

Implementasi Program Trans Sarbagita Dalam Pengembangan Transportasi Publik di Bali

Anak Agung Mita Widhyastuti¹⁾, Ni Nyoman Dewi Pascarani²⁾, I Putu Dharmanu Yudharta³⁾
^{1,2,3)} Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Udayana
Email : gegmita_ita@yahoo.com¹⁾, dewi.pascarani@yahoo.com²⁾, p.dharmanu@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita merupakan wujud nyata program pemerintah dalam mengatasi jumlah kendaraan pribadi di jalan raya. Selama 5 (lima) tahun implementasi, penggunaan Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita belum optimal, dapat dilihat dari kemacetan di beberapa ruas jalan, Sarbagita yang merugi, Sarbagita hanya menjangkau beberapa wilayah dan jarak kedatangan bus yang lama. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui implementasi Program Trans Sarbagita tahun 2011-2015 dan hambatan dalam implementasi Sarbagita. Studi ini menggunakan metodologi penelitian kualitatif deskriptif. Dalam memperoleh data, penulis melakukan observasi langsung kelapangan untuk memperoleh data primer yang terkait dan melakukan studi dokumentasi untuk memperoleh data sekunder. Selain itu peneliti menggunakan teknik berupa wawancara langsung dan tidak langsung yang berkaitan dengan penelitian ini. Kesimpulan dari penelitian ini adalah implementasi program Trans Sarbagita sudah mampu mengembangkan transportasi publik, namun implementasi belum sesuai dengan peraturan yang ditetapkan. Hambatan yang harus diatasi adalah ketersediaan jalur khusus, pengembangan sarana bus Trans Sarbagita.

Kata Kunci : kebijakan publik, implementasi kebijakan publik, transportasi

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan hal yang penting dalam menunjang segala kegiatan manusia sehari-hari. Keberadaan transportasi pribadi saat ini sudah sangat tidak terkendali, sehingga mengakibatkan kemacetan di beberapa ruas jalan seperti misalnya daerah Denpasar dan beberapa kabupaten sekitarnya. Keberadaan transportasi umum yang sangat tidak layak dan juga harga yang ditawarkan cukup mahal mengakibatkan masyarakat enggan dalam memanfaatkan keberadaan transportasi umum ini.

Penggunaan transportasi pribadi yang dianggap lebih aman, nyaman dan cepat membuat masyarakat enggan untuk beralih menggunakan transportasi umum dalam menunjang kegiatan sehari-hari. Hal inilah yang mengakibatkan bertampahnya jumlah kendaraan pribadi yang dimiliki oleh masyarakat tanpa diiringi dengan keberadaan infrastruktur jalan yang memadai.

Berawal dari Undang - Undang 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dibentuklah sebuah Peraturan Presiden Nomor 45 Tahun 2011 tentang Perencanaan Tata Ruang di Sarbagita. Berdasarkan peraturan yang telah dibentuk Pemerintah Provinsi Bali

membentuk sebuah Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita guna mengurangi jumlah kendaraan pribadi di jalan raya. Keberadaan Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita dimulai sejak tahun 2011 ini dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Provinsi Bali.

Sejak pengoperasian di tahun 2011, Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita tidak luput dari berbagai macam masalah. Berdasarkan observasi dan informasi yang didapat dilapangan, permasalahan tersebut meliputi : Pertama, keterbatasan jarak kedatangan antara bus yang satu dengan yang lainnya (*headyway*). Kedua, kemacetan yang masih terjadi di beberapa wilayah. Ketiga, keberadaan Sarbagita yang belum memiliki jalurnya tersendiri. Keempat, Sarbagita yang hanya menjangkau beberapa wilayah saja. Kelima, keberadaan Sarbagita yang merugi.

Bertumpu pada permasalahan tersebut, diperlukan penelitian mengenai implementasi kebijakan pemerintah ini, guna mengetahui proses pelaksanaan kebijakan yang telah dibuat, maka dilakukan penelitian dengan judul **“Implementasi Program Trans Sarbagita Dalam Pengembangan Transportasi Publik di Bali.”**

2. KAJIAN PUSTAKA

Kebijakan Publik

James Anderson (2014:7) mengemukakan bahwa kebijakan publik dikatakan sebagai serangkaian kebijakan yang memiliki tujuan tertentu dan dilaksanakan oleh seseorang atau sekelompok orang dan berkaitan dengan suatu permasalahan. Selain itu Heinz Eulau dan Kenneth Prewith (2014:6) mengatakan kebijakan publik bersifat tetap dengan ciri-ciri adanya konsistensi dari suatu kebijakan.

Implementasi Kebijakan

Dalam bukunya Deddy Mulyadi (2015:24), Gordon mengemukakan implementasi bersifat mengarahkan suatu kebijakan ke wujud yang nyata. Lain halnya dengan Van Metter dan Van Horn dalam Winarno (2005:102) menyatakan implementasi kebijakan publik adalah suatu sikap yang dilakukan badan publik dalam mencapai suatu tujuan yang di tetapkan.

Implementasi Kebijakan Model George C. Edward III (2009:31) merumuskan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh 4 (empat) variabel:

1. Komunikasi, terdiri dari 2 (dua) aspek, pertama: siapa perumus kebijakan dan target sasaran kebijakan dan kedua: cara dalam mensosialisasikan program.
2. Sumber daya, menyangkut 2 (dua) aspek, pertama: kemampuan para pelaksana dan kedua: sumber dana.
3. Disposisi, berkaitan dengan karakteristik para pelaksana yaitu kejujuran dan tingkat demokratis.
4. Struktur birokrasi, berhubungan dengan keberadaan SOP dan struktur organisasi.

Teori Transportasi

Ada 2 (dua) kategori mengenai transportasi yang dikemukakan oleh Abbas Salim (2013:6) yaitu pengangkutan bahan dan hasil produksi, selain itu pemindahan penumpang ke suatu tempat. Fungsi dari transportasi terdiri dari angkutan penumpang dengan kendaraan pribadi dan angkutan penumpang menggunakan angkutan umum.

3. METODELOGI PENELITIAN

Jenis penelitian menggunakan penelitian deskriptif dengan teknik pendekatan kualitatif. Dengan sumber data

yang berasal dari informan, peristiwa, lokasi penelitian dan arsip. Unit analisis disini adalah Unit Pelaksana Teknis Trans Sarbagita yaitu organisasi. Informasi disini didapatkan dengan teknik *purposive sampling* dan *snowball sampling* guna memperoleh infoemasi lebih mendalam. Pengumpulan data dilakukan menggunakan wawancara langsung dan tidak langsung, metode dokumentasi dan turun langsung ke lapangan. Data yang diperoleh dianalisis melalui 4 (empat) tahapan, yaitu: data dikumpulkan, dipilih mana yang penting dan tidak, disajikan secara mendalam dan pengambilan kesimpulan. Dimana nantinya akan disajikan dalam bentuk kata yang diuraikan secara singkat.

4. Hasil dan Pembahasan

Implementasi Program Trans Sarbagita Dalam Pengembangan Transportasi Publik di Bali.

Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita adalah sebuah angkutan yang menghubungkan kota Denpasar dengan kabupaten di sekitarnya yaitu Badung, Gianyar dan Tabanan. Angkutan ini memiliki 17 (tujuh belas) jalur utama dan 36 (tiga puluh enam) cabang dengan menggunakan sebuah kendaraan yang dinamakan *feeder*. Jalur utama angkutan ini menggunakan bus besar dan juga bus sedang. *Road Map* dari Sarbagita saat ini pada tahapan memantapkan dan mengembangkan layanan untuk nantinya dapat mencapai penggunaan *Public Transport* sebagai pilihan masyarakat.

Tujuan utama diadakannya angkutan ini yaitu untuk mengurangi jumlah keberadaan angkutan pribadi di jalan raya yang mengakibatkan kemacetan di beberapa tempat. Dengan adanya angkutan ini masyarakat diharapkan dapat merasakan manfaatnya diantaranya yaitu tarif murah yang di berlakukan yaitu Rp. 2.500 (pelajar) dan Rp. 3.500 (umum).

Dalam pelaksanaannya kebijakan ini tertumpu pada Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang dimiliki tersendiri. Keberadaan SPM ini juga diputuskan langsung oleh Gubernur Bali dan diataskan dalam Peraturan Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011 tanggal 11 April 2011 mengenai Penetapan SPM Trans Sarbagita.

Komunikasi

Dalam perencanaan kebijakan sebelum diwujudkan dalam bentuk nyata suatu program pemerintah memerlukan adanya komunikasi yang efektif antara pihak-pihak yang terkait dalam suatu kebijakan. Berkaitan dengan peraturan yang telah ditetapkan, kebijakan mengenai angkutan umum massal dirumuskan oleh Kementerian Perhubungan RI bersama dengan Gubernur Bali, Kepala Dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Provinsi Bali dan juga Walikota/Bupati di kawasan Sarbagita. Tahapan perencanaan ini juga dirumuskan mengenai siapa target sasaran yang nantinya dapat menikmati keberadaan angkutan umum massal ini. Pengoperasian angkutan umum ini ditujukan untuk seluruh kalangan masyarakat dari kelas menengah bawah sampai dengan kelas atas, baik pelajar maupun kategori umum.

Mewujudkan tujuan dari pemerintah yang berkenaan dengan target sasaran kebijakan ini, sosialisasi berkelanjutanpun dilakukan oleh pihak pelaksana yaitu Dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Provinsi Bali. Dimana pihak pelaksana melakukan sosialisasi langsung ke lapangan untuk memperkenalkan produk baru yang ditawarkan oleh pemerintah berupa angkutan umum massal.

Sejak awal pengoperasiannya banyak sekali muncul opini-opini mengenai keberadaan Sarbagita di masyarakat. Untuk itu diperlukan adanya sosialisasi secara langsung ke masyarakat khususnya daerah atau wilayah yang dilewati oleh Sarbagita. Namun, selama pengoperasian keberadaan pengguna angkuta umum massal ini belum merata, dimana pada waktu tertentu penumpang di dalam bus sangat padat hingga *over load* dan pada waktu tertentu sangat sepi, bahkan terkadang kosong.

Sumber Daya

Sumber daya dalam menjalankan suatu kebijakan sangatlah penting, dimana sumber daya disini menentukan keberhasilan dari suatu program. Sumber daya manusia dalam implementasi kebijakan ini tergolong ke dalam 2 (dua) jenis yaitu sumber daya manusia yang dipilih oleh Damri dan sumber daya manusia yang dipilih oleh pihak Dishub Infokom Provinsi Bali.

Dalam pelaksanaannya untuk pegawai yang bekerja di lingkungan UPT dipilih

langsung oleh Dishub Infokom Provinsi Bali, sedangkan untuk pramudi dan pramujasa dipilih langsung oleh Damri selaku instansi yang bertugas di bidang transportasi.

Dalam pelaksanaannya jumlah pegawai di UPT Sarbagita terdiri dari 9 (sembilan) orang pegawai tetap yang dikepalai oleh Kepala Unit Pelaksana Teknis, 1 (satu) kepala seksi operasional yang dibantu oleh 2 (dua) staff, 1 (satu) kepala seksi teknik yang dibantu oleh 2 (dua) staff, 1 (satu) kepala seksi tata usaha yang dibantu oleh 2 (dua) staff. Selain itu dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh 63 (enam puluh tiga) tenaga kontrak dan 90 (sembilan puluh) pramudi dan pramujasa.

Aspek keuangan merupakan hal yang sangat penting dalam menunjang pelaksanaan program. Selama implementasi sejak tahun 2011 pihak UPT mendapatkan bantuan penuh dari APBD Provinsi Bali berupa dana atau subsidi dalam menjalankan program ini. Selain itu pada awal pelaksanaan pihak UPT juga menerima bantuan bus besar dan sedang dari Kementerian Perhubungan RI. Keberadaan Subsidi ini setiap tahunnya berbeda, yaitu:

Anggaran Tahunan Trans Sarbagita

Tahun	Biaya (Rp)	Pendapatan (Rp)
2011	2.162.877.142	620.012.500
2012	7.474.619.085	1.398.857.500
2013	8.453.804.189	1.610.154.000
2014	11.052.716.000	1.607.985.000
2015	9.989.933.629	1.800.295.500

Selama implementasi program Sarbagita pihak pelaksana dibantu oleh Walikota/Bupati kawasan Sarbagita dengan menyediakan infrastruktur pendukung berupa kendaraan *feeder* sebagai kendaraan di trayek cabang yang mengangkut penumpang menuju halte yang sulit untuk dijangkau. Namun di tahun 2015 ini keberadaan *feeder* untuk wilayah kota Denpasar ditiadakan akibat tidak adanya kendaraan yang layak untuk mengangkut penumpang, sehingga hal ini menghambat pelayanan dari angkutan umum massal ini.

Selain keberadaan *feeder*, keberadaan kendaraan utama yaitu bus besar dan bus

sedang juga sudah mulai mengalami kerusakan dan sampai saat ini pihak Kementerian Perhubungan RI belum memberikan jawaban atas permohonan bantuan bus pengganti yang dilakukan oleh pihak UPT.

Disposisi

Edward dalam Winarno (2005:142) mengungkapkan disposisi adalah faktor yang sangat berpengaruh dalam implementasi kebijakan yang efektif. Apabila pelaksana memiliki sikap positif terhadap kebijakan, maka makin besar kemungkinan bahwa kebijakan tersebut berhasil terlaksana sesuai dengan ketentuan awal. Begitu pula sebaliknya, jika para pelaksana mempunyai sikap yang negatif terhadap kebijakan, maka kecil kemungkinan kebijakan tersebut dapat berhasil. Tingkat disposisi ini dilihat dari tingkat kejujuran para pelaksana, misalnya dalam pertanggung jawabannya dalam penyampaian laporan keuangan terhadap pimpinan dan pihak terkait. Dalam pelaksanaannya pihak UPT Sarbagita bertanggung jawab langsung menyampaikan laporan keuangan secara transparan kepada Kepala Dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Provinsi Bali yang nantinya disampaikan juga kepada Gubernur Bali. Hal ini dikarenakan oleh dana yang digunakan selama implementasi berasal dari APBD Provinsi Bali.

Damri selaku pihak yang bekerja sama dengan UPT Sarbagita dalam mengelola koridor II milik pemerintah provinsi juga melakukan transparansi kepada pihak UPT Sarbagita sehingga nantinya laporan tersebut dapat dijadikan satu dengan laporan koridor I dan menjadi sebuah laporan akhir tahunan pelayanan angkutan umum massal trans sarbagita.

Sejak pelaksanaannya di tahun 2011 keberadaan Sarbagita tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan yaitu Peraturan Gubernur Bali No. 1186/03-F/HK/2010 tanggal 11 November 2010 mengenai Jaringan Trayek Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita.

Hal ini menandakan bahwa tidak adanya perencanaan sesuai dengan kenyataan yang ada di lapangan, yang mengakibatkan perencanaan dan realisasi program berbanding terbalik. Dengan itu diperlukan adanya perencanaan program

yang lebih nyata dan mudah diterapkan di lapangan.

Dalam pelaksanaannya hanya keberadaan trayek UK1 dan UK2 yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan, sedangkan trayek lainnya tidak sesuai, bahkan masih ada yang belum terealisasi sesuai dengan tahun rencana awal.

Jaringan Trayek Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita

Kode	Trayek	Tahun Rencana
UK1	Kota - GWK (Garuda Wisnu Kencana) PP	2012
UK2	Batubulan - Nusa Dua PP via Sentral Parkir	2011
UK3	Sanur - Petitenget via Civic Centre/Nitimandala	2014
UK4	Batubulan - Bandara Ngurah Rai PP via Gatsu	2014
UK5	Sanur - Ubud via Kedawetan	2014
UK6	Mengwi - Pelabuhan Benoa PP via Kota	2015
UK7	Mengwi - Bandara Ngurah Rai PP via Kerobokan	2014
UK8	Sentral Parkir Kuta - Tanah Lot PP	2015
UK9	Batubulan - Sentral Parkir Kuta PP via Kota	2015
UK10	Sanur - Nusa Dua PP via Bandara Ngurah Rai	2016
UK11	Sanur - Lebih PP via Taman Safari	2016
UK12	Sanur - Canggu PP via Kota	2017
UK13	Gianyar - Persiapan PP via Mengwi	2017
UK14	Ubung - Sentral Parkir Kuta PP via Buluh Indah	2018
UK15	Mengwi - Batubulan PP via Dalung	2018
UK16	Tegal - Mambal PP	2019
UK17	Mengwi - Batubulan PP via Darmasaba	2019

Tidak sesuaiya keberadaan trayek ini mengakibatkan diperlukan adanya pembentukan ulang peraturan mengenai jaringan trayek angkutan umum massal trans sarbagita untuk dapat diterapkan di tahun-tahun berikutnya.

Dalam menjalin hubungan dengan masyarakat pihak UPT Sarbagita menyediakan *call center* sebagai sarana *sharing* dengan masyarakat akibat tidak memungkinkannya melakukan *sharing* secara langsung dengan masyarakat. Hal ini dilakukan untuk menerima kritik dan saran dari masyarakat sehingga nantinya dapat meningkatkan kualitas pelayanan dari Sarbagita.

Struktur Birokrasi

Sebagai penyedia layanan berupa jasa, keberadaan SOP (*Standard Operational Procedure*) yang kemudian diperjelas kedalam SPM (Standar Pelayanan Minimal) merupakan faktor yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan program sarbagita. Keberadaan SPM dalam implementasi program Trans Sarbagita disahkan langsung oleh Gubernur Bali berdasarkan Peraturan Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011 tanggal 11 April tahun 2011, yang terdiri dari:

1. Layanan penumpang dilaksanakan pada trayek yang telah ditetapkan yaitu pada rute trayek tetap dan menaik-turunkan penumpang pada halte yang ada.
2. Kendaraan yang digunakan dalam trayek utama adalah bus sedang dan bus besar dengan fasilitas AC dan trayek cabang menggunakan minibus dengan kecepatan rata-rata 20 km/jam, kecepatan maksimum dalam kota 40 km/jam dan maksimum luar kota 50 km/jam.
3. Pelayanan dilakukan setiap hari dari 05.00 WITA sampai dengan 21.00 WITA.
4. Jarak kedatangan bus (*headway*) 15 menit.
5. Layanan menaikkan dan menurunkan penumpang di setiap haltenya adalah 60 (enam puluh) detik.

Sejak pelaksanaan di tahun 2011 keberadaan SPM sangat sulit diterapkan di lapangan, seperti misalnya mengenai jarak kedatangan bus yang bisa melebihi 15 (lima belas) menit melebihi standar yang ada. Hal ini disebabkan oleh masih adanya kemacetan yang terjadi di beberapa

wilayah yang mengakibatkan terlambatnya kedatangan Sarbagita.

Dalam mengatasi hal ini pihak UPT Sarbagita sebenarnya sudah membentuk sebuah bagian yang bernama ATCS (*Area Traffic Control System*) yang bertugas untuk merekayasa lalu lintas guna mengutamakan keberadaan bus Sarbagita di jalan raya agar dapat terhindar dari kemacetan. Rekayasa lalu lintas disini dilakukan melalui memperpanjang dan memperpendek lamanya waktu *traffic light* dan juga dengan pengalihan arus jalan raya.

Selain keberadaan SPM, keberadaan struktur organisasi penting dalam menjalankan suatu tugas, dimana struktur organisasi dapat menjadi acuan dalam melakukan koordinasi antara pimpinan dan bawahan. Meskipun keberadaan UPT Trans Sarbagita berada dibawah Dishub Infokom Provinsi Bali, namun keberadaan struktur organisasi mereka berbeda dan terpisah.

Struktur organisasi dari UPT Trans Sarbagita tergolong sangat sederhana, dimana struktur ini tergolong struktur organisasi fungsional yang tidak memiliki rentang kendali yang jauh antara pucuk pimpinan dan bawahan, sehingga memudahkan terjadinya koordinasi. Selain itu pada setiap bidangnya juga memiliki ahlinya tersendiri yang memimpin tiap bawahan atau staff nya masing-masing. Hal ini berfungsi untuk menghindari adanya duplikasi karena tidak adanya fungsi ganda dan sumber daya manusia pun dapat dimanfaatkan dengan efisien dan maksimal.

Faktor Penghambatan Implementasi Program Trans Sarbagita

Berdasarkan apa yang ditemukan di lapangan terdapat beberapa faktor penghambat dalam implementasi program Trans Sarbagita, yang terdiri dari:

1. Tidak adanya jalur khusus yang dimiliki. Tidak adanya jalur khusus ini merupakan penghambat utama dari implementasi program Trans Sarbagita. Meskipun sudah adanya ATCS sebagai solusi dari kemacetan yang dialami oleh Sarbagita, namun masalah kemacetan ini masih terjadi di beberapa wilayah dan sulit untuk diatasi. Keberadaan bus yang masih menggunakan jalur yang sama dengan kendaraan pribadi inilah yang mengakibatkan sering terjadinya

- keterlambatan jarak kedatangan bus (*headway*) antara bus yang satu dengan yang lainnya.
2. Keberadaan bus yang terlalu besar.
Dengan ruas jalan yang tergolong sempit keberadaan ukuran bus tersebut sangatlah besar, sehingga tidak dapat menjangkau wilayah yang kecil. Meskipun sudah diadakannya trayek ranting dengan menggunakan kendaraan *feeder*, namun pemanfaatan *feeder* tidak maksimal. Hal ini disebabkan oleh keberadaan *feeder* yang buruk dan tidak layak untuk dinaiki karena masih menggunakan kendaraan seperti bemo yang memang sudah rusak.
 3. Keberadaan bus yang sudah mulai rusak.
Keberadaan bus merupakan hal yang sangat penting untuk mewujudkan Sarbagita, namun keberadaan bus ini malah menjadi penghambat dalam pelaksanaannya. Hal ini disebabkan oleh tidak adanya bus pengganti yang diberikan, mengingat keberadaan bus ini sudah 5 (lima) tahun dan memang sudah layak untuk diganti.

5. Kesimpulan

Berdasarkan penjabaran dari hasil penelitian yang telah disampaikan di atas, maka kesimpulan yang dapat ditarik dalam penelitian ini adalah:

1. Implementasi Program Trans Sarbagita selama 5 (lima) tahun sudah mampu mengembangkan keberadaan transportasi publik, namun masih belum mampu menangani masalah kemacetan yang terjadi di beberapa ruas jalan. Dalam implementasi Program Trans Sarbagita juga belum berjalan sesuai dengan peraturan dan rencana awal yang telah ditetapkan. Seperti tidak terealisasinya Peraturan Gubernur Bali No, 1186/03-F/HK/2010 Tanggal 11 Nopember 2010 mengenai perencanaan trayek utama dan trayek cabang Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita. Implementasi SPM (Strandar Pelayanan Minimum) yang menjadi standar pelayanan minimal Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita.
2. Faktor yang tergolong penghambat ini adalah tidak adanya jalur khusus yang dimiliki oleh Sarbagita, kemudian keberadaan bus yang tergolong besar dengan ruas jalan yang sempit untuk dilewati, selain itu juga besarnya ukuran bus ini mengakibatkan tidak dapatnya menjangkau kawasan/wilayah yang kecil. Faktor penghambat lainnya yaitu keberadaan bus yang sudah mulai rusak. Bus yang sudah tergolong lama ini terkadang mengalami kerusakan sehingga mengurangi jumlah armada bus yang bisa operasi, sehingga pelayanan yang diberikan pun kurang maksimal.

6. DAFTAR PUSTAKA

Buku

Agustino, Leo. 2014. *Dasar-dasa Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabeta.

Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Gsajah Mada University Press.

Indiahono, Dwiyanto. 2009. *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis*. Yogyakarta : Gava Media.

Moleong, Lexy J. 2014. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya Offest.

Mulyadi, Deddy.2015. *Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik*. Bandung : Alfabeta.

Parsons, Wayne. 2011. *Public Policy Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*. Jakarta : Kencana.

Pasolong, Herbani. 2013. *Metode Penelitian Administrasi Publik*. Bandung : Alfabeta.

Prastowo, Andi. 2014. *Memahami Metode-metode Penelitian*. Jogjakarta : Ar-Ruzz Media

Robbins & Coulter. 2007. *Manajemen*. Jakarta : Indeks

Salim, Abbas. 2013. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Rajagrafindo Persada.

Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung : Alfabeta.

Sumarsono, Sonny. 2003. *Ekonomi Manajemen Sumber Daya Manusia dan Ketenagakerjaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Usman, Husaini. 2008. *Manajemen: Teori, Praktik & Riset Pendidikan*. Jakarta : Bumi Aksara.