

**EVALUASI KEBIJAKAN PEREMAJAAN ANGKUTAN KOTA DALAM UPAYA
PENINGKATAN PELAYANAN PUBLIK
(Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)**

Esti Hartiyanti Putri, Moch. Saleh Soeady, Ainul Hayat

Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya, Malang
Email:Heyfreak.letsdance@gmail.com

***Abstract :** Evaluation of Urban Public Transportation Rejuvenation Policy in Effort to Improve Public Services (Study at Transportation Agency of Malang City). Urban public transportation is one of important infrastructures to be used to facilitate the development flow in the city. The complex problems in around the urban public transportation needs helpful to increase transportation service, One way for this increase related to the rejuvenation of urban transport. It had been stated in Local Regulation No. 5 of 2011 on The Management of Passenger Vehicle for Public Transportation. The objective of research was to describe, to evaluate urban public transportation rejuvenation policy and to determine factors influencing urban public transportation rejuvenation policy for public service improvement in Malang City. This research uses descriptive qualitative methods. The rejuvenation policy of the urban public transportation actually bring positive impact to the public services because because it helped to create a secure, comfort and safe. Urban public transportation rejuvenation policy was not yet effective because it lacked responsiveness of urban public transportation owners to the rejuvenation.*

***Keywords:** Policy Evaluation, Urban Public Transportation, Public Service*

Abstrak: Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang). Alat transportasi seperti angkutan kota merupakan sarana yang ada guna memperlancar arus pembangunan di perkotaan. Begitu kompleksnya masalah angkutan kota ini, diperlukan adanya peningkatan pelayanan transportasi salah satunya adalah peremajaan angkutan kota. Hal ini diatur dalam Peraturan Daerah no 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan dan mengevaluasi antara kebijakan peremajaan angkutan kota, serta faktor-faktor yang berpengaruh dalam kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Kesimpulannya, Kebijakan peremajaan angkutan kota di Malang membawa dampak positif terhadap masyarakat karena dapat terciptanya keamanan, kenyamanan dan keselamatan. Namun ternyata kebijakan peremajaan angkutan kota ini belum efektif, ini terlihat kurangnya respon dari pemilik angkutan kota untuk melakukan peremajaan.

Kata Kunci : Evaluasi Kebijakan, Angkutan Kota, Pelayanan Publik

Pendahuluan

Bagi bangsa Indonesia pembangunan ini merupakan amanat dari seluruh rakyat kepada pemerintah, untuk mewujudkan masyarakat yang maju, baik secara materiil maupun spiritual. Untuk itu, diperlukan sarana dan prasarana fisik yang sehat dan kuat. Salah satu sarana yang cukup penting dan harus dipenuhi adalah sarana perhubungan atau transportasi. Sarana Transportasi ini harus merata di seluruh

pelosok wilayah tanah air, karena selain untuk memperlancar laju pembangunan. Transportasi juga dapat memperkokoh ketahanan nasional serta dapat mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Transportasi melalui jalan darat merupakan moda transportasi yang paling dominan dibandingkan dengan moda lainnya karena transportasi melalui jalan

darat dianggap paling efektif oleh masyarakat. Oleh karena itu, masalah yang dihadapi oleh hampir semua kota-kota termasuk kota Malang adalah kemacetan, kecelakaan lalu-lintas, dan pencemaran udara serta angkutan kota. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No 43 Tahun 1993 angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Penanganan masalah transportasi perkotaan termasuk angkutan kota yang kurang hati-hati dan kurang terpadu serta kurang memenuhi kebutuhan masyarakat, tidak akan dapat memecahkan masalah secara tepat dan baik, justru cenderung menimbulkan permasalahan baru yang kompleks dan rumit. Keadaan ini harus diimbangi dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi/angkutan yang memadai.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pertumbuhan penduduk dan perkembangan kota akan mempunyai dampak langsung terhadap kebutuhan sarana dan prasarana transportasi atau angkutan.

Kota Malang mempunyai tingkat kebutuhan transportasi yang cukup tinggi sebagai kota yang terkenal dengan sebutan Tri Bina Cita, yaitu: kota pelajar, industri dan pariwisata. Transportasi umum yang ada di Kota Malang banyak menggunakan angkutan kota sebagai salah satu sarana transportasi umum selain taxi. Sebagai sebuah kota pelajar, industri dan pariwisata angkutan kota amatlah vital sebagai faktor pendukung yang berkaitan dengan segala aktivitas masyarakat kota Malang. Menurut Kamaludin (1987, h.49) angkutan kota merupakan transportasi yang dapat digunakan oleh seluruh masyarakat, lebih mudah di dapat dan dipergunakan serta harganya yang terjangkau. Angkutan kota yang saat ini beroperasi merupakan hasil dari jenis angkutan kota yang lama seperti angkutan roda tiga atau biasa disebut bemo. Karena pada dasarnya angkutan kota merupakan salah satu transportasi yang murah sehingga dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat maka dari itu angkutan kota harus melayani masyarakat

dengan baik sebagai upaya peningkatan pelayanan publik.

Lalu dibuatlah kebijakan tentang transportasi yang menyangkut tentang angkutan kota itu yaitu Peraturan Daerah Kota Malang no 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum yang salah satu isinya tentang persyaratan teknis layak jalan kendaraan bermotor umum dan tidak adanya pembatasan usia untuk peremajaan kendaraan bermotor umum. Dengan adanya penggantian Perda tersebut diharapkan dapat terciptanya keamanan, keselamatan dan kenyamanan di bidang transportasi khususnya angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum.

Berdasarkan permasalahan yang ada ini, tujuan dari penelitian ini adalah: Untuk mendeskripsikan, mengevaluasi serta menganalisis kebijakan peremajaan angkutan kota dan faktor-faktor yang berpengaruh dalam evaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik.

Tinjauan pustaka

1. Kebijakan Publik

Kebijakan publik (*public policy*) sebagaimana yang diungkapkan Chief J.O. Udoji (dalam Abdul Wahab, 1997, h.5) mendefinisikan kebijakan publik “*an sanctioned course of action addressed to a particular problem or group of related problems that affect society at large*” (suatu tindakan bersanksi yang mengarah pada suatu tujuan tertentu yang diarahkan pada suatu masalah atau sekelompok masalah tertentu yang saling berkaitan yang mempengaruhi sebagian besar warga masyarakat). Seperti menurut Anderson (dalam Islamy, 1991, h.19) mengatakan bahwa kebijakan publik sebagai kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah.

2. Evaluasi Kebijakan Publik

Evaluasi kebijakan menurut Casley dan Kumar (dalam Abdul Wahab, 2001, h.23) bahwa evaluasi itu sebagai penilaian terhadap kinerja proyek dan dampaknya pada kelompok sasaran dan daerah tertentu.

Menurut Dunn (2000, h.610) ada 6 kriteria dalam melakukan evaluasi terhadap kebijakan yaitu :

- a) efektivitas, mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan;
- b) efisiensi (*efficiency*), berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu;
- c) kecukupan yaitu tujuan yang telah dicapai sudah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal;
- d) pemerataan mempunyai arti dengan keadilan yang diberikan dan diperoleh sasaran kebijakan publik;
- e) ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut;
- f) responsivitas dapat diartikan sebagai respon dari suatu aktivitas.

3. Pelayanan Publik

Pelayanan publik menurut Gie (1992, h.13) bahwa pelayanan masyarakat (*public service*) adalah aktivitas yang dilakukan untuk memberikan jasa dan kemudahan kepada masyarakat. Pelayanan Publik berorientasi dengan kepentingan orang banyak haruslah dilaksanakan sesuai dengan tata cara yang sebaik mungkin sesuai dengan norma-norma sosial yang berlaku baik formal maupun informal. Kepuasan masyarakat atas pelayanan publik yang mereka terima merupakan kontribusi yang berarti bagi eksistensi instansi publik yang bersangkutan.

Ada 6 faktor pendukung pelayanan umum seperti yang disebutkan oleh Moenir (1992, h.89), yaitu.

1. Faktor kesadaran. Dalam pelayanan faktor kesadaran akan menjadi sumber kesungguhan dan disiplin dalam melaksanakan pekerjaan.
2. Faktor aturan. Aturan dalam suatu organisasi mutlak keberadaannya agar organisasi dan pekerjaan dapat berjalan teratur dan terarah.
3. Faktor organisasi. Sistem, prosedur dan metode yang berfungsi sebagai tata kerja agar pelaksanaan

pekerjaan dapat berjalan lancar dan berhasil dengan baik.

4. Faktor pendapatan. Pada dasarnya bahwa tujuan orang bekerja agar mendapatkan imbalan yang sepadan untuk memenuhi segala kebutuhan hidupnya.
5. Faktor keterampilan. Dalam bidang pelayanan yang menonjol dan paling cepat dirasakan oleh orang-orang yang menerima layanan adalah kemampuan pelaksanaannya.
6. Faktor sarana pelayanan. Sarana pelayanan yang dimaksud disini mencakup sarana kerja dan fasilitas pelayanan. Sarana kerja meliputi peralatan dan perlengkapan kerja sedang fasilitas pelayanan antara lain fasilitas ruangan dan komunikasi.

4. Tinjauan tentang Transportasi

Transportasi pada dasarnya menurut ketentuan Undang-Undang No 14 Tahun 1992 adalah simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga dapat membentuk suatu kesatuan sistem yang digunakan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Menurut pendapat dari Kamaludin (1987, h.9) transportasi adalah mengangkut atau membawa barang dari satu tempat ke tempat lain.

Unsur-unsur transportasi sendiri menurut Soetisna (1985, h.3), yaitu.

1. *Operating facilities*. Merupakan fasilitas transportasi yang merupakan alat atau sarana dari transportasi itu. Misalnya dalam transportasi darat, maka harus tersedia alat transportasi seperti bus, truk, angkutan kota, dan lain-lain.
2. *Operating expences* atau biaya operasi, ialah biaya yang digunakan dan dikeluarkan untuk menggerakkan *operating facilities* yang besarnya sejajar dengan alat transportasi yang dipergunakan dan sesuai pula dengan jarak atau tujuan yang akan ditempuh.

3. *Right of way*, ialah fasilitas yang akan digunakan atau dilalui oleh transportasi dalam melakukan fungsinya untuk mengangkut barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain yang telah ditentukan. Untuk angkutan darat maka yang dimaksud *right of way* ialah jalan, jembatan, terminal dan lain-lain.

Penyelenggaraan angkutan kota perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan pelayanannya kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum, kemampuan masyarakat serta kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta antar instansi, sektor dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban dalam penyelenggaraannya sekaligus dalam rangka mewujudkan transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Instrumen penelitian yang digunakan yaitu peneliti sendiri, pedoman wawancara, dan catatan lapangan. Metode analisis data yang digunakan adalah Analisis Model Interaktif oleh Miles dan Huberman (2007, h.20) yaitu dengan cara pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pada penelitian ini yang menjadi lokasi penelitian adalah Kota Malang, sedangkan situs penelitian adalah Dinas Perhubungan Kota Malang. Dan yang menjadi fokus penelitiannya, yaitu: pertama, evaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik yang meliputi : (1) efektivitas kebijakan peremajaan angkutan kota, (2) efisiensi kebijakan peremajaan angkutan kota, (3) kecukupan kebijakan peremajaan angkutan kota dan pemerataan kebijakan peremajaan angkutan kota, (4) responsivitas kebijakan peremajaan angkutan kota (5) ketepatan kebijakan

peremajaan angkutan kota. Fokus kedua, faktor-faktor yang berpengaruh pada kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik yang meliputi faktor pendukung serta faktor penghambat dalam kebijakan peremajaan angkutan kota.

Pembahasan

1. Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik

Kebijakan peremajaan angkutan kota ini merupakan salah satu kebijakan yang dibuat oleh pemerintah untuk mengatasi keluhan masyarakat yang menginginkan adanya peningkatan pelayanan publik dalam bidang transportasi khususnya angkutan kota. Kebijakan peremajaan angkutan kota ini awalnya dibuat Peraturan Daerah no 9 tahun 2006, tetapi karena banyak protes dan ketidaksetujuan dari para pemilik angkutan kota yang mengganggu kebijakan itu tidak sesuai apabila diterapkan dimasa sekarang ini. Akhirnya Peraturan daerah pun direvisi menjadi Peraturan Daerah no 5 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum.

Berdasarkan kriteria-kriteria yang diungkapkan oleh Dunn (2000, h.610) evaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dapat dilihat berdasarkan kriteria sebagai berikut.

a. Efektivitas kebijakan peremajaan angkutan kota

Kebijakan peremajaan angkutan kota ini dilihat dari pembuat kebijakan dan masyarakat pengguna angkutan kota yang merasakan kebijakan tersebut bisa dikatakan telah sesuai dengan Perda no 5 tahun 2011. Persyaratan yang dilakukan pun tidak terlalu rumit yaitu dengan memenuhi syarat administrasi dengan ketentuan surat-surat yang dibutuhkan seperti BPKB, STNK, surat tanda uji kendaraan, ijin trayek, surat ijin usaha angkutan serta harus memenuhi syarat fisik.

Menurut kriteria Dunn (2000, h.610) efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Dari hasil peremajaan yang dilakukan pada kenyataannya masih belum terlalu banyak

pemilik angkutan kota yang meremajakan angkutan kotanya dikarenakan terhambat oleh harga biaya penggantian angkutan baru yang dirasa mahal. Dari 2189 hanya 447 unit angkutan yang diremajakan padahal kebijakan ini sudah berjalan selama 3 tahun dan kebijakan ini dirasa tidak efektif.

b. Efisiensi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Persyaratan yang harus dipenuhi dalam penggantian armada angkutan kota dilakukan oleh para pemilik angkutan kota yang ingin dan bersedia meremajakan armada angkutannya dengan memenuhi ketentuan yaitu surat-surat yang ada harus lengkap serta memenuhi syarat fisik dan administrasi. Prosedurnya yang harus dilakukannya pun tidak rumit.

Namun kebijakan peremajaan dirasa kurang efisien oleh beberapa pemilik angkutan kota, karena dengan adanya penggantian angkutan kota yang baru pun tidak menjamin penghasilan mereka akan bertambah. Dengan pendapatan mereka yang tidak pasti setiap harinya kebijakan ini dirasa kurang efisien. Padahal menurut Moenir (1992, h.89) salah satu faktor pelayanan umum yang harus ada adalah faktor sarana pelayanan. Sarana pelayanan disini salah satunya adalah dengan fasilitas pelayanan untuk menjamin kenyamanan bagi para pengguna jasa pelayanan umum.

c. Kecukupan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Kebijakan peremajaan angkutan kota ini dilakukan dengan bertujuan untuk memecahkan masalah di bidang kualitas transportasi yang semakin menurun kualitasnya. Seperti yang dikatakan oleh Moenir (1992, h.88) yaitu adanya peningkatan produktifitas jasa khususnya di bidang transportasi. Dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini dimaksudkan sebagai pembenahan sistem transportasi angkutan kota dengan penggantian armada yang sudah lama menjadi armada yang baru dengan maksud sebagai upaya peningkatan pelayanan publik.

Kriteria kecukupan yang dimaksud oleh Dunn (2000, h.610) adalah seberapa

jauh pencapaian hasil yang diinginkan untuk memecahkan masalah yang ada. Kriteria kecukupan dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini telah sedikit tercapai, walaupun belum semua bisa diremajakan angkutan kotanya, tetapi ini sudah memenuhi kriteria tersebut karena dengan tujuan yang dapat tercapai.

d. Pemerataan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Seperti menurut Anderson (dalam Islamy, 1991, h.19) mengatakan bahwa kebijakan publik adalah sebagai kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah. Dalam Kebijakan peremajaan angkutan kota ini yang berperan adalah pemerintah dibantu oleh beberapa pihak dalam pelaksanaannya.

Beberapa pihak terlibat dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini seperti Dinas Perhubungan, Polresta atau Samsat, Dispenda, DPRD, para pemilik angkutan kota dan masyarakat pengguna jasa angkutan kota. Dari sini dapat dilihat, bahwa kriteria pemerataan dalam kebijakan ini dapat tercapai dengan masing-masing tanggung jawab kepada pihak-pihak yang terlibat. Kebijakan peremajaan angkutan kota ini merupakan musyawarah bersama dan persetujuan dari berbagai pihak, bukan kebijakan yang hanya mementingkan satu golongan masyarakat saja, hal ini terlihat dari banyaknya pihak dan instansi yang dilibatkan.

e. Responsivitas Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Kebijakan peremajaan angkutan kota ini mendapat respon yang baik dari masyarakat dikarenakan dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini membawa berbagai dampak positif bagi pelayanan publik karena dapat terciptanya keamanan, kenyamanan dan keselamatan.

Ada sebagian dari pemilik angkutan kota yang tidak merespon baik adanya kebijakan tersebut. Karena hal itu bisa berdampak negatif bagi mereka yaitu masalah ekonomi yang dihadapi oleh pemilik angkutan kota karena harus menyiapkan biaya yang cukup besar untuk penggantian angkutan yang

baru dan dampak negatif lainnya adalah dapat memicu kemacetan di jalan raya dikarenakan volume kendaraan yang semakin bertambah.

f. Ketepatan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Kebijakan peremajaan angkutan kota mengacu pada Peraturan Daerah no 5 Tahun 2011 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum di Kota Malang ini sudah melalui proses yang matang dan dalam pembahasannya sudah melibatkan semua unsur yang terkait baik dari Dinas Perhubungan, pemilik angkutan kota, serta wakil dari rakyat yaitu DPRD. Jadi, peremajaan dilakukan apabila para pemilik angkutan kota bersedia mengganti armada angkutannya yang lama dengan yang baru atau armada kendaraan yang ada tidak memenuhi syarat teknis dan layak jalan pengujian kendaraan bermotor. Ketepatan dalam kebijakan ini sudah bisa dilihat dari tujuan yang ada sudah bermanfaat bagi masyarakat. Karena dengan kebijakan peremajaan angkutan kota ini secara otomatis menjadi suatu perbaikan bagi kualitas transportasi umum di Kota Malang ini khususnya untuk angkutan kota.

2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota di Kota Malang

a) Faktor Pendukung

1. Adanya permintaan besar sebagian masyarakat. Permintaan sebagian besar masyarakat terhadap sarana angkutan kota yang memadai, cepat, aman, dan nyaman hal ini disebabkan karena beberapa angkutan kota dinilai masyarakat kondisinya kurang nyaman seperti armada angkutan yang fisiknya sudah rusak, jalannya lambat, sering mogok, dan terkadang asapnya yang sering mengganggu sehingga perlu diadakan pergantian kendaraan sesuai dengan kendaraan saat ini.
2. Adanya dukungan dari pemerintah daerah. Di Kota Malang ini yang

menangani bidang transportasi secara umum adalah BPTD (Badan Pembina Transportasi Daerah) yang sekarang disebut dengan Forum Lalu Lintas termasuk adanya peremajaan angkutan kota ini. Karena dengan peremajaan ini dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

3. Tersedianya jaringan Trayek. Hal ini sangat penting karena jaringan trayek menentukan kelangsungan hidup bagi angkutan kota.
4. Adanya penyandang dana dan Persediaan Kendaraan. Dalam peremajaan angkutan kota ini membutuhkan dana yang besar untuk pengadaan kendaraan maka pemerintah daerah menjalin kerja sama dengan pihak ketiga yaitu UD Perdana Motor dan PT Mobilindo sebagai penyandang dana dan penyediaan kendaraan.

b) Faktor Penghambat

1. Belum adanya kesadaran dari pemilik angkot. Dari sebagian pemilik angkutan belum menyadari perlunya peremajaan ini sehingga membuat sebagian pemilik angkutan kota memilih untuk tidak mengikuti peremajaan ini.
2. Masalah dana dari pemilik angkot. Banyaknya kebutuhan ekonomi para pemilik angkutan kota sehingga mereka lebih memilih membiarkan armada angkutan mereka untuk tidak diremajakan. Karena ekonomi pada saat sekarang ini dianggap cukup sulit, sehingga tidak semua para pemilik angkutan meremajakan angkutan kotanya.
3. Adanya *rute trayek* berhimpitan. Sesuai dengan hasil penelitian di lapangan maka ada beberapa rute angkutan kota yang berhimpitan antara satu dengan lainnya. Karena apabila rutenya berhimpitan maka dikhawatirkan penumpang yang diangkut tidak bisa maksimal.

Penutup

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan peneliti, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

Kebijakan peremajaan angkutan kota mengacu pada Peraturan Daerah no 5 Tahun 2011 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum di Kota Malang ini sudah melalui proses yang matang dan dalam pembahasannya sudah melibatkan semua unsur yang terkait baik dari Dinas Perhubungan, pemilik angkutan kota, serta wakil dari rakyat (DPRD). Dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan tersebut sudah memenuhi kriteria ketepatan dalam evaluasi kebijakan yaitu sangat tepat untuk menjawab permasalahan yang dikeluhkan masyarakat mengenai ketidaknyamanan dalam menggunakan *public transport* berupa angkutan kota yang beberapa armadanya sudah tidak layak jalan dan dalam pelaksanaannya tidak adanya pembatasan usia kendaraan sehingga keputusan ini dapat menguntungkan semua pihak baik para pemilik angkutan kota maupun masyarakat.

Hasil dari kebijakan peremajaan angkutan kota dilihat dari kriteria evaluasi kebijakan sendiri bahwa kebijakan peremajaan angkutan kota ini masih belum

efektif dan efisien, ini terlihat dari kurangnya respon dari para pemilik angkutan kota untuk meremajakan angkutan kotanya. Dari data yang ada hanya sedikit angkutan kota yang diremajakan dibandingkan dengan jumlah keseluruhan angkutan kota padahal kebijakan peremajaan angkutan kota ini dibuat sebagai upaya untuk peningkatan pelayanan transportasi umum di Kota Malang.

Kebijakan peremajaan angkutan kota di Kota Malang membawa dampak positif terhadap pelayanan publik karena dapat terciptanya keamanan, kenyamanan dan keselamatan dengan pergantian angkutan yang baru dan dukungan dari masyarakat merupakan faktor pendukung yang cukup besar dalam kebijakan ini. Sedangkan faktor penghambat adalah dari pemilik angkutan kota yang harus mengeluarkan biaya untuk penggantian angkutan yang baru dan dampak negatif dari kebijakan peremajaan angkutan kota ini yaitu dapat memicu kemacetan di jalan raya dikarenakan volume kendaraan yang semakin bertambah.

Daftar Pustaka

- Abdul Wahab, Solichin. (1997) **Analisis Kebijaksanaan : Dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara**. Jakarta, Bumi Aksara.
- Abdul Wahab, Solichin. (2001) **Evaluasi Kebijakan Publik**. Edisi Kedua. Malang, UM Press.
- Dunn, William. (2000) **Analisis Kebijakan Publik Suatu Pengantar**. Yogyakarta, UGM Press.
- Islamy, Irfan M. (1991) **Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara**. Jakarta, Bumi Aksara.
- Gie, The Liang. (1992) **Ensiklopedia Administrasi**. Jakarta, Gunung Agung.
- Kamaludin, Rustian. (1987) **Ekonomi Transportasi**. Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Miles, Mattew, B,S, Huberman, A, Michael. (2007) **Analisis Data Kualitatif**: Buku Sumber Metode-metode Baru, Terjemahan Tjejep Rohendi Rohidi, Cetakan I. Jakarta : UI Press.
- Moenir, H.A.S. (1992) **Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia**. Jakarta, Bumi Aksara.
- Soetisna, M.D. (1985) **Manajemen Pengangkutan**. Bandung, Anggota IKAPI.
- Peraturan Daerah Kota Malang no 5 Tahun 2011 Tentang **Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum** [Internet] Available from <www.malangkota.go.id > (Accessed 03 November 2011).
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 14 tahun 1992 Tentang **Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**. (1993) Jakarta, Sinar Grafika.
- Peraturan Pemerintah No 41 Tahun 1993 Tentang **Angkutan Jalan**. (1995) Jakarta, BP. Dharma Bhakti Group.