



PENERIMAAN DAN RESISTENSI TERHADAP KEBIJAKAN PENATAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM DI KOTA BANDUNG

Arif Moelia Edie^{1,2}

¹Kementerian Dalam Negeri

Jl. Medan Merdeka Utara No. 7, Jakarta, Indonesia

²Corresponding author: arief_londo1002@yahoo.co.id

ABSTRACT

This study aims to explain the implementation of public transportation management policies by the Bandung City Government, particularly from the perspective of public acceptance and resistance to government policies. With a qualitative research design, it was found that the policy implementation encountered obstacles of low enthusiasm and less public acceptance. The policy does not create new substantial things, so people consider it only to replace the old situation. As a result, the process of change is slow, and it only becomes a circular and incremental change. To improve the policy, it is necessary to make binding rules in the form of mayor regulations on minimum standards for public transport services and regional regulations on transportation development master plans as guidelines in restructuring public transport routes so that they do not overlap.

Keywords: Policy Implementation; Public Acceptance; Public Resistance; Public Transportation Arrangement

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan menjelaskan proses implementasi kebijakan penataan transportasi angkutan umum oleh Pemerintah Kota Bandung, khususnya dari perspektif penerimaan maupun resistansi publik terhadap kebijakan pemerintah. Dengan desain penelitian kualitatif, ditemukan bahwa implementasi kebijakan penataan transportasi umum mengalami hambatan berupa rendahnya antusiasme dan penerimaan publik terhadap kebijakan. Kebijakan tidak melahirkan hal baru, sehingga warga menganggapnya hanya mengganti keadaan yang lama. Akibatnya, proses perubahan ke arah kemajuan menjadi lambat, dan hanya menjadi perubahan sirkuler yang berputar-putar. Untuk lebih memperkuat komitmen pembangunan bidang perhubungan dan transportasi, perlu dibuat aturan yang mengikat dalam bentuk peraturan walikota tentang standar minimal layanan angkutan umum dan perda tentang rencana induk pengembangan transportasi sebagai pedoman dalam penataan kembali trayek angkutan umum agar tidak tumpang tindih.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan; Penerimaan Publik; Resistensi Publik; Penataan

PENDAHULUAN

Kota Bandung merupakan salah satu kota di Indonesia yang paling banyak mengalami permasalahan kemacetan jalan raya. Untuk menyelesaikan permasalahan ini, Pemerintah Kota Bandung telah menetapkan berbagai kebijakan publik penataan transportasi angkutan umum. Beberapa diantaranya adalah: Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan; Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perparkiran; Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan. Maksud dan tujuan dari kebijakan penataan angkutan umum adalah untuk meningkatkan layanan transportasi yang tertib, lancar, terintegrasi, aman, dan mengutamakan keselamatan untuk mendorong perekonomian dan kesejahteraan warga.

Melalui Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, maka dapat dimaknai bahwa komitmen pemerintah Kota Bandung dalam mengatur dan melakukan penataan transportasi telah cukup baik. Namun kondisi *existing* yang ditemui masih diwarnai dengan berbagai permasalahan, antara lain masih tingginya kemacetan di Kota Bandung. Persoalan ini menjadi masalah publik karena mengakibatkan kerugian terutama secara ekonomis bagi aktivitas sehari-hari warga Kota Bandung.

Berbagai penelitian telah membahas permasalahan transportasi di kota besar di Indonesia. Sebagai contoh, penelitian Rahma et al (2014) di Kota Semarang menemukan bahwa kepuasan warga terhadap layanan transportasi umum menjadi faktor penentu keputusan untuk berpergian dengan kendaraan pribadi atau angkutan umum. Demikian juga Ismiyati (2011) menemukan bahwa semakin tinggi

tingkat kemampuan sosial ekonomi warga akan mengakibatkan permintaan yang lebih kompleks terhadap kualitas layanan transportasi umum. Selanjutnya, Basuki (2010) menemukan bahwa menjelaskan dominasi kendaraan pribadi dalam transportasi perkotaan mengakibatkan tingginya jumlah kendaraan yang pada akhirnya akan mengakibatkan kepadatan kendaraan yang tinggi di jalan. Hal ini berkebalikan dengan jumlah angkutan umum dan penumpang yang diangkutnya yang jauh lebih sedikit dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Kondisi ini pada akhirnya akan memunculkan problem klasik kemacetan, polusi, kurangnya area parkir dan sebagainya. Penelitian Imam Basuki ini menunjukkan pentingnya kebijakan mendorong penggunaan transportasi massal sebagai pelaksanaan pembatasan kendaraan pribadi. Hal ini dapat dilakukan dengan mengembangkan standar layanan angkutan umum yang terbaik dan mampu berkompetisi dengan kendaraan pribadi.

Persoalan kemacetan pada dasarnya dapat dikategorikan sebagai persoalan publik. Artinya, berbagai pihak yang terlibat dan terkena dampak perlu mendapatkan tempat dalam berbagai diskusi publik permasalahan tersebut. Keberhasilan sebuah kebijakan publik akan sangat ditentukan oleh derajat penerimaan dari berbagai aktor yang terlibat dalam implementasi maupun berbagai pihak yang akan terkena dampak kebijakan tersebut. Dalam konteks ini, penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung menuntut adanya perubahan yang besar bagi pemerintah daerah, operator angkutan umum dan warga.

Penelitian ini bermaksud untuk mengkaji lebih dalam tentang proses implementasi kebijakan penataan transportasi angkutan umum oleh Pemerintahan Kota Bandung, khususnya dari perspektif penerimaan maupun

resistensi publik terhadap Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perparkiran, dan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan

KAJIAN TEORI

Implementasi kebijakan diidentifikasi sebagai tindakan yang dilakukan oleh pemerintah maupun swasta secara individu maupun kelompok untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan dalam kebijakan. Implementasi kebijakan merupakan penjabaran suatu rumusan kebijakan yang bersifat makro menjadi tindakan yang bersifat mikro. Proses implementasi baru dimulai apabila tujuan kebijakan telah ditetapkan, program telah tersusun, serta dana telah disalurkan untuk mencapai sasaran tersebut.

Implementasi kebijakan merupakan penerjemahan dari pernyataan kebijakan ke dalam tindakan (Cooper, 1998). Perumusan kebijakan yang baik dilakukan dengan mempertimbangkan perspektif implementasi. Hal ini berarti kebijakan publik harus memperhitungkan bagaimana substansi peraturan direalisasikan, diimplementasikan, dan berdampak. Proses perumusan kebijakan publik idealnya diimbangi dengan langkah mengantisipasi dampak dan implikasinya, termasuk kapabilitas dan responsivitas kebijakan dalam mengakomodasi berbagai kepentingan yang berbeda.

Dalam rangka mengusahakan keberhasilan kebijakan, Grindle (1980) berpendapat bahwa tantangan implementasi harus dapat teratasi sedini mungkin. Untuk mencapai keberhasilan, terdapat banyak variabel yang mempengaruhi implementasi, baik bersifat individual maupun kelompok atau institusi. Implementasi melibatkan usaha

policy maker untuk mempengaruhi perilaku birokrat sebagai pelaksana, karena pada umumnya kebijakan publik diimplementasikan oleh badan pemerintah. Kompleksitas implementasi bukan saja ditunjukkan oleh banyaknya aktor atau unit organisasi yang terlibat, tetapi juga dikarenakan proses implementasi dipengaruhi oleh beberapa variabel yang kompleks dan juga saling berinteraksi satu sama lain.

Dalam salah satu ulasannya, Grindle (1980) berpendapat bahwa keberhasilan implementasi kebijakan sangat dipengaruhi oleh keluasan perubahan yang diharapkan. Penentuan keluasan perubahan yang diharapkan berpengaruh terhadap kesulitan dan jangka waktu yang diperlukan bagi terlaksananya kebijakan. Semakin luas perubahan yang diakibatkan oleh kebijakan akan membutuhkan waktu yang semakin lama dan tingkat kesulitan yang kompleks. Seiring dengan makin disadarinya dampak negatif atau positif kebijakan, maka kesadaran warga meningkat untuk mengambil peranan dalam kebijakan itu. Sutiyo dan Maharjan (2017) berargumentasi bahwa keterlibatan warga negara dalam berbagai pengambilan keputusan dan kebijakan yang akan mempengaruhi hajat hidupnya adalah salah satu bentuk paling hakiki dari partisipasi politik.

Alasan pentingnya partisipasi warga untuk meningkatkan layanan publik di sektor transportasi adalah untuk memenuhi harapan pengguna jasa angkutan umum itu sendiri terhadap standarisasi layanan umum yang lebih baik. Selain itu, pada prinsipnya warga dapat diberdayakan, ditumbuhkan dan ditingkatkan partisipasinya dengan mengajarkannya untuk berani melakukan *complain* kepada pembuat produk kebijakan maupun penyedia jasa. Banyak masyarakat yang belum menyadari bahwa pemerintah mengoperasikan mesin birokrasinya dengan menggunakan sumber dana dari warga, sehingga pengelolaannya juga harus

transparan dan akuntabel. Saat ini, di Kota Bandung dapat dikatakan bahwa partisipasi warga pada sektor transportasi belum optimal di dalam memberikan alternatif solusi bagi peningkatan layanan publik. Hal itu tercermin antara lain dengan masih minimnya pembentukan forum aspirasi warga di bidang transportasi umum.

Menurut Smith (1998), tekanan pada partisipasi atau peran serta berhubungan erat dengan proses demokrasi dan keswadayaan itu sendiri. Pada awalnya warga yang disebut-sebut sebagai penerima manfaat dari pembangunan diposisikan sebagai obyek atau pihak yang pasif. Perkembangan selanjutnya menempatkan warga menjadi pihak yang aktif yang ikut menentukan arah perubahan sebagai subyek pembangunan. Kebijakan pemerintah dalam penataan transportasi perkotaan tidak akan mempunyai makna tanpa didukung oleh partisipasi warga dalam arti luas untuk lebih mengutamakan dan memanfaatkan angkutan umum.

Dalam realitas, warga atau komunitas terdiri dari berbagai macam atau berbagai lapisan. Untuk itu, dalam penelitian ini istilah partisipasi warga difahami sebagai partisipasi dari masyarakat atau orang yang menggunakan jalan raya, baik sebagai pejalan kaki, penumpang kendaraan umum, penumpang kendaraan pribadi, atau bahkan para pemanfaat bahu jalan seperti pedagang kaki lima dan para pembelinya.

METODE

Desain penelitian deskriptif-kualitatif dipilih dalam penelitian ini untuk menganalisa implementasi kebijakan penataan angkutan kota dari sisi para pelaku kebijakan seperti para aparat yang memberikan layanan, organisasi/ lembaga kewargaan maupun dari sisi warga pengguna jasa. Pendekatan penelitian kualitatif dilakukan mengingat bahwa data hanya dapat dipahami dan diungkap

melalui persepsi dan interpretasi para pelaku yang sulit diukur secara kuantitatif sehingga pemaknaan yang tepat hanya dapat diberikan oleh orang yang terlibat dalam implementasi kebijakan penataan angkutan kota sebagai fokus kajian. Selain itu dengan melakukan pendekatan kualitatif, dapat melahirkan empati peneliti untuk dapat mengadaptasi diri dengan beragam realitas dan dinamika kehidupan warga pengguna layanan transportasi angkutan di Kota Bandung.

Penentuan informan dilakukan secara *purposive* dengan teknik *snowballing*. Dimana dalam penelitian ini peneliti telah melakukan mencari informasi tentang orang yang layak dijadikan sebagai informan pangkal yaitu orang yang mengetahui dengan baik tentang berbagai aktivitas dan kebijakan transportasi yang ada di Kota Bandung. Informan pangkal tersebut adalah pejabat pada Dinas Perhubungan Kota Bandung, kemudian organisasi kemasyarakatan, dan warga pengguna jasa angkutan kota. Selanjutnya, berdasarkan informasi dan masukan dari informan pangkal, peneliti memperoleh data tentang informan yang kompeten dalam implementasi kebijakan penataan angkutan kota yang dapat memberikan data yang akurat sebagai informan kunci. Melalui teknik *snowballing* tersebut, peneliti telah menetapkan 10 orang informan yang terdiri dari pejabat Pemerintah Kota Bandung dan warga pengguna jasa, dengan melibatkan keduanya diharapkan penelitian ini bisa memberikan info yang lengkap dan *reliable* yang dipergunakan bagi perbaikan kualitas layanan perijinan. Informan tersebut terdiri dari: 2 orang pejabat eselon II pemerintah Kota Bandung, 1 orang pejabat eselon III dan 2 orang pejabat eselon IV pada Dinas Perhubungan, 1 orang staf pada Dinas Perhubungan, 1 pimpinan organisasi kewargaan, 1 orang anggota DPRD Kota Bandung dan 2 orang warga,

Analisis data yang dilakukan oleh peneliti untuk proses mengurutkan data, mengorganisasikan ke suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Dengan demikian, analisis data disini merupakan pengorganisasian dan penafsiran data sebagai proses berkelanjutan yang membutuhkan refleksi terus menerus terhadap data. Hal ini diikuti dengan senantiasa mengajukan pertanyaan analitis, pada saat dan setelah pengumpulan data, atau secara serentak maupun bersama-sama (Creswell, 2017).

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum dan Permasalahan Transportasi di Kota Bandung

Kota Bandung merupakan Ibukota Provinsi Jawa Barat dengan luas sekitar 16.729,65 Ha. Kota ini terdiri dari 30 kecamatan dan 151 kelurahan, yang terletak pada koordinat 107° 36' Bujur Timur dan 6° 55' Lintang Selatan. Luas wilayah Kota Bandung saat ini 16.729,65 Ha. Secara topografis, ia terletak pada ketinggian 791 meter di atas Permukaan laut (dpl). Di kota ini, titik tertinggi berada di daerah Utara dengan ketinggian 1.050 meter dpl, dan titik terendah berada di sebelah Selatan dengan ketinggian 675 meter dpl. Di bagian Selatan permukaan tanah relatif datar, sedangkan di bagian Utara berkontur berbukit-bukit. Hal ini karena Bandung dikelilingi oleh pegunungan yang membentuknya seperti sebuah basin. Sebagian besar lahan di Kota Bandung (55,5%) digunakan sebagai lahan perumahan, sedangkan penggunaan untuk kegiatan jasa sekitar 10%, dan sawah sekitar 20,1%. Sekitar 73,5% wilayah Kota Bandung adalah kawasan terbangun. Berbagai aktivitas warga telah memberikan tekanan fisik alam Kota Bandung. Permasalahan lingkungan fisik alam tersebut pada dasarnya bukan hanya tantangan Kota Bandung saja, namun juga

bagi Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat dan Kota Cimahi.

Saat ini, persoalan utama yang dihadapi pemerintah Kota Bandung adalah kemacetan lalu lintas. Dimana persoalan-persoalan yang dihadapi pemerintah tersebut sedemikian kompleks dan membutuhkan penanganan yang cepat namun juga akurat agar masalah yang dihadapi oleh pemerintah segera dengan dapat diatasi. Berbagai kebijakan yang sebetulnya tidak diperlukan terpaksa harus dibuat untuk menanggung tingginya pemakaian kendaraan pribadi di kantong pemukiman baru yang penghuninya sebagian besar bekerja di Kota Bandung. Hasil studi Bappenas tahun 2012 menunjukkan tingginya interaksi perjalanan antar wilayah antara Kota Bandung dengan wilayah sekitarnya yang berjarak 10 sampai 20 Kilometer dari Kota Bandung. Hal ini memberi kontribusi terbesar peningkatan jumlah perjalanan dan terhadap kemacetan lalu lintas dalam kota, sejalan dengan kecenderungan pertumbuhan pembangunan permukiman.

Faktor internal di dalam Kota Bandung yang juga berkontribusi besar pada peningkatan kemacetan adalah pembangunan pusat niaga baru yang dipaksakan di wilayah tanpa memperhatikan jarak efisien untuk menghindari kemacetan. Hal ini juga disebabkan citra Kota Bandung sebagai Kota Jasa dan Pusat Perdagangan wilayah Jawa Barat. Untuk itu, sudah saatnya Kota Bandung memiliki konsep transportasi wilayah terpadu, termasuk program pembangunan infrastrukturnya. Selama ini, akibat tidak ada integrasi kebijakan, maka ada kecenderungan tiap dinas membuat program dan kegiatan yang tidak terpadu. Bagi Kota Bandung saat ini, sistem transportasi yang terpadu merupakan salah satu landasan dan kerangka bagi penyusunan program pengembangan jaringan yang mengacu kepada rencana tata ruang dan tidak terlepas dari sistem kewilayahan. Selain itu, rute trayek di

Kota Bandung yang tumpang tindih kadang memicu konflik kepentingan.

Salah satu permasalahan utama adalah kemacetan lalu lintas yang terjadi di pusat bisnis dan perkantoran. Kemacetan di Kota Bandung menurunkan total produksi warga. Ketidakpastian dalam usaha menimbulkan kecenderungan menurunnya minat investasi. Masyarakat juga ikut menanggung kerugian akibat kemacetan lalu lintas yaitu nilai waktu, biaya bahan bakar, dan biaya kesehatan. Kondisi sarana dan prasarana transportasi seperti terminal penumpang kurang dipelihara dengan baik. Pengguna jalan sering menjumpai pelanggaran terhadap marka dan rambu lalu lintas. Bahkan, sering secara sadar maupun tidak sadar petugas atau aparat itu sendiri juga ikut melakukan pelanggaran. Implikasinya, wibawa hukum di mata masyarakat menjadi rendah.

Kondisi umum layanan publik di sektor transportasi di Kota Bandung saat ini kurang kondusif. Pemerintah Kota Bandung perlu membenahi angkutan umum yang sudah tidak layak operasional melalui peremajaan armada untuk meningkatkan ketertiban dan kenyamanan. Di sisi lain, kecenderungan perilaku pengemudi kendaraan umum dan pribadi serta sepeda motor sering tidak disiplin dan melanggar aturan rambu lalu lintas. Beberapa ulasan bahkan memperkirakan semua kendaraan di Kota Bandung bisa saja terjebak kemacetan sesaat keluar rumah jika persoalan ini tidak segera mendapat perhatian. Bahkan lebih ekstrem lagi dengan memperkirakan kemacetan total tersebut dapat lebih maju lagi jika tidak ada langkah berarti dari pemerintah Kota Bandung.

Sebagaimana Dunn (2015) menggolongkan masalah atas tiga kelompok yakni, masalah terstruktur (*well-structured*), masalah semi-terstruktur (*moderately structured*), dan masalah tidak terstruktur (*non-structured*). Kemacetan lalu lintas tergolong dalam kelompok

masalah tidak terstruktur, karena tidak jelas total kejadiannya dan tidak tertentu frekuensi dari kejadian yang mau diukur. Dalam masalah yang tidak terstruktur seperti ini, alternatif pemecahan seringkali tidak jelas. Meskipun alternatifnya banyak, namun batasan satu sama lainnya kabur. Disamping itu, sulit untuk menetapkan kriteria karena kemacetan lalu lintas ini juga menyangkut konflik nilai, untuk memperkirakan kemungkinan hasil dan jangka waktu penyelesaian.

Melihat hakekat dan suatu masalah, maka masalah itu di pandang sebagai suatu isu. Karena itu posisi dari *stakeholders* perlu diperhitungkan. Apa yang menjadi kepentingan, kekuatan, dan kecenderungan masing-masing, termasuk penolakan maupun penerimaannya, mempunyai pengaruh pada implementasi kebijakan. Perbedaan pandangan masing-masing pihak dalam mendukung atau menentang suatu kebijakan mempunyai pengaruh yang berbeda-beda. Sebagai contoh, kepatuhan aparat akan mensukseskan kebijakan, tetapi tidak mempunyai kemampuan yang sebanding untuk menolaknya bila mereka tidak menyetujuinya. Para sopir sebagai pelaksana lalu lintas mampu melakukan mogok, sementara polisi mempunyai kewajiban untuk mensukseskan kebijakan pemerintah sekalipun tidak setuju.

Kemacetan lalu lintas di atas merupakan masalah publik, dimana masalah tersebut mempunyai dampak dan konsekuensi bagi orang yang tidak secara langsung terlibat. Sebagai contoh, peristiwa kemacetan tersebut mendorong orang melibatkan diri dan merasa dipengaruhi oleh masalah tersebut, sehingga dampak yang ditimbulkannya meluas pada warga. Dalam hal ini, apakah suatu masalah menjadi masalah publik atau bukan dapat dilihat dari akibat tindakannya. Menurut Jhon Dewey (dalam Charles O. Jones, 1984:25), tindakan individu mengakibatkan dua jenis konsekuensi. Pertama, tindakan tersebut

mempunyai dampak pada orang lain yang langsung berhubungan. Kedua, tindakan tersebut mempunyai dampak pada orang lain yang tidak langsung berhubungan. Satu isu akan menjadi masalah bila masalah tersebut didefinisikan dan diartikulasikan oleh banyak orang dan kelompok kepentingan. Oleh karena itu, faktor yang krusial dalam proses kebijakan adalah mengenali dan mendefinisikan masalah publik itu sendiri.

Berdasarkan uraian di atas, permasalahan transportasi di Kota Bandung secara umum dapat diklasifikasikan sebagai berikut: *pertama*, masih belum efisien, hal ini tercermin dengan kemacetan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian multidimensi bagi hampir seluruh warga masyarakat Kota Bandung. *Kedua*, belum menjamin keadilan (*equity*), hal ini tercermin dari lalu lintas Kota Bandung di dominasi oleh kendaraan pribadi, belum memberikan peluang kepada pejalan kaki dan bersepeda. *Ketiga*, dampak lingkungan besar, apabila kualitas dan kuantitas angkutan umum di Kota Bandung tidak segera diperbaiki, maka kondisi ini akan terjadi masalah polusi atau kualitas udara yang melebihi ambang batas, yaitu akan terjadi peningkatan *greenhouse gases* di Kota Bandung. *Keempat*, tingkat keselamatan yang rendah, hal ini tercermin dengan angka kecelakaan transportasi jalan yang masih tinggi.

2. Pokok Kebijakan Daerah bidang Transportasi Umum

Ruang lingkup Perda No. 16 Tahun 2012 meliputi penataan perhubungan darat, perkeretaapian, perhubungan udara dan penetapan berbagai jenis retribusi di bidang perhubungan. Dalam Perda tersebut, terdapat beberapa pokok-pokok kebijakan penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung, sebagai berikut:

1. Penataan angkutan umum dilakukan dengan manajemen lalulintas untuk

menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan (pasal 37-44);

2. Manajemen kebutuhan lalu lintas dilakukan dengan memperhatikan perbandingan volume lalu lintas dengan kapasitas jalan, ketersediaan jaringan dan layanan angkutan umum dan daya dukung lingkungan, dan dilaksanakan antara lain melalui pembatasan lalu lintas kendaraan pada kawasan dan waktu tertentu dan pembatasan ruang parkir pada tepi jalan umum di kawasan tertentu (pasal 48).
3. Operator angkutan umum wajib memenuhi standar layanan minimal yang meliputi unsur keamanan, ketertiban, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan (pasal 95)
4. Dalam rangka pelaksanaan penataan angkutan umum, Walikota wajib merencanakan kebutuhan layanan angkutan yang ditetapkan dalam jaringan trayek (Pasal 96).
5. Penetapan jaringan trayek merupakan hasil perencanaan dilakukan berdasarkan hasil survei dengan memperhatikan tata ruang wilayah, Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tingkat permintaan jasa angkutan, asal dan tujuan perjalanan, ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, jenis layanan dan prototype kendaraan untuk tiap-tiap jaringan yang direncanakan, jarak dan waktu tempuh, dan ketersediaan terminal (Pasal 97).
6. Setiap operator angkutan umum wajib memiliki izin dari Pemerintah Daerah yang dilaksanakan melalui seleksi dan/atau pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Pasal 111-112)
7. Tarif angkutan penumpang ditetapkan dengan Keputusan

- Walikota dengan mempertimbangkan perhitungan jarak tempuh (pasal 125)
8. Dalam rangka menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, dapat melakukan pemberdayaan masyarakat melalui pemberian arahan, bimbingan, penyuluhan, pelatihan dan bantuan teknis (pasal 41).
 9. Walikota melaksanakan pengendalian dan pengawasan serta penerapan sanksi bagi pelanggaran Perda (pasal 126-131)

Dengan demikian, substansi utama kebijakan penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung adalah melalui penetapan trayek yang didasarkan pada analisa kebutuhan lalu lintas, penetapan kewajiban operator angkutan umum untuk memenuhi standar keselamatan dan kenyamanan penumpang, penetapan tarif berdasarkan perhitungan jarak tempuh, dan melibatkan warga dalam implementasi kebijakan penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung.

Dalam Perda nomor 16 tahun 2012, kebijakan penataan transportasi angkutan umum belum dijelaskan secara rinci karena akan direalisasikan lebih lanjut sebagai kegiatan dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah dan kegiatan APBD. Kegiatan merupakan aspek operasional dari kebijakan publik yang dibiayai dengan APBD dengan maksud untuk mencapai sasaran tertentu. Secara rinci, sasaran dan jenis kegiatan yang dilaksanakan dalam rangka mendukung kebijakan penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung adalah sebagai berikut:

1. Terciptanya kondisi lalu lintas yang aman, nyaman, tertib dan terkendali, melalui kegiatan: Kegiatan pengadaan rambu lalu lintas; Kegiatan marka jalan; Kegiatan Pengadaan Papan Petunjuk Parkir; Kegiatan Pengadaan Marka Parkir; Kegiatan Paku Jalan dan Pemasangan *Kanstin*.

2. Meningkatnya penggunaan sarana angkutan umum massal, melalui kegiatan: Kegiatan pengendalian disiplin pengoperasian angkutan umum di jalan raya; Kegiatan penciptaan keamanan dan kenyamanan penumpang di lingkungan terminal; Kegiatan penciptaan disiplin dan pemeliharaan kebersihan di lingkungan terminal; Kegiatan koordinasi dalam peningkatan layanan angkutan; Kegiatan pengoperasian angkutan massal/bus line
3. Terciptanya sarana angkutan umum yang aman dan nyaman, melalui kegiatan: Kegiatan pembangunan balai pengujian kendaraan bermotor; Kegiatan pengadaan alat pengujian kendaraan bermotor; Kegiatan pelaksanaan uji petik kendaraan bermotor
4. Tersedianya prasarana transportasi yang memadai, melalui kegiatan: Kegiatan perencanaan pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan; Kegiatan Sosialisasi kebijakan di bidang perhubungan; Kegiatan monitoring, evaluasi dan pelaporan; Kegiatan Rehabilitasi/pemeliharaan sarana alat pengujian kendaraan bermotor; Kegiatan rehabilitasi/pemeliharaan prasarana balai pengujian kendaraan bermotor; Kegiatan rehabilitasi/pemeliharaan terminal/pelabuhan.
5. Meningkatnya aparatur yang profesional dan handal, melalui kegiatan pendidikan dan pelatihan formal.

Selain itu, pemerintah Kota Bandung mencoba menerapkan kebijakan sistem angkutan umum massal yang murah, nyaman, aman, mudah dan ramah lingkungan, sehingga mobilitas bisa beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Sebagai *pilot project* telah dioperasikan Trans Metro Bandung (TMB), yang terdiri dari 13 koridor yang

dapat melayani keseluruhan Kota Bandung. TMB sebagai pembelajaran kepada warga untuk tertib menggunakan angkutan umum, sebagai contoh setiap orang harus naik dan turun di *shelter*. Perencanaan penerapan kebijakan sistem angkutan umum massal yang murah, nyaman, aman, mudah, dan ramah lingkungan sudah tercantum di dalam beberapa dokumen kebijakan, antara lain: Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Kota Bandung, Perda Nomor 8 Tahun 2008 tentang Perencanaan Pembangunan Jangka Panjang Daerah 2005-2025,

Saat ini dilakukan juga penerapan kebijakan pembatasan kepemilikan kendaraan pribadi dengan pajak kendaraan bermotor yang tinggi. Penerapan pajak progresif untuk membatasi tingkat pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi sehingga setiap orang yang memiliki lebih dari satu kendaraan dikenakan pajak yang lebih mahal. Penerapan ini digunakan untuk mengatasi permasalahan ketidaknyamanan dalam menggunakan angkutan umum. Hal ini disebabkan menurunnya layanan angkutan umum yang berdampak pada peningkatan penggunaan kendaraan pribadi. Penerapan pajak progresif tersebut sebenarnya merupakan salah satu kebijakan dalam manajemen lalu lintas dalam hal pembatasan penggunaan kendaraan bermotor. Kebijakan ini sebetulnya bertujuan untuk mengalihkan penggunaan angkutan pribadi ke penggunaan angkutan umum.

Penerapan kebijakan lalu lintas juga dilakukan melalui pembatasan gerak kendaraan pribadi. Beberapa kebijakan yang sudah diberlakukan saat ini oleh Pemerintah Kota Bandung dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Penerapan kebijakan jalur sepeda yang dimaksudkan untuk memberikan keselamatan bagi pengguna sepeda, dimana suhu di Kota Bandung yang masih sejuk dan pusat-pusat kegiatan yang mudah dijangkau dengan

menggunakan sepeda. Sehingga cocok bagi warga untuk melakukan kegiatan sehari-hari dan bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan bermotor (khususnya kendaraan pribadi).

2. Penerapan kebijakan fasilitas pejalan kaki yang penerapan kebijakannya berupa fasilitas pejalan kaki yang penerapan kebijakannya berupa fasilitas pejalan kaki yang sudah memadai, bahkan sudah sesuai dengan amanah yang dapat digunakan oleh penyandang cacat.
3. Penerapan kebijakan *Car Free Day* (CFD) dengan maksud dan tujuan adalah untuk menjaga lingkungan hidup dengan mengurangi polusi yang keluar dari kendaraan bermotor dan memberikan kesempatan pada warga untuk menghirup udara segar disertai dengan melakukan olah raga dan hiburan. Saat ini di Kota Bandung sudah terdapat 3 lokasi CFD, yaitu: CFD Dago, CFD Merdeka dan CFD Buah Batu,
4. Penerapan kebijakan Penghilangan Parkir Badan Jalan dan Gedung Parkir. Penerapan kebijakan penghapusan parkir di badan jalan, bertujuan agar seluruh badan jalan bisa digunakan untuk lalu lintas. Hal ini mengingat, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan penambahan panjang jalan. Sebagai pengganti parkir badan jalan, parkir diarahkan pada gedung-gedung parkir.
5. Penerapan kebijakan emisi gas buang yang mengacu kepada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menjaga kualitas lingkungan dan setiap kendaraan harus lulus emisi gas buang. Dalam hal ini kebijakan yang sudah dibuat adalah *Clean Air and Blue Sky*, penetapan kawasan bebas emisi gas buang, yaitu untuk kendaraan yang tidak lolos uji emisi dilarang untuk memasuki kantor

pemerintahan dan majemuk 52 bengkel untuk melakukan uji emisi bagi kendaraan-kendaraan pribadi. Selain itu memberikan usulan kepada pemerintah pusat untuk memperbaiki kualitas bahan bakar untuk kendaraan, karena selain dari penggunaan kendaraan yang tinggi emisi tersebut juga diakibatkan dari jenis bahan bakar yang digunakan,

6. Penerapan Kebijakan subsidi untuk angkutan umum. Penerapan kebijakan ini bertujuan agar penumpang dapat menggunakan angkutan umum yang murah sehingga dapat terciptanya aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi, yaitu penggunaan subsidi di Trans Metro Bandung Koridor 1, tarifnya berada di bawah Biaya Operasi Kendaraan.

3. Tingkat Perubahan yang Diharapkan

Setiap kebijakan publik tentu memiliki target untuk melakukan perubahan sosial. Grindle (1980) menyebutkan semakin luas cakupan perubahan yang diusahakan oleh suatu kebijakan maka semakin sulit kebijakan tersebut diimplementasikan. Karenanya, suatu kebijakan lebih mungkin dapat diimplementasikan jika kebijakan tersebut tidak menuntut perubahan yang drastis dari kebijakan sebelumnya serta perubahan organisasional.

Penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung menuntut adanya perubahan yang besar bagi pemerintah daerah, operator angkutan umum dan warga. Bagi pemerintah daerah, bentuk perubahan yang diharapkan adalah dalam hal pengalokasian anggaran yang besar bagi pembangunan sarana transportasi massal, penerbitan legislasi yang mendukung, dan kedisiplinan para petugas di lapangan dalam menjalankan tugas. Bagi operator angkutan umum, bentuk perubahan yang diharapkan adalah

perbaikan armada angkutan untuk meningkatkan kenyamanan penumpang, kedisiplinan sopir dalam menjalankan angkutan untuk meningkatkan keselamatan penumpang, serta kepastian waktu dan jadwal keberangkatan untuk meningkatkan keandalan angkutan umum. Bagi warga, bentuk perubahan yang diharapkan adalah berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi sebagai sarana bepergian.

Jika ditelaah lebih lanjut, bentuk perubahan tersebut bukan hanya bersifat ekonomis, tetapi juga menyangkut budaya dan faktor nilai sosial. Hal inilah yang menjadikan penolakan atau resistensi pada pelaksanaan kebijakan cukup terasa di Kota Bandung, sehingga implementasi Perda tentang transportasi umum tidak optimal.

3.1 Perbaikan Sarana Prasarana Transportasi Angkutan Umum

Sarana prasarana yang dimaksud disini adalah kebijakan menyangkut kelas jalan, terminal penumpang, halte, fasilitas parkir, manajemen dan sebagainya. Penetapan kebijakan kelas jalan misalnya, pemerintah telah menetapkan kelas berdasarkan fungsi yakni jalan arteri primer, sekunder, dan jalan lokal, diukur kriterianya berdasarkan perhitungan rasio volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan. Prasarana seperti dimaksud merupakan modal untuk mendukung kebijakan. Bentuk hambatan kebijakan transportasi umum dalam prasarana ini umumnya adalah kurangnya ketersediaan prasarana tersebut.

Secara umum, jasa angkutan masih merupakan tulang punggung transportasi perkotaan di Kota Bandung karena dianggap murah, aksesnya mudah dan menjangkau seluruh pelosok. Menurut data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, setiap hari angkutan umum memfasilitasi sekitar 30-50 persen pergerakan warga. Namun seiring dengan pertumbuhan perekonomian, permintaan terhadap sarana transportasi semakin meningkat. Untuk itu

pembangunan transportasi massal seperti Trans Metro Bandung, MRT, BRT, Monorel merupakan alternatif yang perlu diusahakan untuk kepentingan warga. Sayangnya hal ini belum juga mampu menyelesaikan persoalan, sebagaimana seorang informan menyatakan:

“Sayangnya pembangunan Trans Metro Bandung rata-rata hanya menampung 10 persen dari kebutuhan pergerakan warganya, karena mayoritas pengguna angkutan umum tetap mengandalkan peran angkutan umum reguler, seperti bus dan angkutan kota (angkot).”¹

Penumpang dari pemukiman menggunakan angkutan umum sebagai feeder untuk menuju terminal. Untuk itu, penataan angkutan umum harus menyertakan perbaikan angkutan kota lainnya, yaitu bus dan mini-bus. Sebenarnya, pengemudi angkutan umum juga berharap ada perbaikan dalam kondisi angkutan umum yang ada di Kota Bandung, tetapi kebanyakan pengemudi angkutan bukan pemilik angkutan secara langsung. Sementara dalam penjelasan dari informan lain menjelaskan:

”Kami sangat setuju angkutan umum itu nyaman, sesuai dengan apa yang hendak di buat dalam penataan transportasi angkutan umum, namun banyak kendala salah satunya para pemilik kendaraan termasuk pengusaha besar angkutan umum mengeluh besarnya harga onderdil kendaraan. Untuk membuat kendaraan umum nyaman perlu biaya yang tidak sedikit. Semoga hal ini bisa terwujud dengan baik, kita berharap warga mau menggunakan

kendaraan umum untuk bepergian ke mana saja di Kota Bandung.”²

Dengan demikian, kebijakan penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung belum sepenuhnya mampu memberikan perubahan terhadap perbaikan sarana prasarana transportasi sebagaimana yang diharapkan oleh warga. Penolakan atau resistensi yang datang dari para operator adalah karena faktor lemahnya pembiayaan. Kesulitan keuangan operator menjadi penyebab tidak tercapainya derajat perubahan yang diharapkan terkait dalam peningkatan sarana prasarana perhubungan.

3.2 Peningkatan Kedisiplinan di Jalan Raya

Semrawut dan melaju sembarangan adalah karakter yang melekat dengan angkutan kota. Lajur yang sudah ditentukan tidak pernah ditaati karena angkot masih saling serobot demi setoran. Salah satu informan menyampaikan penilaian sebagai berikut:

”Penertiban angkutan umum belum sepenuhnya berhasil memberikan rasa aman bagi penumpang. Banyaknya sopir angkutan yang ugal-ugalan masih membuat trauma warga. Bahkan, tindakan petugas di lapangan belum mampu mengubah perilaku buruk para sopir tersebut. Untuk itulah, Dinas Perhubungan (Dishub) didesak oleh warga untuk memperbaiki manajemen angkutan umum agar bersikap lebih profesional.”³

Harapan yang sama berlaku bagi informan petugas lapangan, informan ini menjelaskan:

¹ Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung di Kantor Dinas Perhubungan Kota Bandung pada hari Rabu tanggal 8 April 2015.

² Hasil Wawancara dengan salah satu pengurus ORGANDA Kota Bandung, di Kantor ORGANDA Kota Bandung Pada hari Kamis tanggal 2 April 2015.

³ Hasil Wawancara dengan petugas lapangan terminal Cicaheum Dinas Perhubungan di terminal Cicaheum, pada hari Kamis tanggal 2 April 2015.

”Penataan transportasi angkutan umum sudah seharusnya dilaksanakan, warga enggan naik kendaraan umum dikarenakan kendaraan umum sembarangan berhenti dan sangat lama kalo berhenti hanya menunggu penumpang. Penumpang ingin lebih cepat dan tentunya angkutan yang nyaman dan aman. Kita berharap dengan penataan transportasi ini para pengusaha angkutan mau memperbaiki kondisi kendaraan agar lebih nyaman,”⁴

Ditambahkan lagi oleh salah seorang informan dalam wawancara yang dilakukan penulis, menjelaskan:

”Semuanya berharap bahwa dengan penataan transportasi angkutan umum dapat merubah kondisi angkutan umum yang ada di Kota Bandung seperti angkutan yang buruk tidak nyaman, sering berhenti di tempat terlarang. Kalau semuanya telah di tata dengan baik, pasti warga akan naik kendaraan umum.”⁵

Hal yang sama juga di tanggap oleh informan dari petugas lapangan menjelaskan:

“Pengemudi angkutan terkadang ugal-ugalan dan membuat jalanan semakin macet dan juga penumpang banyak yang ketakutan, sudah berapa kali diperingatkan, masih tetap begitu, pemahaman pengemudi dalam hal keselamatan penumpang masih kurang,”⁶

⁴ Hasil Wawancara dengan petugas lapangan terminal Cicaheum Dinas Perhubungan di terminal Cicaheum, pada hari Kamis tanggal 2 April 2015.

⁵ Wawancara dengan Kepala Seksi Angkutan Darat Kota Bandung di Dinas Perhubungan Kota Bandung pada hari Kamis tanggal 9 April 2015.

⁶ Hasil Wawancara dengan Petugas Lapangan yang di terminal Cicaheum Dinas Perhubungan di terminal Cicaheum, pada hari Kamis tanggal 2 April 2015.

Sudah dipastikan bahwa pengemudi lebih mementingkan mendapatkan penumpang daripada keselamatan penumpang. Akibatnya, jumlah penumpang yang semakin menurun sebagai akibat dari ketidaknyamanan angkutan umum di Kota Bandung. Untuk hal ini penataan transportasi umum sangat kuat alasannya untuk meningkatkan jumlah penumpang angkutan kota. Rendahnya kualitas pengemudi angkutan umum dapat dikatakan sebagai salah satu penyebab dari kesemrawutan jalanan di Kota Bandung.

Beberapa pengemudi sebenarnya memahami rambu dan aturan yang ada di jalan raya, dan bahwa mereka mengakui jika kedisiplinan mereka masih rendah. Namun demikian, mereka memiliki alasan tersendiri kenapa mereka terpaksa melakukan hal tersebut, sebagaimana diungkapkan oleh salah seorang nara sumber, sebagai berikut:

”Kami paham tentang rambu lalu lintas tetapi karena penumpang sendiri yang menyetop di wilayah itu, terpaksa kami layani, tidak enak dengan penumpang yang sudah lama menunggu, terkadang juga terjadi rebutan penumpang di tengah jalan sehingga terkadang kami harus memacu laju kendaraan untuk mengejar setoran.”⁷

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa derajat perubahan berupa peningkatan kedisiplinan para operator angkutan umum dalam mengoperasikan kendaraan mereka di jalan raya belum sepenuhnya tercapai dari kebijakan penataan transportasi di Kota Bandung. Hal ini juga mengindikasikan bahwa substansi kebijakan belum sepenuhnya diterima dan dipatuhi oleh masyarakat.

⁷ Wawancara dengan pengemudi angkutan umum jurusan Cicaheum-Ciroyom di terminal Cicaheum pada hari Rabu tanggal 2 April 2015.

3.3 Peningkatan Kualitas Armada Untuk Kenyamanan Penumpang

Penataan angkutan umum di Kota Bandung melibatkan ratusan pengelola swasta. Padahal, bagaimanapun persoalan layanan angkutan umum merupakan tanggungjawab pemerintah. Karena bus, mini bus dan angkutan umum lainnya di Bandung di kelola oleh swasta, akhirnya kebijakan pemerintah Kota Bandung tidak dapat langsung diterapkan di lapangan. Pola ini kemudian menjadi seperti lingkaran setan, yang dimulai dari pengelolaan angkutan umum yang biasanya kurang baik akibat penanganan pemerintah yang tidak efisien. Hal ini mengakibatkan pemerintah akhirnya menaikkan subsidi. Namun kemudian, demi menghindari subsidi yang semakin besar, lama kelamaan tarif angkutan umum yang dinaikkan. Saat tarif dinaikkan, warga kemudian tidak terlalu memilih untuk menggunakan transportasi umum. Inilah yang menjadi siklus persoalan transportasi yang tiada henti.

Seharusnya, pada saat pertama kali diserahkan pada swasta, pemerintah kota Bandung sudah menetapkan standar angkutan umum yang layak. Baru kemudian, dilakukan tender sampai sebuah operator swasta ditunjuk untuk melayani satu rute atau trayek. Tujuan dari langkah ini adalah agar angkutan umum tetap memiliki standar layanan yang berkualitas dan kompetisi antar operator sewaktu mendapatkan izin trayek meningkat. Pemerintah daerah dan pihak swasta perlu memiliki kesepakatan sendiri agar peraturan pemerintah dapat dilaksanakan dengan baik.

Namun demikian, kenyataannya saat ini adalah bahwa standar layanan yang berkualitas tersebut masih jauh dari yang diharapkan. Sebagaimana yang dijelaskan informan lain sebagai berikut:

”Jika penataan transportasi angkutan umum berjalan dengan baik maka warga lebih senang naik kendaraan umum daripada kendaraan pribadi.

Hal ini dapat diartikan, jika transportasi umum baik dan nyaman, enak dan murah, maka warga akan merubah pikirannya untuk lebih sering naik angkutan umum.”⁸

3.4 Perubahan Mindset Warga Terhadap Status Sosial

Kebijakan penataan transportasi angkutan umum bertujuan jangka panjang untuk merubah pola pikir warga agar melihat penggunaan kendaraan sebagai sarana transportasi dan bukan cermin status sosial. Artinya, agar tercipta sebuah persepsi bahwa naik angkutan umum itu tidak lebih rendah statusnya daripada naik kendaraan pribadi.

Perubahan pandangan warga dengan kendaraan pribadi dapat dipengaruhi dengan kondisi kendaraan umum. Masih banyak warga yang berfikir bahwa naik kendaraan pribadi lebih nyaman daripada naik kendaraan umum. Persepsi ini yang menjadi tujuan dari perubahan dalam penataan transportasi umum di Kota Bandung. Hal ini sebagaimana di jelaskan oleh informan pengguna angkutan umum di Kota Bandung, menjelaskan:

”Inginnya saya pakai angkutan umum supaya tidak repot bawa kendaraan sendiri, mana parkir susah di Bandung... Namun apa daya, bukan cuma ruwet tempat mangkalnya, tapi juga remuk kondisi kendaraannya.”⁹

Masalah transportasi di kota-kota besar tidak terlepas dari karakter warga perkotaan yang heterogen dan kompleks. Sumberdaya di perkotaan yang cenderung serba terbatas mengakibatkan kemacetan lalu lintas menjadi lebih kompleks karena tidak hanya disebabkan faktor-faktor sebagaimana diungkapkan di atas, namun juga saling mempengaruhi dengan faktor

⁸ Hasil Wawancara dengan Kepala Terminal Cicaheum di terminal Cicaheum pada hari Selasa tanggal 7 April 2015.

⁹ Hasil wawancara dengan warga pengguna jasa angkutan umum di angkutan umum Kota Bandung pada hari Selasa tanggal 7 April 2015.

sosial budaya dan/atau perilaku warga kota.

Dari sisi sosial budaya, keinginan seseorang untuk memiliki kendaraan pribadi sedikit banyak dipengaruhi adanya pandangan bahwa memiliki kendaraan bermotor mencerminkan status sosial di warga. Memiliki mobil pribadi menjadi tolok ukur kesuksesan dalam bekerja, terutama bagi para perantau. Dampak yang sangat luas terhadap perubahan warga perkotaan dalam penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung. Perubahan pemikiran dari warga Kota yang sangat heterogen tentang pandangan penggunaan kendaraan pribadi merupakan titik sasaran dalam penataan transportasi umum di Kota Bandung. Sebagaimana yang dijelaskan informan lain sebagai berikut:

”Penataan transportasi angkutan umum berjalan dengan baik maka warga lebih senang naik kendaraan umum daripada kendaraan pribadi. Hal ini dapat diartikan, jika transportasi umum baik dan nyaman, enak dan murah, maka warga akan merubah pikirannya untuk lebih sering naik angkutan umum.”¹⁰

PENUTUP

Kompleksitas akar masalah kemacetan dan keluasan cakupan perubahan yang diharapkan dalam kebijakan transportasi umum kurang disertai dengan dukungan perbaikan sarana prasarana, kedisiplinan operator angkutan serta kesadaran para pengguna jalan di Kota Bandung. Implikasinya, terdapat resistensi atau penolakan terhadap pelaksanaan kebijakan datang dari berbagai pihak, antara lain para pemilik kendaraan pribadi, operator angkutan umum, dan juga para pemanfaat bahu jalan

seperti pedagang kaki lima dan para pembelinya.

Beberapa hal yang bisa dilakukan Pemerintah Kota Bandung dalam usaha memperbaiki pelaksanaan kebijakan adalah dengan meningkatkan sinergi unsur pembuat kebijakan yang berasal dari Pemerintah Kota, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah, Kepolisian, Organda serta dari unsur warga. Untuk lebih memperkuat komitmen pembangunan bidang perhubungan dan transportasi, perlu dibuat aturan yang mengikat dalam bentuk Peraturan Walikota tentang Standar Minimal Layanan angkutan umum dan Perda tentang Rencana Induk Pengembangan Transportasi.

¹⁰ Hasil Wawancara dengan Kepala Terminal Cicaheum di terminal Cicaheum pada hari Selasa tanggal 7 April 2015.

DAFTAR PUSTAKA

- Basuki, I. 2010. *Penentuan Indikator dan Tolok Ukur untuk Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perkotaan*. Jogjakarta: Fakultas Teknik UGM
- Cooper, D. et.al. 1998. *Public Administration for the Twenty-First Century*. Philadelphia: Harcourt Brace College Publishers.
- Creswell, J. W. 2017. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. NJ: Sage publications.
- Dunn, W. N. 2015. *Public Policy Analysis*. NJ: Routledge.
- Grindle, M. S. 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third Worlds*. New York: Princeton University Press.
- Ismiyati. 2011. *Mobilitas Transportasi dikaitkan dengan Pemilihan Tempat Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota Semarang*. Disertasi Pascasarjana Universitas Diponegoro.
- Jones, C. O. 1994. *Study of Public Policy*. Belmont, California: Wadsworth Inc.
- Rahma, S., Wijayanti, D. A., Ismiyati, I., & Purwanto, D. .2014. Penyediaan Transportasi Umum Masa Depan di Kota Semarang. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 3(1): 154-166.
- Smith, B. C. 1998. Participation without Power: Subterfuge of Development?. *Community Development Journal*. 33(3):197-204.
- Sutiyo. S, Maharjan K. L. 2017. Community Participation in Rural Development. In *Decentralization and Rural Development in Indonesia* (hlm. 125-138). Singapore: Springer.