

DAMPAK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PPKM BAGI SUPIR ANGKUTAN KOTA TRAYEK CICAHEUM-CILEUNYI KOTA BANDUNG

by Tessy Yunnisa

Submission date: 23-May-2023 11:46AM (UTC+0700)

Submission ID: 2099807779

File name: DAMPAK_IMPLEMENTASI_KEBIJAKAN_PPKM_BAGI_SUPIR_ANGKUTAN_KOTA.pdf (248.87K)

Word count: 4437

Character count: 29459

DAMPAK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PPKM BAGI SUPIR ANGKUTAN KOTA TRAYEK CICAHEUM-CILEUNYI KOTA BANDUNG

Oleh

Tessy Yunnisa¹⁾, Dedeng Yusuf Maolani²⁾, Khaerul Umam³⁾

^{1,2,3}Jurusan Administrasi Publik, UIN SGD Bandung

Email: ¹tesyunisa@gmail.com, ²dedeng@uinsgd.ac.id,
³umam@uinsgd.ac.id

Abstrak

Pemerintah telah mengambil langkah-langkah untuk mengatasi percepatan penularan, namun jumlah orang yang terkena virus Covid-19 masih tinggi. Sebagai langkah strategis, pemerintah membuat kebijakan baru yang diharapkan dapat menekan angka positif COVID-19 di Indonesia, yaitu Kebijakan PPKM. Salah satu yang terkena dampak kebijakan PPKM adalah moda transportasi kota jalur Cicaheum-Cileunyi. Teori yang dijadikan acuan dalam penelitian ini adalah teori Implementasi Kebijakan Menurut Van Meter Van Horn (1994). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak implementasi kebijakan PPKM bagi supir angkutan kota pada trayek Cicaheum-Cileunyi. Metode dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hasil dari penelitian ini terdapat 6 variabel implementasi yang sudah dilaksanakan, namun masih terdapat kekurangan atau tidak sesuai dengan yang diharapkan, karena kebijakan dibuat secara top-down. Dampak yang dirasakan pengemudi angkutan kota dari kebijakan PPKM ini adalah pengemudi angkutan kota merasa sangat dirugikan, karena aktivitas untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari terbatas.

Kata Kunci: PPKM, Dampak, Implementasi.

PENDAHULUAN

Pemerintah membuat suatu kebijakan baru yang diharapkan dapat menurunkan angka positif covid-19 di Indonesia, yaitu Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 2021 tentang kebijakan PPKM atau Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat di Jawa dan Bali yang berlaku pada 3 Juli 2021 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dan selalu diperpanjang karena melihat kondisi penularan covid-19 di Indonesia (Laksana, 2021).

Gambar 1. Grafik Covid Kota Bandung

Dapat dilihat dari gambar 1, bahwa grafik covid pada tahun 2021 mengalami kenaikan yang sangat drastis, ketika itu diberlakukanlah PPKM untuk pencegahan covid lebih tinggi, yang mana singkatannya itu adalah Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat. Adanya PPKM ini diatur dalam Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 27 Tahun 2021 mengenai Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 4, 3, dan 2 (Instruksi Menteri Dalam Negeri, 2021). Target dari adanya kebijakan ini yakni ditujukan secara khusus kepada Gubernur dan Bupati serta Walikota, mereka di intruksikan untuk menanggulangi atau memberikan langkah-langkah preventif untuk pencegahan penularan covid-19 yang makin meluas di wilayahnya masing-masing (Laksana, 2021). Instruksi khusus bagi para kepala daerah terkait kebijakan PPKM Darurat adalah sebagai berikut:

- 1) pengalokasian kebutuhan vaksinasi



- covid-19 dan percepatan vaksinasi;
- 2) Pembatasan setiap kegiatan masyarakat yang dapat menyebabkan kerumunan;
 - 3) Selalu berkoordinasi dan juga melakukan memantau dan mengawal bersama TNI dan Polri;
 - 4) memberikan edukasi masyarakat mengenai bahaya dan dampak coronavirus;
 - 5) selalu mengingatkan terhadap 3 T, yakni testing, tracing, treatment;
 - 6) segera mengalokasikan bantuan dari pemerintah;
 - 7) memberikan sanksi terhadap pelanggar PPKM. (Laksana, 2021).

Salah satu yang terdampak kebijakan PPKM ini adalah trayek angkutan kota yang berada di terminal cileunyi, menurut data observasi awal yang didapat dari hasil wawancara dengan Bapak Karim sebagai koordinator yang bertugas mendata angkutan kota di terminal cileunyi menyebutkan adanya perbedaan jumlah armada angkutan kota di terminal cileunyi yang aktif beroperasi setiap harinya, seperti pada tabel.1 berikut ini :

Tabel 1. Jumlah Moda Angkutan Kota Terminal Cileunyi

Trayek	Jumlah Sebelum PPKM	Jumlah saat PPKM	Jumlah pasca PPKM
Cicaheum - Cileunyi	685 Angkot	320 Angkot	458 Angkot
Cileunyi - Cicalengka	580 Angkot	250 Angkot	350 Angkot
Cileunyi - Sumedang	350 Angkot	150 Angkot	250 Angkot
Cileunyi - Majalaya	190 Angkot	90 Angkot	150 Angkot
Majalaya - Gedebage	190 Angkot	90 Angkot	150 Angkot
Jumlah	1.995 Angkot	900 Angkot	1.358 Angkot

Sumber : Koordinator Lapangan Dishub Terminal Cileunyi, diolah peneliti

Dapat dilihat dari Tabel 1 diatas Armada Transportasi angkutan umum yang berada di terminal cileunyi yang terbanyak jumlahnya adalah trayek Cicaheum – Cileunyi, data tersebut dihitung dari rata-rata armada di setiap harinya yang dilakukan oleh petugas DISHUB yang sedang bertugas pada hari itu, karena setiap 2 hari sekali terjadi pergantian petugas Dishub yang berjaga di Terminal Cileunyi. Dari

data tersebut dapat dilihat bahwa ketika terjadi pemberlakuan PPKM terdapat kurang lebih 50% mengalami penurunan jumlah angkot yang aktif beroperasi. Ketika observasi awal dan mewawancarai Supir Angkutan Kota Trayek Cicaheum – Cileunyi menyebutkan bahwa rata – rata Pendapatan dari sebelum adanya pandemi, ketika adanya kebijakan PPKM, dan pasca PPKM itu menurun berbeda, dapat dilihat pada Tabel 2 berikut:

Tabel 2. Tabel Pendapatan Supir Angkutan Kota Trayek Cicaheum - Cileunyi

Rata-rata Pendapatan Sebelum Pandemi	Rata-rata Pendapatan Ketika PPKM Berlangsung	Rata-rata Pendapatan Setelah PPKM
Rp. 300.000 – Rp. 400.000	Rp. 100.000 – Rp. 150.000	Rp. 200.000 – Rp. 250.000

Sumber : Hasil Wawancara Supir angkutan Kota Trayek Cicaheum – Cileunyi, diolah peneliti

Selain dilihat dari jumlah armada yang beroperasi dan pendapatan supir angkutan kota pun ketika mewawancarai Bapak Samin sebagai KASUB UR DISHUB yang bertugas di Terminal Cicaheum memberikan data bahwa sebelum adanya pandemi pun penarikan retribusi angkutan kota sudah sedikit yang bayar karena tidak bisa jemput bola lagi seperti menunggu di banyak titik jalur trayek, namun harus stay di terminal dan melakukan penarikan retribusi pun harus di terminal dan pada kenyataannya banyak angkutan kota yang tidak putar balik ke terminal terlebih dahulu, ditambah lagi dengan adanya kebijakan PPKM yang cukup lama, ini berimbas kepada sulitnya membayar retribusi karena angkutan kota kekurangan muatan, data nya dapat dilihat pada Tabel 3 Berikut ini :

Tabel 3. Jumlah Angkot yang Membayar Retribusi di Terminal Cicaheum



No	Trayek	Jumlah yang bayar
1.	Cicaheum - Ledeng	20 Angkot
2.	Cicaheum - Ciroyom	30 Angkot
3.	Cicaheum – Kalapa Via Binong	10 Angkot
4.	Cicaheum- Kalapa Via Aceh	8 Angkot
5.	Cicaheum - Cileunyi	50 Angkot

Sumber : Kasub UR Terminal Cicaheum (Data Terbaru Tahun 2022), diolah peneliti.

Dari tabel 3 tersebut dapat diketahui bahwa dari sekian banyak jumlah armada angkutan kota yang beroperasi di Terminal Cicaheum hanya ada puluhan angkot yang membayar retribusi resmi di Terminal Cicaheum. Dapat diketahui bahwa angkutan kota dengan trayek Cicaheum – Cileunyi merupakan Trayek terbanyak melakukan pembayaran retribusi dibandingkan dengan trayek lain yang beroperasi di Terminal Cicaheum.

Dari kondisi yang telah dijelaskan di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai dampak implementasi kebijakan PPKM bagi supir Angkutan Kota Trayek Cicaheum – Cileunyi karena jumlah armada dan rute yang dilalui lebih banyak dibandingkan dengan trayek lain, meskipun memang sama-sama terdampak pandemi tetapi tetap jumlah armada trayek cicaheum-cileunyi masih banyak walaupun penumpang pada masa pandemi bahkan ketika PPKM itu sudah pasti menurun drastis, karena kebanyakan yang sering menggunakan trayek cicaheum-cileunyi adalah mahasiswa dan anak sekolah yang pada masa pandemi dan PPKM berlevel itu melaksanakan sekolah secara online.

Adapun penelitian sebelumnya telah dilakukan oleh Siti Nurjannah W (SITI NURJANNAH W, 2021) dengan judul “Dinamika Pendapatan Supir Angkutan Kota Saat Covid 19 di Simpang Rimbo Kota Jambi” dengan menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pengumpulan data melalui wawancara dan observasi secara langsung dengan mengambil populasinya adalah konsumen angkutan kota di Simpang Rimbo Kota Jambi, dengan pengambilan sampelnya adalah dengan cara snowball sampling dan simple random

sampling. Hasil dari penelitian ini adalah menunjukkan bahwa pendapatan supir angkutan kota di Simpang rimbo ini mengalami penurunan juga terdapat beberapa faktor lain yang menyebabkan pendapatannya berkurang yaitu karena konsumen angkutan lebih memilih menggunakan jasa transportasi online.

Penelitian yang lain mengenai dampak covid-19 terhadap moda transportasi darat juga telah dilakukan oleh Devi Anggraeni (Anggraeni, 2021) dengan judul “Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Sektor Moda Transportasi Darat (BUS AKAP)” jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian deskriptif dengan teknik pengambilan data melalui wawancara terstruktur dan bertahap dengan jumlah responden 20 orang yang terdiri atas masyarakat sebagai pengguna moda transportasi darat, adapun hasil dari penelitian ini adalah perlunya mengoptimalkan kembali kebijakan yang diterapkan ditengah situasi pandemi seperti sekarang ini dan juga perlu management strategic agar dapat memberikan aspek yang baik bagi sejumlah sektor, baik itu dari sektor penumpang sebagai pengguna jasa, pelaku usaha, maupun pemerintah sebagai regulator.

Dalam penelitian lain yang juga membahas dampak pandemi terhadap Pendapatan angkutan umum telah dilakukan oleh Ari Nurdiana (Nurdiana, 2021) dengan Judul “Pengaruh Pandemi Covid-19 terhadap Pendapatan Angkutan Umum (Studi Kasus terminal Pakupatan Kota Serang)” dengan menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif adapun pengumpulan data nya melalui angket, wawancara dan observasi. Sampelnya adalah 90 orang supir. Hasil penelitian ini adalah adanya pengaruh yang signifikan dampak pandemi covid terhadap pendapatan supir angkot.

Dalam penelitian ini terdapat kesamaan dengan penelitian sebelumnya, diantaranya yakni penelitian ini membahas mengenai dampak yang ditimbulkan dari adanya pandemi covid-19 Sementara perbedaan dari penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah terletak pada kajian empirisnya, jika penelitian



terdahulu merupakan kajian yang berfokus pada masa pandemi covid-19 secara umum, sedangkan pada penelitian ini kajian empirisnya berfokus ketika masa pemberlakuan PPKM Darurat. Maka dalam hal ini akan ada perbedaan situasi ketika awal pandemi covid-19 dengan masa PPKM darurat tahun 2021. Dan juga pada penelitian sebelumnya berfokus pada pendapatan supirnya saja, sedangkan dalam penelitian ini akan membahas dampak yang lebih umum tidak hanya masalah pendapatan saja, namun dengan permasalahan yang ada di trayek angkutan kota cicaheum-cileunyi. Berdasarkan hal ini peneliti berpendapat bahwa akan ada penemuan lain terkait dampak dari kebijakan PPKM ini selain dari pendapatan supir itu sendiri.

Berdasarkan penjelasan dari latar belakang tersebut, penelitian ini akan membahas mengenai dampak yang terjadi dari implementasi kebijakan PPKM bagi Angkutan Kota Trayek Cicaheum Cileunyi Kota Bandung, tujuan dari adanya penelitian ini adalah Mengetahui bagaimana dampak PPKM bagi angkutan kota pada lokus yang diteliti, baik dari segi pendapatan, segi eksistensi atau keberadaan angkutan kota di masa pandemi atau PPKM. Hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi sumbangsih untuk pengembangan kajian kebijakan publik, serta sebagai bahan evaluasi kebijakan PPKM darurat

LANDASAN TEORI

Dari adanya kebijakan PPKM yang dikeluarkan oleh pemerintah tentunya menimbulkan dampak bagi segala sektor terutama pada sektor kesehatan dan sektor ekonomi, adapun yang dimaksud dengan Dampak menurut Otto Sumarwoto (2009) adalah suatu perubahan yang timbul karena adanya suatu aktivitas yang dirasakan oleh masyarakat (Soemarwoto, 2009). Sedangkan pengertian dari dampak kebijakan itu sendiri menurut Anderson (1975) dalam Irfan Islamy (2003) dampak kebijakan adalah akibat atau konsekuensi yang timbul karena dilaksanakannya kebijakan, dampak yang timbul dapat berupa dampak positif dan juga dampak negatif (Islamy, 2003).

Adanya Pandemi Covid-19 merupakan permasalahan serius yang dihadapi oleh pemerintahan Indonesia, oleh karena itu dibutuhkan adanya kebijakan untuk mengatasi sebuah permasalahan hal ini sesuai dengan definisi kebijakan itu sendiri menurut James E Anderson (1979) dalam (Abdoellah, 2006) yang menyebutkan bahwa kebijakan itu sebuah tindakan yang dirancang oleh aktor karena adanya permasalahan yang dihadapi. Dari setiap Regulasi Kebijakan adakalanya mengalami sebuah keberhasilan namun terkadang adapula beberapa kegagalan didalamnya, sehingga perlu diadakannya evaluasi dampak kebijakan itu sendiri, guna menentukan dampak dari kondisi kehidupan nyata dari sebuah kebijakan (Akbar & Mohi, 2018). Sehingga pada saat itu pemerintah membuat suatu kebijakan yang nama nya kebijakan PPKM. Pada saat Pandemi Covid-19 menyebabkan Indonesia mengalami krisis dari berbagai sektor, tidak hanya dalam sektor kesehatan tapi juga sudah berimbas kepada sektor psikososial, politik, psikologis dan bahkan dalam segi ekonomi (Hadiwardoyo, 2020). Krisis ekonomi tersebut terjadi karena kurangnya kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah karena seringkali terdapat ketidakpastian kebijakan atau informasi yang dibuat oleh pemerintah (Kusno, 2020). Seharusnya untuk mengatasi hal itu perlu adanya komunikasi yang baik atas sebuah informasi yang perlu dikomunikasikan (Tubbs, S. L., & Moss, 2005).

1. Dimensi Kebijakan

Menurut pendapat Anderson (1975) dalam (Islamy, 2003) Dampak Kebijakan itu sendiri merupakan konsekuensi dari kebijakan yang sudah dilakukan. Adapun dampak kebijakan tersebut mempunyai 5 dimensi, antara lain sebagai berikut :

1. Dampak dari kebijakan yang diinginkan atau diharapkan dari sebuah kebijakan yang telah dijalankan, dan juga dampak yang tidak diinginkan dari kebijakan tersebut entah itu dari permasalahannya atau dari masyarakatnya.
2. Limbah dari kebijakan yang dilakukan terhadap kondisi dan situasi subjek atau



- kelompok lain yang bukan menjadi sasaran utama sebuah kebijakan tersebut atau dapat disebut juga sebagai pihak eksternal dari suatu kelompok, limbah ini juga dapat berupa limbah positif atau negatif.
3. Dampak kebijakan dapat berpengaruh kepada kondisi atau keadaan pada masa sekarang atau pada kondisi yang akan datang.
 4. Dampak kebijakan yang terjadi pada biaya langsung (*direct cost*), atau biaya langsung yang dikeluarkan oleh pemerintah.
 5. Dampak dari kebijakan yang terjadi pada biaya tidak langsung atau dalam hal ini merupakan biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat yang terkena dampak kebijakan tersebut.

Pemberlakuan Pembatasan kegiatan masyarakat ini berpengaruh juga kepada banyak sektor seperti hal terdampak pada sektor pariwisata yang membuat semua orang tidak boleh berpergian, tentu hal ini berpengaruh pada pendapatan setiap armada yang biasanya mengangkut banyak penumpang untuk kebutuhan transportasi (Djaulal, G. P., Larasati, A., & Muflihah, 2020). Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa terlihat pada data observasi awal dari dua terminal yakni terminal cicaheum dan terminal cileunyi terjadi perubahan yang signifikan, baik dari pendapatan supirnya maupun dari jumlah armada yang beroperasi hal ini terjadi karena telah diterapkan nya kebijakan PPKM yang dimulai karena adanya pandemic covid-19 di Indonesia.

2. Implementasi Kebijakan

Pemahaman mengenai implementasi kebijakan itu sendiri merupakan suatu proses ataupun aktivitas dalam pelaksanaan rangkaian kebijakan-kebijakan atau keputusan yang telah dibuat atau dirancang sedemikian rupa dan juga memiliki tujuan yang baik kedepannya, hal ini sejalan dengan pandangan Van Meter Van Horn. (Wibawa, 1994) yang pada nantinya dalam sebuah implementasi kebijakan akan menghubungkan dari pada tujuan

kebijakan publik pada realisasi nya. (Grindle, 1980) maka dari itu kebijakan yang dibuat harus diimplementasikan karena implementasi dibuat untuk melihat sejauh mana sasaran daripada kebijakan itu sendiri merealisasikan kebijakan yang telah dibuat oleh pembuat kebijakan yang membuat suatu kebijakan atas dasar tlah menelaah masalah yang dihadapi dan harus segera terpecahkan dan harus segera diatasi hal ini sesuai dengan implementasi yang dikeluarkan oleh Edward III. (Edward III, 1984).

Keberhasilan dari suatu implementasi kebijakan dapat dilihat dari 2 perspektif yakni dapat dilihat dari segi proses, yakni melihat dari bagaimana jalannya suatu program atau kebijakan tersebut etika dijalankan dan juga dapat dilihat dari segi hasil, atau sejauhmana dampak dari implementasi kebijakan itu sendiri. Atau dapat diartikan pula bahwa keberhasilan suatu kebijakan itu dapat dilihat dari sejauhmana sasaran dari pada kebijakan itu sendiri melakukan atau menjalankan kebijakan secara konsisten dan juga terlihat hasil akhir setelah kebijakan itu diimplementasikan. (Akib, 2010). Adapun model pendekatan implementasi kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn disebut sebagai *A Model of the Policy Implementation*, yang mana implementasi kebijakan ini merupakan sebuah pengejawantahan paham kebijakan yang pada dasarnya dilakukan untuk meraih kinerja dari implementasi yang baik dan berlangsung pada antar variabel. Suatu Implementasi menurut Van Meter dan Van Horn dipengaruhi oleh beberapa variabel (Wibawa, 1994) antara lain sebagai berikut :

1. Standar dan sasaran, atau ukuran dan tujuan suatu kebijakan. Yang mana tingkat keberhasilan suatu kebijakan dapat diukur dengan melihat bagaimana suatu tujuan atau sasaran utama yang harus dicapai dari diadanya nya kebijakan tersebut.
2. Sumber Daya. Suatu implementasi kebijakan akan rendah jika tidak adanya dukungan dari sumber daya yang tersedia, sumber daya disini mencakup daripada sumber daya manusia dan juga



sumber dana, karena Van Meter dan Van Horn pun menegaskan dalam (Widodo, 1974) bahwa “kurangnya dana ataupun insentif lain di suatu implementasi kebijakan akan memberikan sumbangsi terhadap suatu kegagalan implementasi kebijakan itu sendiri”.

3. Karakteristik organisasi pelaksana. Dalam hal ini organisasi baik yang formal maupun informal diperlukan sinergitas implementasi kebijakan, hal ini dikaitkan dengan konteks implementasi kebijakan yang menuntut pelaksana bersikap tegas dan disiplin sehingga diperlukan pelaksana yang disiplin dan juga persuasif.
4. Komunikasi yang terjadi dalam proses implementasi. Meskipun telah ada sasaran dan tujuan ideal yang hendak dicapai dari adanya suatu kebijakan itu belum tentu bisa dikatakan berhasil apabila tidak dikomunikasikan dengan baik.
5. Sikap para Pelaksana. Tak jarang bahwa sering terjadi penolakan dari para pelaksana kebijakan hal ini salah satunya karena kebijakan yang dibuat bukan merupakan formulasi dari warga atau para pelaksana sehingga ada ketidaksesuaian dengan kebijakan itu sendiri.

Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik. Hal eksternal pun tak kalah pentingnya untuk diperhatikan, bahwa sejauh mana lingkungan sosial, ekonomi dan politik ini mempengaruhi keberhasilan suatu kebijakan.

METODE PENELITIAN

Metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif (Anggara, 2015), karena penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara rinci gambaran tentang bagaimana Dampak dari kebijakan PPKM terhadap Supir Angkutan Kota Trayek Cicaheum Cileunyi Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif karena untuk menjelaskan gambaran atau fenomena pada sebuah kejadian hingga dapat menghasilkan

suatu conclusion terhadap dampak kebijakan PPKM bagi trayek angkot Cicaheum-Cileunyi. Sumber data yang diambil dalam penelitian ini adalah sumber data yang didapatkan melalui hasil wawancara (Ulber Silalahi, 2009) dari supir dan data dari Dishub Kota Bandung yang sedang bertugas di Terminal Cileunyi dan Terminal Cicaheum. Dan juga menggunakan sumber data yang sekunder, artinya didapatkan dari penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, seperti dari artikel jurnal/skripsi (Anggara, 2015).

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara kepada 4 supir angkot Trayek Cicaheum-Cileunyi dan juga 4 Petugas Dishub yang bertugas di Terminal Cicaheum-Cileunyi, karena dirasa mengetahui dan mengalami permasalahan yang akan diteliti (Anggara, 2015). Dan juga peneliti melakukan observasi langsung dengan ikut menumpang angkot trayek Cicaheum – Cileunyi untuk mengetahui banyak nya penumpang yang naik angkot. Juga dengan triangulasi atau menggabungkan beberapa teknik dalam mengumpulkan data. Adapun data informan nya tertera dalam Tabel 4 berikut ini:

Tabel 4. Data Informan Penelitian

No.	Nama	Profesi, Usia
1	Suranta Ginting	Pengusaha angkot (Ketua), supir angkot, montir angkot, 52thn
2	Asep Ganjar	Pengusaha angkot (Ketua), supir angkot, montir angkot, 55 thn.
3	Ridwan	Pengusaha angkot (Ketua), supir angkot, montir angkot, 50 thn.
4	Budi	Pengusaha angkot (Ketua), supir angkot, montir angkot, 35 thn.
5	Rudy	Kepala Terminal Cileunyi
6	Samli	KASUB UR Terminal Cicaheum
7	Karim	Koordinator Lapangan Terminal Cileunyi
8	Engkus	Anggota Dishub harian Terminal Cileunyi

Sumber: Hasil Penelitian (diolah Peneliti), 2022.

Teknik dalam pengolahan data yang akan dilakukan oleh peneliti secara berlangsung dan interaktif terus menerus sampai tuntas. Untuk menganalisis data, penulis menggunakan Teknik analisis data dari Miles dan Huberman (Ulber Silalahi, 2009), Adapun aktivitas yang dilakukan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

1. Reduksi Data, Tatacara atau proses berfikir secara teliti dan juga sensitif dan didorong



oleh wawasan yang luas untuk memahaminya juga dibutuhkan kecerdasan.

2. Penarikan Kesimpulan atau Verifikasi, penarikan kesimpulan merupakan jawaban dari permasalahan-permasalahan yang telah diuraikan. walaupun rumusan masalah akan terus berubah mengikuti alur kondisi di lapangan. Kesimpulan penelitian kualitatif adalah sebuah kesimpulan yang berasal dari temuan baru, kesimpulan yang dapat berupa gambaran suatu objek ataupun deskripsi.

Tempat yang dijadikan lokus penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah Terminal Cicaheum & Cileunyi, dengan trayek angkot yang diteliti adalah trayek Cicaheum-Cileunyi yang angkotnya berwarna hijau dengan garis putih tulang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti melalui teknik wawancara dan observasi langsung kepada informan atau sampel di Terminal Cicaheum dan Terminal Cileunyi mengenai implementasi PPKM dan dampak yang dirasakan oleh supir angkutan kota trayek cicaheum cileunyi dengan melihat dari variabel implementasi oleh Van Meter dan Van Horn adalah sebagai berikut:

1) Standar dan sasaran, atau ukuran dan tujuan suatu kebijakan

Ketika awal diberlakukan PPKM sudah sesuai dengan sasaran daripada kebijakan itu sendiri yaitu untuk membatasi kegiatan masyarakat yang menimbulkan kerumunan untuk membatasi adanya percepatan penularan covid-19, hal ini dibuktikan dengan berkurangnya mobilisasi masyarakat di terminal cileunyi – cicaheum yakni berimbas juga pada berkurangnya atau bahkan tidak adanya penumpang angkutan kota hal ini berimbas pada penghasilan supir angkutan kota yang menurun drastis, namun lama kelamaan kebijakan ini tidak membuat masyarakat patuh lagi terhadap peraturan yang ada karena dianggap terlalu lama dan terlalu merugikan.

2) Sumber Daya

Untuk Sumber Daya Manusia (SDM) yang menjalankan PPKM khususnya di Terminal Cileunyi & Cicaheum semuanya patuh dan taat terhadap kebijakan PPKM ini terlepas dari mereka yang sebetulnya tidak suka dengan adanya peraturan ini karena menganggap peraturan ini tidak memberikan solusi bagi yang pendapatannya diperoleh dari pendapatan sehari-hari ditambah juga tidak mendapatkan aliran dana yang terkena dampak kebijakan PPKM dari pemerintah. Sumber Daya Manusia disini mencakup DISHUB, Supir Angkutan, dan penumpang. Namun seiring berjalannya PPKM yang makin lama dan diperpanjang dengan berbagai level akhirnya menyebabkan SDM di Terminal Cileunyi dan Terminal Cicaheum itu merasa bosan sehingga makin sinis semakin abai dengan peraturan dan protokol kesehatan.

3) Karakteristik organisasi pelaksana

DISHUB yang bertugas di Terminal ini sifatnya hanya menerima dan juga menjalankan peraturan yang dibuat oleh para atasan seperti dari Kantor Pusat DISHUB. Para ketua dari beberapa grup angkot merasa bahwa untuk organisa itu sendiri kurang koordinasi dengan kami yang setiap hari terjun langsung ke jalan, adanya organisa ini memang kurang berperan untuk kami karena jarang sekali komunikasi atau koordinasi didalamnya.

4) Komunikasi yang terjadi dalam proses implementasi

DISHUB selalu menerima dan melaksanakan arahan dari kantor pusat dishub dan juga menyampaikan kepada warga terminal, namun adakalanya ketika supir angkot telah di ingatkan awal-awal memang patuh namun makin sinis makin mengabaikan. menjadi ketua dari grup angkot merasa bahwa sebenarnya sulit untuk menerima kebijakan ini namun peraturan yang dibuat memang untuk kebaikan masyarakatnya, maka kami sebagai warga harus senantiasa menaati peraturan yang ada, karena kami tak bisa apa-apa.

5). Sikap para Pelaksana,

Koordinasi antara dishub dan organisa masih berjalan lancar namun memang tidak



intens karena memang jarang ada pertemuan secara langsung. ketua dari grup angkot merasa bahwa Tidak pernah merasa adanya komunikasi yang terjadi antara keta atau pengusaha angkot dengan para dishub dan juga ketua organda terkait pemberian informasi kebijakan pemerintah, kaena memang ketua atau pengusaha angkot kan banyak, mungkin tak semua nya bisa berkoordinasi.

6) Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik

Jika dilihat dari segi ekonomi, ya masyarakat terminal memang bermatapencapaian di jalan, yang penghasilannya pun tidak sebanding dengan orang-orang dinas mungkin kurang mendukung juga dengan adanya kebijakan ini. Supir angkot merasa bahwa keberatan bila melihat dari segi ekonomi dan juga social, karena kegiatan kita memang membutuhkan orang banyak dan juga melibatkan kegiatan yang banyak orang.

Dilihat dari hasil wawancara yang dilakukan maka kebijakan PPKM ini pada proses implementasi nya jika menelaah menggunakan Teori Van Meter Van Horn (Wibawa, 1994) dari 6 variabel nya telah dilaksanakan, namun masih terdapat minus atau tidak sesuai dengan apa yang diharapkan, karena kebijakan nya dibuat secara top down (Sabatier, 1986) selain itu, kebijakan yang diambil di era pandemi dan di masa pemerintahan presiden Jokowi ini komunikasi politik nya menghasilkan kebijakan yang ambigu atau benang merah nya sangat beragam karena ditemukan banyak blunder atau banyak keliru didalam berkomunikasi atau dalam mengkomunikasikan berita mengenai kebijakan penanganan coronavirus (Engkus et al., 2019). Maka tak heran jika dalam pelaksanaan nya ada yang tidak sesuai dengan kondisi yang terjadi di masyarakat khususnya di Terminal Cileunyi-Cicaheum akibatnya banyak masyarakat yang kurang menaati peraturan yang ada dan juga faktor eksternal kurang mendukung dari adanya kebijakan PPKM ini. Karena kebijakan PPKM bersifat top down dalam hal ini

kebijakan dibuat langsung oleh pemerintah atau pemangku kebijakan tanpa harus memformulasikan kondisi masyarakatnya. Dampak yang ditimbulkan dari adanya Kebijakan PPKM ini menurut para supir angkutan kota merasa sangat dirugikan, karena kegiatan-kegiatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dibatasi, sedangkan hanya dengan berdiam diri di rumah sama sekali tidak ada solusi dari pemerintah, namun hidup harus tetap dijalani, oleh karena itu supir angkutan kota lebih memilih untuk keluar rumah dan sedikit tidak mengikuti peraturan meskipun penghasilan yang didapat hanya sedikit karena menurun drastis dari sejak awal diberlakukannya PPKM. .

Kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah ini tidak terlalu memfokuskan pada penanganan covid saja maka hal ini menyebabkan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah tidak akan meminimalkan angka kematian terhadap covid itu sendiri melainkan akan berdampak pada sosial dan juga ekonomi yang amat mendalam dan serius (Engkus et al., 2019). Jika dilihat dari tujuan diadakannya PPKM yang pada awalnya untuk mengurangi penyebaran covid di Indonesia hal ini memang sudah berjalan lama sekali dan masyarakat masih memauhi peraturan-peraturan yang ada. Namun karena terlalu lama dan informasi komunikasinya kurang baik maka stigma di masyarakat mengenai kebijakan PPKM ini berubah dan banyak sekali yang berasumsi bahwa kebijakan ini tidak lagi berperan dalam menanggulangi kasus covid di Indonesia. Dalam hal ini seharusnya pemerintah segera mencari solusi untuk menanggulangi pandemi ini dan juga mencari cara agar perekonomian di Indonesia segera pulih seperti sediakala. Maraknya stigma masyarakat tentang kebijakan pemerintah ini terjadi karena blunder nya informasi komunikasi atau krisis komunikasi yang terjadi di pemerintahan Indonesia dengan masyarakat (Engkus et al., 2019). Seharusnya pemerintah sebagai pelayanan publik lebih memperhatikan apa yang terjadi pada masyarakatnya, karena pada prinsipnya



pelayanan publik merupakan sebuah tanggungjawab instansi pemerintah pusat (Ishak et al., 2017)

PENUTUP

Kesimpulan

Dilihat dari hasil wawancara yang dilakukan maka kebijakan PPKM ini pada proses implementasi nya jika menelaah menggunakan Teori Van Meter Van Horn (Wibawa, 1994) dari 6 variabel nya telah dilaksanakan, namun masih ada yang tidak sesuai dengan apa yang diharapkan, karena kebijakan nya dibuat secara top down (Sabatier, 1986) mengakibatkan banyak masyarakat yang dirugikan karena adanya kebijakan yang berkepanjangan ini. Dampak yang ditimbulkan dari adanya Kebijakan PPKM ini menurut para supir angkutan kota merasa sangat dirugikan, karena kegiatan-kegiatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dibatasi, sedangkan hanya dengan berdiam diri di rumah sama sekali tidak ada solusi dari pemerintah namun hidup harus tetap dijalani. oleh karena itu supir angkutan kota lebih memilih untuk keluar rumah dan sedikit tidak mengikuti peraturan meskipun penghasilan yang didapat hanya sedikit karena menurun drastis dari sejak awal diberlakukannya PPKM.

Saran

Penelitian ini dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya seperti mengenai dampak implementasi kebijakan pemerintah yang lain nya ataupun penelitian selanjutnya yakni untuk mencari solusi yang dibutuhkan dari dampak adanya implementasi kebijakan tersebut dengan menggunakan method dan juga teori yang lebih relevan dan juga waktu penelitian harus yang actual.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Abdoellah, A. Y. Y. (2006). Teori dan Analisis Kebijakan Publik. In Alfabeta Bandung.
- [2] Akbar, M. F., & Mohi, W. K. (2018). Studi Evaluasi Kebijakan (Evaluasi Beberapa Kebijakan di Indonesia) (Issue March).
- [3] Akib, H. (2010). Implementasi Kebijakan: Apa, mengapa Bagimana. *Jurnal Adminstrasi Publik*, 1(1), 1–11. <https://media.neliti.com/media/publications/97794-ID-implementasi-kebijakan-apa-mengapa-dan-b.pdf>
- [4] Anggara, S. (2015). *Metode Penelitian Administrasi*. CV Pustaka Setia.
- [5] Anggraeni, D. (2021). Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap Sektor Moda Transportasi Darat (Bus AKAP). *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi*, 2(7). <https://doi.org/10.36418/jst.v2i7.198>
- [6] Djausal, G. P., Larasati, A., & Muflihah, L. (2020). Strategi Pariwisata Ekologis Dalam Tantangan Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Perspektif Bisnis*, 3.
- [7] Edward III, G. C. (edited). (1984). *Public Policy Implementing*. Jai Press Inc, London-England.
- [8] Engkus, Suparman, N., Sakti, F. T., & Anwar, H. S. (2019). Covid-19: Kebijakan Mitigasi Penyebaran Dan Dampak Sosial Ekonomi Di Indonesia. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- [9] Grindle, M. S. (1980). *Politics and Policy Implementation in The Third World*. Princenton University Press.
- [10] Hadiwardoyo. (2020). Kerugian ekonomi nasional akibat pandemi Covid-19. *Journal of Business and Entrepreneurship*, 2.
- [11] Ishak, D., Maolani, D. Y., & Engkus. (2017). Konsep kinerja dalam studi organisasi publik. *Jispo*, 7(2), 101–120.
- [12] Islamy, I. (2003). *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Bina Aksara.
- [13] Kusno, F. (2020). Global political economy crisis impact of pandemic covid-19. *Anterior Jurnal*, 2.
- [14] Laksana, M. W. (2021). Krisis PPKM Darurat Di Pulau Jawa : Bagaimana Para Gubernur Mengkomunikasikannya Melalui Instagram? *Jurnal Birokrasi & Pemerintahan Daerah*, 3.
- [15] Instruksi Menteri Dalam Negeri, (2021).

-
- [16] Nurdiana, A. (2021). Pengaruh Pandemi Covid-19 terhadap Pendapatan Angkutan Umum (Studi Kasus terminal Pakupatan Kota Serang).
- [17] Sabatier, P. (1986). "Top down and Bottom up Approaches to Implementation Research." *Journal of Public Policy*, 6, 21–48.
- [18] SITI NURJANNAH W. (2021). DINAMIKA PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA SAAT Covid-19 Di Simpang Rimbo Kota Jambi.
- [19] Soemarwoto, O. (2009). Analisis Mengenai Dampak Lingkungan. Yogyakarta: Gadjah Mada University.
- [20] Tubbs, S. L., & Moss, S. (2005). *Human Communication: Prinsip-Prinsip Dasar*. PT. Remaja Rosdakarya.
- [21] [21] Ulber Silalahi. (2009). *Metode Penelitian Sosial*. Refika Aditama.
- [22] Wibawa, S. (1994). *Kebijakan Publik*. Intermedia Jakarta.

DAMPAK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PPKM BAGI SUPIR ANGKUTAN KOTA TRAYEK CICAHEUM-CILEUNYI KOTA BANDUNG

ORIGINALITY REPORT

10%

SIMILARITY INDEX

7%

INTERNET SOURCES

5%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

MATCH ALL SOURCES (ONLY SELECTED SOURCE PRINTED)

1%

★ Submitted to Brookdale Community College

Student Paper

Exclude quotes On

Exclude matches Off

Exclude bibliography On