu, fakta di lapangan ternyata pemberian subsidi BBM ini dinilai tidak tepat sasaran. Akibatnya, banyak terjadi kelangkaan dan penimbunan BBM dimana-mana yang menyebabkan menurunnya sektor perekonomian bagi para pelaku usaha, salah satunya adalah pengusaha / pemilik Bemo itu sendiri. Hal ini juga membuat para Sopir bemo melakukan aksi mogok kerja sebagai bentuk protes terkait kenaikan harga BBM jenis pertalite yang membuat masyarakat (penumpang) kesulitan untuk menggunakan transportasi publik karena tidak adanya bemo yang beroperasi dan menuntut pemerintah agar tarif bemo juga ikut dinaikkan.

Mengamati dari latar belakang munculnya perwali tersebut, pemberlakuan tarif baru angkutan bemo ini ditetapkan dan dimuat dalam Peraturan Walikota Kupang nomor 37 tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Walikota Kupang Nomor 25 Tahun 2022 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum Dalam Wilayah Kota Kupang. Tarif angkutan bemo dalam wilayah kota Kupang menggunakan sistem tarif flat atau jauh-dekat sama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1). Tarif angkutan yang berlaku untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam wilayah kota Kupang menggunakan tarif diantara atau sama dengan tarif jarak batas bawah atau batas atas (Pasal 3 ayat 3). Berdasarkan Pasal 4 ayat (2) peraturan walikota nomor 37 tahun 2022, tarif angkutan kota yang berlaku untuk pelayanan angkutan penumpang dalam wilayah kota Kupang dengan pembulatan tarif angkutan perkotaan sebagai berikut :

- a. Penumpang Umum/Dewasa ditetapkan sebesar Rp. 5.000,-/per-penumpang jauh/dekat.
- b. Penumpang Pelajar/Mahasiswa ditetapkan sebesar Rp. 3.500,-/per-penumpang jauh/dekat.



c. Tarif masuk kawasan Kampus Undana, Unwira Penfui (Damri) ditetapkan sebesar Rp. 3.500,- /per-penumpang jauh/dekat.

Tarif angkutan kota sebagaimana dimaksud diatas, berlaku untuk angkutan penumpang umum perkotaan dalam wilayah kota Kupang dan diperhitungkan menurut jarak rata-rata panjang trayek dengan ketentuan sudah termasuk iuran wajib dan *extracover* asuransi jasa raharja.

Masyarakat yang menggunakan jasa angkutan bemo ini, terkhusus Pelajar/Mahasiswa yang menggunakan pelayanan jasa angkutan perkotaan dan tidak memakai seragam wajib menunjukkan identitas berupa Kartu Pelajar/ Kartu Mahasiswa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1). Setali dengan hal tersebut, Pengusaha/Operator Angkutan Perkotaan wajib melayani penumpang sesuai dengan asal dan tujuan perjalanan sesuai dengan ijin trayek yang telah ditetapkan (Pasal 6 ayat 2) dan Pengusaha/Operator Angkutan perkotaan dilarang memberlakukan tarif Angkutan melebihi tarif yang ditetapkan dalam Peraturan Walikota ini (Pasal 6 ayat 3).

Pemberlakuan tarif yang melebihi tarif yang ditetapkan dalam Peraturan Walikota ini menjadi pokok permasalahan dalam penelitian dimana seringkali para Sopir bemo tidak mengikuti tarif yang sesuai dengan isi peraturan tersebut. Tarif yang awalnya dikenakan bagi para pelajar/mahasiswa sebesar Rp.3.500,00,-/per-penumpang jauh/dekat naik menjadi Rp.4.000,00 karena ketetapan tarif dari sopir bemo itu sendiri yang tidak memiliki uang kembalian 500 untuk membayar uang kembalian tersebut. Dan ketika sudah ditetapkan menjadi Rp.4000,00,-/per-penumpang jauh/dekat masih ada juga trayek bemo yang menetapkan tarif semanya sendiri terutama bagi para mahasiswa yang seharusnya Rp.4.000,00 saja namun naik menjadi Rp.5.000,00. Sehingga, jika permasalahan ini dibiarkan secara terus menerus maka para Sopir bemo sebagai Operator angkutan perkotaan dapat dijatuhkan sanksi/hukuman administratif berupa peringatan tertulis;pembekuan ijin penyelenggaraan angkutan orang; dan/atau pencabutan ijin angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (4). Lebih lanjut lagi, kewenangan penjatuhan sanksi administratif tersebut dijatuhkan untuk hal-hal yang dilarang seperti pelanggaran ringan; pelanggaran sedang; dan pelanggaran berat serta disesuaikan dengan jenis pelanggaran dan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku (Pasal 7 ayat 1 dan ayat 2).

Ketika Peraturan Walikota tersebut dikeluarkan, respon dari masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan serta para Sopir bemo sebagai pelaku usaha cukup beragam tatkala mendengar peraturan tersebut. Ada yang meresponnya dengan cukup bagus namun ada juga yang terkesan kurang setuju. Salah satu contohnya, yakni ketika mengadakan temu wawancara dengan seorang Mama bernama Yuvita Ere, salah satu warga dari Kelurahan Tofa-Maulafa yang hampir setiap hari pergi ke Pasar Inpres Naikoten dengan menaiki bemo trayek lampu 2 untuk membeli bahan makanan yang diinginkan. Mama tersebut mengaku tidak terlalu mempermasalahkan dengan tarif terbaru tersebut karena masih terjangkau untuk masyarakat menengah ke bawah.

“Saya pribadi tidak terlalu mempermasalahkan tarif angkutan umum yang baru karena harganya masih cukup terjangkau apalagi untuk masyarakat menengah ke bawah dan tidak memiliki kendaraan pribadi seperti saya. Tidak apa-apa jika tarifnya sudah dinaikkan, itung-itung untuk menambah kesejahteraan bagi para Sopir bemo itu sendiri karena sudah mengantarkan saya ke tempat tujuan dengan aman dan nyaman”.

Di samping itu, masih banyak juga bemo yang tidak mengikuti peraturan tersebut. Kebanyakan bemo yang tidak mengikuti trayek dan tarif yang sesuai berdasar apa yang peneliti amati dan alami di lapangan adalah bemo Arjuna dan bemo Liefanda Lampu 2 jurusan Tofa. Juga kebanyakan bemo Penfui yang sering mengangkut Mahasiswa yang turun di gerbang Undana juga menyamaratakan tarif penumpang umum/dewasa kedalam tarif pelajar/mahasiswa sehingga sering menimbulkan kekesalan dari beberapa penumpang mahasiswa itu sendiri. Pernyataan di atas senada dengan apa yang diungkapkan oleh mahasiswa Ilmu Administrasi Negara selaku teman

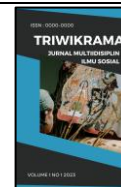
peneliti bernama Yosi Ndun yang sering menggunakan transportasi Bemo untuk bepergian ke kampus. Ketikadiwawancarai dan ditanya hal seperti ini, dia pun setuju dan mengamini pernyataan tersebut.

“Beta biasa bayar bemo Rp.4.000,00 karena sesuai dengan tarif yang telah ditentukan juga. Tetapi, kadang beta kasih Rp.5000,00 ju dong (sopir/konjak) sonde mau kasih kembalian Rp.1.000,00 padahal itu juga uang. Padahal beta pu kos dan kampus ini terbilang dekat karena beta kos di lampu merah oesapa situ. Apale ketong anak kos begini yang sonde ada kendaraan pribadi, kalau mau pake maxim terlalu mahal. Mungkin sepele tapi hampir tiap hari kalo beta naik bemo, selalu ada ju penumpang yang sonde dapat kembalian yang sesuai.”

Hal ini tentu saja bertentangan dengan bunyi Pasal (6) “Perubahan Atas Peraturan Walikota Kupang Nomor 25 Tahun 2021 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum dalam Wilayah Kota Kupang” yang berbunyi Pengusaha/Operator Angkutan perkotaan dilarang memberlakukan tarif Angkutan melebihi tarif yang ditetapkan Peraturan Walikota ini. Tarif bemo yang termuat dalam Pasal (4) ayat 2a dan Pasal (4) ayat 2b, terkhususnya pada Pasal (4) ayat 2b yang berbunyi “Penumpang Pelajar/Mahasiswa ditetapkan sebesar Rp. 3.500,-/per-penumpang jauh-dekat. Dalam perjalanannya dari waktu ke waktu, tarif yang semula sebesar Rp. 3.500,00 naik menjadi Rp. 4.000,-/per-penumpang jauh-dekat. Hal ini menuai alasan dari para sopir bemo dikarenakan tidak memiliki uang kembalian 500 ketika hendak memberikan uang kembalian. Selain itu, para sopir juga memberikan pendapatnya terkait kenaikan tarif menjadi Rp. 4.000,-/per-penumpang jauh-dekat dikarenakan banyak mahasiswa yang karena lokasi turunnya dekat sehingga hanya membayar Rp. 3.000,00 saja. Dalam beberapa kasus tertentu, bahkan sampai pada cekcok atau adu mulut antara pengguna bemo dan sopir atau konjak tersebut. Dengan alasan tidak mendapat uang kembalian yang semestinya didapat yang mana sebenarnya uang kembalian berupa 1000 atau uang receh ada namun tidak direspon dengan baik oleh sopir. Seringkali hal semacam ini juga menimbulkan kesulitan bagi sopir itu sendiri karena harus memenuhi target pencapaian yang ditetapkan oleh masing-masing bos mereka dalam hal ini adalah pemilik sah dari angkutan bemo itu sendiri. Di samping itu, juga merasa kesulitan karena dampak kenaikan harga BBM yang berakibat pada naiknya tarif angkutan bemo sehingga tingkat pemakaian/penggunaan bemo oleh masyarakat cenderung menurun. Belum lagi ditambah semakin menjamurnya usaha ojek online seperti Maxim, Grab/Gojek, In Drive, dsb yang membuat pendapatan para Sopir bemo menurun sehingga mau tidak mau mereka menaikkan tarif angkutan bemo tersebut.

Mencermati keadaan di atas, dalam konteks implementasi kebijakan hal ini menunjukkan bahwasannya tujuan kebijakan tersebut belum bisa dikatakan tercapai. Data terbaru dari Dinas Perhubungan Kota Kupang, jumlah trayek bemo yang beroperasi per tahun 2022 sebanyak 291 buah angkot di wilayah kota Kupang. Jumlah yang terbilang tidak sedikit menandakan bahwa kebutuhan masyarakat akan penggunaan bemo juga cukup banyak yang membuat pemenuhan terhadap standar pelayanan yang diberikan harus nyaman baik dari segi pelayanan keamanan dan kebersihan ataupun penetapan tarif yang efisien agar dapat memuaskan kebutuhan masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan khususnya masyarakat menengah ke bawah.

Maka dari itu, sehubungan dengan implementasi kebijakan menurut Soren C. Winter (2004) pada beberapa poin masih belum terlaksana sesuai dengan faktor permasalahan yang ada. Misalnya pada aspek perilaku birokrasi tingkat bawah bahwa dalam poin kontrol organisasi masih kurangnya pengawasan dari organisasi karena masih terdapat trayek angkot yang memberlakukan tarif angkutan melebihi tarif yang ditetapkan dalam Peraturan Walikota ini. Selain itu, belum ada koordinasi yang kuat dari Pemerintah kota Kupang dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Kupang bersama para Sopir bemo untuk menyikapi lagi kesepakatan bersama agar apa yang sudah ditetapkan dari awal tidak bisa dirubah seenaknya oleh salah satu pihak. Belum lagi ditambah perilaku kelompok sasaran yakni masyarakat untuk menentukan keberhasilan implementasi kebijakan publik. Dalam hal ini, masyarakat ada yang mendukung penuh keputusan kebijakan tersebut (dukungan positif) namun ada juga yang kurang setuju terkait kebijakan dimaksud (dukungan negatif).



Pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan sebenarnya sudah melakukan sosialisasi kepada para sopir angkot dimulai dari menggelar pertemuan untuk membahas terkait kenaikan tarif angkutan kota bersama dengan pihak organisasi angkutan darat (Organda) kota Kupang. Selain itu Pemerintah juga memberikan tampilan/tulisan Perwali yang ditemplei di setiap bemo (walau tidak semua bemo memiliki tampilan tulisan peraturan tersebut) sehingga bisa dilihat tidak hanya oleh masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan namun juga oleh sopir bemo itu sendiri.

Namun, meski begitu Pemerintah Kota Kupang tetap perlu secara arif dan efektif memperhatikan serta mengakomodir berbagai harapan masyarakat agar pelayanan umum di bidang transportasi dalam daerah Kota Kupang dapat memberikan pelayanan yang baik mengingat bahwa selama ini keberadaan angkutan kota di Kota Kupang justru hampir saja mengabaikan aspek pelayanan umum bagi masyarakat pengguna jasa. Karena sejatinya “Pemerintah dan Rakyat” dalam satu kesatuan fungsi pelaksanaan sebagai obyek material dari pemerintahan dalam pelayanan publik adalah manusia pemerintahan, manusia yang berada dalam kerjasama pemerintahan, serta kerjasama antara pemerintah dengan rakyat sebagai pihak yang diperintah. Kerja sama yang baik dari pemerintah dalam mencanangkan serta menjalankan program/kebijakan yang dibuat serta responsivitas/tanggapan dari masyarakat yang efektif dapat mendukung keberhasilan implementasi suatu kebijakan. Tanpa suatu kerjasama maka tujuan yang diinginkan oleh negara tidak akan tercapai (Ali, 2003). Berdasarkan uraian diatas, serta didasari oleh pengalaman pribadi yang dialami maka penulis tertarik untuk meneliti tentang **“IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA NOMOR 37 TAHUN 2022 TENTANG PENETAPAN TARIF ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM WILAYAH KOTA KUPANG”**.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk menggambarkan secara sistematis dan mendalam implementasi Peraturan Walikota Kupang Nomor 37 Tahun 2022 tentang tarif angkutan kota (bemo). Pendekatan kualitatif bertujuan memahami fenomena sosial secara holistik melalui pengumpulan data dalam konteks alamiah, seperti diungkapkan oleh Moleong (2008). Fokus penelitian mengacu pada model implementasi kebijakan Soren C. Winter, dengan tiga fokus utama: (1) perilaku organisasi dan antar organisasi (komitmen, koordinasi), (2) perilaku birokrasi tingkat bawah (profesionalisme aparat, kontrol organisasi), dan (3) perilaku kelompok sasaran (dukungan positif dan negatif).

Lokasi penelitian dipilih secara purposif, yakni di Kantor Dinas Perhubungan Kota Kupang serta area trayek Penfui sebagai tempat berlangsungnya implementasi kebijakan. Informan penelitian ditentukan melalui teknik purposive sampling, mencakup pejabat Dishub, sopir dan kondektur bemo, serta penumpang umum dan pelajar/mahasiswa, dengan total 15 orang. Teknik pengumpulan data meliputi observasi langsung, wawancara mendalam, dan dokumentasi, untuk menjamin kelengkapan dan kedalaman informasi.

Analisis data dilakukan secara interaktif dan berkelanjutan melalui tiga tahap menurut Miles dan Huberman (2014): reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi, yang memungkinkan peneliti menemukan pola dan makna secara sistematis. Uji keabsahan data menggunakan teknik triangulasi sumber dan metode untuk meningkatkan kredibilitas, keteralihan, kebergantungan, dan konfirmabilitas data (Sugiyono, 2020; Denzin dalam Moleong, 2017). Triangulasi ini dilakukan dengan membandingkan data dari berbagai informan serta penggunaan observasi dan wawancara untuk objek yang sama guna menjamin validitas temuan penelitian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran tentang Kondisi Terminal Kupang dan Pengelolaannya

Terminal Kupang yang berlokasi di Lahilai Bissi Kopan (LLBK), Kecamatan Kota Lama, Kota Kupang, memiliki posisi strategis karena berada di pusat aktivitas masyarakat, baik dalam konteks perdagangan, perjalanan, maupun wisata. Terminal ini berada di bawah pengelolaan UPT Pengelolaan Terminal yang bertugas menjalankan fungsi pengawasan operasional, pengaturan lalu lintas kendaraan, serta pemantauan kinerja angkutan. Pengelolaan teknis ini kemudian bersinergi dengan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Dinas Perhubungan Kota Kupang, yang memiliki otoritas dalam pembinaan dan pengawasan perilaku sopir angkutan, khususnya dalam hal kepatuhan terhadap Peraturan Walikota Kupang Nomor 37 Tahun 2022 tentang penetapan tarif angkutan umum.

Analisis terhadap implementasi kebijakan tarif angkutan ini menggunakan teori Integrated Implementation Model yang dikemukakan oleh Soren C. Winter (2004), yang menyatakan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan bergantung pada tiga komponen utama, yaitu proses perumusan kebijakan, pelaksanaan implementasi, dan hasil/kinerja kebijakan. Model ini memfokuskan pada keterhubungan dinamis antara struktur kebijakan dan praktik pelaksanaannya melalui tiga variabel utama: perilaku organisasi dan antar organisasi, perilaku birokrasi tingkat bawah, serta perilaku kelompok sasaran.

Perilaku organisasi dan antar organisasi mencakup komitmen dan koordinasi antar pihak yang terlibat, khususnya antara Dinas Perhubungan, sopir bemo, dan masyarakat pengguna jasa. Williamson (1981) menekankan bahwa komitmen antar organisasi dapat mengurangi ketidakpastian dan meningkatkan efisiensi melalui mekanisme tata kelola yang solid. Dalam konteks ini, komitmen Dinas Perhubungan terhadap kebijakan dan keterlibatan sopir sebagai pelaksana menjadi indikator utama tercapainya stabilitas pelaksanaan kebijakan di lapangan.

Koordinasi lintas instansi menjadi krusial dalam menyatukan seluruh unit pelaksana kebijakan agar bekerja dalam satu sistem yang terintegrasi. Menurut Inu Kencana (2011), koordinasi yang baik akan tercapai bila seluruh pelaksana memiliki komitmen yang kuat terhadap tugas dan tanggung jawabnya. Dalam pelaksanaan tarif bemo, kejelasan alur koordinasi antara UPT Terminal, Bidang LLAJ, serta stakeholder lain menjadi dasar untuk memastikan kebijakan berjalan sesuai rencana.

Perilaku birokrasi tingkat bawah sebagai pelaksana langsung kebijakan, ditentukan oleh profesionalisme dan kontrol organisasi. Hanibe et al. (2018) menegaskan bahwa profesionalisme aparatur berpengaruh langsung terhadap kualitas layanan publik. Dalam konteks ini, profesionalisme aparat Dishub Kupang menjadi penting dalam memberikan pembinaan kepada sopir agar tidak melakukan pelanggaran tarif. Sementara itu, kontrol organisasi, sebagaimana dikemukakan Siagian (2001), memastikan bahwa seluruh kegiatan berada dalam koridor kebijakan dan prosedur yang berlaku.

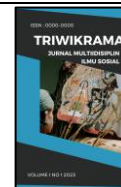
Perilaku kelompok sasaran, yakni masyarakat pengguna angkutan umum, menjadi indikator evaluatif dalam implementasi kebijakan. Seperti dikemukakan William N. Dunn (2003), dukungan atau resistensi masyarakat terhadap kebijakan mencerminkan efektivitas dan kesesuaian kebijakan tersebut terhadap kebutuhan publik. Dalam kasus ini, respons masyarakat terhadap tarif angkutan menjadi bahan pertimbangan apakah kebijakan tersebut layak dipertahankan, disesuaikan, atau perlu revisi menyeluruh.

Respons masyarakat terbagi dua: dukungan positif dan negatif. Dukungan positif memperlihatkan penerimaan masyarakat terhadap tarif yang ditetapkan karena dinilai rasional dan sesuai pelayanan. Sebaliknya, kritik atau resistensi muncul apabila masyarakat merasa kebijakan membebani atau tidak sesuai dengan kualitas layanan yang diterima. Oleh karena itu, mekanisme umpan balik harus tersedia secara aktif agar pelaksana kebijakan memiliki dasar yang kuat untuk melakukan penyesuaian.

Dengan demikian, keberhasilan implementasi kebijakan tarif angkutan di Terminal Kupang tidak hanya bergantung pada ketentuan normatif, tetapi juga pada dinamika koordinatif antara aktor pelaksana, kapabilitas birokrasi operasional, serta legitimasi sosial yang diberikan oleh pengguna jasa. Ketiganya harus berjalan simultan dan selaras dalam kerangka tata kelola transportasi publik yang adaptif dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

*Corresponding author

E-mail addresses: yohanesmaengasi@gmail.com



Analisis Perilaku Organisasi dan Antar Organisasi dalam Implementasi Perwali No. 37 Tahun 2022

Keberhasilan implementasi kebijakan publik sangat ditentukan oleh perilaku organisasi dan antar organisasi, yang ditandai melalui kolaborasi, kesepahaman, dan kerja sama dalam mengonversi arah kebijakan menjadi tindakan konkret. Dalam konteks penetapan tarif angkutan bemo di Kota Kupang, keterlibatan Dinas Perhubungan (Dishub) sebagai pemangku kepentingan utama, sopir bemo sebagai operator lapangan, dan masyarakat sebagai pengguna, menjadi pilar penting dalam efektivitas kebijakan ini.

Aspek komitmen terlihat dari keterlibatan aktif Dishub Kota Kupang dalam menyusun kebijakan bersama sopir bemo. Dishub secara terbuka mengundang operator angkutan dalam proses pembahasan tarif, serta menetapkan regulasi yang memperhitungkan biaya operasional dan margin keuntungan wajar. Pernyataan Kepala Bidang LLAJ dan Sekretarisnya mengindikasikan komitmen kuat dalam menjaga stabilitas tarif dan integritas implementasi kebijakan melalui pendekatan partisipatif dan pengawasan berkala.

Wawancara dengan sopir bemo menunjukkan bahwa komitmen di tingkat lapangan cukup tinggi, terutama pada sopir yang memahami bahwa ketidakpatuhan terhadap tarif resmi dapat berisiko pada kehilangan konsumen maupun sanksi administratif. Namun, masih ditemukan beberapa sopir yang menaikkan tarif sepihak, terutama dengan dalih kenaikan harga BBM dan suku cadang, atau ketidakpatuhan penumpang yang membayar di bawah tarif resmi.

Masalah komitmen diperburuk oleh ketidakkonsistenan dalam memberikan uang kembalian, seperti yang disampaikan oleh penumpang. Praktik ini mencerminkan adanya celah dalam kontrol implementasi, terutama dalam pengawasan perilaku sopir secara individu yang berdampak negatif terhadap pelayanan publik dan kepercayaan masyarakat.

Koordinasi antar organisasi, khususnya antara Dishub dan sopir bemo, dilaksanakan melalui forum komunikasi dan penyebaran informasi kebijakan. Bentuk koordinasi seperti rapat teknis serta distribusi stiker berisi tarif resmi merupakan upaya menyatukan pemahaman antar pelaksana kebijakan. Dishub juga melakukan inspeksi berkala untuk memastikan informasi tarif dipasang dengan benar di setiap kendaraan.

Meskipun bentuk koordinasi ini menunjukkan arah yang positif, di lapangan masih ditemukan beberapa kendaraan yang tidak memasang informasi tarif atau memasangnya di lokasi yang tidak terlihat. Hal ini menunjukkan bahwa mekanisme kontrol dan penguatan komunikasi masih perlu ditingkatkan untuk menjangkau semua operator angkutan secara merata dan konsisten.

Secara struktural, pengawasan implementasi tarif dilakukan oleh Seksi Angkutan Orang dan Barang dalam Bidang LLAJ Dishub Kota Kupang. Unit ini bertugas memastikan kepatuhan terhadap aturan, termasuk pelanggaran teknis seperti pemasangan aksesoris yang tidak sesuai, dan mengatur pembinaan serta pemberian sanksi administratif bagi pelanggar.

Dengan demikian, perilaku organisasi dan antar organisasi dalam implementasi Perwali No. 37 Tahun 2022 telah menunjukkan komitmen dan koordinasi yang relatif baik. Namun, keberhasilan penuh dari kebijakan ini masih menghadapi tantangan berupa ketidakpatuhan sebagian sopir dan lemahnya kontrol informasi kepada masyarakat. Untuk itu, Dishub perlu memperkuat pengawasan, meningkatkan transparansi tarif, serta melibatkan partisipasi masyarakat dalam pemantauan pelaksanaan kebijakan.

Analisis Perilaku Birokrasi Level Bawah (*Street Level Bureaucracy*) dalam Implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum Dalam Wilayah Kota Kupang

Analisis perilaku birokrasi level bawah dalam implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 tentang penetapan tarif angkutan penumpang umum di Kota Kupang berfokus pada dua indikator utama, yaitu profesionalisme dan kontrol organisasi. Birokrasi tingkat bawah (street-level bureaucracy) memegang peran strategis dalam keberhasilan implementasi kebijakan karena mereka berinteraksi langsung dengan masyarakat. Tingkat keberhasilan suatu kebijakan sangat ditentukan oleh kompetensi, komitmen, dan kinerja para pelaksana di lapangan, khususnya pegawai Dinas Perhubungan dan pelaku transportasi seperti sopir bemo.

Aspek pertama yang dianalisis adalah **profesionalisme**, yang merujuk pada kapasitas aparat birokrasi dalam melaksanakan tugas berdasarkan pengetahuan, keterampilan, serta etika profesi. Profesionalisme mengharuskan pegawai untuk menjalankan kebijakan secara maksimal, efektif, dan akuntabel. Dalam konteks penelitian ini, profesionalisme aparatur Dinas Perhubungan diuji dalam hal kemampuan mereka membina dan mengarahkan sopir bemo agar tidak menaikkan tarif secara sepihak. Data lapangan menunjukkan bahwa Dinas telah menginstruksikan bawahannya untuk melakukan pengawasan dan edukasi kepada sopir bemo, termasuk pemasangan stiker tarif resmi di kendaraan umum.

Namun, profesionalisme tersebut masih menghadapi tantangan. Meskipun sudah dilakukan sosialisasi dan pemasangan stiker tarif, sebagian sopir tetap mencabut stiker tersebut atau tidak mematuhi. Hal ini menunjukkan bahwa pembinaan yang dilakukan belum sepenuhnya efektif. Selain itu, rendahnya tingkat pendidikan dan kesadaran hukum para sopir menjadi faktor penghambat implementasi kebijakan yang optimal. Aparatur Dinas Perhubungan mengaku kesulitan menghadapi perilaku "oknum nakal" yang tidak mengindahkan peraturan.

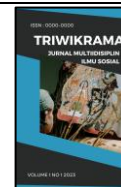
Temuan lapangan juga memperlihatkan bahwa kontrol internal organisasi, seperti evaluasi berkala terhadap pelaksanaan kebijakan, belum dilaksanakan secara menyeluruh. Beberapa sopir bemo mengaku hanya mematuhi peraturan saat ada pengecekan langsung, dan kembali melanggar setelah aparat pergi. Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan yang bersifat temporer belum cukup mendorong perubahan perilaku yang berkelanjutan. Pengawasan seharusnya tidak hanya bersifat represif, melainkan juga edukatif dan konsisten.

Aspek kedua, **kontrol organisasi**, berkaitan dengan mekanisme pengawasan dan koordinasi antar unit dalam organisasi agar pelaksanaan kebijakan berjalan sesuai rencana. Dalam penelitian ini, kontrol organisasi dilakukan oleh Dinas Perhubungan melalui pemantauan di terminal dan titik-titik strategis lainnya. Pembagian tugas antar unit kerja di bidang LLAJ juga sudah sesuai prosedur dan dilengkapi dengan standar operasional (SOP). Namun, efektivitas kontrol ini masih dipertanyakan karena belum mampu sepenuhnya menekan praktik pelanggaran tarif oleh sopir bemo.

Wawancara dengan para pelaku lapangan mengungkapkan adanya manipulasi perilaku dari sebagian sopir yang memasang stiker hanya saat dilakukan pengecekan, kemudian mencopotnya kembali. Fenomena ini menunjukkan lemahnya penginternalisasian nilai-nilai kepatuhan terhadap kebijakan publik. Beberapa sopir justru menyatakan bahwa keberadaan stiker tarif membantu memberikan informasi yang jelas kepada penumpang, namun tetap dibutuhkan kontrol yang lebih tegas dan berkelanjutan dari otoritas berwenang.

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan publik, seperti yang dikemukakan oleh Soren C. Winter (2004), perilaku pelaksana dan kontrol organisasi merupakan komponen penting dalam memastikan efektivitas pelaksanaan kebijakan. Bila pengawasan tidak disertai tindakan korektif yang memadai, maka terjadi ketimpangan antara tujuan kebijakan dan realisasi di lapangan. Kelemahan dalam aspek profesionalisme dan kontrol organisasi akan berdampak pada rendahnya kepercayaan publik terhadap regulasi pemerintah.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa meskipun Dinas Perhubungan Kota Kupang telah melaksanakan tugas sesuai dengan struktur dan bidang kerja masing-masing, aspek profesionalisme dan kontrol organisasi belum sepenuhnya optimal. Diperlukan pendekatan yang lebih sistematis, berkelanjutan, dan berbasis data dalam pengawasan, disertai peningkatan kapasitas sumber daya manusia serta penegakan sanksi bagi pelanggar. Upaya ini penting untuk menjamin implementasi Peraturan Walikota terkait tarif angkutan berjalan efektif dan berpihak pada kepentingan publik.



Analisis Perilaku Kelompok Sasaran dalam Implementasi Peraturan Walikota Kupang Nomor 37 Tahun 2022

Perilaku kelompok sasaran (*target group*) merupakan elemen strategis dalam keberhasilan implementasi kebijakan publik. Menurut teori implementasi Soren C. Winter (2004), kelompok sasaran tidak hanya berperan sebagai penerima kebijakan, tetapi juga sebagai aktor yang dapat menentukan tingkat efektivitas kebijakan melalui reaksi positif atau negatif mereka. Oleh karena itu, persepsi, respons, dan tindakan kelompok sasaran, seperti pengguna jasa angkutan kota (bemo), sangat krusial dalam menilai keberhasilan Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum di wilayah Kota Kupang.

Aspek pertama yang dianalisis adalah **dukungan positif** dari masyarakat terhadap kebijakan tarif baru. Dukungan ini tercermin dari persepsi bahwa kenaikan tarif dianggap wajar mengingat biaya operasional bemo yang tinggi. Misalnya, hasil wawancara dengan Bapak Ari (35) menunjukkan pemahaman mendalam terhadap kondisi ekonomi sopir bemo, sehingga ia menerima tarif Rp5.000,00 tanpa keberatan. Begitu pula dengan Bapak Domi (59) yang menekankan pentingnya keamanan dan kenyamanan selama perjalanan dibandingkan nominal tarif yang dibayar.

Senada dengan itu, Ibu Yuvita Ere (61) menilai bahwa tarif baru masih terjangkau, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Ia juga menekankan bahwa kebijakan ini berkontribusi pada kesejahteraan sopir bemo. Bahkan Bapak Siprianus Dewa (62) menyatakan bahwa meskipun ia mendukung tarif Rp5.000,00, kebijakan tersebut bisa menjadi beban bagi pelajar atau mahasiswa. Secara umum, temuan ini menunjukkan bahwa mayoritas masyarakat dewasa menerima kebijakan dengan alasan ekonomi dan sosial, memperkuat pendapat Mazmanian dan Sabatier (2005) bahwa dukungan masyarakat mempercepat efektivitas kebijakan.

Namun demikian, **dukungan negatif** juga muncul, terutama dari kelompok pelajar dan mahasiswa. Respon negatif ini dilatarbelakangi oleh ketidakadilan dalam penerapan tarif. Wawancara dengan Maria Yustina (20), mahasiswa Universitas Nusa Cendana, mengungkapkan keluhan tentang tarif yang seharusnya berbeda untuk pelajar tetapi diberlakukan sama dengan penumpang umum. Ketidakkonsistenan ini memicu kekecewaan yang berujung pada perubahan preferensi transportasi, seperti beralih ke transportasi online.

Respons negatif tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara kebijakan normatif dan praktik implementasi di lapangan, khususnya dalam hal pengawasan terhadap sopir angkutan. Hal ini sejalan dengan pandangan Dunn (2003) bahwa respon negatif menandakan perlunya evaluasi kebijakan oleh pihak berwenang agar pelaksanaan di tingkat bawah berjalan konsisten. Ketidakefisienan pengawasan dapat menurunkan kepercayaan publik, yang pada akhirnya menghambat tujuan kebijakan.

Jika dianalisis lebih lanjut, dukungan negatif yang dominan di kalangan mahasiswa tidak selalu disebabkan oleh besaran tarif, melainkan oleh kurangnya transparansi dan akuntabilitas dalam pelaksanaannya. Misalnya, tidak adanya uang kembalian atau tarif yang tidak sesuai menjadi keluhan utama. Menurut Maturbongs (2012), respons kelompok sasaran, baik positif maupun negatif, mencerminkan kualitas komunikasi dan interaksi antara pelaksana kebijakan dan masyarakat.

Secara keseluruhan, perilaku kelompok sasaran dalam implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 menunjukkan dinamika yang kompleks. Di satu sisi, dukungan positif dari masyarakat umum memperkuat legitimasi kebijakan dan memperbaiki kesejahteraan sopir bemo. Di sisi lain, penolakan dari kalangan pelajar/mahasiswa menunjukkan perlunya pendekatan yang lebih partisipatif dan pengawasan yang lebih ketat agar implementasi berjalan adil dan proporsional.

Dengan demikian, hasil penelitian ini menegaskan pentingnya memahami perilaku kelompok sasaran secara komprehensif. Keberhasilan implementasi tidak hanya bergantung pada desain kebijakan, tetapi juga pada bagaimana kebijakan diterima dan dijalankan di lapangan. Oleh karena itu, pembuat kebijakan perlu memperkuat mekanisme komunikasi, edukasi publik, serta evaluasi rutin terhadap pelaksanaan kebijakan guna meningkatkan kualitas layanan transportasi publik di Kota Kupang.

4. SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian berjudul *Implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum Dalam Wilayah Kota Kupang*, dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan ini melibatkan tiga dimensi perilaku utama: organisasi dan antar organisasi, birokrasi tingkat bawah, serta kelompok sasaran. Pertama, dalam aspek *Perilaku Organisasi dan Antar Organisasi*, ditemukan bahwa hubungan dan koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Kupang dan pelaku transportasi (sopir bemo) telah berjalan cukup baik, terutama melalui kegiatan rapat dan sosialisasi kebijakan menggunakan media seperti stiker tarif resmi. Namun, masih terdapat kendala di lapangan, yaitu ketidakpatuhan sebagian sopir yang mengabaikan instruksi, seperti membiarkan stiker tarif rusak dan tidak terbaca, yang berdampak pada kurangnya informasi bagi masyarakat.

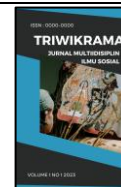
Selanjutnya, pada dimensi *Perilaku Birokrasi Tingkat Bawah*, Dinas Perhubungan Kota Kupang sebagai pelaksana kebijakan dinilai cukup profesional dalam menjalankan perannya. Tugas-tugas administratif dan pengawasan telah dilaksanakan sesuai fungsinya. Namun demikian, efektivitas pelaksanaan kebijakan masih perlu ditingkatkan, terutama dalam hal pengawasan terhadap sopir bemo yang tidak mematuhi ketentuan tarif. Hal ini menunjukkan pentingnya peningkatan frekuensi dan kualitas kontrol organisasi secara lebih konsisten dan tegas.

Terakhir, pada aspek *Perilaku Kelompok Sasaran*, ditemukan dinamika yang cukup kompleks. Terdapat perbedaan persepsi antara kelompok masyarakat umum dan kelompok pelajar/mahasiswa. Respon positif datang dari masyarakat umum yang mendukung kebijakan karena dinilai membantu kesejahteraan sopir bemo dan tarif masih dianggap terjangkau. Sebaliknya, respon negatif banyak muncul dari kalangan mahasiswa yang merasa dirugikan oleh penerapan tarif yang tidak konsisten, seperti tidak adanya uang kembalian dan tarif yang tidak sesuai ketentuan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa efektivitas implementasi Peraturan Walikota ini sangat dipengaruhi oleh perilaku dan interaksi dari seluruh aktor kebijakan, yang perlu ditangani secara holistik dan responsif.

Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka beberapa hal yang penulis sarankan sehubungan Implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum Dalam Wilayah Kota Kupang dalam mencapai tujuan/ target di masa yang akan datang sebagai berikut :

1. Saran terhadap *Implementasi Kebijakan Pemerintah Kota Kupang* diharapkan agar dapat meningkatkan sosialisasi sehingga Implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum Dalam Wilayah Kota Kupang dapat dipahami oleh seluruh masyarakat Kota Kupang baik para Sopir & Konjak bemo sebagai operator kebijakan dan pelajar/mahasiswa serta penumpang umum sebagai user/pengguna jasa angkutan tersebut.
2. Saran terhadap dimensi *perilaku organisasi dan antar organisasi* yang masih memiliki kekurangan, maka Dinas Perhubungan Kota Kupang untuk senantiasa menekankan *komitmen* yang kuat bagi para Sopir bemo untuk patuh dan taat dalam menjalankan setiap kebijakan yang dibuat. Dinas Perhubungan Kota juga perlu melakukan *koordinasi* yang responsif bagi para Sopir bemo dengan terus memberikan stiker atau papan informasi yang termuat perwali



- tersebut atau melakukan penyuluhan dan pembinaan bagi para Sopir bemo yang kedapatan melakukan tindakan pelanggaran kenaikan tarif angkutan secara sepihak.
3. Saran terhadap dimensi *perilaku birokrasi tingkat bawah* yakni Dinas Perhubungan Kota Kupang sebagai pembina kebijakan diharapkan mampu meningkatkan *profesionalisme dan kontrol organisasi* yang mana anggota yang bertugas sesuai bidang yang dikerjakan untuk terus melakukan pengecekan dan pengawasan di lapangan terhadap Sopir bemo yang kedapatan 'nakal' dengan menaikkan tarif angkutan bemo secara sepihak serta tidak memasang sticker atau papan informasi yang termuat perwali tersebut.
 4. Saran terhadap dimensi *perilaku kelompok sasaran* yang menanggapi terhadap adanya kebijakan tersebut, agar Pemerintah melakukan sosialisasi mengenai penetapan kenaikan tarif angkutan terbaru. Masyarakat perlu mengoptimalkan layanan pengaduan kepada Dinas Perhubungan Kota Kupang mengenai tindak pelanggaran yang dilakukan Sopir bemo dalam menaikkan tarif bemo secara sepihak untuk segera ditindaklanjuti sehingga masyarakat dapat menggunakan jasa pelayanan publik angkutan bemo dengan aman, nyaman, dan efisien

5. DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Syafi'i Lubis. 2018. Strategi Komunikasi Dinas Kesehatan Kulon Progo Dalam Menurunkan Kasus Stunting di Desa Karangsari Melalui Program Desa Lokus Stunting 2018, Skripsi, Yogyakarta: Muhammadiyah Yogyakarta.
- Abidin S.Z. 2004. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Yayasan Pancur Siwah.
- Adji Sakti (2011). *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Agustino L. 2009. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: PT. Alfabeta.
- Anderson, J. A. 1975. *Public Policy Making: Basic Concept in Political Sciences*. New York: Praeger University Series.
- Andyani, F. D. (2020). *Implementasi Kebijakan Publik (Studi Pada Kartu Sehat Bekasi Tahun 2017 Dan 2018)* (Bachelor's thesis, Fisip UIN Jakarta).
- Arenawati. 2013. *Administrasi Pemerintahan Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Craswell J.W. 2014. *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed Edisi Ketiga*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- D. Lasswell, Harold., & Kaplan Abraham. 1970. *Power and Society*. New Haven: Yale University Press.
- Darmawati (2017). *"Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum di Terminal Daya Kota Makassar"*. Skripsi, Makassar: Universitas Muhammadiyah
- Dunn, William N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Dwiyantol. 2009. *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis*. Yogyakarta: Gava Media.
- Grindle, Merilee S. 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third World*.
- Hanibe, A. M., Sambiran, S., & Kairupan, J. (2018). Profesionalisme Aparatur Sipil Negara di Badan Kepegawaian Daerah Kabupaten Kepulauan Sangihe dalam Meningkatkan Kualitas Kerja. *Jurnal Eksekutif*, 1(1).
- Herman, H. (2020). *Implementasi Kebijakan Publik Studi "Sistem Informasi Manajemen Perizinan Terpadu Indragiri Hilir (simpati) Pada Dinas Penanaman Modal Dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kabupaten Indragiri Hilir* (Doctoral dissertation,

Universitas Islam Riau).

Jenkins, Richard. 2006. *Social Identity*. London & New York: Routledge.

Lathifah, Indah Nur. "Implementasi Program Pelayanan Kesehatan Masyarakat dengan Menggunakan Kartu Jakarta Sehat (Studi pada RSAB Harapan Kita dan RS Zahirah DKI Jakarta)". *Jurnal Administrasi Publik*, Vol. 2, No. 1. 2004.

May, P. J., & Winter, S. C. (2003). *Politicians, managers, and street-level bureaucrats: Influences on policy implementation. Journal of public administration research and theory*, 19(3), 453-476.

Miles, B. Mathew dan Michael Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru*. Jakarta: UIP

Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya Offset.

Mulyadi D. 2016. *Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik*. Bandung: Alfabeta.

Nugroho, A. D. (2012). Implementasi kebijakan administrasi kependudukan di kota Surakarta.

Nugroho R. 2003. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Nugroho R. 2008. *Public Policy*. Jakarta: Elex Media Komputindo.

Nugroho R. 2013. *Metode Penelitian Kebijakan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Nugroho R. 2015. *Kebijakan Publik di Negara-Negara Berkembang*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Nugroho, Riant. 2004. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Gramedia.

Nurlailah, N. (2021). Implementasi Kebijakan Vaksinasi Covid-19 Di Kab. Ogan Komering Ulu. *Jurnal dinamika*, 1(2), 59-68.

Pandoh M. Y. 2015. *Implementasi Kebijakan Bantuan Operasional Sekolah (BOS)*. Manado: Skripsi.

Parawangi Anwar (2011), "*Implementasi Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat (Studi kasus Pengembangan Infrastruktur Sosial Ekonomi Wilayah di Kabupaten Bone)*". Disertasi, Makassar: Universitas Hasanuddin.

Parsons, Wayne. 2005. *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*. Prenada Media: Jakarta.

Polla, V. A. F., Tampi, G. B., & Londa, V. (2018). *Implementasi Kebijakan Penetapan Tarif Angkutan Umum Antar Kota di Provinsi Sulawesi Utara. Jurnal Administrasi Publik*, 4(56).

Pramono, J. (2019). *Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik*. Surakarta: Universitas Slamet Riyadi Press.

Prastowo, Andi. 2011. *Metodologi Penelitian Kualitatif: dalam perspektif Rancangan Penelitian*. Ar-Ruzz Media : Yogyakarta.

Peraturan Walikota Kupang Nomor 47 Tahun 2021 tentang *Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Kupang*.

Rahardjo. (2011). *Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*. Yogyakarta: Graha Ilmu Adisasmita, Sakti

Randi. (2018). *Teori Penelitian Terdahulu*. Jakarta : Erlangga

Ridwan, 2005. *Metode dan Teknik Penyusunan Tesis*. Bandung: CV Alfabeta

Siagian, S. P. (2001). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.

Silalahi, U. 2010. *Metode penelitian sosial*. Bandung: Alfabeta.

Snelbecker. 1982. *Learning Theory Instructional Theory and Psycho Educational Design*, New



- York: MC. Graw Hill Book Company.
- Subarsono, Agustinus. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. 2005.
- Sudjarwo, H. (2004), *Buku Pintar Kependudukan* . Jakarta : Gramedia Widia Sarana Indonesia.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharto, Edi. 2008. *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik*, Bandung: Alfabeta.
- Supriandi, A. 2012. *Analisis Kualitas Pelayanan Publik di Kantor Kecamatan Gunung Sari Kabupaten Serang* (Skripsi). Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
- Sutarna, E. (2021). Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah Kabupaten Sumedang Nomor 7 Tahun 2012 Pasal 6 (C) tentang Penyelenggaraan Kearsipan Mengenai Penyelesaian dan Pelestarian Dokumen/Arsip Daerah di Dinas Arsip dan Perpustakaan Kabupaten Sumedang *Repository FISIP UNSAP*, 21(1).
- Syafiie, Kencana, Inu, DR. 2011. *Manajemen Pemerintahan*. Pustaka Reka Cipta Jawa Barat.
- Tachjan. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI.
- Usman & Nurdin. 2002. *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wahab, A. S. 2012. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi kepenyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Warpani, P. S. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB
- Williamson, O. E. (1981). The Economics of Organization: The Transaction Cost Approach. *American Journal of Sociology*, 87(3), 548-577.
- Winarno, B. 2007. *Kebijakan Publik : Teori dan Proses Edisi Revisi*. Yogyakarta: Media Presindo.
- Winter, Soren, 2004 ; *Handbook of Public Administration*, Edited by B.Guy Peters & John Pierre. SAGE Publications