

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PELAYANAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR JENIS ANGKUTAN BARANG DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATU

Implementation of Motor Vehicle Testing Service Policy for Freight Transportation in Batu City

Ignatius Adiwidjaja^{1*}
Agustinus Ghunu¹
Alfius¹

¹Universitas Tribhuwana Tungadewi,
Malang

*corresponding author:
ignatius.adiwidjaja17@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor (KIR) jenis angkutan barang di Kota Batu dalam perspektif tata kelola publik yang humanistik. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis dilakukan menggunakan model implementasi kebijakan Edward III yang meliputi komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan telah berjalan cukup efektif, terutama didukung oleh komunikasi formal dan komitmen aparatur. Namun demikian, keterbatasan infrastruktur pengujian kendaraan serta ketergantungan pada daerah lain menjadi kendala utama yang berdampak pada aksesibilitas dan efisiensi pelayanan. Selain itu, masih ditemukan praktik non-formal yang mengindikasikan belum optimalnya sistem pelayanan yang transparan dan akuntabel. Penelitian ini menegaskan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya ditentukan oleh aspek administratif, tetapi juga oleh integritas, kapasitas kelembagaan, dan orientasi pelayanan yang berpusat pada masyarakat.

Kata Kunci:
Implementasi kebijakan
Pelayanan publik
Pengujian kendaraan
Birokrasi

Keywords:
policy implementation
Public service
Vehicle testing
Bureaucracy

Abstract

This study aims to analyze the implementation of motor vehicle testing (KIR) service policy for freight transportation in Batu City from a humanistic public governance perspective. A qualitative descriptive approach was employed, using data collection techniques including in-depth interviews, observation, and documentation. The analysis is based on Edward III's policy implementation model, which emphasizes communication, resources, disposition, and bureaucratic structure. The findings indicate that the policy implementation has been relatively effective, particularly supported by formal communication and the commitment of public officials. However, infrastructural limitations and dependence on external testing facilities remain significant constraints, affecting service accessibility and efficiency. In addition, the persistence of informal practices reflects challenges in ensuring transparency and accountability in public service delivery. This study highlights that successful policy implementation is not solely determined by administrative procedures, but also by institutional capacity, integrity, and a citizen-oriented service approach.



© year The Authors. Published by Penerbit Forind. This is Open Access article under the CC-BY-SA License (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>). Link: <http://assyifa.forindpress.com/index.php/assyifa/index>

Submit: 16-03-2026

Accepted: 27-03-2026

Published: 31-03-2026

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu sistem vital dalam kehidupan masyarakat modern karena berfungsi sebagai penghubung utama aktivitas ekonomi, sosial, dan ruang hidup manusia (Rodrigue, 2020). Dalam konteks pembangunan wilayah, transportasi tidak hanya dipahami sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai instrumen strategis dalam mempercepat distribusi barang dan jasa serta memperluas akses ekonomi

masyarakat (Banister, 2008). Oleh karena itu, keberadaan sistem transportasi yang aman, efisien, dan berkelanjutan menjadi prasyarat penting dalam mendukung pembangunan daerah.

Dalam praktiknya, angkutan barang memiliki peran yang sangat signifikan dalam menjaga stabilitas ekonomi, khususnya dalam mendistribusikan kebutuhan pokok dan material pembangunan. Efektivitas sistem distribusi tersebut sangat bergantung pada kondisi kendaraan

yang digunakan, sehingga aspek kelayakan kendaraan menjadi faktor kunci dalam menjamin keselamatan dan efisiensi transportasi (Nguyen et al., 2021). Penelitian menunjukkan bahwa kendaraan yang tidak memenuhi standar teknis berkontribusi terhadap meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas serta kerugian ekonomi yang cukup besar (WHO, 2018; Bener et al., 2019).

Sebagai bentuk intervensi negara, kebijakan pengujian kendaraan bermotor (KIR) hadir untuk memastikan bahwa kendaraan yang beroperasi telah memenuhi standar teknis dan laik jalan. Kebijakan ini merupakan bagian dari pelayanan publik yang tidak hanya berorientasi pada kepatuhan administratif, tetapi juga pada perlindungan keselamatan masyarakat (Dunn, 1999). Dalam perspektif administrasi publik modern, pelayanan publik yang berkualitas harus mampu menjamin transparansi, akuntabilitas, dan orientasi pada kepentingan masyarakat (Osborne, 2018).

Namun demikian, berbagai studi menunjukkan bahwa kualitas pelayanan publik di sektor transportasi masih menghadapi berbagai tantangan, terutama terkait dengan praktik maladministrasi, keterbatasan sumber daya, dan lemahnya integritas aparatur (Tummers et al., 2016). Fenomena seperti pungutan liar dan percaloan seringkali muncul sebagai respons terhadap sistem pelayanan yang dianggap tidak efisien atau tidak responsif terhadap kebutuhan masyarakat. Kondisi ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan tidak dapat dilepaskan dari konteks sosial dan budaya yang melingkupinya.

Dalam kajian kebijakan publik, implementasi merupakan tahapan krusial yang menentukan keberhasilan suatu kebijakan. Edward III (1980) menegaskan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Keempat variabel tersebut saling berinteraksi dalam menentukan sejauh mana kebijakan dapat dijalankan secara efektif di lapangan. Penelitian lain juga menunjukkan bahwa faktor kapasitas organisasi dan

fleksibilitas birokrasi memiliki pengaruh signifikan terhadap kualitas pelayanan publik (Andrews et al., 2017; Peters, 2015).

Lebih lanjut, pendekatan humanistik dalam administrasi publik menekankan bahwa pelayanan publik harus dipahami sebagai relasi antara negara dan masyarakat, bukan sekadar proses administratif (Denhardt & Denhardt, 2015). Dalam perspektif ini, masyarakat tidak lagi diposisikan sebagai objek kebijakan, melainkan sebagai subjek yang memiliki hak untuk mendapatkan pelayanan yang adil, transparan, dan bermartabat. Oleh karena itu, implementasi kebijakan perlu dilihat tidak hanya dari aspek teknis, tetapi juga dari dimensi nilai dan etika pelayanan.

Kota Batu sebagai daerah dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat, khususnya di sektor pariwisata dan perdagangan, menghadapi dinamika transportasi angkutan barang yang semakin kompleks. Tingginya mobilitas barang menuntut adanya sistem pengujian kendaraan bermotor yang efektif dan efisien. Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa Kota Batu masih menghadapi keterbatasan fasilitas pengujian kendaraan bermotor, sehingga pelayanan masih bergantung pada daerah lain.

Kondisi tersebut tidak hanya berdampak pada efisiensi pelayanan, tetapi juga pada aksesibilitas masyarakat terhadap layanan publik. Selain itu, masih ditemukannya praktik non-formal dalam pelayanan menunjukkan adanya kesenjangan antara desain kebijakan dan implementasi di lapangan. Hal ini sejalan dengan pandangan Pressman dan Wildavsky (1984) yang menyatakan bahwa implementasi kebijakan seringkali mengalami deviasi akibat kompleksitas interaksi antar aktor dan kondisi lapangan.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan barang di Kota Batu dengan menggunakan model Edward III. Selain itu, penelitian ini juga berupaya mengidentifikasi

faktor pendukung dan penghambat implementasi kebijakan serta memberikan refleksi humanistik dalam upaya peningkatan kualitas pelayanan publik.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif. Pendekatan ini dipilih karena mampu memahami fenomena implementasi kebijakan secara mendalam dalam konteks sosial yang kompleks (Creswell & Poth, 2018). Lokasi penelitian adalah Dinas Perhubungan Kota Batu sebagai institusi yang bertanggung jawab dalam pelayanan pengujian kendaraan bermotor.

Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan aparatur Dinas Perhubungan, petugas teknis, serta masyarakat pengguna layanan. Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur untuk memungkinkan eksplorasi informasi yang lebih luas. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari dokumen kebijakan, laporan instansi, serta literatur akademik yang relevan.

Teknik pengumpulan data meliputi observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi dilakukan untuk memahami secara langsung proses pelayanan pengujian kendaraan bermotor. Wawancara dilakukan untuk menggali persepsi dan pengalaman informan. Dokumentasi digunakan untuk melengkapi data yang diperoleh dari observasi dan wawancara.

Penentuan informan dilakukan dengan teknik purposive sampling, yaitu memilih informan yang memiliki pengetahuan dan pengalaman terkait dengan kebijakan yang diteliti (Sugiyono, 2016). Analisis data dilakukan melalui proses reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Untuk menjaga validitas data, digunakan teknik triangulasi sumber dan metode. Analisis data menggunakan kerangka teori implementasi kebijakan

Edward III yang mencakup empat variabel utama: komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

HASIL

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan barang di Kota Batu tidak berlangsung secara linear, melainkan sebagai proses yang dipengaruhi oleh interaksi antara aktor, sumber daya, dan kondisi kelembagaan. Berdasarkan analisis lapangan, ditemukan bahwa keempat variabel dalam model Edward III—komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi—memiliki kontribusi yang berbeda dalam membentuk kualitas implementasi kebijakan.

Tabel 1. Sintesis Temuan Implementasi Kebijakan

Variabel	Temuan Lapangan	Makna Analitis
Komunikasi	Sosialisasi dilakukan melalui media dan koordinasi lintas instansi	Komunikasi bersifat informatif, namun belum sepenuhnya dialogis
Sumber Daya	SDM cukup kompeten, fasilitas pengujian terbatas	Terjadi ketimpangan antara kapasitas manusia dan dukungan infrastruktur
Disposisi	Aparatur menunjukkan komitmen dan kedisiplinan	Nilai pelayanan cukup kuat, namun rentan terhadap praktik non-formal
Struktur Birokrasi	SOP tersedia dan koordinasi rutin dilakukan	Struktur formal berjalan baik, tetapi fleksibilitas masih terbatas

Komunikasi Kebijakan

Temuan penelitian menunjukkan bahwa komunikasi kebijakan telah dilakukan secara aktif melalui berbagai media, seperti sosialisasi langsung, pemasangan informasi prosedur, serta koordinasi antar instansi. Secara administratif, pola komunikasi ini menunjukkan adanya upaya sistematis dalam menyampaikan kebijakan kepada masyarakat.

Namun demikian, secara substantif, komunikasi yang terjadi cenderung bersifat satu arah (top-down). Informasi lebih banyak disampaikan sebagai prosedur teknis, bukan sebagai ruang dialog yang memungkinkan

masyarakat memahami makna dan urgensi kebijakan. Hal ini tercermin dari masih ditemukannya masyarakat yang belum sepenuhnya memahami alur pelayanan pengujian kendaraan bermotor.

Dengan demikian, komunikasi dalam implementasi kebijakan ini belum sepenuhnya berfungsi sebagai mekanisme pembentukan kesadaran publik, melainkan masih berada pada tahap penyampaian informasi administratif.

Sumber Daya Kebijakan

Dari aspek sumber daya, penelitian menemukan bahwa Dinas Perhubungan Kota Batu memiliki sumber daya manusia yang relatif memadai, baik dari segi jumlah maupun kompetensi. Aparatur yang terlibat dalam pelayanan menunjukkan kemampuan teknis dan pemahaman terhadap prosedur pengujian kendaraan bermotor.

Namun demikian, keterbatasan fasilitas pengujian menjadi persoalan utama. Kota Batu belum memiliki sarana pengujian kendaraan bermotor secara mandiri, sehingga pelayanan masih bergantung pada fasilitas di Kota Malang. Kondisi ini menimbulkan implikasi pada efisiensi pelayanan, seperti bertambahnya waktu, biaya, dan kompleksitas prosedur bagi masyarakat.

Temuan ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara kapasitas sumber daya manusia dan dukungan infrastruktur. Dalam konteks implementasi kebijakan, kondisi ini berpotensi menghambat efektivitas pelayanan serta menurunkan tingkat aksesibilitas masyarakat terhadap layanan publik.

Disposisi Kebijakan

Dimensi disposisi menunjukkan bahwa aparatur pelaksana memiliki komitmen yang cukup tinggi dalam menjalankan tugas pelayanan. Hal ini terlihat dari kedisiplinan kerja, kesiapan dalam memberikan

pelayanan, serta kesadaran akan pentingnya peran mereka sebagai pelayan publik.

Namun demikian, penelitian juga menemukan adanya praktik non-formal seperti percaloan dan pungutan liar yang masih terjadi dalam proses pelayanan. Fenomena ini menunjukkan adanya ketegangan antara nilai ideal birokrasi dan realitas praktik di lapangan.

Secara analitis, kondisi ini mengindikasikan bahwa disposisi aparatur tidak hanya ditentukan oleh faktor individu, tetapi juga oleh sistem dan budaya organisasi yang melingkupinya. Dengan kata lain, komitmen personal belum sepenuhnya terinstitusionalisasi dalam sistem pelayanan yang bersih dan transparan.

Struktur Birokrasi Implementasi Kebijakan

Dari aspek struktur birokrasi, penelitian menemukan bahwa Dinas Perhubungan Kota Batu telah memiliki mekanisme kerja yang relatif tertata, termasuk pembagian tugas yang jelas, keberadaan SOP, serta pelaksanaan koordinasi rutin. Hal ini menunjukkan bahwa secara formal, struktur birokrasi telah mendukung implementasi kebijakan.

Namun demikian, struktur yang ada cenderung bersifat prosedural dan kurang fleksibel dalam merespons dinamika kebutuhan masyarakat. Dalam beberapa kasus, prosedur yang kaku justru memperpanjang proses pelayanan, terutama ketika dihadapkan pada keterbatasan fasilitas lokal.

Dengan demikian, meskipun struktur birokrasi mampu menjaga keteraturan administratif, namun belum sepenuhnya adaptif terhadap kompleksitas kondisi lapangan.

Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor di Kota Batu berada dalam kondisi “cukup efektif namun belum optimal”. Keberhasilan implementasi lebih ditopang oleh faktor komunikasi dan disposisi aparatur, sementara kendala utama terletak

pada keterbatasan sumber daya fisik dan rigiditas struktur birokrasi.

Temuan ini menegaskan bahwa implementasi kebijakan tidak hanya ditentukan oleh keberadaan regulasi dan aparatur, tetapi juga oleh keselarasan antara sistem, sumber daya, dan nilai-nilai pelayanan publik yang berorientasi pada masyarakat.

PEMBAHASAN

Implementasi kebijakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan barang di Kota Batu menunjukkan bahwa kebijakan publik tidak semata-mata merupakan produk normatif, tetapi juga proses sosial yang dipengaruhi oleh interaksi antara struktur, aktor, dan konteks lokal. Dalam kerangka ini, model implementasi kebijakan George C. Edward III memberikan landasan analitis untuk memahami dinamika tersebut melalui empat variabel utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi (Edward III, 1980). Namun demikian, temuan penelitian ini menunjukkan bahwa keempat variabel tersebut tidak hanya berfungsi sebagai faktor teknis, tetapi juga mencerminkan kualitas relasi antara negara dan masyarakat dalam praktik pelayanan publik.

Komunikasi Kebijakan

Dalam perspektif Edward III (1980), komunikasi merupakan faktor kunci dalam memastikan bahwa kebijakan dapat dipahami dan dijalankan secara konsisten oleh para pelaksana maupun penerima kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi kebijakan di Dinas Perhubungan Kota Batu telah dilakukan melalui berbagai mekanisme formal, seperti sosialisasi prosedur, pemasangan informasi layanan, serta koordinasi antar lembaga.

Namun demikian, jika dianalisis lebih mendalam, komunikasi yang berlangsung masih cenderung bersifat informatif dan satu arah. Informasi yang disampaikan lebih berfokus pada aspek teknis prosedural, seperti

alur pengujian kendaraan, tanpa diiringi dengan upaya membangun pemahaman substantif mengenai pentingnya kebijakan tersebut bagi keselamatan publik. Kondisi ini menyebabkan sebagian masyarakat memandang pengujian kendaraan bermotor sebagai kewajiban administratif semata, bukan sebagai kebutuhan yang berkaitan langsung dengan keamanan dan keberlanjutan transportasi.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Tummers et al. (2016) yang menunjukkan bahwa komunikasi kebijakan yang tidak partisipatif cenderung menghasilkan kepatuhan formal, tetapi tidak membangun kesadaran substantif. Dengan kata lain, kebijakan dipatuhi karena kewajiban, bukan karena pemahaman. Dalam konteks ini, komunikasi belum berfungsi sebagai ruang dialog antara negara dan masyarakat.

Dari perspektif humanistik, komunikasi kebijakan seharusnya tidak hanya menjadi alat penyampaian informasi, tetapi juga medium pembentukan relasi sosial. Negara tidak cukup hadir sebagai pemberi instruksi, tetapi juga sebagai fasilitator pemahaman publik. Oleh karena itu, transformasi komunikasi dari pola top-down menuju dialogis menjadi penting untuk meningkatkan kualitas implementasi kebijakan.

Sumber Daya dalam Implementasi Kebijakan

Sumber daya dalam implementasi kebijakan mencakup ketersediaan sumber daya manusia, finansial, dan infrastruktur yang mendukung pelaksanaan kebijakan (Edward III, 1980). Dalam penelitian ini, ditemukan bahwa Dinas Perhubungan Kota Batu memiliki sumber daya manusia yang cukup kompeten dan mampu menjalankan tugas pelayanan secara profesional.

Namun demikian, keterbatasan fasilitas pengujian kendaraan bermotor menjadi persoalan utama yang menghambat efektivitas implementasi kebijakan. Kota Batu belum memiliki sarana pengujian yang memadai, sehingga pelayanan masih bergantung pada fasilitas di daerah lain. Ketergantungan ini tidak hanya berdampak

pada efisiensi pelayanan, tetapi juga menciptakan beban tambahan bagi masyarakat dalam bentuk biaya dan waktu.

Temuan ini memperkuat argumen Andrews et al. (2017) yang menyatakan bahwa kapasitas organisasi tidak hanya ditentukan oleh kualitas sumber daya manusia, tetapi juga oleh ketersediaan sumber daya fisik. Ketimpangan antara kedua aspek tersebut akan menghasilkan pelayanan yang tidak optimal, bahkan berpotensi menciptakan ketidakadilan akses.

Dalam perspektif kebijakan publik, kondisi ini menunjukkan adanya persoalan keadilan distributif, di mana masyarakat tidak memperoleh akses layanan secara setara (Dunn, 1999). Masyarakat yang harus mengakses layanan di luar daerah pada dasarnya menghadapi hambatan struktural yang tidak dialami oleh wilayah lain yang memiliki fasilitas memadai.

Dengan demikian, persoalan sumber daya dalam penelitian ini tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga normatif. Dalam pendekatan humanistik, keterbatasan infrastruktur mencerminkan belum optimalnya kehadiran negara dalam menjamin hak masyarakat atas pelayanan publik yang layak.

Disposisi Implementasi Kebijakan

Disposisi dalam model Edward III merujuk pada sikap, komitmen, dan integritas pelaksana kebijakan dalam menjalankan tugasnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aparatur Dinas Perhubungan Kota Batu memiliki komitmen yang cukup baik dalam memberikan pelayanan. Hal ini terlihat dari kedisiplinan, tanggung jawab, serta kesadaran akan peran mereka sebagai pelayan publik.

Namun demikian, keberadaan praktik percaloan dan pungutan liar menunjukkan adanya ketegangan antara nilai ideal birokrasi dan realitas implementasi di lapangan. Fenomena ini tidak dapat dipahami semata-

mata sebagai persoalan moral individu, tetapi juga sebagai indikasi adanya kelemahan sistem pelayanan.

Penelitian Tummers et al. (2016) menunjukkan bahwa praktik non-formal seringkali muncul sebagai respons terhadap sistem yang dianggap tidak efisien atau terlalu birokratis. Dalam konteks ini, percaloan menjadi alternatif bagi masyarakat untuk memperoleh layanan yang lebih cepat, meskipun melanggar aturan. Hal ini menunjukkan bahwa disposisi aparatur tidak dapat dilepaskan dari konteks sistem yang melingkupinya.

Lebih lanjut, dalam perspektif administrasi publik humanistik, integritas aparatur tidak hanya ditentukan oleh nilai individu, tetapi juga oleh budaya organisasi dan sistem yang mendukungnya (Denhardt & Denhardt, 2015). Jika sistem pelayanan masih membuka ruang bagi praktik non-formal, maka integritas akan sulit terjaga secara konsisten.

Dengan demikian, penguatan disposisi aparatur perlu dilakukan secara sistemik, tidak hanya melalui peningkatan kapasitas individu, tetapi juga melalui reformasi sistem pelayanan yang transparan dan akuntabel.

Struktur Birokrasi Implementasi Kebijakan

Struktur birokrasi dalam implementasi kebijakan berkaitan dengan pembagian tugas, prosedur kerja, dan mekanisme koordinasi (Edward III, 1980). Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Batu telah memiliki struktur organisasi yang relatif tertata, dengan keberadaan SOP dan koordinasi rutin sebagai instrumen pengendali pelaksanaan kebijakan.

Secara formal, struktur ini memberikan kepastian dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab. Namun demikian, dalam praktiknya, struktur yang terlalu prosedural cenderung kurang fleksibel dalam merespons kebutuhan masyarakat. Prosedur yang kaku seringkali memperpanjang proses pelayanan dan

membuka peluang bagi praktik non-formal sebagai jalan pintas.

Temuan ini sejalan dengan pandangan Peters (2015) yang menyatakan bahwa birokrasi modern menghadapi dilema antara kebutuhan akan keteraturan dan tuntutan fleksibilitas. Struktur yang terlalu kaku dapat menghambat inovasi, sementara struktur yang terlalu longgar dapat mengurangi akuntabilitas.

Dalam konteks ini, implementasi kebijakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor di Kota Batu menunjukkan bahwa struktur birokrasi telah mampu menjaga keteraturan administratif, tetapi belum sepenuhnya adaptif terhadap dinamika kebutuhan masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan yang lebih fleksibel tanpa mengabaikan prinsip akuntabilitas.

Dalam perspektif humanistik, birokrasi seharusnya tidak hanya berfungsi sebagai mesin administratif, tetapi juga sebagai institusi yang responsif dan adaptif terhadap kebutuhan publik. Fleksibilitas menjadi penting untuk memastikan bahwa pelayanan tidak hanya berjalan sesuai prosedur, tetapi juga relevan dengan realitas sosial.

Berdasarkan analisis keempat variabel tersebut, dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor di Kota Batu berada dalam kondisi yang relatif berjalan, namun belum sepenuhnya optimal. Keberhasilan implementasi lebih banyak ditopang oleh faktor komunikasi formal dan komitmen aparatur, sementara kendala utama terletak pada keterbatasan sumber daya dan rigiditas struktur birokrasi.

Lebih jauh, penelitian ini menunjukkan bahwa model implementasi Edward III perlu dipahami tidak hanya sebagai kerangka teknis, tetapi juga sebagai refleksi kualitas relasi antara negara dan masyarakat. Dengan demikian, keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya diukur dari kepatuhan terhadap prosedur, tetapi juga dari sejauh mana kebijakan mampu menghadirkan

keadilan, transparansi, dan kebermaknaan bagi masyarakat.

KESIMPULAN

Implementasi kebijakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan barang di Kota Batu menunjukkan bahwa efektivitas kebijakan tidak hanya ditentukan oleh keberadaan regulasi, tetapi oleh keselarasan antara komunikasi, sumber daya, disposisi aparatur, dan struktur birokrasi. Secara umum, implementasi telah berjalan dalam kategori cukup efektif, terutama didukung oleh komunikasi formal yang berjalan dan komitmen aparatur dalam memberikan pelayanan. Namun demikian, penelitian ini mengungkap adanya persoalan struktural yang membatasi optimalisasi kebijakan, khususnya keterbatasan infrastruktur pengujian kendaraan yang berdampak pada aksesibilitas dan efisiensi layanan. Selain itu, masih ditemukannya praktik non-formal mengindikasikan bahwa sistem pelayanan belum sepenuhnya mampu menjamin transparansi dan integritas secara konsisten. Temuan ini menegaskan bahwa implementasi kebijakan tidak dapat dipahami sebagai proses administratif semata, melainkan sebagai proses sosial yang memerlukan dukungan sistem yang memadai dan nilai-nilai etika dalam birokrasi. Oleh karena itu, peningkatan kualitas pelayanan pengujian kendaraan bermotor perlu diarahkan pada penguatan kapasitas infrastruktur, penyederhanaan prosedur yang adaptif, serta internalisasi nilai integritas dalam praktik pelayanan. Dengan demikian, pendekatan implementasi kebijakan yang tidak hanya teknokratis tetapi juga humanistik menjadi kunci dalam mewujudkan pelayanan publik yang efektif, adil, dan berorientasi pada masyarakat.

REFERENSI

- Agustino, L. (2016). *Dasar-dasar kebijakan publik* (Edisi revisi). Alfabeta.
- Andrews, R., Boyne, G. A., & Walker, R. M. (2017). *Organizational strategy and public service*

- performance. *Public Administration Review*, 77(2), 239–248. <https://doi.org/10.1111/puar.12715>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Bener, A., Özkan, T., & Lajunen, T. (2019). The driver behaviour questionnaire in Arab gulf countries: Qatar and United Arab Emirates. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 26(2), 1–7. <https://doi.org/10.1080/17457300.2018.1469161>
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (4th ed.). Sage Publications.
- Denhardt, J. V., & Denhardt, R. B. (2015). *The new public service: Serving, not steering* (3rd ed.). Routledge.
- Dunn, W. N. (1999). *Public policy analysis: An introduction* (2nd ed.). Prentice Hall.
- Edward III, G. C. (1980). *Implementing public policy*. Congressional Quarterly Press.
- Hensher, D. A., & Button, K. J. (Eds.). (2008). *Handbook of transport modelling* (2nd ed.). Elsevier.
- Hill, M., & Hupe, P. (2014). *Implementing public policy: An introduction to the study of operational governance* (2nd ed.). Sage Publications.
- Litman, T. (2020). Transportation and public health. *Annual Review of Public Health*, 41, 371–388. <https://doi.org/10.1146/annurev-publhealth-040119-094105>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). Sage Publications.
- Moleong, L. J. (2014). *Metodologi penelitian kualitatif*. Remaja Rosdakarya.
- Moynihn, D. P., & Pandey, S. K. (2017). The role of organizations in fostering public service motivation. *Public Administration Review*, 77(2), 275–286. <https://doi.org/10.1111/puar.12682>
- Nguyen, H., Nguyen, T., & Su, D. (2021). Vehicle safety and accident reduction: Empirical evidence from developing countries. *Journal of Transport Safety & Security*, 13(5), 456–472. <https://doi.org/10.1080/19439962.2019.1702335>
- OECD. (2019). *Government at a glance 2019*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/8ccf5c38-en>
- Osborne, S. P. (2018). From public service-dominant logic to public service logic: Are public service organizations capable of co-production and value co-creation? *Public Management Review*, 20(2), 225–231. <https://doi.org/10.1080/14719037.2017.1350461>
- Peters, B. G. (2015). *Advanced introduction to public policy*. Edward Elgar Publishing.
- Pressman, J. L., & Wildavsky, A. (1984). *Implementation: How great expectations in Washington are dashed in Oakland* (3rd ed.). University of California Press.
- Rodrigue, J. P. (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
- Sugiyono. (2016). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Tummers, L., Bekkers, V., Vink, E., & Musheno, M. (2016). Coping during public service delivery: A conceptualization and systematic review of the literature. *Public Administration Review*, 76(2), 302–314. <https://doi.org/10.1111/puar.12439>
- World Bank. (2020). *World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains*. World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1457-0>
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. WHO Press.