

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kebijakan Trans Metro Bandung”

Oleh :

Dra. Imas Sumiati, M.Si.

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Pasundan Bandung

ABSTRAK

Sistem angkutan layanan umum di Kota Bandung sangat membantu jalannya perekonomian dan segala kegiatan. Dengan seiringnya perkembangan waktu, maka harus dilakukan pembenahan terhadap sistem yang mendukung jalannya angkutan layanan umum. Dengan melakukan perencanaan dan pengaturan sistem angkutan layanan umum, maka diharapkan dapat meningkatkan kualitas layanan terkait transportasi.

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang dan Permasalahan yang Diteliti

Kota Bandung merupakan sebuah kota di Provinsi Jawa Barat yang juga merupakan ibu kota di provinsi tersebut. Bandung terletak di koordinat 107^0 BT dan $6^0 55'$ LS. Luas Kota Bandung adalah $167,7 \text{ km}_2$. Kota ini secara geografis terletak di tengah-tengah Provinsi Jawa Barat. Dengan kondisi alam yang indah dan sejuk serta banyaknya tempat pendidikan tinggi di Bandung membuat kota ini memiliki heterogenitas dan tingkat kedatangan pengunjung baik untuk sementara maupun menetap yang tinggi. Hingga tahun 2012 jumlah penduduk Kota Bandung yang terdaftar sekitar 2,420,146 jiwa.

Sebagai ibu kota Provinsi Jawa Barat, Kota Bandung berperan sebagai pusat kegiatan ekonomi, sosial, dan pemerintahan. Kegiatan ekonomi di kota Bandung cukup tinggi dan beragam yang mengarah kepada kegiatan jasa dan perdagangan. Sebagai konsekuensi dari fungsi kota yang disandang, maka tidak dapat dipungkiri bahwa pada saat ini pemerintah kota Bandung menghadapi berbagai permasalahan yang terkait dengan penyediaan sarana dan prasarana pelayanan dasar (pemukiman, air bersih, energi, transportasi, dan komunikasi).

Salah satu permasalahan penting yang perlu diperhatikan dalam pengelolaan Kota Bandung adalah permasalahan transportasi. Sebagian besar transportasi di kota Bandung terjadi di atas jalan. Dengan besarnya peran jalan raya dalam transportasi kota Bandung, maka kondisi kelancaran transportasi di atasnya perlu dijaga supaya tetap berada di kondisi lancar. Dalam mewujudkan kebutuhan transportasi maka diperlukan suatu perencanaan dan pengaturan. Perencanaan tersebut salah satunya melalui perkembangan teknologi yang semakin maju menciptakan peluang bagi Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui pelayanan Trans Metro Bandung untuk

dapat memanfaatkan teknologi, terutama dalam bidang transportasi darat. Dinas Perhubungan Kota Bandung berkedudukan sebagai unsur pelaksanaan pemerintah daerah dibidang Perhubungan. Sebagai bagian dari unsur pemerintahan daerah secara struktural kepala dinas perhubungan kota bandung diangkat dan bertanggung jawab kepada Wali Kota Bandung melalui Sekretariat Daerah Kota Bandung.

Tujuan dari TMB adalah perbaikan sistem pelayanan angkutan umum perkotaan, perbaikan manajemen pengelolaan angkutan umum perkotaan, perbaikan pola operasi angkutan umum perkotaan standarisasi armada, dan penghubung simpul transportasi yaitu terminal, stasiun kereta api dan bandara. Berdasarkan hukum penyelenggaraan angkutan massal bus Trans Metro Bandung yang diatur dalam : a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan pasal 158 ayat 1 Pemerintah menjamin ketersediaan Angkutan Massal berbasis Jalan untuk Memenuhi Kebutuhan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di Kawasan Perkotaan; b) Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 8 Tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Bandung Tahun 2005-2025; c) Keputusan Walikota Bandung No.551.2/kep.646-huk/2006 tentang Pengoperasian Trans Metro Bandung pada Koridor Cibeureum-Cibiru dan No.221/kep.764 DISHUB/2012 tentang pengoperasian Cicaheum-Cibeureum tanggal 6 November 2012; d) Keputusan Walikota Bandung No.551.2/kep 649-dishub 2008 tentang Tarif Angkutan Umum Massal Bus Trans

Metro Bandung Nomor 704 Tahun tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pengoperasian Trans Metro Bandung; f) pembentukan dan susunan organisasi unit pelaksana teknis pada lembaga teknis daerah dan dinas daerah di lingkungan daerah Kota Bandung.

Permasalahan yang dihadapi dapat dilihat dari indikator, sebagai berikut :

1. Standar Kebijakan : tidak ada jalur khusus TMB; sebagian besar shelter dibangun di jalan trotoar; kurangnya sosialisasi kepada masyarakat; jumlah armada bis TMB yang kurang;
2. Sumber daya : rendahnya kesadaran masyarakat untuk menggunakan angkutan masal; kurang optimalnya pengalokasian dana dari pemerintah;
3. Komunikasi dengan berbagai organisasi pelaksana angkutan umum seperti KOBUTRI, KOBANTER, dan lain-lain;
4. Kondisi sosial, politik dan ekonomi Masyarakat yang menginginkan segala sesuatu cepat dan mudah; lebih memilih kendaraan pribadi karena dianggap lebih efektif dan efisien; kurangnya peranan pemerintah dalam pemerataan pembangunan.

Berdasarkan masalah tersebut maka judul penelitian adalah “**Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi Kebijakan Trans metro Bandung**”, Bertolak dari latar belakang diatas, maka yang menjadi permasalahan yang akan dibahas adalah : faktor apa saja yang mempengaruhi kebijakan TMB? Apa saja yang menjadi faktor pendukung dibuatnya kebijakan Trans Metro Bandung? Apakah kebijakan

Trans Metro Bandung menjadi solusi kemacetan di Kota Bandung?

1.2 Tujuan Khusus

Mengidentifikasi faktor apa saja yang menyebabkan kemacetan di Kota Bandung; menganalisis kebijakan Trans Metro Bandung dan menganalisis pengaruh kebijakan terhadap solusi kemacetan.

1.3 Urgensi Penelitian

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah pengembangan pengetahuan, khususnya Ilmu Administrasi Negara yang diperoleh langsung dari lapangan dan menemukan solusi dari fenomena yang terjadi mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan Trans Metro Bandung. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi penulis untuk memperkaya dan menambah wawasan.

BAB II

STUDI PUSTAKA

2.1 Fokus Penelitian

Fokus penelitian yang akan dilakukan penulis adalah tentang analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan Trans Metro Bandung. Tujuan dari penelitian ini penulis ingin mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kebijakan Trans Metro Bandung (TMB), maka penulis membutuhkan suatu landasan teoriatu kerangka pemikiran yang penulis gunakan yang menjadi tolak ukur dalam penelitian ini. Kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori

berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

Kebijakan secara epistemologi istilah kebijakan berasal dari Bahasa Inggris "*policy*". Akan tetapi kebanyakan orang berpandangan, bahwa istilah kebijakan senantiasa disamakan dengan istilah kebijaksanaan. Padahal apabila dicermati berdasarkan tata bahasa, istilah kebijaksanaan berasal dari kata "*wisdom* **Heclo (1972)**. Heclo menggunakan istilah kebijakan secara luas, yakni sebagai rangkaian tindakan pemerintah atau tidak bertindak pemerintah atas sesuatu masalah. Jadi lebih luas dari tindakan atau keputusan yang bersifat khusus. Definisi ini dapat diklasifikasikan sebagai *decision making*, yaitu apa yang dipilih oleh pemerintah untuk mengatasi suatu masalah publik, baik dengan cara melakukan suatu tindakan maupun untuk tidak melakukan suatu tindakan. Dengan demikian kebijakan merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah. Yang menjadi tolak ukur kebijakannya adalah apakah dengan dibentuknya Trans Metro Bandung dapat mengatasi masalah yang selama ini dialami oleh Masyarakat Kota Bandung, yaitu kemacetan.

2.2 Kebijakan Publik

Kebijakan berasal dari bahasa Yunani Sansakerta yaitu dari kata *polia* yang berarti negara kota, kemudian diserap oleh bahasa latin menjadi *politea* yang artinya negara, selanjutnya diserap lagi oleh bahasa Inggris menjadi *policy* dan kemudian diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia yang artinya "kebijakan". **Friedrich dalam Suyatna (2009:3)**,

mengemukakan definisi kebijakan, sebagai berikut : **Kebijakan adalah Serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan kesulitan-kesulitan dan kemungkinan-kemungkinan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu.** Definisi lain mengenai kebijakan dikemukakan oleh **Anderson** dalam **Suyatna (2009:3)**, bahwa : **Kebijakan adalah serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu.** Berkaitan dengan definisi diatas, dapat diartikan bahwa kebijakan pemerintah memuat adanya organisasi atau pelaku organisasi pemerintah yang berusaha melakukan tindakan nyata untuk mencapai tujuan pemerintah dalam memecahkan suatu persoalan.

2.3 Implementasi Kebijakan

1. Definisi Implementasi

Implementasi merupakan terjemahan dari kata *implementation*, berasal dari kata kerja *to implement*. Menurut **Webster's Dictionary** dalam **Tachjan (2008:23)**, kata *to implement* berasal dari bahasa Latin *implementum* dan *plere*. Kata *implere* dimaksudkan *to fill up ; to fill in*, yang artinya mengisi penuh; melengkapi, sedangkan *plere* maksudnya *to fill*, yaitu mengisi.

Sehubungan dengan kata implementasi di atas, **Pressman** dan **Wildvsky** dalam **Tachjan (2006:24)**, mengemukakan, bahwa : **Implementation as to carry out, accomplish, fulfill, produce, complete.** Maksudnya : membawa,

menyelesaikan, mengisi, menghasilkan, melengkapi. **Tachjan (2008:24)**, mengemukakan definisi implementasi, sebagai berikut : **Secara etimologis implementasi itu dapat dimaksudkan sebagai suatu aktivitas yang bertalian dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan penggunaan sarana (alat) untuk memperoleh hasil.**

2. Definisi Implementasi Kebijakan

Sebuah kebijakan tidak akan memiliki arti tanpa adanya suatu upaya melaksanakan kebijakan secara baik. Walaupun suatu kebijakan memiliki suatu program yang bagus, tetapi apabila tidak diimplementasikan maka akan menjadi suatu hal yang sia-sia. Implementasi kebijakan merupakan tahap yang krusial dalam proses kebijakan publik, suatu program kebijakan harus diimplementasikan agar mempunyai dampak dan tujuan yang diinginkan.

Berkaitan dengan hal diatas, dapat dikatakan bahwa implementasi kebijakan merupakan aspek yang sangat penting dari keseluruhan proses kebijakan. **Udoji** dalam **Wahab (2008:59)** dengan tegas mengemukakan, bahwa : **Pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu yang penting, bahkan mungkin jauh lebih penting daripada pembuatan kebijakan. Kebijakan-kebijakan akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan.**

Dipandang dalam definisi yang luas, implementasi kebijakan merupakan alat administrasi hukum dimana berbagai aktor/pelaku, organisasi, prosedur dan teknik yang bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan.

Mazmania dan Sabatier dalam **Widodo (2009:88)** mengemukakan, bahwa implementasi kebijakan sebagai : **Pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya.**

2.4. Model Implementasi Kebijakan Model Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn

Van Meter dan Van Horn dalam Subarsono (2005) menjelaskan bahwa ada 6 variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi, yaitu :

- 1) Standar dan sasaran kebijakan
Standar dan sasaran kebijakan harus jelas dan terukur, sehingga tidak menimbulkan interpretasi yang dapat menyebabkan terjadinya konflik diantara para agen implementasi.
- 2) Sumber daya
Kebijakan perlu didukung oleh sumber daya, baik itu sumber daya manusia maupun sumber daya non manusia.
- 3) Komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas
Dalam berbagai kasus, implementasi sebuah program terkadang perlu didukung dan dikoordinasikan dengan instansi lain agar tercapai keberhasilan yang diinginkan.

- 4) Karakteristik agen pelaksana
Sejauh mana kelompok-kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan. Termasuk didalamnya karakteristik para partisipan yakni mendukung atau menolak, kemudian juga bagaimana sifat opini publik yang ada di lingkungan dan apakah elite politik mendukung implementasi kebijakan.
- 5) Kondisi sosial, ekonomi dan politik
Kondisi sosial, ekonomi dan politik mencakup sumber data ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan
- 6) Di posisi implementor mencakup tiga hal penting, yaitu:
 - a. Respons implemtor terhadap kebijakan, yang akan mempengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan;
 - b. Kognisi, yakni pemahamannya terhadap kebijakan;
 - c. Intensitas disposisi implementor yakni preferensi nilai yang di miliki oleh implementor.

BAB. III

METODE PENELITIAN

3.1.Pendekatan penelitian

Pendekatan ini menggunakan metode penelitian kualitatif karena akan mengungkapkan masalah yang terjadi di pemerintah Kota Bandung, pemilihan lokasi penelitian karena Kota Bandung merupakan kota besar dan sumber kemacetan yang cukup tinggi sehingga dari sisi ternasportasi terkhusus

transportasi umum kota Bandung masih memerlukan penataan sedemikian rupa karena permasalahan kota besar yang cukup kompleks.

3.2.Desain penelitian

Metode penelitian deskriptif analisis dengan pendekatan kualitatif, penelitian yang digunakan adalah pendekatan penelitian kualitatif, dimana untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan secara holistik dan dengan cara deskriptif dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah. Dalam hal ini, peneliti secara langsung terlibat di lokasi penelitian melalui pengamatan peran serta (participan observation). Penggunaan pendekatan metode kualitatif menekankan pada permasalahan mengenai apa adanya (das sein) dengan kenyataan yang ada di lapangan (das sollen) melalui kata kata lisan atau tertulis dari orang dan perilaku yang di amati. Dalam penelitian ini mengamati koordinasi antar pengelola transportasi umum di Kota Bandung (Studi trans Metro di Kota Bandung).

3.3.Sumber Data

Jenis data dari penelitian ini adalah data primer dan data skuder. Data primer berasal berasal dari informan berupa informasi dan data dari hasil wawancara dengan pihak yang berkepentingan dan pelaku utama baik dari pejabat pemerintah Kota Bandung, juga lembaga terkait sebagai pengelola transportasi lembaga umum di Kota Bandung, terkhusus pengelola TMB.

Sedangkan data skunder bersumber dari artiker, studi literatur, dokumentasi dan foto, publikasi media massa atau arsip dan dokumen dari instasu terkait pengelola transportasi umum di Kota Bandung.

3.4.Informan Penelitian

Informan yaitu sumber data serta informasi yang memahami, mengetahui dan mengerti dengan masalah yang sedang menjadi fokus penelitian atau masalah yang sedang diteliti. Fakta yang di butuhkan meliputi kata kata dan tindakan informan yang memberikan data dan informasi tentang pengelolaan transportasi umum dalam hal ini khusus masalah TMB (trans metro bandung) dari key informan melalui proses wawancara dan pengamatan , adapun penentuan informan dilakukan menurut tujuan tertentu , artinya hanya dipilih informan yang memenuhi syarat *rich cases* dan merepresentasikan *setting*, individu, aktivitas dan menggambarkan heterogenitas karakteristik objek peneliti. Tujuan terpilihnya *rich cases* ini adalah untuk mendapatkan kasus kasus yang kaya informasi dan memilih orang yang memungkinkan peneliti mempelajari beberapa isu sentral dengan demikian informan akan berada di semua lembaga pengelola transportasi umum dalam hal ini TMB sehingga akhirnya akan terseleksi informan bagus yang memenuhi syarat *good informan* yakni menyampaikan data apa adanya, jujur, enak bicara dan dapat berkomunikasi dengan baik, disukai orang lain bertanggung jawab dan memenuhi objek penelitian, menguasai informasi dan mau membagikan pengetahuannya serta menjunjung tinggi sikap saling percaya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.4.1. Hasil Analisi SWOT

Potensi dan kendala

Dalam menyusun kebijakan dan program perlu memperhatikan potensi dan kendala memperhatikan faktor internal Pemerintahan dan faktor eksternal di luar Pemerintahan, dari hasil diskusi melalui Focus Group Discussion yang telah dilakukan didapat hasil sebagai berikut

Kekuatan

1. Pengakuan eksistensi operasional jasa transportasi,
2. Komitmen pemerintah dalam mewujudkan kinerja pelaksanaan tugas dan fungsi jasa Transportasi Kota Bandung,
3. Telah terjalinnya hubungan kerja dan kerjasama dengan berbagai pihak,
4. Bandung diuntungkan dengan pendeknya jarak dengan Jakarta dan memiliki fasilitas Tol Jakarta Bandung. Untuk itu dapat diantisipasi perkembangan usaha transportasi.

Kelemahan

1. Kompetensi SDM penyelenggara jasa transportasi relatif belum memadai.
2. Status kepegawaian pengemudi kendaraan angkutan umum tidak jelas dan hanyalah sebagai pegawai lepas.
3. Kesejahteraan pelaku transportasi khususnya pengemudi kendaraan umum relatif rendah,
4. Kedisiplinan SDM penyelenggara jasa transportasi relatif belum memadai.
5. Kurangnya kebijakan pengendalian kendaraan pribadi sehingga Kota Bandung

disaat dan ruas jalan tertentu sangat macet (Laju pertumbuhan kendaraan: 30 unit/perhari (roda 4) 300 unit/hari (roda 2)

6. Sarana dan prasarana Sistem Transportasi belum memadai.

7. Sebagian besar penyelenggara jasa transportasi dikelola oleh perseorangan dengan jumlah armada terbatas, sehingga sulit untuk meningkatkan kapital, selain itu juga terjadi kesulitan koordinasi dan tidak terorganisir dengan baik, sehingga fungsi sebagai angkutan umum kurang dapat terwujud dengan baik.

8. Setiap pemilik kendaraan mengoperasikan dengan caranya sendiri dan beberapa diantaranya menggunakan manajemen yang kurang tepat serta tidak adanya perencanaan koordinasi penoperasikan angkutan umum antara pengusaha dan pengemudi.

9. Keterbatasan dukungan anggaran pembangunan di bidang transportasi.

10. Masih adanya perbedaan kepentingan dalam penyelenggaraan kewenangan di bidang transportasi antara Pemerintah Pusat Propinsi dan Kabupaten/Kota

11. Bandung merupakan kota terpadat di Indonesia dengan perkembangan jumlah penduduk yang cukup besar

12. Bandung terlalu dipenuhi dengan gedung bertingkat, pertokoan mal, atau perumahan begitu cepat menjajal berbagai sudut kawasan sehingga Bandung seakan hanya di buat untuk melayani pasar

13. Kota sangat semrawut dan terdapat kecenderungan peningkatan kemacetan lalu lintas

14. Kemungkinan pengembangan Kota secara horizontal sangat terbatas

pengembangan Kota kurang terkendali sehingga tumbuh sebagai tempat hidup yang kurang sehat dan kurang berkualitas. Selain itu pemangku kepentingan dari berbagai lapisan Masyarakat kurang dilibatkan dalam penentuan Tata Kota.

15. Selayaknya Kota besar Lainnya di Indonesia, Bandung dalam memanfaatkan energi cenderung tidak rasional

16. tarif jasa angkutan umum relatif tinggi dan tidak terjangkau oleh kebanyakan masyarakat sehingga jumlah pengguna jasa angkutan umum berkurang

17. perusahaan angkutan umum dalam kondisi terancam bangkrut (beberapa pengusaha sudah bangkrut)

Peluang

Sebagai bagian perbatasan dengan Ibukota Negara yang memiliki aktivitas komersial tinggi, maka Bandung memiliki peluang lebih besar dalam hal percepatan aktivitas komersial dan diharapkan akan meningkat sejalan dengan berlakunya perdagangan bebas.

1. Keberadaan jaringan transportasi berskala nasional dan internasional sebagai modal dasar pengembangan transportasi provinsi Jawa Barat khususnya Bandung, antara lain melalui keberadaan Bandara Udara Soekarno Hatta (Provinsi Banten), Jalan Tol, dan lain-lain.
2. Bandung menjadi pusat perniagaan antar kota sehingga prospek peluang investasi semakin tinggi dalam pengembangan berbagai moda transportasi.
3. Di sekitar wilayah ini terdapat berbagai pusat pertumbuhan yang memiliki keunggulan masing-

masing, mulai dari handcraft, industri besar serta produk pertanian dan sebagai simpul pemerintahan Jawa Barat memungkinkan untuk menkoordinasikan berbagai kegiatan ekonomi di kawasan hinterland.

4. Udara Bandung terkenal dengan kesejukannya dan memiliki banyak potensi obyek yang menarik, sehingga Bandung berpotensi sebagai Pusat Tujuan Wisata.
5. Memiliki ragam budaya etnik pasundan dengan segala kelebihannya sehingga memiliki potensi sebagai kawasan wisata budaya.
6. Kaya akan ketersediaan ragam jenis makanan, untuk itu Bandung memiliki potensi sebagai tujuan wisata kuliner
7. Bandung juga dikenal dengan banyaknya pusat perdagangan pakaian dan bahkan sebagai orientasi model pakaian, untuk itu Bandung berpotensi sebagai Kota Model (Fashion City).

Ancaman

1. Disiplin pengguna jalan rendah mengakibatkan kemacetan, kecelakaan.
2. Keengganan aparat Penegak Hukum untuk menindak pelanggaran dikarenakan benturan dengan berbagai kepentingan bahkan dengan kebijakan yang ada.
3. Penerapan hukum tidak sinkron, dan terkesan temporer
4. Pembuatan regulasi melibatkan masyarakat transportasi belum optimal.

5. Terdapatnya hambatan internal Instansi Pemerintah yang berdampak menjadi kurang tanggap dan aspiratif dalam menangani permasalahan transportasi sehingga berpengaruh terhadap kebijakan transportasi
6. Koordinasi lintas antar Instansi, sektoral maupun SKPD lemah yang berdampak dalam melakukan perencanaan manajemen transportasi terjadi mis-komunikasi bahkan terkesan bertentangan antara yang satu dengan lainnya.
7. Produk regulasi kurang implementatif ketika disosialisasikan terjadi penolakan dari masyarakat. Kemampuan daya dukung prsarana jalan rendah, mengakibatkan percepatan kerusakan umum teknis jalan.
8. Kurangnya fasilitas perlengkapan jalan, mengakibatkan penurunan tingkat keselamatan lalu lintas jalan.
9. Jaringan trayek belum terstruktur dan terpadu, mengakibatkan pelayanan angkutan umum belum efisien.
10. Kegiatan pembangunan kawasan/pusat kegiatan belum terkendali. Mengakibatkan daerah kemacetan.
11. Kurangnya fasilitas terminal, mengakibatkan ketidaktertiban
12. Tingginya tingkat pelanggaran muatan lebih di jalan, mengakibatkan kerusakan jalan.
13. Kurang nyamannya pelayanan jasa transportasi berakibat pada menurunnya tingkat kepercayaan publik terhadap layanan transportasi.
14. Tingginya kenaikan harga BBM, pelumas serta sparepart menyebabkan sulitnya menakar biaya operasional jasa transportasi.
15. Tingginya kenaikan harga BBM menyebabkan penghasilan pengemudi angkutan umum menjadi tidak rasional
16. Tingginya kenaikan harga BBM, pelumas, serta sparepart mempercepat penurunan kualitas layanan jasa transportasi.
17. Sebagai daerah yang memiliki kemudahan transportasi ke Ibukota Negara serta segala daya tarik yang dimiliki Kota Bandung akan rentan terhadap booming kendaraan pada saat musim libur.

Fasilitas dan kecantikan Khas Kota besar akan mengakibatkan arus urbanisasi yang sulit dibendung dan ketidak imbangan terhadap percepatan fasilitas layanan kota akan menurunkan kualitas sistem transportasi, hal ini juga menurut analisis peneliti perlu pengkajian jauh lebih dalam lagi terkait semua ini, perlu dibangun regulasi yang kuat di kota bandung dalam pengaturan terlalu lintasan dan perhubungan karena masalah transportasi umum harus memenuhi kriteria seperti layak, aman juga terjangkau. Hal ini

merupakan bentuk layanan publik di bidang transportasi yang harus terus diperjuangkan hasil penelitian berdasarkan teori yang digunakan.

Standar dan sasaran kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan sudah dijalankan sesuai dengan kebijakan yang menyebabkan kebijakan TMB dibuat dasar hukumnya sudah jelas mengacu pada UU Lalu Lintas No. 2 Tahun 2012, teriring dengan itu, kebijakan-kebijakan lalu lintas juga mengacu pada standar pelayanan lalu lintas

Sumber daya

Sumber daya pelaksana kebijakan disini masih dirasakan kurang dalam hal pengkoordinasian masih bersifat parsial tidak melakukan pekerjaan secara simultan

Komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas

Organisasi yang terlibat dalam kegiatan Trans Metro Bandung adalah :

Karakteristik agen pelaksana

Karakteristik agen pelaksana kebijakan dalam masalah ini merupakan aparatur pemerintahan yang dalam hal ini adalah Dishub

Disposisi implementor

Persilan TMB itu melibatkan pihak ketiga dalam pengadaan dan penyelenggaraannya tetapi dalam masalah ini masih banyak kendala

Kondisi sosial ekonomi dan politik

Pada saat penelitian dilakukan sedang terjadi mekanisme pilkada sehingga mau tidak mau ini berpengaruh pada kebijakan yang sudah berjela

Selain hasil yang diperoleh peneliti menemukan faktor lain yaitu : disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 1 Penerepan Transport Demand Management (TDM)

Strategi	Metode	Teknik
Peningkatan pemanfaatan prasarana jalan	-penyebaran lalu lintas puncak -oknum kendaraan (kepemilikan)	- Pentahapan jam kerja - Perubahan hari kerja - Pembedaan biaya parkir - Pembedaan ketersediaan tempat paker - kendaraan bersama - jalur khusus kendaraan berpenumpang - Prioritas parkir
Batasan fisik	- Pembatasan Area - Pembatasan Ruas - Pembatasan Parkir	- Pemilihan area lalu lintas ijin area (<i>Area licences</i>) - Batasan akses - Pengaturan lampu lalu lintas - Pengurangan kapasitas - Prioritas angkutan umum - Batasan ruang parkir - Control akses parkir
Pengenaan biaya	- Biaya jalan (Road Pricing) - Pembatas Ruas	- Toll - Biaya masuk area - Biaya kemacetan - Biaya masuk tinggi - Penerapan pajak bahan bakar

Faktor lain temuan penelitian KONSEP RANCANGAN PARK AND RIDE

Kriteria rancangan yang perlu diperhatikan dalam pengembangan fasilitas Park and Ride meliputi 3 hal pokok, yaitu :

1. Konsep rancangan fasilitas Park and Ride yang terpadu dengan kebutuhan penduduk dikawasan permukiman.
2. Konsep rancangan fasilitas bagi pengguna sepeda dan pejalan kaki.
3. Konsep rancangan area parkir kendaraan pribadi

4.1 Konsep Rancangan Park and Ride yang Terpadu

Koordinasi tata guna lahan dan fasilitas Park and Ride yang terpadu sangat penting untuk memastikan bahwa pengembangan fasilitas mendukung tata ruang wilayah (perkotaan) dalam konteks makro spatial dan lingkungan permukiman dalam konteks mikro spatial. Pengembangan fasilitas hendaknya memiliki sifat yang ramah terhadap pengguna dan lingkungan (permukiman).

Tujuan utama dan manfaat pengembangan fasilitas Park and Ride yang terpadu antara lain :

- a. Dapat memberikan rasa aman dan nyaman kepada masyarakat pengguna;
- b. Aksesibilitas terhadap pengguna pejalan kaki dan pengguna kendaraan non-motoris diperhatikan.
- c. Investasi pemerintah dalam penyediaan fasilitas memiliki peran penting bagi pengembangan daerah pinggir kota;
- d. Peningkatan pelayanan perpindahan massal dapat

memberikan peningkatan nilai lahan setempat dan hal tersebut sangat potensial bagi pengembangan ke depan;

- e. Pelayanan transportasi yang terpusat dapat membawa dampak peningkatan akses terhadap lahan tersebut.

Pengguna lahan yang mampu meningkatkan kebutuhan perjalanan pada jam sibuk yang difasilitasi oleh perpindahan akan meningkatkan efisiensi pelayanan Park and Ride dan dapat menciptakan karakter yang kuat dari sekedar area parkir menjadi pusat komunitas. Elemen penting tersebut meliputi :

- a. Menciptakan pola pengembangan di sekitar lokasi Park and Ride yang mendukung pelayanan perpindahan (misalnya: jalur pejalan kaki, jalur sepeda dan guna lahan yang bercampur dengan efektivitas dan efisiensi pemanfaatan yang tinggi);
- b. Mendorong terciptanya pola pengembangan yang terpadu antara pengembangan jaringan jalan dan jalur-jalur pejalan kaki yang dapat mempengaruhi kegiatan pejalan kaki bagi pengguna;
- c. Meningkatkan hubungan pejalan kaki dan sepeda ke dan dari fasilitas Park and Ride;
- d. Menyediakan titik titik pandang dalam area Park and Ride berupa tower/menara;
- e. Penggunaan ruang terbuka untuk memperkuat citra Park and Ride, peningkatan ruang jalan yang dapat mempengaruhi aktivitas pejalan kaki melalui penataan ruang terbuka hijau, dan berbagai jenis

ornamen-ornamen yang menarik perhatian warga;

- f. Menciptakan fasilitas perpindahan antar moda di dalam area Park and Ride sebagai point utama aktivitas yang melayani tujuan ganda, yaitu : pusat pelayanan perpindahan dan area parkir;
- g. Mendorong tingkat pengguna lahan dengan fasilitas Park and Ride yang berada dekat dengan pusat aktivitas guna lahan yang tinggi.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Hasil penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi terlaksananya implementasi kebijakan Trans Metro Bandung antara lain adalah :

- a. Faktor pengambilan keputusan di sini adalah PEMDA kota bandung dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai implementor
- b. Faktor masyarakat yang sangat menentukan terlaksananya kebijakan transportasi artinya partisipasi masyarakat penting adanya
- c. Faktor koordinasi horizontal juga koordinasi vertikal
- d. Faktor sarana dan prasarana jalan (infrastruktur)
- e. Faktor kelembagaan
- f. Faktor lingkungan
- g. Faktor sosial
- h. Faktor ekonomi
- i. Penerapan TDM (trans demand management)
- j. Konsep rancangan Park and Ride

Point i dan j adalah konsep dan temuan penelitian yang menjadi bahan rekomendasi dalam penelitian ini.

5.2. Saran

Dalam penelitian ini meneliti menyarankan sebagai berikut :

- a. Para pengambil keputusan seharusnya lebih fokus dan serius dalam pengelolaan transportasi terkait kebijakan penanggulangan kemacetan, diadakannya kebijakan TMB dalih untuk menghindari kemacetan tetapi arus jalan yang dilalui TMB masih arus jalan angkutan kota ini malah menambah krodit lalu lintas, tidak adanya pembatasan kendaraan pribadi di kota bandung dijalur-jalur utama kemacetan dan jam-jam rawan macet.
- b. Para pengambil keputusan dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Bandung dengan DPRD Kota Bandung harus lebih memperhatikan pada persoalan transportasi, hal ini berdampak pada ekonomi, sosial, budaya juga pendidikan dan kesehatan jadi dampak arus transportasi yang tidak terkendali sangat simultan dan ini perlu penanganan yang serius dari pada pemangku kepentingan.
- c. Selalu melakukan koordinasi antara lembaga pengelolaan transportasi juga dengan pihak kepolisian, selain itu juga dengan pengelola transportasi pihak swasta seperti para pengusaha angkutan umum, dan lain-lain.

- d. Uji kelayakan atau studi banding dilakukan ke luar negeri tetapi serius dilakukan oleh para SKPD dan Dewan untuk melihat bagaimana kondisi eksisting diluar negeri dari mulai perencanaan, pengelolaan, pengendalian sampai pada pelaksanaan dan pemeliharaan, hal ini penting dilakukan terkait pola urbanisasi yang tidak terkendali, juga pertumbuhan penduduk yang terus melaju.
- e. Perlu adanya suatu inovasi baru dan strategi yang dikembangkan dalam pola arus lalu lintas seperti rekayasa dan lain sebagainya lakukan kordinasi dengan terkait, misalnya dengan penyelenggara pendidikan (mereka memilih areal parkir yang memadai), pengelola mall atau juga layanan-layanan kesehatan atau lainnya yang bersifat swasta agar lebih memperhatikan kenyamanan berlalu lintas.
- f. Konsolidasi, koordinasi, komunikasi, dengan masyarakat secara terus-menerus sehingga masyarakat lebih memilih moda transportasi masal dibandingkan dengan kendaraan pribadi.
- g. Lakukan reformasi pelayanan transportasi yang berkesinambungan dan serius agar masyarakat. Aman, nyaman dan juga harus terjangkau dengan menggunakan moda transportasi masal yang ramah lingkungan, selain itu juga menampung banyak, tentunya keamanan, kenyamanan, serta kebersihan terjaga.