

# **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANS METRO BANDUNG (TMB) DALAM MENGATASI KEMACETAN DI KOTA BANDUNG TAHUN 2022**

**Novadila Ginastyar Yuniarti\*), Dewi Erowati\*\*), Supratiwi\*\*)**  
**Email:** [ginastyarn@gmail.com](mailto:ginastyarn@gmail.com), [dewi.erowati@live.undip.ac.id](mailto:dewi.erowati@live.undip.ac.id), [tiwik75@gmail.com](mailto:tiwik75@gmail.com)

**Departemen Politik dan Pemerintahan**

**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro**

Jl. Prof. H. Soedarto SH Tembalang, Semarang, Kode Pos 1269

Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405

Laman: <http://www.fisip.undip.ac.id> email [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

## **ABSTRAK**

Perkembangan Kota Bandung sebagai metropolitan dimulai dengan pertumbuhan wilayah sebagai ibu kota Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung mengalami peningkatan jumlah penduduk yang berbanding lurus dengan pertumbuhan kendaraan. Titik kemacetan yang terjadi di Kota Bandung sebagai dampak dari banyaknya kendaraan yang memadati ruas jalan. Oleh karena itu, pemerintah Kota Bandung menentukan arah kebijakan salah satunya dengan memperhatikan pengembangan transportasi publik melalui Peraturan Walikota Bandung Nomor 704 Tahun 2008 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) pengoperasian Trans Metro Bandung. Penelitian ini membahas mengenai implementasi kebijakan program Trans Metro Bandung (TMB) dalam mengurai kemacetan di Kota Bandung Tahun 2022.

Penelitian ini mencoba menganalisis implementasi kebijakan dari Trans Metro Bandung (TMB) dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandung. Penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Pengumpulan data diperoleh melalui wawancara mendalam disertai dokumentasi dengan Yudi Cahyadi, SP (Ketua Komisi C DPRD Kota Bandung), Bagus Sugi Arif P. (Staf UPT Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bandung), Iwan (Petugas Teknis Trans Metro Bandung), Imam (Petugas Teknis Trans Metro Bandung), Bagus Abdurrachman, Maidina Hasna, Anggun Tamy, Sabila selaku masyarakat. Teknik pengumpulan data meliputi analisis dan interpretasi data, reduksi data dan penyajian data.

Terdapat hasil Implementasi Program Kebijakan Trans Metro Bandung (TMB) Tahun 2022 tidak berjalan secara optimal karena manfaat kebijakan yang kurang dirasakan, belum menunjukkan derajat perubahan yang signifikan, sumber daya yang berperan kurang memadai, kepatuhan dan daya tanggap yang belum dilakukan secara keseluruhan serta strategi sosialisasi kebijakan yang tidak maksimal. Sebaiknya pemerintah dalam implementasi kebijakan program dapat menyeimbangkan dengan regulasi lain, memperbaiki sumber daya dan melakukan sosialisasi secara berkelanjutan.

**Kata Kunci : Implementasi, Kebijakan, TMB, Kemacetan**

***POLICY IMPLEMENTATION OF THE TRANS METRO BANDUNG (TMB)  
PROGRAM TO OVERCOME CONGRATULATIONS IN THE CITY OF  
BANDUNG IN 2022***

**ABSTRACT**

*The development of the city of Bandung as a metropolis began with regional growth as the capital of West Java Province. The city of Bandung has experienced an increase in population which is directly proportional to the growth of vehicles. The point of congestion that occurs in the city of Bandung is a result of the many vehicles that crowd the roads. Therefore, the Bandung City government determines a policy direction, one of which is by paying attention to the development of public transportation through Bandung Mayor Regulation Number 704 of 2008 concerning Minimum Service Standards (SPM) for the operation of Trans Metro Bandung. This research discusses the implementation of the Trans Metro Bandung (TMB) program policy in unraveling traffic jams in the city of Bandung in 2022.*

*This research tries to find answers regarding the constraints that cause the program not to run optimally. The research was conducted using a qualitative approach. Data collection was obtained through in-depth interviews accompanied by documentation with Yudi Cahyadi, SP (Chairman of Commission C DPRD Kota Bandung), Bagus Sugi Arif P. (Staff of UPT Transport Department of Bandung City Transportation), Iwan (Trans Metro Bandung Technical Officer), Imam (Technical Officer Trans Metro Bandung), Bagas Abdurrachman, Maidina Hasna, Anggun Tamy, Sabila as the community. Data collection techniques include data analysis and interpretation, data reduction, and data presentation.*

*There is a result that the Implementation of the Trans Metro Bandung Policy Program (TMB) in 2022 is not running optimally because the benefits of the policy are not being felt, it has not shown a significant degree of change, the resources that play a role are inadequate, compliance and responsiveness have not been carried out as a whole and the socialization strategy non-maximum policies. It is better for the government in implementing program policies to balance with other regulations, improve resources and carry out socialization in a sustainable manner.*

***Keywords: Implementation, Policy, TMB, Congestion***

***\*) Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik***

***\*\*\*) Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik***

## **PENDAHULUAN**

Kemacetan menjadi permasalahan utama di kota-kota besar, terutama jika tidak disertai dengan ketersediaan transportasi publik yang baik dan memadai. Kemacetan bisa terjadi akibat kurangnya infrastruktur jalan namun kepadatan penduduk semakin meningkat terutama yang terjadi di Kota Bandung. Kemacetan lalu lintas menjadi pemandangan sehari-hari masyarakat. Penumpukan kendaraan di jalan tidak mampu diimbangi oleh sarana dan prasarana lalu lintas yang setara dengan jumlah kendaraan berlalu lintas. Hal tersebut menyebabkan kendaraan menjadi terhambat dan kecepatan dalam berkendara turut melambat dan menghambat efisiensi waktu.

Dilansir pada berita Detik Jabar pada tanggal 23 September 2022, data menurut Badan Pendapatan Daerah (Bapenda) Jabar mengatakan bahwa pertumbuhan kendaraan paling tinggi salah satunya terjadi di Kota Bandung yang mencapai 6.025.48 unit terhitung pada tahun 2014-2019. Angka tersebut menunjukkan adanya ketimpangan yang lebih tinggi antara banyaknya kendaraan dibandingkan dengan jumlah penduduk sebesar 2,5 juta jiwa. Dinas Perhubungan Kota Bandung menyebutkan bahwa ada dua puluh delapan (28) titik kemacetan yang terjadi di kota Bandung. Maka hal tersebut dijadikan sebagai prioritas yang termuat pada sasaran target RPJPD 2018-2023. Menurut Asian Development Bank (ADB) atau Bank Pembangunan Asia pada tahun 2019 menyebutkan bahwa Kota Bandung berada di peringkat ke-14 sebagai kota termacet di Asia.

Bandung menjadi salah satu kota termacet dengan menyalip Jakarta serta Surabaya. Adapun pada kajian Bapennas dan Bank Dunia menjelaskan bahwa tiga kota termacet se-Indonesia yaitu Jakarta, Bandung dan Surabaya.

Pada laman berita Jabarnews tanggal 11 Juli 2022 Kota Bandung memiliki permasalahan menahun mengenai kemacetan ini belum tuntas dan masih menjadi perhatian publik. Permasalahan mengenai kemacetan di persimpangan belum juga mampu terurai, bahkan di beberapa titik kota semakin mengalami kepadatan. Dinas Perhubungan Kota Bandung disoroti akibat program upaya menanggulangi kemacetan yang belum optimal. Program seperti penerapan rekayasa jalan, melakukan pembenahan parkir liar dibahu jalan, kemudian Dinas Perhubungan Kota Bandung juga berupaya mentransformasi angkutan yang akan diterapkan untuk lima trayek awal pada 2023. Adapun dalam mengurangi kemacetan dilakukan dengan menempatkan 250 petugas di sejumlah titik kepadatan.

Guna mencapai akuntabilitas pemerintah yang prima dalam mengurangi kemacetan maka melalui Dinas Perhubungan dilakukan pembenahan jalan. Pembenahan yang terjadi diharapkan dapat meningkatkan peran serta fungsi Dinas Perhubungan sebagai kepanjangan kemajuan sistem Pemerintah Daerah yang memiliki tujuan guna memenuhi aspirasi dan merespon keresahan masyarakat khususnya di Kota Bandung yang memiliki tingkat kemacetan sangat tinggi.

Pada sisi lain, perluasan dan pengembangan area jalan di Kota Bandung cukup sulit dilakukan karena kepadatan penduduk yang melampaui

kapasitas, mendorong justifikasi bahwa transportasi publik diharapkan mampu menjadi solusi dari segala bentuk kemacetan yang terjadi di Kota Bandung akibat *life style* yang konsumtif. Rencana mengoptimalkan moda pengangkutan yang tinggi, transportasi publik diharapkan mampu memaksimalkan kapasitas sumber daya serta jaringan yang ada.

Selain melakukan pembenahan jalan, salah satu upaya pemerintah Kota Bandung dalam mengurai kemacetan yang terjadi dengan memberikan pembaruan transportasi pelayanan publik bernama Trans Metro Bandung. Kendaraan yang bernama Trans Metro Bandung (TMB) tersebut merupakan penyedia transportasi umum yang beroperasi di Kota Bandung dengan lima puluh enam (56) titik pemberhentian.

Rute jalan yang ditempuh oleh Trans Metro Bandung (TMB) mencakup wilayah Utara Kota Bandung dengan pemberhentian di daerah Sarimanis ke Selatan Kota Bandung dengan satu pemberhentian di lingkungan LPKIA. Adapun di wilayah Barat Kota Bandung, pemberhentian dilakukan di daerah Gunung Batu (Cimahi). Sedangkan titik pemberhentian wilayah Timur Kota Bandung berada di Pasar Induk (Gede Bage) Kota Bandung.

Saat ini, tuntutan masyarakat terhadap moda transportasi yang cepat, ekonomis, aman dan nyaman semakin berkembang. Hal tersebut selaras dengan perkembangan teknologi yang sangat pesat sehingga transportasi yang ditawarkan saat ini tentu memiliki pengaruh besar. Pada sisi lain, masyarakat juga telah masuk pada era globalisasi, dimana selera serta harapan terhadap aktivitas mobilitas semakin jeli dan berkembang maka hal tersebut menjadi tolak

ukur kepuasan masyarakat juga dalam memberikan pelayanan publik.

Trans Metro Bandung (TMB) diciptakan guna mereformasi sistem angkutan perkotaan yang telah tersedia sebelumnya. Inovasi tersebut bertujuan agar masyarakat mendapatkan akses transportasi yang layak, murah, terjangkau, tepat waktu, nyaman dan aman. Trans Metro Bandung (TMB) merupakan suatu angkutan umum yang dijadikan sebagai salah satu upaya pemerintah Kota Bandung dalam meningkatkan pelayanan publik khususnya dalam bidang transportasi darat di kawasan perkotaan sebagai pusat kemacetan. Trans Metro Bandung (TMB) berbasis bis yang mengganti sistem setoran menjadi sistem pelayanan (*buy the service*).

Trans Metro Bandung memiliki sistem pemberangkatan bis secara terjadwal, berhenti pada halte khusus, nyaman, aman, ramah lingkungan dan terjangkau sebagaimana Undang-undang 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 158 ayat (1) dan (2). Pemerintah Kota Bandung dalam hal ini memiliki kewenangan untuk melaksanakan peraturan tersebut melalui aturan yang ditetapkan pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Penyelenggara Perhubungan di Kota Bandung.

Adapun Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Bandung 2005-2025. Peraturan Walikota Bandung Nomor 704 Tahun 2008 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) pengoperasian Trans Metro Bandung. Surat Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551.2/Kep 694-DisHub/2008 tentang Tarif Angkutan Umum

Massal Bus Trans Metro Bandung (TMB). Adapun peraturan Nomor 265 Tahun 2008 Tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Unit Pelaksanaan Pada Lembaga Teknis Daerah Pemerintahan Kota Bandung.

Namun dalam implementasinya, Trans Metro Bandung hingga kini masih menimbulkan permasalahan seperti :

- a. kurangnya pelayanan yang dilakukan terhadap para pengguna bis;
- b. kemacetan masih dirasakan oleh masyarakat;
- c. keluhan mengenai fasilitas;
- d. rendahnya jumlah pengguna

Hal tersebut juga ditambah dengan adanya kondisi krisis yang terjadi pada tahun 2022. Pandemi Covid-19 ditahun 2022 masih menjadi permasalahan yang ditangani pemerintah sehingga pembatasan kegiatan terus diberlakukan demi menekan potensi peningkatan kasus varian baru Covid-19 yang masuk ke Indonesia.

Oleh sebab itu, keadaan yang tidak normal tersebut menyebabkan adanya batasan dalam mobilisasi masyarakat. Istilah WFH (*Work From Home*) menjadi penamaan baru untuk melakukan segala aktivitas dirumah. Masyarakat tidak diperbolehkan untuk aktif melakukan mobilisasi sehingga dianjurkan berkendaraan khususnya menggunakan transportasi publik. Dampak dari pembatasan kegiatan tersebut menyebabkan jumlah pengguna Trans Metro Bandung mengalami penurunan secara drastis.

## **TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan penelitian ini ialah untuk menganalisis terkait implementasi kebijakan Trans Metro Bandung (TMB) dalam menekan kemacetan kota Bandung.

## **KERANGKA TEORI**

### **Kebijakan Publik**

Kebijakan Publik berasal dari terjemahan bahasa inggris dengan istilah Public Policy dan beberapa para ahli mendefinisikan kebijakan publik menurut Harold D. Laswell dan Abraham Kaplan (1970:71) dalam buku yang berjudul Kebijakan Publik di Negara-Negara Berkembang bahwa kebijakan diartikan sebagai suatu program yang memiliki tujuan, disertai dengan nilai-nilai, praktek yang dilakukan secara terarah (Nugroho, 2014:125).

Adapun definisi kebijakan dikemukakan oleh Carl J. Friedrich arl Friedrich dalam Budi Winarno (2002:16) bahwa hal tersebut digambarkan seperti serangkaian tindakan yang diinisiasi oleh individu, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu yang didalamnya terdapat hambatan dan kesempatan pada pelaksanaan usulan kebijakan untuk mencapai tujuan bersama.

James E. Anderson (1979:4) mengungkapkan bahwa kebijakan merupakan serangkaian tindakan yang memiliki tujuan tertentu untuk diikuti dan diimplementasikan oleh sasaran target baik individu atau kelompok pelaku dalam memecahkan persoalan tertentu. Sementara publik berasal dari bahasa inggris yaitu public yang artinya umum, keanekaragaman, rakyat, masyarakat. Makna publik banyak didefinisikan oleh para ahli seperti menurut Syafiie (2006:18) mengungkapkan bahwa publik merupakan sekelompok manusia yang memiliki persamaan berpikir, perasaan, harapan sikap serta tindakan yang sesuai dan bersifat baik berdasarkan nilai-nilai norma yang dimiliki. Maka kebijakan publik

dipandang sebagai sebuah tindakan yang dilakukan oleh pemerintah.

Menurut Thomas R. Dye dalam Islamy (2009:19) kebijakan publik merupakan segala bentuk pilihan pemerintah guna dilakukan atau tidak dilakukan. Pada upaya mencapai suatu tujuan dari sebuah negara, pemerintah dapat mengambil keputusan yang harus dilakukan ataupun tidak dilakukan. Menurut Parsons (2006:15), kebijakan dapat dimaknai sebagai proses interaksi yang dilakukan antara negara dengan rakyat dengan aksi atau rencana yang mengandung unsur politik. Permasalahan sosial yang terjadi ditengah masyarakat perlu diselesaikan dengan mengidentifikasi faktor permasalahan yang ada.

Menurut Charles O. Jones (1984: 25) dalam buku Fenomena Kebijakan Publik dalam Perspektif Administrasi Publik di Indonesia, istilah kebijakan atau sering disebut *policy term* yang digunakan dalam praktek sehari-hari untuk menggantikan kegiatan atau keputusan yang berbeda.

### **Implementasi Kebijakan**

Implementasi kebijakan merupakan suatu tindakan yang dilakukan untuk dapat mencapai sebuah sasaran target yang diinginkan. Implementasi kebijakan selalu berkaitan dengan pola aturan yang dilakukan oleh individu, lembaga pemerintahan maupun swasta. Implementasi tersebut berhubungan dengan berbagai kegiatan program yang difokuskan pada terlaksananya tujuan. Implementasi kebijakan merupakan suatu proses penerjemahan peraturan kedalam bentuk Tindakan sehingga dalam praktiknya implementasi kebijakan dapat dikatakan sebagai suatu proses yang sangat kompleks dan bermuatan politis karena ada

pengaruh dari berbagai kepentingan (Agustino, 2008:139).

Implementasi kebijakan menurut Merilee S. Grindle dapat dipengaruhi karena dua variabel besar, yakni isi kebijakan (*Content of Policy*) dan lingkungan implementasi. Menurut Merilee S. Grindle, setiap kebijakan perlu memiliki indikator tingkat keberhasilan, tujuan dari kebijakan serta program yang akan dijalankan sebagai cara untuk mencapai tujuan dalam penerapan atau implementasi kebijakan. Kedua variabel tersebut meliputi seberapa jauh kepentingan kelompok sebagai sasaran atau target yang ingin dicapai oleh pembuat kebijakan. Kemudian variabel tersebut juga mengukur sejauh mana perubahan yang direncanakan dalam kebijakan. Mengukur ketepatan letak kebijakan yang dibuat serta sejauh mana implementasi kebijakan tersebut dapat direalisasikan.

Sementara menurut Wibawa (dalam SamodraWibawa dkk, 1994: 22-23) menyebutkan bahwa model implementasi kebijakan menurut Merilee S Grindle ditentukan oleh konteks atau isi kebijakan dan konteks implementasinya. Kebijakan yang telah ditransformasikan kemudian dapat diimplementasikan melalui :

- a) Isi kebijakan (*Content of Policy*)
  1. Kepentingan yang memengaruhi
  2. Tipe manfaat yang dihasilkan
  3. Derajat perubahan yang diharapkan
  4. Posisi/Kedudukan pengambilan keputusan
  5. Aktor Pelaksana program
  6. Sumber daya yang berperan
- b) Konteks Implementasi (*Context of Implementation*)
  1. Kekuasaan, kepentingan, dan strategi

aktor yang terlibat

2. Karakteristik lembaga dan penguasa
3. Kepatuhan dan daya tanggap

Teori implementasi kebijakan menurut Merilee S Grindle memberikan gambaran serta pemahaman yang lebih komprehensif terkait isi kebijakan baik dalam implementor, target implementasi, hingga konflik yang mungkin dapat terjadi diantara para aktor implementasi dan sumber daya implementasi yang digunakan dalam penerapan suatu kebijakan. Maka dari itu, teori implementasi kebijakan Grindle digunakan oleh penulis untuk menganalisis permasalahan kemacetan yang terjadi di Kota Bandung.

## **METODE PENELITIAN**

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif. Penelitian ini berlokasi di Kota Bandung dengan subjek penelitian Staf UPT Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bandung, Ketua Komisi C DPRD Kota Bandung, Koordinator Lembaga Swadaya Masyarakat Kompas, Petugas teknis Trans Metro Bandung, Masyarakat Pengguna Trans Metro Bandung. Penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sekunder dengan menggunakan teknik pengumpulan data wawancara dan dokumentasi.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **a. Kepentingan yang mempengaruhi**

Kebijakan Program Trans Metro Bandung merupakan program pelayanan transportasi publik yang disediakan untuk masyarakat Kota Bandung dan hingga saat ini masih terus berkembang untuk diintegrasikan. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Nomor 704 Tahun 2008 Tentang Standar Pelayanan

Minimum (SPM) Pengoperasian Trans Metro Bandung memuat bahwa program transportasi ini sebagai pilihan masyarakat dimana hasil usulan Pemerintahan Kota Bandung yang kemudian dilaksanakan melalui kewenangan Dinas Perhubungan Kota Bandung. Trans Metro Bandung juga merupakan program penambahan moda transportasi publik guna menanggulangi kemacetan serta penguatan perekonomian khususnya pada peningkatan PAD Kota Bandung. Hal ini diciptakan guna membantu masyarakat serta meringankan ongkos mobilitas di Kota Bandung. Program Trans Metro Bandung lahir atas kebutuhan yang mendesak membutuhkan transportasi publik untuk menghubungkan mobilitas masyarakat Kota Bandung dari Timur ke Barat dan Utara ke Selatan yang kini memiliki jumlah kepadatan penduduk mencapai sekitar 3,5 juta beraktivitas pada siang hari di Kota Bandung.

### **b. Manfaat yang dihasilkan**

Tipe manfaat yang dirasakan oleh masyarakat mulai dari respon yang diberikan dalam pemberlakuan program Trans Metro Bandung cukup baik dimana mampu menjangkau mobilisasi masyarakat dari Timur ke Barat dan Utara ke Selatan. Masyarakat juga bisa menggunakan fasilitas yang nyaman pada Trans Metro Bandung termasuk dengan tarif yang ekonomis. Trans Metro Bandung (TMB) dimanfaatkan oleh kalangan menengah kebawah diantaranya banyak digunakan oleh ibu-ibu dan pelajar. Berdasarkan Keputusan Wali Kota Bandung Nomor : 551/Kep-024-Dishub/2019 Tentang Tarif Angkutan Umum Massal dan Tarif Khusus Pengguna *E-Payment* Buruh, Guru Honorer, Veteran, Pelajar Pengguna Trans Metro Bandung, Melalui Pembayaran *E-Payment* atas perubahan Keputusan Wali Kota Bandung Nomor

: 551.2/Kep.694-DISHUB/2008 Tentang Tarif Angkutan Umum Massal Bus Trans Metro Bandung bahwa dalam rangka mendukung pelaksanaan pengoperasian angkutan Trans Metro Bandung, maka dilakukan penetapan tarif sebagai standar harga bagi pengguna jasa angkutan Trans Metro Bandung. Namun masih banyak masyarakat yang kurang memahami teknologi sehingga terlambat mengetahui informasi pelayanan sehingga pembayaran tiket kembali pada sistem konvensional.

Meskipun respon masyarakat dengan adanya program ini cukup baik namun Trans Metro Bandung tidak lebih populer dari keberadaan angkutan kota. Respon masyarakat cukup baik dan diakui sebagai bentuk kebanggaan masyarakat bahwa Kota Bandung memiliki transportasi publik yang membantu mobilisasi masyarakat namun disatu sisi seiring waktu daya tarik semakin menurun karena jadwal Trans Metro Bandung yang tidak bisa diprediksi sehingga tetap nyaman menggunakan kendaraan pribadi. Program Trans Metro Bandung dapat mempermudah mobilisasi masyarakat namun sejak pandemi armada yang tersedia dikurangi sehingga semakin sedikit jumlahnya.

Pada aspek keberlanjutan terhadap lingkungan, Trans Metro Bandung masih dalam pembangunan yang bertahap dan hingga saat ini Trans Metro Bandung belum menggunakan energi terbarukan. Perubahan menuju transisi energi belum dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai implementor utama. Adapun temuan bahwa rancangan transportasi yang ramah lingkungan sudah dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung. Pemerintah telah merancang transportasi listrik sebagai satu acuan. Pemerintah juga telah mencoba untuk

mengurangi jumlah dari angkutan-angkutan umum yang sudah tidak layak jalan. Banyak upaya yang dilakukan oleh pemerintah Kota Bandung, tetapi pada sisi lain pemerintah kurang memperhatikan keseimbangan antara kebijakan yang direalisasikan dengan pengkajian pada dampak terhadap masyarakat sehingga terjadi konflik antar petugas Trans Metro Bandung (TMB) dan supir angkutan kota lainnya.

### c. Derajat perubahan yang diharapkan

Derajat perubahan yang ingin dicapai dengan adanya Trans Metro Bandung (TMB) ialah mobilitas masyarakat agar lebih mudah diprediksi sehingga dapat efektif pada sisi mobilitas dan waktu. Adapun perubahan kebiasaan masyarakat dalam menggunakan kendaraan pribadi menjadi pengguna transportasi publik, mengurangi kemacetan dan memberikan kemudahan terhadap masyarakat. Namun pada temuan di lapangan masih banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi publik sehingga kepadatan di jalan belum dapat terurai. Adapun data yang menunjukkan bahwa masih rendahnya penggunaan Trans Metro Bandung oleh masyarakat, antara lain :

**Tabel 3.2**  
**Data Penumpang Trans Metro Bandung (TMB)**

| Data Penumpang Trans Metro Bandung (TMB) |         |         |         |
|--|---------|---------|---------|
| Rata-Rata PNP                            | 2020    | 2021    | 2022    |
| Tahun                                    | 360,749 | 337,257 | 365,914 |
| Bulan                                    | 30,062  | 28,105  | 30,493  |
| Hari                                     | 988     | 924     | 1003    |

Sumber : Data Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2022

Data diatas menunjukkan bahwa penggunaan Trans Metro Bandung ditahun 2022 hanya mencapai 1003 penumpang, sedangkan data jumlah kendaraan di Kota Bandung mencapai 2,2



juta unit kendaraan dengan rincian sebanyak 1,7 juta kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat sebanyak 500 ribu, sementara populasi penduduknya mencapai 2,4 juta jiwa. Artinya, Trans Metro Bandung tidak memberikan pengaruh terhadap pengurangan mobilisasi di jalan sehingga perjalanan tetap didominasi oleh kendaraan pribadi. Mobilitas yang terjadi di jalan masih sangat tinggi karena terbentur dari kebijakan dimana Trans Metro Bandung masih bertumpuk di jalan yang sama dengan angkutan lain dan kebiasaan masyarakat untuk menggunakan transportasi publik belum tercipta secara optimal. Masyarakat lebih banyak memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan Trans Metro Bandung untuk melakukan mobilisasi.

#### **d. Kedudukan pengambilan keputusan**

Kedudukan pengambilan keputusan program Trans Metro Bandung berdasarkan pelaksanaan kebijakan Trans Metro Bandung secara hierarki mulai dari Perundang-Undangan Pusat, UU Perhubungan, Perda Penyelenggaraan Perhubungan dan Rencana Induk Transportasi di Kota Bandung. Pembentukan kebijakan program Trans Metro Bandung didasari oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 158 ayat (1) dan (2), Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung, Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJMD) Kota Bandung 2005-2025, Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551.2/kep 694-Dishub/2008 Tentang Tarif Angkutan Umum Massal Bus Trans Metro Bandung dan Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Trans Metro

Bandung didasarkan oleh Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 356 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Dan Susunan Organisasi UPT Pada Lembaga Teknis Daerah Di Lingkungan Pemerintah Kota Bandung. Pengambilan keputusan dalam hal ini dilakukan oleh lembaga legislatif dan eksekutif. Khusus pada legislatif yaitu DPRD Kota Bandung guna mendorong dalam pengambilan keputusan baik dalam aspek regulasi, aspek penganggaran maupun aspek monitoring.

Sedangkan pada pengambilan keputusan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung berdasarkan hasil kajian yang dilakukan oleh pihak ketiga serta rekomendasi yang diberikan oleh Pusat dan hasil penelitian tersebut dikaji melalui diskusi yang dilakukan. Pada pengambilan keputusan juga adapun pihak yang terlibat untuk mengawasi keberjalanan program seperti diantaranya : DPRD, partisipasi masyarakat berupa komunitas-komunitas, organisasi masyarakat, para akademisi serta masyarakat secara langsung.

#### **e. Aktor pelaksana program**

Aktor pelaksana program baik legislatif maupun eksekutif saling berkoordinasi guna mencapai tujuan kebijakan program Trans Metro Bandung (TMB) secara optimal. Seluruh pihak memiliki peranan masing-masing diantaranya DPRD Kota Bandung dengan fungsi pengawasan implementasi kebijakan dan penggunaan anggaran. Adapun para akademisi mengawasi terkait efektivitas dari program pemerintah dalam aspek teknis operasional. Peran yang diberikan oleh para pelaksana sudah dilakukan dengan upaya yang optimal. Berdasarkan Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Trans Metro Bandung didasarkan oleh Peraturan Wali Kota Bandung

Nomor 356 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Dan Susunan Organisasi UPT Pada Lembaga Teknis Daerah Di Lingkungan Pemerintah Kota Bandung, Dinas Perhubungan Kota Bandung mengoperasikan angkutan yang sudah berjalan sesuai porsinya mulai dari struktur terperinci Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung, Kepala Unit Pelayanan Terpadu Angkutan, Kasubag, Keuangan dengan memastikan kebijakan tersebut berjalan dan merespon tanggapan masyarakat mengenai angkutan. Salah satu upaya teknis yang dilakukan misalnya dalam penanganan mobil yang rusak dapat diselesaikan dalam waktu hitungan hari.

Jika mobil terkendala, maka laporan petugas yang cepat akan membantu percepatan penanganan angkutan yang mengalami kerusakan. Komunikasi yang dibangun antar aktor pelaksana cukup baik namun perihal anggaran yang terbatas menyebabkan manfaat tidak dirasakan secara keseluruhan

Apabila dalam melaksanakan program terjadi suatu kendala, adapun prosedur yang dilakukan oleh masing-masing pihak antara lain : DPRD Kota Bandung sebagai pengawas kebijakan melakukan koordinasi antar pemangku kepentingan dimana adanya kesepakatan antara eksekutif dan legislatif untuk mengevaluasi kebijakan dan memperbaikinya agar dapat diterima dan efektif bagi masyarakat.

Evaluasi dilakukan secara tentatif berdasarkan tingkatan masalah yang terjadi di lapangan. Adapun Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam menghadapi suatu kendala dilakukan melalui diskusi internal kemudian dilaporkan kepada DPRD Kota Bandung sebagai pengawas. Adapun contoh lainnya dimana kendala yang ditemukan pada kerusakan

angkutan seperti mesin kendaraan mati total maka direspon secara cepat oleh petugas yang datang ke lokasi untuk mengecek kondisi kendaraan.

**f. Sumber daya yang berperan**

Sumber daya yang berperan dalam implementasi kebijakan Trans Metro Bandung (TMB) didukung oleh sarana prasarana serta sumber daya manusia yang mumpuni. Ketersediaan sumber daya menjadi salah satu upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung yaitu mulai dari jumlah angkutan yang beroperasi sebanyak 42 angkutan. Satu sisi jumlah ketersediaan armada yang beroperasi mengalami penurunan pada saat Covid-19 terjadi. Oleh sebab itu, jumlah kendaraan yang terbatas menyebabkan keterlambatan jadwal kedatangan angkutan. Adapun jumlah prasarana lain seperti halte yang tersedia, menurut data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, diantaranya :

**Tabel 3.3**  
**Jumlah Halte Trans Metro Bandung (TMB)**

| Jumlah Halte Trans Metro Bandung (TMB) |     |
|--|-----|
| Koridor 1                              | 26  |
| Koridor 2                              | 37  |
| Koridor 3                              | 21  |
| Koridor 4                              | 18  |
| Koridor 5                              | 29  |
| Jumlah                                 | 131 |

Sumber : Data Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2023

Temuan kondisi halte di lapangan tidak terawat seperti tempat yang kotor, kumuh, lubang pada kaca halte, tidak ada kursi untuk menunggu kedatangan bis, halte sering digunakan oleh tunawisma yang bersinggah dan tidak ada akses turun maupun naik bagi kaum difabel yang akan menggunakan Trans Metro Bandung (TMB).

Fasilitas penunjang lainnya seperti *hand grip*, kursi penumpang, kursi prioritas bagi ibu hamil, lansia dan difabel telah disediakan oleh pelaksana dengan kualitas yang cukup baik. Aturan petunjuk tidak boleh merokok dan dilarang membuang sampah sudah disediakan.

*Palu Hammer* atau alat pemecah kaca dan Alat Pemadam Api Ringan (APAR) disediakan di dalam angkutan sebagai upaya preventif dalam menghadapi situasi darurat. Adapun kendala pada fasilitas yang ada yaitu AC dengan kondisi bocor sehingga mengganggu kenyamanan penumpang, CCTV yang belum tersedia di dalam bis sehingga pencurian masih ditemukan pada angkutan.

LED pada angkutan masih ditemukan dalam kondisi tidak berfungsi sehingga kurangnya informasi mengenai tujuan pemberhentian selanjutnya. Adapun stiker iklan yang terpampang pada kaca angkutan mengganggu cahaya yang masuk sehingga menyebabkan kondisi di dalam bis cukup gelap dan mengganggu kenyamanan pengguna.

Selain sarana dan prasarana yang penting dalam keberjalanan implementasi kebijakan, sumber daya manusia juga menjadi faktor keberhasilan dari implementasi program Trans Metro Bandung (TMB). Adapun jumlah data sumber daya yang berperan dalam menjalankan fungsi implementor program Trans Metro Bandung diantaranya :

**Tabel 3.4**

**Data Pegawai BLUD UPTD Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2023**

| Data Pegawai BLUD UPTD Angkutan |    |
|---------------------------------|----|
| Office                          | 16 |
| Mekanik                         | 5  |

| Data Pegawai BLUD UPTD Angkutan |     |
|---------------------------------|-----|
| Buruh Lapangan                  | 19  |
| Supir                           | 44  |
| Kondektur                       | 33  |
| Jumlah                          | 117 |

Sumber : Data Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2023

Sumber daya manusia yang berperan khususnya petugas di lapangan sudah bersikap ramah dengan menerapkan nilai pelayanan seperti senyum, sapa, salam, memberi arahan jika penumpang mengalami kebingungan. Pada aspek lainnya, kekurangan dalam implementasi kebijakan dapat ditemukan meskipun perencanaan sudah baik salah satunya menyangkut sumber daya manusia yang tidak *perform* dan menyebabkan kurangnya optimalisasi kebijakan program. Salah satu permasalahan yang terjadi ditemukannya petugas yang kurang mematuhi aturan kedisiplinan serta ketepatan waktu membawa kendaraan misalnya mulai dari cara berpakaian yang tidak sesuai, tidak menggunakan *name tag*, dsb. Adapun kendala lain seperti masih ditemukan petugas yang menurunkan penumpang secara sembarangan. Sistem penyeleksian sumber daya manusia khususnya petugas teknis di lapangan seperti supir telah dilakukan melalui tahapan seleksi mulai dari kepemilikan SIM B Umum serta pendampingan pelatihan. Hal tersebut dilaksanakan guna mendapatkan sumber daya manusia sebagai penunjang keberhasilan implementasi kebijakan.

**g. Kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat**

Keterlibatan kekuasaan dalam bentuk kerja sama dengan pihak ketiga telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Kerja

sama yang melibatkan pihak swasta dalam pelaksanaan program dibentuk melalui Peraturan Walikota berdasarkan batasan-batasan yang telah disepakati. Bentuk kerja sama tersebut dilakukan berdasarkan perjanjian yang ditandai dengan diberlakukannya iklan yang terpampang di badan Trans Metro Bandung (TMB). Hal tersebut dilakukan di Tahun 2022 dengan diharapkan adanya pendapatan lain disamping pemasukan tiket dari pengguna Trans Metro Bandung (TMB).

Kepentingan dari adanya kerja sama yang dilakukan bersama pihak swasta ini ialah pengembangan model bisnis demi kepentingan para pengguna dari transportasi. Pemeliharaan transportasi publik membutuhkan anggaran yang cukup besar sehingga perlu adanya peran pihak ketiga untuk membantu menyokong anggaran pemeliharaan yang sudah dikembangkan sebelumnya. Pada hal ini pemerintah dan swasta juga melibatkan masyarakat bekerja sama mendukung pengembangan dari Trans Metro Bandung (TMB).

Strategi yang dikembangkan untuk menjalankan program salah satunya melalui pola sosialisasi yang dilakukan. Implementor telah melakukan sosialisasi dengan bentuk pemberian pembebasan tarif angkutan pada awal mula kebijakan program Trans Metro Bandung lahir. Namun sosialisasi yang diberikan belum secara menyeluruh dapat diketahui oleh masyarakat. Sosialisasi direspon secara antusias pada awal mula kebijakan diterapkan tetapi seiringnya waktu Trans Metro Bandung (TMB) kehilangan peminat dan masyarakat kembali memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan transportasi publik yang sudah disediakan. Pada akhirnya kepadatan kendaraan

di jalan tetap terjadi dan menimbulkan kendala yang dirasakan oleh pelaksana seperti kemacetan yang sangat buruk, kerusakan mobil hingga keterlambatan jadwal kedatangan bis. Adapun solusi yang diterapkan oleh implementor dalam mengatasi kendala seperti misalnya pada kerusakan mobil, pelaksana teknis di lapangan dapat melaporkan bentuk kerusakan angkutan kepada pihak Dinas Perhubungan yang bertanggung jawab dan selanjutnya ditangani oleh montir yang bertugas. Namun untuk kendala dengan faktor kondisi kemacetan di jalan tidak ditemukannya solusi yang tepat karena Trans Metro Bandung masih menggunakan jalur umum bersama kendaraan pribadi lainnya.

#### **h. Karakteristik lembaga dan penguasa**

Karakter lembaga dan penguasa mulai dari Pengawas dilakukan dengan menjangking laporan-laporan atau kasus yang disampaikan oleh masyarakat dengan membuka kanal-kanal laporan masyarakat ke DPRD Kota Bandung baik pada media sosial atau langsung secara personal kepada anggota DPRD Kota Bandung. Pengawasan dilakukan secara tentatif setiap hari jika ada laporan yang perlu ditindak lanjuti secara langsung oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Adapun jika berbentuk kebijakan maka perlu melakukan perumusan dengan rapat koordinasi antara legislatif dan eksekutif dan unsur masyarakat. Selain DPRD Kota Bandung, lembaga swadaya masyarakat juga ikut serta dalam hal fungsi pengawasan dengan mengawal isu-isu rute yang dilanggar oleh Trans Metro Bandung pada tahun 2018 namun hal tersebut tidak direspon secara langsung oleh pemerintah Kota Bandung.

Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai penyelenggara utama telah melakukan

peranannya dalam mengatur dan mengendalikan penyelenggaraan perhubungan. Salah satu upaya yang dilakukan ialah dalam penanganan kendaraan yang mengalami kendala. Montir yang bertugas dalam hal ini melakukan pemeriksaan hingga perbaikan secara langsung apabila petugas teknis dilapangan melaporkan secara cepat. Adapun petugas teknis dilapangan seperti supir yang mengoperasikan Trans Metro Bandung (TMB) dilakukan pelatihan guna memastikan persiapan dalam menunjang pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.

#### **i. Kepatuhan dan daya tanggap**

Dari temuan di atas, dapat diketahui bahwa aspek kepatuhan serta daya tanggap dari implementor belum sepenuhnya terlaksana dengan baik. Petugas di lapangan masih ditemukan tidak menggunakan seragam dan atribut sebagaimana mestinya berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) serta menurunkan penumpang pada sembarangan tempat. Adapun mulai dari pengadaan *call center/hotline* guna mempercepat penanggulangan situasi darurat yang belum disediakan oleh pelaksana karena kurangnya sumber daya manusia. Pada pelaksanaan program, petugas teknis di lapangan dapat melaporkan situasi darurat melalui nomor pribadi antar petugas untuk selanjutnya ditangani oleh staf Dinas Perhubungan Kota Bandung yang berjaga. Masyarakat yang menemukan kendala dapat menyampaikan kritik serta saran kepada Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui sosial media yang telah tersedia. Sosial media tersebut berupa akun instagram yang aktif dari mulai Trans Metro Bandung beroperasi hingga selesai. Laporan yang masuk ke *direct message* instagram Dinas Perhubungan Kota Bandung direspon

secara cepat oleh petugas dalam waktu 1x24 jam. Beberapa laporan yang diterima oleh petugas diantaranya yaitu keterlambatan jadwal bis yang beroperasi, barang yang tertinggal di dalam angkutan dan termasuk dugaan kekerasan seksual yang juga pernah ditangani melalui mediasi dan pengawasan secara langsung.

### **KESIMPULAN**

Pada bab ini akan memaparkan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian Implementasi Kebijakan Trans Metro Bandung (TMB) dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandung pada tahun 2022. Implementasi kebijakan Trans Metro Bandung (TMB) dalam mengatasi kemacetan secara keseluruhan dapat dikatakan tidak berhasil karena dari sembilan indikator hanya tiga yang berhasil dilaksanakan dan enam indikator lainnya tidak berjalan. Berdasarkan indikator kebijakan maka :

- 1) Kepentingan yang mempengaruhi dalam hal ini adanya dukungan legislatif dari DPRD Kota Bandung dan eksekutif yaitu Pemerintah Kota Bandung beserta Dinas Perhubungan Kota Bandung yang bersinergi untuk menciptakan program sebagai transportasi pilihan masyarakat dari hasil usulan Pemerintahan Kota Bandung yang kemudian dilaksanakan melalui kewenangan Dinas Perhubungan Kota Bandung. Disamping itu, pemerintah kurang memperhatikan keseimbangan antara kebijakan yang diimplementasikan dengan pengkajian pada dampak terhadap masyarakat sehingga terjadi konflik antar petugas Trans Metro Bandung (TMB) dan supir Angkutan Kota lainnya.

- 2) Kebijakan mengenai operasional Trans Metro Bandung (TMB) belum menunjukkan derajat perubahan yang signifikan ditandai dengan jumlah pada tahun 2018 dalam kondisi normal jumlah pengguna Trans Metro Bandung mencapai 1,054,397 penumpang. Adapun pada tahun 2019 dalam kondisi normal mengalami penurunan dengan jumlah penumpang sebanyak 873,572. Namun pada tahun 2020 pada saat Covid-19 masuk ke Indonesia dan berubah status menjadi pandemi menyentuh angka 360,749 penumpang. Pada tahun 2021 jumlah pengguna Trans Metro Bandung sebanyak 337,257 orang sementara penggunaan Trans Metro Bandung ditahun 2022 hanya mencapai 365,914 penumpang. Data tersebut tidak sebanding dengan data kendaraan di Kota Bandung pada tahun 2022 yang mencapai 2,2 juta unit kendaraan dengan rincian sebanyak 1,7 juta kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat sebanyak 500 ribu, sementara populasi penduduknya mencapai 2,4 juta jiwa. Hal tersebut juga disebabkan karena adanya juga pengaruh dari pandemi Covid-19 yang memaksa masyarakat untuk membatasi mobilisasi secara ketat. Berdasarkan hal diatas dapat dilihat bahwa Trans Metro Bandung (TMB) tidak memberikan perubahan dalam menurunkan tingkat mobilitas di jalan yang masih dipadati oleh kendaraan pribadi khususnya pada tahun 2022.
- 3) Tipe manfaat yang dihasilkan, dimana Trans Metro Bandung (TMB) belum

mampu menekan kepadatan kendaraan di jalan sehingga kendaraan pribadi masih mendominasi dan ditandai dengan jumlah pengguna Trans Metro Bandung yang mengalami penurunan. Hal tersebut juga disebabkan oleh kondisi yang tidak normal dimana adanya pandemi Covid-19. Pada tahun 2022 masyarakat memulai kondisi *new normal* sehingga transisi pembatasan kegiatan berangsur longgar namun masyarakat masih berhati-hati melakukan mobilisasi. Selain itu, Trans Metro Bandung (TMB) juga belum dapat dikatakan lancar karena adanya kendala keterlambatan jadwal kedatangan angkutan karena jumlah kendaraan yang terbatas sehingga mengganggu efektivitas waktu penumpang dan Trans Metro Bandung (TMB) masih dalam tahap rancangan menuju transportasi ramah lingkungan. Trans Metro Bandung juga masih menimbulkan permasalahan sosial lainnya seperti konflik dengan supir angkutan kota lainnya.

- 4) Pada sub indikator sumber daya yang berperan, Trans Metro Bandung secara keseluruhan sudah cukup baik mulai dari penerimaan petugas teknis dilapangan yang dilakukan dengan proses seleksi dan pelatihan dan menjalankan nilai budaya pelayanan dalam operasional angkutan. Adapun kekurangan dalam hal ini yaitu mulai dari petugas yang kurang mematuhi aturan kedisiplinan, ketepatan waktu dalam membawa angkutan serta kurangnya jumlah sumber daya manusia yang berperan. Sumber daya lainnya seperti sarana dan prasarana sebagai

penunjang implementasi kebijakan sudah berjalan dengan baik namun masih ditemukan beberapa fasilitas yang perlu diperhatikan seperti AC yang bocor, kendaraan yang mogok, LED informasi yang tidak berfungsi, stiker iklan pada kaca yang mengganggu kenyamanan penumpang hingga kondisi halte yang tidak terawat.

- 5) Letak pengambilan keputusan dalam kebijakan program Trans Metro Bandung (TMB) dilakukan oleh legislatif dan eksekutif. DPRD Kota Bandung sebagai lembaga legislatif mendorong dalam pengambilan keputusan pada aspek regulasi, penganggaran, dan monitoring. Sedangkan pada pengambilan keputusan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung didasari oleh kajian yang dilakukan oleh pihak ketiga serta rekomendasi Pusat untuk didiskusikan bersama pihak internal. Pengambilan keputusan dimonitoring oleh : DPRD Kota Bandung, komunitas, organisasi masyarakat, akademisi dan masyarakat.
- 6) Aktor pelaksana yang terlibat dalam program Trans Metro Bandung (TMB) sudah menjalankan perannya masing-masing sesuai fungsinya mulai dari DPRD Kota Bandung dan Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) sebagai pengawas kebijakan, melakukan koordinasi antar pemangku kepentingan untuk memberikan kesepakatan antara eksekutif dan legislatif dalam mengevaluasi kebijakan yang dilakukan secara tentatif. Pengawas dalam hal ini

memberikan penilaian pada setiap agenda evaluasi, melakukan tindakan korektif pada pelaksanaan program atas dasar laporan masyarakat melalui sosial media, dan memberikan teguran pada petugas yang tidak mematuhi aturan. Adapun Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai pelaksana melakukan diskusi internal dalam menghadapi kendala yang terjadi dalam operasional angkutan Trans Metro Bandung (TMB).

Sementara hasil dari pada indikator konteks implementasi diantaranya :

- 1) Sub indikator mengenai kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat. Keterlibatan kekuasaan dalam melakukan kerja sama dengan pihak ketiga telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung ditandai oleh perjanjian pemberlakuan iklan di badan Trans Metro Bandung (TMB). Kepentingan dalam melakukan kerja sama dengan pihak swasta ini yaitu pengembangan model bisnis demi mewujudkan kepentingan para pengguna untuk pemeliharaan transportasi publik pada aspek anggaran. Namun model kerja sama yang dilakukan dalam hal ini mengganggu kenyamanan penumpang. Disamping itu, adapun kekurangan pada strategi yang dilakukan implementor terdapat pada sosialisasi yang disambut antusias pada mulanya kemudian seiring waktu Trans Metro Bandung (TMB) kehilangan peminat para pengguna dan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.
- 2) Trans Metro Bandung (TMB) dalam

aspek kepatuhan dan daya tanggap belum sepenuhnya terlaksana dengan baik. Hal tersebut ditandai dengan penemuan petugas teknis dilapangan yang tidak mematuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) seperti menurunkan penumpang tidak pada titik pemberhentian yang seharusnya. Adapun daya tanggap yang diberikan sudah cukup baik dimana implementor merespon laporan masyarakat dalam kurun waktu 1x24 jam melalui sosial media instagram DPRD Kota Bandung sebagai pengawas dan instagram Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai pelaksana, tetapi tidak menyediakan *hotline/call center* untuk keadaan darurat.

- 3) Karakteristik lembaga pada program Trans Metro Bandung (TMB), Dinas Perhubungan Kota Bandung dan DPRD Kota Bandung turut terbuka pada kritik melalui masing-masing kanal sosial media. Adapun Dinas Perhubungan Kota Bandung telah melakukan pembinaan terhadap petugas teknis dilapangan, mengatur penyelenggaraan perhubungan dibawah PLT Angkutan dan DPRD berwenang mengawasi jalannya pengendalian penyelenggaraan dengan melakukan evaluasi setiap tiga bulan sekali.

## **SARAN**

- 1) Menyeimbangkan dengan regulasi pendukung lainnya untuk memperjelas pengaturan angkutan umum agar tidak terjadi konflik-konflik horizontal antar sopir angkutan lainnya yang kerap

terjadi.

- 2) Pengoptimalan penegakan hukum serta sanksi yang lebih tegas atas segala bentuk pelanggaran demi tercapainya fungsi kebijakan.
- 3) Adanya penambahan armada dan menyediakan jalur khusus bagi Trans Metro Bandung untuk memperbaiki ketepatan waktu Trans Metro Bandung
- 4) Memperbaiki fasilitas yang rusak demi meningkatkan kenyamanan masyarakat sebagai pengguna Trans Metro Bandung (TMB).
- 5) Melakukan sosialisasi secara menyeluruh dengan memperhatikan komunikasi interaksi bersama masyarakat. Pemerintah perlu menekankan pentingnya penggunaan transportasi publik dalam mengurai kemacetan di Kota Bandung. Melakukan *rebranding* pada sosial media agar masyarakat dapat tertarik menggunakan transportasi publik.
- 6) Menyediakan fasilitas *call center/hotline* yang dapat dihubungi ketika kondisi darurat terjadi dilapangan. Memperhatikan kenyamanan penumpang untuk mencegah adanya pencurian dan kekerasan seksual dengan meningkatkan keamanan di dalam angkutan.



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Agustino, Leo. (2016). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung. Alfabeta.

Winarno, Budi. (2002). *Kebijakan Publik, Teori dan Proses*. Yogyakarta: Media Presindo.

Syafiie, Inu Kencana. (2013). *Ilmu Pemerintahan*, Jakarta: Bumi Aksara, 2013.

Islamy, M. Irfan. (2009). *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.

Kadir, Abdul. (2020). *Fenomena Kebijakan Publik dalam Perspektif Administrasi Publik di Indonesia*. Medan : CV Dharma Persada.

Newman. (2013). *Metodologi Penelitian Sosial: Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif* (Jakarta: 493).

Parsons, Wayne. (2006). *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*. Dialihbahasakan oleh Tri Wibowo Budi Santoso. Jakarta: Kencana.

Riant Nugroho. (2014), *Kebijakan Publik di Negara-Negara Berkembang*. Yogyakarta, Pustaka Pelajar.

Samodra, Wibawa. (1994), *Kebijakan Publik :Proses dan Analisis*, Cet.Ke-1, Jakarta: Intermedia.

Sugiono. (2009). *Memahami Penelitian Kuantitatif*. Penerbit Alfabeth. Bandung.

Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung:Alfabeta.

Winarno, Budi. 2014. *Kebijakan Publik: Teori, Proses dan Studi Kasus*. CAPS. Jakarta.

### Jurnal

Agusta, I. (2003). Teknik Pengumpulan dan Analisis Data Kualitatif. Pusat Penelitian Sosial Ekonomi. *Litbang Pertanian*, Bogor, 27.

Anderson, James E. (1970). *Public Policy Making*, New York: Reinhart and Wiston.

Gumilang, G. S. (2016). Metode penelitian kualitatif dalam bidang bimbingan dan konseling. *Jurnal Fokus Konseling*, 2(2).

Mappiare, A. (2009). *Dasar-dasar Metodologi Riset Kualitatif untuk Ilmu Sosial dan Profesi*. Malang: Jenggala Pustaka Utama Bersama Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Malang.

Putera, W. M., & Hendarto, R. M. (2018). Analisis prioritas kebijakan penanganan kemacetan jalan raya serpong kota tanggerang selatan (*Doctoral Dissertation, Fakultas Ekonomika dan Bisnis*).

Ramadhan, A. (2012). Politik Ekonomi Generasi Muda Implementasi Kebijakan Gerakan Kewirausahaan Nasional. Jawa Timur : *Jurnal Politik Muda*, 2(1), 1-8.

Rijali, A. (2019). Analisis data kualitatif. *Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah*, 17(33), 81-95.

- Rosaliza, M. (2015). Wawancara, Sebuah interaksi komunikasi dalam penelitian kualitatif. *Jurnal Ilmu Budaya*, 11(2), 71-79.
- Siregar, S. R., Wardaya, W., & Tas'an, D. (2017). Implementasi Kebijakan Transportasi Publik Dalam Mengatasi Kemacetan dan Kepadatan Lalu Lintas di Medan. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 4(2), 147-158.
- Somantri, G. R. (2005). Memahami metode kualitatif. *Makara Human Behavior Studies in Asia*, 9(2), 57-65.
- Yunas, N. S. (2017). Kebijakan Revitalisasi Sistem Transportasi Publik Sebagai Langkah Antisipatif Kemacetan Total di Kota Malang. *CosmoGov: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 3(1), 116-126.
- Media Informasi**
- Putra, Wisma., dkk. (2022). Suasana Bandung Hari Ini: Jalanan Padat, Tempat Publik Ramai. <https://www.detik.com/jabar/berita/d-6002958/suasana-bandu-ng-hari-ini-jalanan-padat-tempat-publik-ramai>. (Diakses pada tanggal 14 Februari 2023)
- Sanjaya, Robby. (2022). Parah! Masalah Kemacetan Kota Bandung Menahun, Dishub Jadi Sorotan. <https://www.jabarnews.com/daerah/parah-masalah-kemacetan-kota-bandung-menahun-dishub-jadi-sorotan/> (Diakses pada tanggal 14 Februari 2023)
- Wamad, Sudirman. (2022). Benang Kusut Lalu Lintas Kota Bandung yang Belum Terurai. <https://www.detik.com/jabar/berita/d-6307622/benang-kusut-lalu-lintas-kota-bandung-yang-belum-terurai> (Diakses pada tanggal 14 Februari 2023)
- Peraturan**
- Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 158 Ayat (1) dan (2).
- Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Penyelenggara Perhubungan di Kota Bandung.
- Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Bandung 2005-2025.
- Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551.2/kep 694-Dishub/2008 Tentang Tarif Angkutan Umum Massal Bus Trans Metro Bandung
- Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 704 Tahun 2008 Tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Pengoperasian Trans Metro Bandung
- Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 265 Tahun 2008 Tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi UPT Pada Lembaga Teknis Daerah Di Lingkungan Pemerintah Kota Bandung.