

Implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002

Surya Puja Kesuma¹, Ria Ariany²

¹ Magister Manajemen, Institut Teknologi dan Bisnis Haji Agus Salim

² Magister Manajemen, Institut Teknologi dan Bisnis Haji Agus Salim

¹Suryazain29@gmail.com, ²riaariany@soc.unand.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menganalisis implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002. Kebijakan ini dirancang untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi, keselamatan penumpang, dan citra Kota Bukittinggi sebagai destinasi wisata. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan kerangka teoritis Edward III, mencakup aspek komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam dengan pejabat Dinas Perhubungan, pengusaha, dan sopir angkot, serta studi dokumen. Hasil menunjukkan bahwa kebijakan sempat mencapai keberhasilan hingga 97% pada awal pelaksanaan, namun mengalami stagnasi karena sejumlah hambatan. Komunikasi telah dilakukan melalui rapat dan sosialisasi, tetapi tidak merata hingga ke tingkat sopir. Sumber daya manusia di Dinas Perhubungan terbatas, menghambat pengawasan dan pendampingan. Meskipun disposisi pelaksana di tingkat dinas positif, pengusaha dan sopir enggan meremajakan armada karena biaya tinggi dan kurangnya insentif. Struktur birokrasi lemah karena tidak adanya SOP yang jelas dan koordinasi antarinstansi yang fragmentasi. Secara yuridis kebijakan masih berlaku, namun efektivitasnya menurun. Diperlukan penyusunan SOP, penguatan kapasitas SDM, pemberian insentif, serta komunikasi berkelanjutan untuk mendorong peremajaan yang berkelanjutan dan adaptif terhadap dinamika transportasi modern.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Peremajaan Angkutan, Edward III

PENDAHULUAN

Transportasi umum merupakan salah satu pilar penting dalam menunjang mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, serta citra suatu kota sebagai destinasi wisata (Fathoni dkk., 2022; Sutandi, 2015; Tamara, 2025). Di Kota Bukittinggi, angkutan kota (angkot) telah lama menjadi moda transportasi andalan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan pergerakan sehari-hari. Namun, seiring berjalannya waktu, kondisi armada angkot yang semakin tua dan tidak layak jalan menjadi permasalahan serius yang berdampak pada keselamatan, kenyamanan, dan kualitas pelayanan publik. Banyak angkutan kota yang masih beroperasi meskipun telah melewati batas usia ekonomis, bahkan sebagian besar dibuat sebelum tahun 1984. Kendaraan-kendaraan tua ini tidak hanya berisiko terhadap keselamatan penumpang, tetapi juga menyumbang tingginya emisi gas buang dan kerusakan jalan, serta menciptakan citra negatif Kota Bukittinggi sebagai kota wisata yang modern dan tertata (Masita, 2021; Soraya, 2021).

Untuk menjawab tantangan tersebut, Pemerintah Kota Bukittinggi mengambil langkah strategis dengan mengeluarkan Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002 tentang Pelaksanaan Peremajaan Angkutan Kota Tahun Pembuatan 1984 ke Bawah dalam Kota Bukittinggi. Kebijakan ini ditandatangani oleh Walikota saat itu, Drs. H. Djufri, pada tanggal 20 April 2002, dan diundangkan dalam Lembaran Daerah Kota Bukittinggi Tahun 2002 Nomor 12. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi publik melalui penggantian armada angkot yang telah tua dengan kendaraan yang lebih layak, aman, dan sesuai standar teknis. Kebijakan ini juga mencerminkan komitmen pemerintah daerah dalam menciptakan sistem transportasi yang lebih modern, efisien, dan berkelanjutan, sekaligus meningkatkan citra Kota Bukittinggi di mata wisatawan dan masyarakat luas (Putri, 2025).

Dalam praktiknya implementasi kebijakan peremajaan angkutan kota menghadapi berbagai tantangan. Meskipun pada tahap awal pelaksanaan menunjukkan capaian yang cukup signifikan dengan tingkat keberhasilan mencapai 97% namun dalam beberapa tahun terakhir, implementasi kebijakan mengalami stagnasi. Keputusan Walikota tersebut secara yuridis masih berlaku dan belum dicabut atau diperbarui, tetapi efektivitasnya di lapangan semakin menurun. Pada saat ini sesuai data dari Dinas Perhubungan di mana sebanyak 90,18% angkot di Bukittinggi berusia di atas 25 tahun. Para pengusaha dan sopir angkot cenderung enggan melakukan peremajaan armada, salah satunya karena menurunnya minat masyarakat terhadap angkutan

konvensional akibat munculnya moda transportasi berbasis aplikasi yang dinilai lebih cepat, nyaman, dan fleksibel (Husada dkk., 2025). Selain itu, terdapat hambatan struktural seperti keterbatasan sumber daya manusia di Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, kurangnya koordinasi antar-stakeholder, serta lemahnya pengawasan dan penegakan aturan terhadap batas usia kendaraan.

Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji secara mendalam sejauh mana implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002 telah berjalan, dengan menggunakan kerangka teoritis model implementasi kebijakan George C. Edward III. Model ini mengidentifikasi empat variabel kunci yang memengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan publik, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi (sikap pelaksana), dan struktur birokrasi. Melalui pendekatan ini, penelitian menganalisis bagaimana transmisi kebijakan dilakukan dari Dinas Perhubungan kepada koperasi angkutan, pengusaha, dan sopir; ketersediaan sumber daya manusia dan teknis; sikap serta komitmen para pelaksana; serta efektivitas struktur organisasi dalam mendukung pelaksanaan kebijakan.

Fenomena yang diamati menunjukkan bahwa meskipun komunikasi kebijakan telah dilakukan melalui rapat dan sosialisasi secara bertahap, namun pemahaman yang mendalam dan konsistensi pelaksanaan masih perlu ditingkatkan. Sementara itu, keterbatasan jumlah staf di Dinas Perhubungan membuat beban kerja menjadi berat, sehingga mengganggu optimalisasi fungsi pengawasan dan pendampingan. Fragmentasi tanggung jawab antarinstansi juga memerlukan koordinasi intensif yang belum sepenuhnya terjalin dengan baik. Kondisi nyata di lapangan menunjukkan bahwa masih terdapat armada angkot tua yang beroperasi, meskipun secara regulasi tidak diperbolehkan, yang mengindikasikan lemahnya penegakan kebijakan.

Fokus penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002 dalam konteks peremajaan angkutan kota, mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat, serta memberikan rekomendasi kebijakan yang relevan. Tujuan utama penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran komprehensif mengenai efektivitas pelaksanaan kebijakan tersebut, serta kontribusi akademik dan praktis bagi Dinas Perhubungan dan Pemerintah Kota Bukittinggi dalam merancang kebijakan transportasi publik yang lebih adaptif dan berkelanjutan di masa depan. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar evaluasi kebijakan dan memperkuat tata kelola transportasi perkotaan yang responsif terhadap dinamika sosial, teknologi, dan ekonomi yang terus berkembang.

METODE PENELITIAN

Tahapan Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan dalam beberapa tahapan, yaitu: 1) Perumusan Masalah dan Penentuan Fokus Penelitian, Menetapkan permasalahan penelitian, yaitu implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002 tentang Pelaksanaan Peremajaan Angkutan Kota. Menentukan fokus penelitian pada aspek komunikasi, sikap pelaksana, sumber daya, dan struktur birokrasi dalam implementasi kebijakan 2) Penentuan Pendekatan dan Jenis Penelitian Menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif analisis. Menetapkan peneliti sebagai instrumen utama yang terlibat langsung dalam pengumpulan dan analisis data. 3) Pemilihan Lokasi Penelitian, Lokasi ditetapkan di Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, tempat seluruh data primer dan sekunder dapat diperoleh 4) Identifikasi dan Penetapan Sumber Data, Data Primer, diperoleh melalui wawancara dengan pejabat dan staf Dinas Perhubungan, serta pengusaha/sopir angkutan. Data Sekunder diperoleh dari literatur, buku, jurnal, peraturan perundang-undangan, serta dokumen terkait kebijakan peremajaan angkutan kota 5) Pengumpulan Data, Wawancara Terbuka dengan narasumber kunci (Kepala Dinas, Kepala Bidang, Kepala Seksi, staf, dan pelaku usaha angkutan). Studi Dokumen terhadap regulasi, arsip, laporan dinas, dan dokumen lain terkait kebijakan. Penelitian Kepustakaan melalui literatur yang relevan di perpustakaan dan sumber daring. 6) Pengolahan dan Analisis Data, Melakukan kategorisasi dan reduksi data sesuai tema penelitian. Menggunakan teknik analisis kualitatif dengan penalaran induktif (dari data lapangan ke kesimpulan) dan deduktif (dari teori ke kasus empiris). Menyajikan hasil analisis dalam bentuk deskriptif analitis untuk menggambarkan fenomena implementasi kebijakan secara menyeluruh. 7) Uji Keabsahan Data, Menggunakan teknik triangulasi sumber, metode, dan waktu untuk menguji validitas dan reliabilitas data. 8) Penarikan Kesimpulan dan Rekomendasi, Menyimpulkan temuan penelitian mengenai implementasi kebijakan peremajaan angkutan kota, membuat kesimpulan berdasarkan hasil analisis data. Memberikan rekomendasi kebijakan atau saran perbaikan bagi Dinas Perhubungan maupun Pemerintah Kota Bukittinggi.

Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif analisis. Pendekatan kualitatif dipilih karena sesuai untuk menafsirkan fenomena sosial secara alamiah dengan menekankan makna daripada generalisasi (Anggito & Setiawan, 2018). Peneliti berperan sebagai instrumen kunci dalam pengumpulan dan analisis data, dengan teknik pengambilan sampel secara purposive dan snowball. Jenis penelitian deskriptif analisis dilakukan dengan cara menguraikan data yang diperoleh melalui studi kepustakaan, studi dokumen, maupun penelitian lapangan. Data tersebut dianalisis untuk menemukan temuan empiris, saran, dan rekomendasi terkait implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002 tentang Pelaksanaan Peremajaan Angkutan Kota Tahun Pembuatan 1984 ke bawah di Kota Bukittinggi.

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, beralamat di Jalan Yos Sudarso No. 17, Kelurahan Kayu Kubu, Kecamatan Guguk Panjang, Kota Bukittinggi, Sumatera Barat. Lokasi ini dipilih karena seluruh data yang relevan dengan penelitian tersedia di instansi tersebut.

Sumber Data

Sumber data penelitian terdiri dari: 1) Data Primer: diperoleh langsung dari lapangan melalui wawancara dengan pihak-pihak terkait pada Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, serta pengusaha dan sopir angkutan kota. 2) Data Sekunder: diperoleh melalui studi kepustakaan, berupa literatur, buku, jurnal, dokumen pemerintah, serta referensi lain yang relevan dengan topik penelitian.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui dua metode 1) Penelitian Lapangan, Wawancara: dilakukan secara terbuka kepada informan yang dipilih secara purposive, meliputi (Kepala Dinas, Kepala Bidang, Kepala Seksi, staf, dan pelaku usaha angkutan). Studi Dokumen: dilakukan dengan menelaah berbagai dokumen yang relevan, seperti regulasi, arsip kebijakan, laporan dinas, serta dokumen pendukung lain terkait implementasi kebijakan peremajaan angkutan kota. 2) Penelitian kepustakaan, Dilakukan dengan menelaah literatur yang relevan melalui perpustakaan (misalnya Perpustakaan Proklamator Bung Hatta dan Rumah Baca Anak Nagari), serta sumber daring yang kredibel.

Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan analisis kualitatif, menggunakan penalaran induktif (dari fakta lapangan ke generalisasi) dan deduktif (dari teori ke penjelasan kasus empiris). Data yang diperoleh dipelajari, diinterpretasikan, dan kemudian disajikan dalam bentuk deskriptif analitis untuk menggambarkan fenomena implementasi kebijakan secara holistik.

Keabsahan Data

Keabsahan data diuji melalui teknik triangulasi, yaitu membandingkan data dari berbagai sumber, metode, dan waktu. Triangulasi dilakukan untuk memastikan validitas temuan, sehingga hasil penelitian memiliki kredibilitas yang tinggi sebagai sebuah karya ilmiah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian terhadap Implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002 tentang Pelaksanaan Peremajaan Angkutan Kota Tahun Pembuatan 1984 ke Bawah, temuan disajikan secara terstruktur berdasarkan empat variabel utama dari model implementasi kebijakan George C. Edward III, yaitu: Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi Pelaksana, dan Struktur Birokrasi.

1. Komunikasi

Komunikasi merupakan aspek penting dalam menjamin kejelasan pesan kebijakan dari pembuat kebijakan kepada pelaksana dan masyarakat (Yovinus, 2018). Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi telah melakukan upaya komunikasi melalui rapat koordinasi, sosialisasi langsung, dan pertemuan dengan perwakilan koperasi angkutan. Namun, efektivitas komunikasi masih terbatas.

- Transmisi informasi sering kali hanya sampai pada level pengurus koperasi dan tidak diteruskan secara sistematis kepada sopir dan pengusaha angkot, sehingga terjadi kesenjangan pemahaman di tingkat pelaksana lapangan.
- Meskipun kebijakan telah disosialisasikan secara bertahap, konsistensi komunikasi jangka panjang tidak terjaga. Intensitas sosialisasi menurun seiring waktu, menyebabkan kebingungan di kalangan pelaku usaha angkutan.
- Kejelasan (*clarity*) isi kebijakan secara umum dipahami, tetapi prosedur teknis seperti syarat peremajaan, mekanisme penggantian izin trayek, dan insentif belum sepenuhnya dipahami oleh pelaku lapangan.

- d. Munculnya moda transportasi berbasis aplikasi juga belum direspons dengan komunikasi kebijakan yang adaptif, sehingga mengurangi relevansi persepsi masyarakat terhadap angkot konvensional.

2. Sumber Daya

Sumber daya yang dimaksud mencakup sumber daya manusia (SDM), anggaran, fasilitas, dan data pendukung pelaksanaan kebijakan (Seftian dkk., 2023). Hasil penelitian mengungkapkan adanya keterbatasan yang signifikan dalam hal ini.

- a. Keterbatasan SDM menjadi kendala utama. Jumlah staf di Bidang Angkutan Dinas Perhubungan sangat terbatas, sementara beban kerja mencakup pengawasan, pendampingan, evaluasi, dan koordinasi dengan banyak pihak.
- b. Kapasitas pelaksanaan terhambat karena minimnya tenaga teknis yang mampu melakukan pendampingan intensif terhadap proses peremajaan armada.
- c. Fasilitas pendukung, seperti sistem database armada, alat monitoring, dan sarana komunikasi, belum optimal. Tidak adanya sistem informasi terintegrasi menyulitkan pelacakan kendaraan yang sudah melewati batas usia.
- d. Meskipun pemahaman kebijakan di internal dinas cukup baik, keterbatasan sumber daya menghambat konsistensi pengawasan dan penegakan aturan.

3. Disposisi Pelaksana (Sikap Pelaksana)

Disposisi mengacu pada sikap, komitmen, dan motivasi para pelaksana kebijakan dalam menjalankan tugasnya (Handayani, 2023). Temuan menunjukkan perbedaan sikap antara pelaksana di tingkat dinas dan pelaku lapangan.

- a. Di tingkat Dinas Perhubungan, staf dan pimpinan menunjukkan sikap positif dan mendukung terhadap kebijakan peremajaan. Mereka memahami tujuan kebijakan untuk meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan citra Kota Bukittinggi sebagai destinasi wisata.
- b. Staf pelaksana aktif memberikan masukan dan terlibat dalam proses evaluasi, menunjukkan komitmen dan partisipasi yang baik.
- c. Namun, di kalangan pengusaha dan sopir angkot, disposisi cenderung negatif atau resisten. Hal ini disebabkan oleh:
 - 1) Menurunnya pendapatan akibat persaingan dengan transportasi online.
 - 2) Tingginya biaya investasi untuk kendaraan baru tanpa dukungan insentif yang memadai dari pemerintah.
 - 3) Ketidakpastian masa depan usaha angkutan kota.
- d. Ketidakseimbangan disposisi antara pelaksana dan pelaku lapangan menjadi penghambat utama dalam mendorong peremajaan secara sukarela.

4. Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi mencakup organisasi pelaksana, alur kerja, koordinasi antarinstansi, serta mekanisme pengawasan dan evaluasi (Setiawan, 2021). Hasil penelitian menunjukkan kelemahan mendasar dalam struktur ini.

- a. Tidak adanya *Standard Operating Procedure* (SOP) yang eksplisit untuk pelaksanaan peremajaan angkutan kota. Kebijakan hanya mengacu pada Keputusan Walikota tanpa panduan operasional yang rinci.
- b. Akibatnya, tidak ada kejelasan alur kerja, pembagian tugas, atau mekanisme evaluasi yang terstandar, menyebabkan ketidakkonsistenan dalam pelaksanaan dan penegakan aturan.
- c. Terjadi fragmentasi birokrasi, di mana tanggung jawab penegakan kebijakan tersebar di beberapa instansi seperti Dinas Perhubungan, Dishub Provinsi, dan pihak kepolisian, tanpa koordinasi yang kuat.
- d. Koordinasi antarinstansi kurang efektif, menyebabkan tumpang tindih tugas dan lemahnya penegakan larangan operasi angkot tua.
- e. Meskipun struktur organisasi Dinas Perhubungan secara formal jelas (dengan Sekretariat, Bidang Angkutan, dan UPTD), pelaksanaan tugas belum sepenuhnya terintegrasi dan terukur.

Faktor Eksternal dalam Implementasi Kebijakan

Selain dipengaruhi oleh faktor internal birokrasi, implementasi kebijakan peremajaan angkutan kota di Bukittinggi juga menghadapi berbagai hambatan eksternal. Faktor-faktor tersebut mencakup resistensi dari operator angkutan akibat keterbatasan modal dan minimnya insentif, kondisi ekonomi masyarakat yang lemah sehingga menurunkan daya beli serta pendapatan pelaku usaha, keterbatasan dukungan lembaga keuangan dalam menyediakan skema pembiayaan yang terjangkau, serta dinamika sosial-politik lokal yang kerap menunda penegakan aturan karena intervensi kelompok kepentingan. Di sisi lain, persepsi negatif dan rendahnya partisipasi masyarakat terhadap angkutan umum juga memperlemah dukungan terhadap kebijakan ini. Secara keseluruhan, faktor eksternal tersebut menjadi tantangan signifikan yang menghambat efektivitas

implementasi, sehingga diperlukan strategi kolaboratif, dukungan insentif finansial, dan penguatan koordinasi lintas lembaga untuk memastikan keberhasilan peremajaan angkutan kota.

Implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002 tentang Pelaksanaan Peremajaan Angkutan Kota Tahun Pembuatan 1984 ke Bawah merupakan upaya strategis Pemerintah Kota Bukittinggi dalam meningkatkan kualitas layanan transportasi publik, keselamatan penumpang, dan citra kota sebagai destinasi wisata. Berdasarkan hasil penelitian yang dianalisis menggunakan kerangka teoritis George C. Edward III, implementasi kebijakan ini mengalami dinamika yang kompleks. Meskipun pada awalnya menunjukkan keberhasilan hingga 97%, namun dalam jangka panjang mengalami stagnasi akibat keterbatasan kapasitas pelaksanaan, lemahnya struktur pendukung, dan perubahan konteks sosial-ekonomi. Pembahasan ini akan menguraikan analisis mendalam terhadap temuan, menginterpretasikannya dalam kerangka teori, membandingkannya dengan penelitian terdahulu, serta menunjukkan orisinalitas dan kontribusi keilmuan dari penelitian ini.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi kebijakan telah dilakukan melalui rapat, sosialisasi, dan pertemuan dengan koperasi angkutan. Namun, transmisi informasi tidak merata dan sering terhenti di level pengurus koperasi, tidak sampai ke sopir dan pengusaha angkot. Hal ini mencerminkan kelemahan dalam mekanisme komunikasi vertikal, yang menjadi salah satu faktor utama dalam implementasi kebijakan menurut Edward III. Komunikasi yang tidak konsisten dan tidak berkelanjutan menyebabkan kesenjangan pemahaman di lapangan. Padahal, menurut Edward III, komunikasi yang efektif harus bersifat jelas, konsisten, dan sistematis agar pesan kebijakan tidak mengalami distorsi. Temuan ini sejalan dengan penelitian Murti & Hariyoko (2024) tentang evaluasi angkutan umum di Surabaya, yang menemukan bahwa lemahnya komunikasi menjadi penghambat utama dalam penegakan izin trayek dan kualitas pelayanan.

Penelitian ini memberikan kontribusi baru dengan mengungkap bahwa komunikasi tidak hanya soal penyampaian pesan, tetapi juga soal kontinuitas dan adaptasi terhadap perubahan konteks, seperti munculnya transportasi online. Kebijakan yang dirancang pada 2002 belum mengantisipasi pergeseran pola mobilitas masyarakat, sehingga pesan peremajaan menjadi kurang relevan di mata pelaku usaha.

Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi menghadapi keterbatasan sumber daya manusia (SDM) yang signifikan. Jumlah staf di Bidang Angkutan sangat terbatas, sementara beban kerja mencakup pengawasan, pendampingan, koordinasi, dan evaluasi. Kondisi ini menghambat intensitas pengawasan dan pendampingan terhadap proses peremajaan armada. Selain itu, fasilitas pendukung seperti sistem database, SOP, dan alat monitoring belum tersedia secara optimal. Tidak adanya sistem informasi terintegrasi menyulitkan pelacakan kendaraan tua, sehingga penegakan aturan menjadi tidak konsisten. Edward III menekankan bahwa sumber daya yang memadai baik SDM, anggaran, maupun fasilitas teknis adalah prasyarat utama keberhasilan implementasi.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Laili dkk. (2023) tentang pengujian rancang bangun bus di Kabupaten Malang, yang menemukan bahwa ketersediaan sumber daya teknis dan SDM yang kompeten sangat menentukan keberhasilan implementasi kebijakan teknis. Namun, penelitian ini menambahkan dimensi keterbatasan kapasitas birokrasi lokal dalam menghadapi perubahan teknologi dan pasar, yang jarang dibahas dalam penelitian sebelumnya.

Di tingkat Dinas Perhubungan, disposisi pelaksana tergolong positif dan mendukung. Staf menunjukkan komitmen, memberikan masukan, dan aktif dalam proses evaluasi. Namun, di kalangan pengusaha dan sopir angkot, disposisi cenderung resisten. Mereka enggan meremajakan armada karena: Biaya investasi kendaraan baru yang tinggi, Penurunan pendapatan akibat persaingan dengan transportasi online, Kurangnya insentif dari pemerintah.

Edward III menyatakan bahwa disposisi pelaksana meliputi pemahaman, penerimaan, dan komitmen sangat memengaruhi keberhasilan kebijakan. Dalam kasus ini, ketimpangan disposisi antara pelaksana teknis dan pelaku lapangan menjadi penghambat utama. Ini menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan tidak hanya ditentukan oleh niat baik pemerintah, tetapi juga oleh kemampuan pelaksanaan dan kesiapan stakeholder akar rumput. Penelitian ini memperkaya temuan Herman (2024) yang menyatakan bahwa komitmen, kejujuran, dan disiplin pelaksana adalah faktor kunci. Namun, penelitian ini menunjukkan bahwa komitmen tidak bisa dipaksakan tanpa dukungan ekonomi dan insentif yang memadai, terutama dalam konteks ekonomi mikro pengusaha angkutan.

Salah satu temuan paling krusial adalah tidak adanya *Standard Operating Procedure* (SOP) yang mengatur tata cara peremajaan angkutan kota. Kebijakan hanya mengacu pada Keputusan Walikota tanpa panduan operasional yang rinci. Akibatnya, tidak ada kejelasan alur kerja, pembagian tugas, atau mekanisme evaluasi, sehingga pelaksanaan menjadi tidak konsisten. Selain itu, koordinasi antarinstansi lemah. Tanggung jawab penegakan kebijakan tersebar antara Dinas Perhubungan Kota, Dinas Perhubungan Provinsi, dan pihak kepolisian, tanpa otoritas pengendali yang kuat. Edward III menekankan bahwa struktur birokrasi yang kuat, terintegrasi, dan memiliki mekanisme pengawasan adalah penentu keberhasilan implementasi.

Temuan ini mendukung penelitian Assajid & Sekarsari (2024) tentang peremajaan angkutan kota di Malang, yang menemukan bahwa lemahnya struktur pelaksanaan menyebabkan kebijakan tidak efektif. Namun, penelitian ini memberikan temuan baru bahwa keberadaan kebijakan formal tidak cukup tanpa pendukung operasional seperti SOP dan sistem koordinasi yang kuat.

Dari perspektif Dinas Perhubungan, keberhasilan kebijakan diukur dari tersedianya layanan angkutan umum yang aman, nyaman, dan layak. Namun, tantangan baru seperti perubahan pola mobilitas masyarakat dan kurangnya insentif membuat kebijakan ini semakin sulit dilaksanakan. Oleh karena itu, meskipun komunikasi dan disposisi pelaksana tergolong positif, keterbatasan sumber daya dan struktur birokrasi yang lemah menjadi penghambat utama dalam mewujudkan peremajaan angkutan kota secara berkelanjutan.

Selain itu, faktor eksternal merupakan hambatan utama dalam implementasi kebijakan peremajaan angkutan kota di Bukittinggi. Oleh karena itu, dibutuhkan strategi kolaboratif antara pemerintah, operator angkutan, lembaga keuangan, serta masyarakat. Dukungan insentif finansial dan koordinasi lintas lembaga menjadi kunci agar kebijakan dapat berjalan efektif.

Temuan ini menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan publik tidak hanya ditentukan oleh niat baik atau regulasi formal, tetapi juga oleh kapasitas pelaksanaan, konsistensi komunikasi, ketersediaan sumber daya, dan kejelasan struktur operasional. Dengan demikian, revitalisasi kebijakan peremajaan angkot di masa depan memerlukan pendekatan yang lebih komprehensif, termasuk penyusunan SOP, penguatan kapasitas kelembagaan, serta pemberian insentif yang mendorong partisipasi aktif pengusaha dan sopir angkutan.

KESIMPULAN

Penelitian tentang Implementasi Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2002 tentang Pelaksanaan Peremajaan Angkutan Kota Tahun Pembuatan 1984 ke Bawah dalam Kota Bukittinggi telah memberikan gambaran komprehensif mengenai dinamika pelaksanaan kebijakan publik di tingkat daerah. Dengan menggunakan kerangka teoritis George C. Edward III, penelitian ini menganalisis implementasi kebijakan melalui empat variabel utama: komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan ini pada awalnya mencapai tingkat keberhasilan hingga 97%, yang mencerminkan komitmen kuat dari Pemerintah Kota Bukittinggi dan dukungan dari koperasi angkutan. Namun, dalam jangka panjang, pelaksanaan mengalami stagnasi dan kehilangan momentum akibat berbagai hambatan struktural dan kontekstual.

Pertama, dari aspek komunikasi, meskipun telah dilakukan sosialisasi dan rapat koordinasi, transmisi informasi tidak merata dan tidak berkelanjutan. Informasi kebijakan sering kali hanya sampai pada pengurus koperasi, tanpa diteruskan secara sistematis kepada sopir dan pengusaha angkot, sehingga terjadi kesenjangan pemahaman dan resistensi di lapangan. Selain itu, konsistensi komunikasi menurun seiring waktu, terutama ketika muncul perubahan besar seperti maraknya transportasi berbasis aplikasi.

Kedua, sumber daya yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, terutama sumber daya manusia (SDM), sangat terbatas. Jumlah staf yang sedikit dan beban kerja yang tinggi menghambat intensitas pengawasan, pendampingan, dan evaluasi. Fasilitas pendukung seperti sistem database armada, SOP, dan alat monitoring juga belum tersedia secara optimal, sehingga proses pelaksanaan menjadi tidak terukur dan tidak efisien.

Ketiga, disposisi atau sikap pelaksana di tingkat Dinas Perhubungan tergolong positif. Staf dan pimpinan menunjukkan komitmen, pemahaman, dan dukungan terhadap kebijakan peremajaan. Namun, di sisi lain, pengusaha dan sopir angkot menunjukkan resistensi karena tingginya biaya investasi kendaraan baru, menurunnya pendapatan akibat persaingan dengan transportasi online, serta kurangnya insentif dari pemerintah. Ketimpangan disposisi ini menjadi penghambat utama dalam mendorong peremajaan secara sukarela.

Keempat, struktur birokrasi menunjukkan kelemahan mendasar. Tidak adanya Standard Operating Procedure (SOP) yang mengatur tata cara peremajaan menyebabkan ketidakkonsistenan dalam pelaksanaan dan penegakan aturan. Selain itu, koordinasi antarinstansi (Dinas Perhubungan Kota, Provinsi, dan pihak kepolisian) masih lemah, menyebabkan tumpang tindih tugas dan minimnya penegakan larangan operasi angkot tua.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan publik tidak hanya ditentukan oleh niat baik atau regulasi formal, tetapi juga oleh kapasitas pelaksanaan, konsistensi komunikasi, ketersediaan sumber daya, dan kejelasan struktur operasional. Tanpa elemen-elemen tersebut, kebijakan yang visioner pun akan sulit terwujud di lapangan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada pihak-pihak yang telah mendukung terlaksananya penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Assajid, S. R., & Sekarsari, R. W. (2024). A Analisis Kebijakan Penanganan Kemacetan Kota Malang Dalam Sudut Pandang Sound Governance. *Journal of Governance Innovation*, 6(1), 92–105.
- Fathoni, A., Dewi, R. F., Khitam, M. C., Kusbandono, D., & Suprpto, H. (2022). Analisis Kebijakan Manajemen Transportasi Pemerintah Pada Pertumbuhan Ekonomi Pariwisata Jawa Timur. *Journal Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial*, 14(1), 181–188.
- Handayani, T. A. (2023). Dimensi disposisi atau sikap pelaksana dalam implementasi ke-bijakan sistem kearsipan dinamis terintegrasi (srikandi) dalam mendukung sistem pemerintahan berbasis elektronik. *Media Bina Ilmiah*, 18(4), 867–874.
- Herman, Y. (2024). Strategi Pendidikan Agama Islam Dalam Mengembangkan Karakter Kejujuran Di Era Revolusi Industri 4.0 Pada Peserta Didik di SDN 01 Enrekang [PhD Thesis, UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PAREPARE]. <https://repository.umpar.ac.id/id/eprint/1070/>
- Husada, M. S., Sururama, S., & MH, M. S. (2025). AKSESIBILITAS PELAYANAN ANGKUTAN UMUM TERHADAP LAYANAN TRANSPORTASI MASYARAKAT DI KOTA JAMBI [PhD Thesis, INSTITUT PEMERINTAHAN DALAM NEGERI]. <http://eprints.ipdn.ac.id/22905/>
- Laili, F. N., Sekarsari, R. W., & Ilyas, T. R. (2023). IMPLEMENTASI KEBIJAKAN RANCANG BANGUN BUS PADA TRANSPORTASI PUBLIK DI TERMINAL ARJOSARI. *Respon Publik*, 17(11), 45–54.
- Masita, N. (2021). Analisis Konsentrasi Karbon Monoksida (CO) dan Nitrogen Dioksida (NO₂) pada Jalan Raya di Kota Makassar [PhD Thesis, Universitas Hasanuddin]. <https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/15200/>
- Murti, I., & Hariyoko, Y. (2024). ANALISIS SWOT (STRENGTHS, WEAKNESSES, OPPORTUNITIES AND THREATS) PADA PENINGKATAN PELAYANAN TRANSPORTASI UMUM DI SURABAYA. *PRAJA observer: Jurnal Penelitian Administrasi Publik* (e-ISSN: 2797-0469), 4(06), 63–74.
- Nabilla Gustia Utama Putri, N. (2025). ANALISIS KUALITAS PELAYANAN PUBLIK DI DINAS SOSIAL KOTA BUKITTINGGI TAHUN 2022 [PhD Thesis, Universitas Andalas]. <http://scholar.unand.ac.id/486575/>
- Sa'diyah, H., & Rafiuddin, M. (2025). Konstruksi Teori dalam Penelitian Kualitatif: Pendekatan, Metodologi, dan Kontribusi terhadap Ilmu Sosial. *JURNAL LENTERA: Kajian Keagamaan, Keilmuan dan Teknologi*, 24(1), 168–178.
- Seftian, M. N., Meli, M., Fransiska, D., Feronita, S., & Permana, A. (2023). Implementasi Kebijakan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2017 Tentang Manajemen Pegawai Negeri Sipil Di Badan Kepegawaian Dan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kota Palembang. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Studi Kebijakan (JIASK)*, 5(2), 241–256.
- Setiawan, A. (2021). Analisis yuridis terhadap penataan struktur organisasi kementerian dalam rangka peningkatan reformasi birokrasi. *Supremasi Hukum: Jurnal Kajian Ilmu Hukum*, 10(2), 117–142.
- Soraya, R. A. N. N. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Pulau Jawa Tahun 2018 [B.S. thesis, Fakultas Ekonomi dan Bisnis UIN Syarif Hidayatullah Jakarta]. <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/57340>
- Sutandi, A. C. (2015). Pentingnya Transportasi Umum Untuk Kepentingan Publik. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(1). <https://journal.unpar.ac.id/index.php/JAP/article/view/1498>
- Tamara, S. O. (2025). PENINGKATAN AKSESIBILITAS (TRANSPORTASI DALAM Mendukung Strategi Pembangunan Pariwisata Berkelanjutan Di Kabupaten Sumenep Increasing. *Prosiding Seminar Nasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 2(1), 343–363. <https://www.ejournalwiraraja.com/index.php/SEMNASFISIP/article/view/4087>
- Yovinus, Y. (2018). Peran komunikasi publik media sosial dalam implementasi kebijakan keterbukaan informasi publik di Kota Bandung. *Jurnal Academia Praja: Jurnal Magister Ilmu Pemerintahan*, 1(01), 185–211.