

Kode : 601 / BIDANG ILMU SOSIAL

**LAPORAN AKHIR
PENELITIAN DISERTASI DOKTOR**



**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
KEBIJAKAN TRANS METRO BANDUNG**

**Dra. IMAS SUMIATI, M.Si.
NIDN. 0424126901**

UNIVERSITAS PASUNDAN BANDUNG

DESEMBER 2014

Dibiayai oleh DIPA Kopertis Wilayah IV,
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, sesuai dengan Surat Perjanjian Pelaksanaan
Hibah Penelitian Nomor : 1074/K4/KM/2014
Tanggal 05 Mei 2014

Halaman Pengesahan
Penelitian Hibah Disertasi Doktor

Judul penelitian : Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kebijakan Trans Metro Bandung

Judul Desertasi : Koordinasi Antara Lembaga Pengelola Transportasi Publik di Kota Bandung (Studi Trans Metro Bandung)

Kode>Nama Rumpun Ilmu : /Ilmu Sosial

Peneliti

a. Nama lengkap : Dra Imas sumiati, M.Si

b. NIP/NIK/ : 151 101 46

c. NIDN : 0424126901

d. Jabatan Fungsional : Lektor

e. Perguruan tinggi asal : Universitas Pasundan

f. Fakultas/jurusan : FISIP / Administrasi Negara

g. Alamat Institusi : Jln Lengkong besar No. 68

h. Tlp/faks/E-mail : 022 4205945

i. NIM dan semester ke : 170130100017 Semester ke V

Perguruan Tinggi Penyelenggara : Pascasarjana Universitas Padjadjaran

Program Doktor : Prof, Dr. H. Asep Kartiwa, Drs. SH. M.S

Nama Promotor : Prof. H.A. Djadja Saefullah, MA, Ph.D

Dr. Hj. Sintaningrum, Dra. M.Si

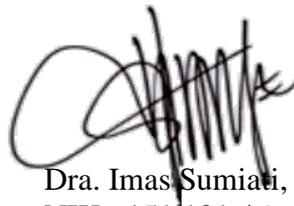
Biaya yang disetujui : 45 juta rupiah

Dekan
FISIP UNPAS,

Bandung, 15 Desember 2014
Pengusul



Drs. H. Aswan Haryadi, M.Si
NIP. 196203181986031002



Dra. Imas Sumiati, M.Si
NIK : 151 101 46

Mengetahui,
Ketua
Lembaga Penelitian UNPAS,




Dr. Yaya M Abdul Aziz, Drs, M.Si
NIP/NIK:151 101 56

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Pengesahan	I
DAFTAR ISI	Ii
ABSTRAK	Iii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang dan Permasalahan yang diteliti	1
1.2. Tujuan Khusus	4
1.3. Urgensi Penelitian	4
BAB II STUDI PUSTAKA	5
2.1. Fokus Penelitian	5
2.2. Kebijakan Publik	6
2.3. Implementasi kebijakan	8
2.4. Model Implementasi Kebijakan	16
2.5. Konsep pembangunan Transfortasi	22
2.6. Sistem Transfortasi menyeluruh	22
2.7. Hipotesis	25
BAB III METODE PENELITIAN	26
3.1. Pendekatan Penelitian	26
3.2. Desain Penelitian	28
3.3. Sumber Data	29
3.4. Informan penelitian	29
3.5. Unit Analisis	32
3.6. Studi Kepustakaan/Dokumentasi	33
3.7. Latar dan Lapangan penelitian	33
3.8. Instrumen penelitian	33
3.9. Tahap dan prosedeur penelitian	36
3.10. Teknik pengumpulan Data	37
3.11. Teknik Keabsahan Data	40
3.12. Teknik pengolahan dan Analisis data	45
3.13. Lokasi, watu dan jadwal penelitian	49

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. deskripsi objek penelitian	51
4.2. kondisi transportasi di kota bandung	76
4.3. objek penelitian	91
4.4. hasil penelitian dan pembahasan	100
4.4.1. Analisis SWOT	100
4.4.2. Hasil Analisis Matrik	106
4.4.3. Hasil Analisis Alat Analisis	110
4.4.4.penerapan TDM	111
4.4.5. konsep rancanmgan park and ride	112

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

	118
5.1.Simpulan	118
5.2. Saran praktis	119
5.3.Saran akademis	120

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

ABSTRAK

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 (TMB) untuk dapat memanfaatkan teknologi, terutama dalam bidang transportasi darat. 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. Permasalahan yang akan dibahas, meliputi : faktor apa saja yang mempengaruhi kebijakan TMB ? Apa saja yang menjadi faktor pendukung dibuatnya kebijakan TMB ? Apakah kebijakan TMB menjadi solusi kemacetan di kota Bandung?

Tujuan penelitian, meliputi : mengidentifikasi faktor apa saja yang menyebabkan kemacetan di Kota Bandung; menganalisis kebijakan TMB; dan menganalisis pengaruh kebijakan terhadap solusi kemacetan. Adapun urgensi penelitian adalah menemukan solusi dari fenomena yang terjadi mengenai faktor- faktor yang mempengaruhi kebijakan TMB.

Metode penelitian yang digunakan adalah Deskriptif Kualitatif yang menganut paham fenomenologis dan postpositivisme. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara interview (wawancara), dan observasi (pengamatan) dan penulis menggunakan sumber data primer yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Penelitian ini menggunakan Observasi Partisipatif. Dalam Observasi Partisipasi Pasif Peneliti datang di tempat kegiatan orang yang diamati tetapi tidak ikut terlibat dalam kegiatan tersebut. Aktivitas dalam analisis data, yaitu *reduction*, *data display* dan *conclusion drawing/verification*.

Hasil Penelitian diperoleh Hasil penelitian mengenai faktor faktor yang mempengaruhi terlaksananya impelmentasi kebijakan Trans Metro Bandung antara lain adalah :

- a. Faktor pengambil keputusan di sini adalah PEMDA kota bandung dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Bndung sebagai impelmentor
- b. Faktot masyarakat yang sangat menentukan terlaksannya 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 (transport demand management)

Konsep rancangan Park and Ride

Faktor-faktor yang menjadi kendala dalam penerapan kebijakan adalah SDM meliputi supir, masyarakat dan pihak DISHUB Kota Bandung, selain itu sasaran dan prasarana pun ikut berpengaruh yang meliputi TMB dan Shalter kemudian yang terakhir adalah trayek yang meliputi jalur-jalur yang dilalui oleh setiap koridor

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang dan Permasalahan yang Diteliti

Kota Bandung merupakan sebuah kota di Provinsi Jawa Barat yang juga merupakan ibu kota provinsi tersebut. Bandung terletak di koordinat 107° BT dan 6°55' LS. Luas Kota Bandung adalah 167,7 km². 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 di bidang Perhubungan. Sebagai bagian dari unsur pemerintahan daerah secara struktural kepala dinas perhubungan kota Bandung diangkat dan bertanggung jawab kepada Wali Kota Bandung melalui Sekretaris 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.551/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; e) Peraturan Walikota Bandung Nomor 704 Tahun tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM)

Pengoperasian Trans Metro Bandung; f) Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Trans Metro Bandung didasarkan oleh Peraturan Walikota Bandung Nomor 265 Tahun 2008 tentang 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 sarana dan prasarana TMB; kurangnya sosialisasi kepada masyarakat; shelter yang belum terealisasi 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 teori atau 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 bertindaknya 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 Bandung, yaitu kemacetan.

2.2. Kebijakan Publik

Kebijakan berasal dari bahasa Yunani Sanskerta yaitu dari kata *polis* 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 di atas, 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.

Kehidupan bersama dalam suatu negara tentu saja dapat menimbulkan suatu persoalan, oleh karena itu harus diatur. Tetapi bukan sekedar diatur, melainkan diatur oleh peraturan yang berlaku untuk semua warga negara dan berlaku mengikat semua warga negara dengan tujuan agar satu sama lain berlaku tertib dan tidak saling merugikan. Aturan tersebut secara sederhana disebut dengan kebijakan publik.

Kebijakan publik memiliki definisi yang beragam. **Dye** dalam **Nugroho (2004 : 3)** mendefinisikan kebijakan publik, sebagai berikut :
“Segala sesuatu yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan hasil yang membuat sebuah kehidupan bersama tampil berbeda”.

Nugroho (2004 : 4) secara sederhana mengemukakan, bahwa :
“Kebijakan publik adalah sesuatu yang dikerjakan dan yang tidak dikerjakan oleh pemerintah”.

Sejalan dengan definisi dari **Nugroho**, maka kebijakan publik harus mengutamakan kepentingan masyarakat atau warga negara. **Islamy (2000 : 20)** mengemukakan, bahwa :

Kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah yang mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu demi kepentingan seluruh masyarakat.

Friedrich dalam **Agustino (2006 : 41)** mengemukakan, bahwa definisi kebijakan publik, yaitu :

Serangkain tindakan atau kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kemungkinan-kemungkinan (kesempatan-

kesempatan) dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud.

Udoji dalam Wahab (2008 : 5) mengemukakan definisi kebijakan publik, sebagai berikut :

Kebijakan publik adalah suatu tindakan bersanksi yang mengarah pada suatu tujuan tertentu yang diarahkan pada suatu masalah atau sekelompok masalah tertentu yang saling berkaitan yang mempengaruhi sebagian besar masyarakat.

Kebijakan publik berkenaan dengan setiap aturan main dalam kehidupan bersama, baik yang berkenaan dengan hubungan antar warga negara maupun antara warga negara dengan pemerintah. Kebijakan publik selain menerapkan aturan main dalam kehidupan bersama, juga harus menerapkan sanksi bagi setiap warga negara yang melanggar kebijakan publik. Berdasarkan hal tersebut, dapat diartikan bahwa kebijakan uji emisi gas buang kendaraan bermotor merupakan bagian dari kebijakan publik.

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* dari asal kata *impere* 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, menghasikan, 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 atau tujuan yang diinginkan.

Berkaitan dengan hal di atas, 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.

Mazmanian 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.

Definisi lain dikemukakan oleh **Dunn (2000 : 80)**, bahwa : “

Implementasi kebijakan adalah pelaksanaan dan pengendalian arah tindakan kebijakan sampai dicapainya hasil kebijakan”.

Van Meter dan Van Horn dalam Winarno (2004 : 102)

mengemukakan, bahwa :

Implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu (atau kelompok-kelompok) pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan kebijakan sebelumnya.

Selanjutnya **Tachjan (2006 : 24)**, mendefinisikan implementasi kebijakan, yaitu :

“Sebagai aktivitas penyelesaian atau pelaksanaan suatu kebijakan publik yang telah ditetapkan/ditetujui dengan penggunaan sarana (alat) untuk mencapai tujuan kebijakan”

Definisi sejalan dikemukakan **Nugroho (2004 : 158)**, bahwa :
“Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya”.

3. Kategori Kegagalan Implementasi Kebijakan

Hasil yang dicapai dari suatu kebijakan dapat dilihat setelah kebijakan tersebut diimplementasikan. Implementasi kebijakan merupakan satu konsekuensi dari adanya tuntutan kebijakan dan tuntutan ini bukan hanya sekedar tuntutan terbentuknya suatu kebijakan, melainkan juga tahap untuk melaksanakan kebijakan tersebut.

Kebijakan publik apapun yang dikeluarkan oleh pemerintah sebenarnya mengandung resiko untuk mengalami kegagalan. **Hogwood** dan **Dunn** dalam **Wahab (2008 : 61-62)** membagi kegagalan implementasi kebijakan dalam 2 kategori, yaitu :

1. *Non implementation* (tidak terimplementasikan)

Tidak terimplementasikan mengandung arti bahwa suatu kebijakan tidak dilaksanakan sesuai dengan rencana, hal ini mungkin karena pihak-pihak yang terlibat di dalam pelaksanaannya tidak mau bekerjasama atau mereka telah bekerja secara tidak efektif dan efisien, bekerja setengah hati, atau karena mereka tidak sepenuhnya menguasai

permasalahan, atau kemungkinan permasalahan yang digarap diluar jangkauan kekuasaannya sehingga betapapun gigihnya usaha mereka, hambatan-hambatan yang ada tidak sanggup mereka tanggulangi. Akibatnya implementasi kebijakan yang efektif sulit untuk dipenuhi.

2. *Unsuccessful implementation* (implementasi yang tidak berhasil)

Implementasi yang tidak berhasil biasanya terjadi manakala suatu kebijakan tertentu telah dilaksanakan sesuai dengan rencana, namun mengingat kondisi eksternal ternyata tidak menguntungkan (misalnya secara tiba-tiba terjadi peristiwa pergantian kekuasaan, bencana alam, dll), sehingga kebijakan tersebut tidak berhasil dalam mewujudkan dampak atau hasil akhir yang dikehendaki.

4. Faktor-Faktor Penyebab Kegagalan Implementasi Kebijakan

Kebijakan apapun sebenarnya mengandung resiko untuk mengalami kegagalan. **Hogwood dan Dunn** dalam **Wahab (2008 : 62)** mengungkapkan kebijakan yang memiliki resiko untuk gagal itu biasanya disebabkan oleh faktor-faktor, sebagai berikut :

1. Pelaksanaannya jelek (*bad execution*)
2. Kebijakan itu sendiri memang jelek (*bad policy*)
3. Kebijakan itu memang bernasib jelek (*bad luck*)

Implementasi kebijakan merupakan proses yang rumit dan kompleks. Namun di balik kerumitan dan kompleksitasnya,

implementasi kebijakan memegang peran yang cukup vital dalam proses kebijakan. Tanpa adanya tahap implementasi kebijakan, program-program kebijakan yang telah disusun hanya akan menjadi catatan-catatan resmi para pembuat kebijakan.

5. Variabel-variabel Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan aspek yang sangat penting bahkan lebih penting daripada perumusan kebijakan itu sendiri. Implementasi kebijakan akan lebih mudah untuk dipahami apabila menggunakan suatu model tertentu sehingga dapat memberikan gambaran secara lebih jelas mengenai suatu objek, situasi, proses, dan komponen-komponen yang terdapat di dalamnya serta memberikan kemudahan untuk mengidentifikasi variabel-variabel yang berpengaruh terhadap implementasi kebijakan.

Smith dalam **Tachjan (2006 : 26-27)** mengemukakan, bahwa unsur-unsur implementasi kebijakan yang mutlak harus ada ialah :

1. Unsur pelaksana (*implementor*)
2. Adanya program yang dilaksanakan
3. *Target group*

Variabel-Variabel implementasi kebijakan diatas dapat diuraikan, sebagaimana yang dikemukakan **Smith** dalam **Tachjan (2006 : 26-27)** sebagai berikut :

1. Unsur Pelaksana

Pihak yang terutama mempunyai kewajiban untuk melaksanakan kebijakan publik adalah unit-unit administrasi atau

unit-unit birokratik, jadi unit-unit administratif atau unit-unit birokratik ini berfungsi sebagai wahana melalui dan dalam hal mana berbagai kegiatan administratif yang bertalian dengan proses kebijakan publik dilakukan.

Menurut **Dimock & Dimock** dalam **Tachjan (2006 : 28)** mengatakan phase pertama yang harus dilakukan oleh administrator dalam setiap unit administratif adalah menetapkan tujuan dan sasaran dari rencannya, kemudian berdasarkan hasil analisis perumusan kebijakan ditentukan kebijakan administratif yang bersifat kedalam sedemikian rupa sehingga tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan akan dapat tercapai dengan sebaik-baiknya.

Selanjutnya phase kedua yang harus dilakukan oleh administrator dari unit-unit administratif adalah pengorganisasian. Dengan melalui tindakan ini akan terbentuk suatu organisasi yang siap untuk melaksanakan program-program yang telah ditetapkan.

Sebagai phase terakhir yang harus dilakukan oleh administrator adalah mengembangkan metode-metode dan prosedur-prosedur yang dibutuhkan, termasuk cara-cara untuk terus menerus meninjau hasil-hasil sewaktu program itu dalam proses pelaksanaan.

Dalam penilain tersebut yang menjadi objeknya menurut **Siagian** dalam **Tachjan (2006:30)** adalah seluruh segi kegiatan yang telah selesai dilakukan meliputi :

- a) Hasil yang dicapai dalam satu kurun waktu tertentu,
- b) Biaya yang nyatanya dikeluarkan oleh satu organisasi untuk mencapai hasil itu dibandingkan dengan biaya yang tersedia,

- c) Tenaga yang dipergunakan,
- d) Sarana dan prasarana yang dimanfaatkan, termasuk cara pemanfaatannya,
- e) Efektivitas mekanisme dan prosedur kerja yang telah ditetapkan

2. Program

Pada hakekatnya implementasi kebijakan adalah implementasi program. Program yang bersifat operasional adalah program-program yang isinya dengan mudah dapat dipahami dan dilaksanakan oleh pelaksana. Program tersebut tidak hanya berisis mengenai kejelasan tujuan/ sasaran yang ingin dicapai oleh pemerintah, melainkan secara rinci telah menggambarkan pula alokasi sumber daya yang diperlukan, kemudian kejelasan metode dan prosedur kerja yang harus ditempuh, dan kejelasan standar yang harus dipedomani.

Program merupakan rencana yang komprehensif yang sudah menggambarkan sumber daya yang akan digunakan dan terpadu dalam satu kesatuan. Program tersebut menggambarkan sasaran, kebijakan, prosedur, metode, standar, dan budget.

3. Target Group

Target group (kelompok sasaran), yaitu sekelompok orang atau organisasi dalam masyarakat yang akan menerima barang dan jasa atau yang akan dipengaruhi perilakunya oleh kebijakan. Mereka diharapkan dapat menerima dan menyesuaikan diri terhadap pola-pola interaksi yang ditentukan oleh kebijakan.

Adapun sampai seberapa jauh mereka dapat mematuhi atau menyesuaikan diri terhadap kebijakan yang diimplementasikan bergantung kepada kesesuaian isi kebijakan (program) dengan harapan mereka. Selanjutnya karakteristik yang dimiliki oleh mereka (kelompok sasaran) seperti: besaran kelompok sasaran, tingkat pendidikan, pengalaman, usia dan keadaan sosial-ekonomi mempengaruhi terhadap efektivitas implementasi.

Sejalan dengan itu, faktor komunikasi juga sangat berpengaruh terhadap penerimaan kebijakan oleh kelompok sasaran, sehingga jeleknya proses komunikasi akan menjadi lemah dalam mencapai efektivitas pelaksanaan kebijakan negara. Dengan demikian, penyebarluasan isi kebijakan melalui proses komunikasi yang baik akan mempengaruhi terhadap efektivitas implementasi kebijakan.

2.4. Model Implementasi Kebijakan

Proses implementasi ini merupakan sebuah abstraksi atau performansi suatu pengejawantahan kebijakan yang pada dasarnya secara sengaja dilakukan untuk meraih kinerja implementasi kebijakan yang tinggi yang berlangsung dalam hubungan berbagai variabel. Model ini mengandaikan, bahwa implementasi kebijakan berjalan secara linear dari keputusan politik, pelaksana dan kinerja kebijakan publik.

1. Model Merilee S. Grindle

Keberhasilan implementasi menurut Merilee S. Grindle dalam Nugroho (2006) dipengaruhi oleh isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan kebijakan (*content of implementation*). Ide dasarnya adalah setelah kebijakan

ditransformasikan dilakukan implementasi kebijakan. Isi Kebijakan (*content of policy*) mencakup : kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan; jenis manfaat yang dihasilkan; derajat perubahan yang diinginkan; kedudukan pembuat kebijakan; siapa pelaksana program; sumber daya yang dikerahkan.

Sedangkan lingkungan kebijakan (*content of implementation*) mencakup : kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat; karakteristik lembaga dan penguasa; kepatuhan dan daya tanggap.

2. Model George C. Edward III

George C. Edward III dalam Subarsono (2005) mengemukakan beberapa 4 (empat) variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan, yakni komunikasi, sumberdaya, disposisi dan struktur birokrasi. Keempat variabel tersebut saling berhubungan satu sama lain.

3. Model Mazmanian dan Sabatier

Mazmanian dan Sabatier dalam Subarsono (2005) menjelaskan bahwa ada tiga kelompok variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi, yakni :

a) Karakteristik dari masalah (*tractability of the problems*), indikatornya : tingkat kesulitan teknis dari masalah yang bersangkutan; tingkat kemajemukan dari kelompok sasaran; proporsi kelompok sasaran terhadap total populasi; cakupan perubahan perilaku yang diharapkan; b) Karakteristik kebijakan / undang-undang (*ability of statute to structure implementation*) indikatornya : kejelasan isi kebijakan; seberapa jauh kebijakan tersebut memiliki dukungan teoritis; besarnya alokasi sumberdaya financial terhadap kebijakan tersebut; seberapa besar adanya keterpautan dan dukungan antar berbagai institusi pelaksana; kejelasan dan konsistensi aturan yang ada pada badan pelaksana; tingkat komitmen aparat

terhadap tujuan kebijakan; seberapa luas akses kelompok-kelompok luar untuk berpartisipasi dalam implementasi kebijakan; c) Variabel lingkungan (*nonstatutory variables affecting implementation*) indikatornya : kondisi sosial ekonomi masyarakat dan tingkat kemajuan teknologi; dukungan publik terhadap sebuah kebijakan; sikap dari kelompok pemilih (*constituency groups*); tingkat komitmen dan keterampilan dari aparat dan implementor

4. 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 di antara 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

Sejauhmana 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 daya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan.

6) Disposisi implementor

Disposisi implementor mencakup tiga hal penting, yaitu :

- a. respons implementor terhadap kebijakan, yang akan mempengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan;
- b. kognisi, yakni pemahamannya terhadap kebijakan;
- c. Intensitas disposisi implementor yakni preferensi nilai yang dimiliki oleh implementor.

5. Model G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli

Cheema dan Rondinelli dalam Subarsono (2008) menggambarkan empat kelompok variabel yang dapat memengaruhi kinerja dan dampak suatu program antara lain (1). Kondisi lingkungan, (2). Hubungan antar organisasi, (3) Sumberdaya organisasi untuk implementasi program, (4). Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana.

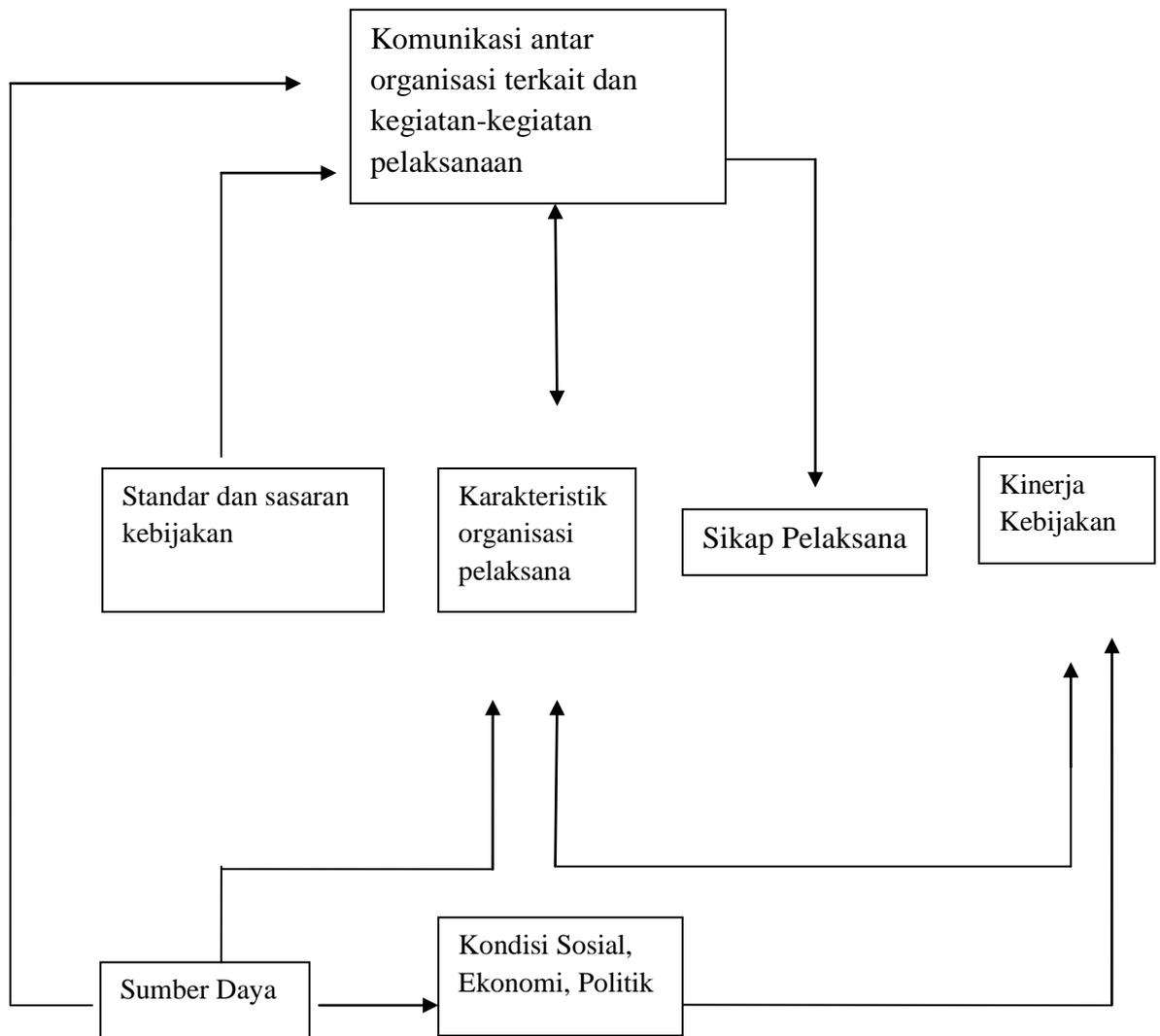
6. Model Soren C. Winter

Winter dalam Peters and Pierre memperkenalkan model implementasi integratif (*Integrated Implementation Model*). Winter berpendapat, bahwa keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh formulasi kebijakan, proses implementasi kebijakan dan dampak/hasil

implementasi kebijakan itu sendiri. Selanjutnya Winter mengemukakan 3 (tiga) variabel yang mempengaruhi keberhasilan proses implementasi, yakni :

- a. Perilaku hubungan antar organisasi. Dimensinya adalah : komitmen dan koordinasi antar organisasi;
- b. Perilaku implementor (aparatur/birokrat) tingkat bawah. Dimensinya adalah kontrol politik, kontrol organisasi dan etos kerja dan norma-norma profesional
- c. Perilaku kelompok sasaran. Kelompok sasaran tidak hanya memberi pengaruh pada dampak kebijakan tetapi juga mempengaruhi kinerja aparat tingkat bawah, jika dampak yang ditimbulkan baik maka kinerja aparat tingkat bawah juga baik demikian dengan sebaliknya. Perilaku kelompok sasaran meliputi respon positif atau negatif masyarakat dalam mendukung atau tidak mendukung suatu kebijakan yang disertai adanya umpan balik berupa tanggapan kelompok sasaran terhadap kebijakan yang dibuat.

Diantara model implementasi kebijakan di atas, didapat satu Kelompok variabel yang mempengaruhi kebijakan, yaitu : Menurut Van Meter dan Van Horn (1975), variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi, yakni: (1) standar dan sasaran kebijakan; (2) sumberdaya; (3) komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas; (4) karakteristik agen pelaksana; (5) disposisi implementor; (6) kondisi sosial, ekonomi dan politik.



Gambar 1 Penerapan Model Van Meter Van Horn dalam Penelitian

Peneliti lebih memilih menggunakan Metode Van Meter Van Horn karena alat ukur dan metode ini peneliti anggap paling cocok dengan realita yang ada di lapangan. Definisi operasional adalah mendefinisikan variabel secara operasional berdasarkan karakteristik yang diamati yang memungkinkan peneliti untuk melakukan observasi atau pengukuran secara cermat terhadap suatu objek atau fenomena (Alimul Hidayat, 2007).

2.5 Hipotesis kerja

“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kebijakan Trans Metro Bandung”.melalui : 1. Stsndar dan sasaran kebijkan, 2. Sumber daya,3. Komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas, 4. Karakteristik agen pelaksana, 5. Disposisi implementor, 6. Kondisi sosila ekonomi dan politik.

BAB. III

METODE PENELITIAN

3. 1. Pendekatan penelitian

Pendekatan ini menggunakan metode penelitian kualitatif karena akan mengungkap 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 transportasi terkhusus transportasi umum kota Bandung masih memerlukan penataan sedemikian rupa karena permasalahan kota besar yang cukup kompleks.

Yang menjadi obyek penelitian dalam penelitian ini adalah koordinasi antara pengelola transportasi umum di kota Bandung studi Trans Metro di Kota Bandung, yang mengarah pada pengelolaan secara simultan dari pengelolaan transportasi tidak parsial karena pengelolaan transportasi tanggungjawab semua intitusi atau lembaga terkait.

Memalui penelitian ini peneliti berharap dapat memperoleh data dan informasi yang relefan untuk mengetahui peyebab masalah, pada akhirnya peneliti dapat menungkan berbagai hasil penelitian dalam bnetuk hasil penelitian yang meuaskan aspek asepk yang belum mengabarkan pola koordinasianatra lembaga pengelola transportasi di Kota Bandung, hasil ini sejalan dengan pendapat john w creswell (2002:138) yang mengemukakankn bahwa “ penelitian kualitatif

merupakan penelitian yang bersifat interpretatif sehingga bias nilai dan penelitian peneliti dinyatakan secara tegas dalam laporan penelitian.”

Dalam penelitian kualitatif ini teori tidak menjadi pembimbing sentral bagi peneliti dalam merancang penelitian dan menafsirkan data penelitian, sumber pokok jawaban permasalahan penelitian terletak pada data yang dikumpulakna peneliti dilapangan penelitian, bukan semata bersumber dari teori, sedangkan teori didalam penelitian di gunakan untuk membantu memperjelas karakteristik data, adapun alasan penulis menggunakan pendekatan ini adalah untuk lebih mendeskripsikan , mengungkapkan informasi secara mendalam mengenai koordinasi pengeola transportasi publik di kota bandung.

Melalui pendekatan kulitatif dalam penelitian ini di harpkan mampu meberikan informasi yang akurat sehingga dapat membantu proses interprtasi informasi data yang diperoleh, pendekatan kulitatif yang menekankan metode epistimologik dalam penelitian ini diharapkan mampu mereformulasi dan rekonseptualisasi peningkatan kualitas koordinasi antar pengelola transportasi publik di kota bandung.

Kemudian, dilihat dari Ontologi, penelitian ini juga membahas tentang apa yang ingin diketahui dari kejadian di mana pengelolaan transportasi umum masih belum maksimal, walaupun kota bandung merupakan penyangga jawa barat sedang dilihat dari aksiologi, penelitian diharapkan akan dapat memberikan kontribusi positif terhadap upaya peningkatan kualitas penfelolaan transportasi umum melalui koordinasi natra lembaga pengelolanya

Dengan demikian, masalah, maksud, dan tujuan penelitian ini cocok dengan penggunaan metode kualitatif. Pemilihan pendekatan kualitatif diharapkan dapat menjawab masalah penelitian yang diajukan, dan lebih ditekankan untuk :

- a) Mengungkapkan dan memahami pelaksanaan koordinasi
- b) Membangun penjelasan kasual tentang pelaksanaan koordinasi

Aktivitas penelitian dicirikan oleh kegiatan mengumpulkan, menggambarkan dan menafsirkan data tentang situasi yang dialami, hubungan tertentu, kegiatan, pandangan, sikap yang ditunjukkan atau tentang kecenderungan yang tampak dalam proses yang sedang berlangsung, pertentangan yang meruncing serta kerjasama yang dijalankan. Melalui desain ini dapat diperoleh gambaran atas kasus, fakta, sifat serta bentuk dan jenis koordinasi antar lembaga pengelola transportasi umum di Kota Bandung studi Trans Metro Bandung.

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 holistic 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 dilapangan (das sollen) melalui kata kata lisan atau tertulis dari orang dan perilaku

yang diamati. dalam penelitian ini mengamati koordinasi antar pengelola transportasi umum di Kota Bandung (Studi Trans Metro di Kota Bandung).

Penelitian dengan pendekatan kualitatif dilakukan seorang peneliti sekaligus juga sebagai instrumen penelitian yang akan memahami tentang karakteristik lapangan yang berintegrasi dengan kehidupan publik atau masyarakat yang diteliti. Dengan demikian tujuan penelitian pendekatan kualitatif ini adalah untuk memahami bagaimana proses dan mengungkapkan makna dari setiap fenomena menurut persepsi masyarakat dan pemerintah, dengan dukungan teoritik yang ada di bangun kerangka pikir dan hipotesis kerja.

3.3. Sumber Data

Jenis data dari penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer 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 umum di Kota Bandung, terkhusus pengelola TMB.

Sedangkan data sekunder bersumber dari artikel, studi literatur, dokumen dan foto, publikasi media massa atau arsip dan dokumen dari instansi 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 focus 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 inikhusus masalah TMB (trans metro bandung) dari key informan melalui proses wawancara dan pengamatan , adapuan penentuan informan dilakukan menuruttujuan 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 baeberapa 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 menyampikan data apa adanya, jujur, enak bicara dan dapat berkomunikasi dengan baik, disukai orang lain bertanggungjawab dan memahami objek penelitian, menguasai informasi dan mau membagikan pengetahuannya serta menjunjung tinggi sikap saling percaya.

Jumlah informan yang diutuhkan disesuaikan dengan memperhatikan apa yang ingin diketahui sesuai data dan informasi yang *di butuhkan*, dukungan sumber daya yang dimiliki informan dan peneliti serta¹ setelah terjadinya pengulangan informasi dari informan ke informan. Adapun informan yang akan di wawancara adalah representasi dari ;

Tabel.1

Nama Informan Kunci dan Alasan

Informan Kunci	Alasan
Pak Riki (Kepala DISHUB)	Sebagai pejabat yang bertanggungjawab dalam pengelolaan transportasi umum dikota bandung
Pak Yadi (Pengelola TMB Dishub kota Bandung)	Penngungjawab masalah tmb di pemerintahan kota bandung
Pak Agus KASUBDIT (BAPPEDA)	Pejabat peneglora perencanaan dikotabandung
Pak Didi (Kasubbag Perencanaan Dinas Binamarga)	Pejabat penelora transpotasi dikota bandung terkait infrastruktur
Pak Erwan (Kanit Diyaksa Satlantas Polrestabes Bandung)	Pihak kepolisian yang bekerja sama dalam koordinasi penyelenggaraan pertaransportasian di kota bandung
Bu Dewi (Kasubnit Dikyasa Satlantas Polrestabes Bandung)	Unit pelksan dikoplisian

Peneliti sebagai instrumen penelitian melakukan observasi secara langsung terhadap objek penelitian serta melakukan pengumpulan data sekunder secara langsung di pusat-pusat kegiatan informan dan melakukan wawancara bebas dan tak terstruktur kepada informan dalam suasana yang kondusif. Cara mendapatkan data dan informasi selain melakukan telaahan terhadap informasi sekunder dan triangulasi, yang terpenting adalah pengamatan dan wawancara mendalam, semua key informan memberikan data dan informasi yang benar dan menurut kebenaran senyatannya karena peneliti melakukan pendekatan membangun sikap saling percaya anatar informan dengan peneliti, sikap saling percaya itu telah menjadi modal untuyk melakukan komunikasi, tidak saja ketika melakukan wawancara lisan tetapi juga dengan memanfaatkan ke cangihan teknologi informasi yakni melalui alamat E-mail ataupun telepon seluler.

3.5. Unit Analisis

Unit analisis dalam penelitian ini berjenjang. Unit analisis terkecil dan jenjang pertama adalah individu – pejabat fungsional perencana, pengelola transportasi pada dinas perhubungan kota bandung unit analisis yang terdapat dalam jenjang berikutnya adalah instansi yang relevan dengan peran dan tugasnya sebagai pengelola transportasi umum Kedua jenjang unit analisis itu diharapkan dapat memberikan informasi dan pemahaman yang lebih lengkap mengenai praktek koordinasi antara lembaga pengelola transpotasi di kota Banadung.

3.6. Studi Kepustakaan/dokumentasi

Peneliti memperoleh data dan informasi dari beberapa sumber informasi resmi anatar lain, surat keputusan, peraturan peundanganm ,laporan penelitian, jurnal ilmiah, surat kabar, dokumen foto, renstra dan naskah naskah lainnya sebagai bahan acuan untuk mendeskripsikan kejadian yang sedang di teliti.

3.7. Latar dan Lapangan Penelitian

Latar (setting) penelitian adalah situasi berlangsungnya observasi dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan lembaga pengelola taransportasi umum terkhusus TMB di kota bandung sedangkan lapangan (field)penelitian merupakan lokasi atau unit analisis pengelolaan transportasi umum di kota bandung dalam hal ini terfocus pada pengelolaan TMB.

3.8. Instrumen Penelitian

Instrumen Penelitian ini adalah alat yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan mengumpulkan data lebih banyak bergantung kepada peneliti sendiri sebagai pengumpul data, maka peneliti dapat disebut sebagai instrument penelitian, yang didukung oleh alat bantu seperti alat tulis, tape recorder, camera, peta dan lain – lain. Pedoman observasi dan pedoman wawancara dikembangkan dari variable – variable yang terkandung dalam hipotesis kerja.

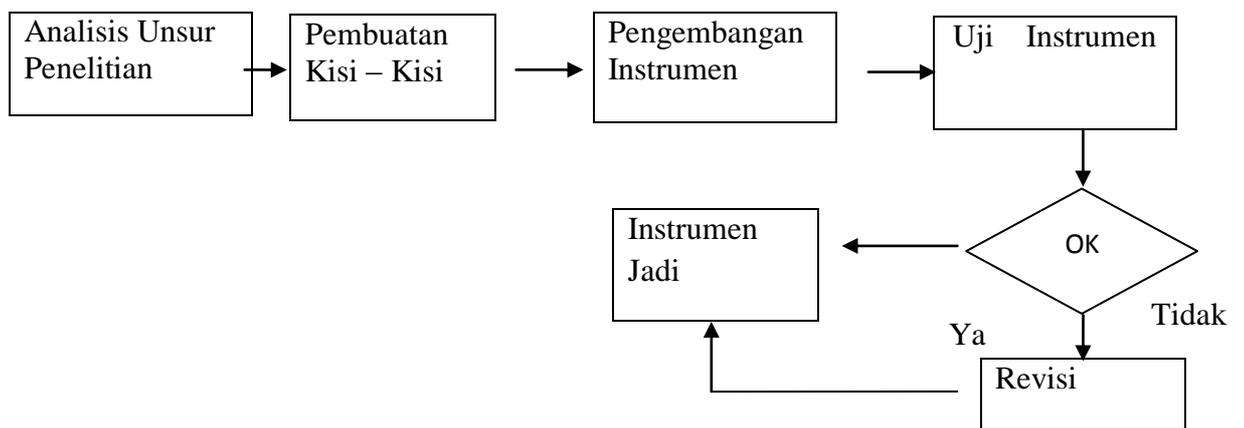
Dalam penelitian ini, secara prinsip penelitian berperan sebagai instrument penelitian, Instrumen lainnya, seperti observasi dan wawancara mendalam yang merupakan alat bantu pengumpulan data yang dibutuhkan untuk menjaring

informasi dari subjek penelitian terkait dengan hal – hal yang berkenaan dengan koordinasi antar lembaga pengelolaan transportasi umum dikota Bandung. Walaupun dalam penelitian ini instrument penelitian pengumpulan data merupakan alat bantu observer (Peneliti), namun langkah – langkah penyusunan instrument harus tetap mengacu pada penyusunan metode ilmiah, meliputi langkah – langkah : analisis aspek – aspek penelitian, penyusunan kisi – kisi, pengembangan kisi – kisi menjadi instrument penguji.

Penguji instrument melalui proses bimbingan dengan tim promotor dan diskusi FGD. Aspek keabsahan instrument penelitian yang digunakan adalah pada aspek konstruks dan isi, hal ini ditempuh dengan cara meminta pandangan dari ahli, yang dalam hal ini melalui proses bimbingan dengan tim promotor dan diskusi FGD. Secara teknis prosedur penyusunan instrument dibantu oleh jenis kisi – kisi instrument, dengan maksu agar penguji dapat dilakukan dengan mudah dan sistematis.

Kisi – kisi instrument disusun berdasarkan pada pertimbangan dalam pencapaian tujuan penelitian dan landasan – landasan teoritik yang mendasarinya, untuk menentukan unsure, sub unsure dan sub – sub unsure sebagian bahan dalam penyusunan item – item pertanyaan. Tahap akhir dala pengembangan instrument adalah revisi instrument. Perbaikan dilakukan berdasarkan masukan – masukan dari dosen pembimbing berkenaan dengan isi dan konstruk, setelah tahap ini, instrument siap digunakan.

Langkah – langkah pengembangan instrument sebagai alat bantu, menurut Creswell disajikan pada skema sebagai berikut :



Gambar .3.1.

Alur Pengembangan Instrumen(sumber :Craswell)

Dalam rangka menjangkau data primer dari informan dalam penelitian ini, peneliti menggunakan alat bantu untuk penjangkauan data pada lokus penelitian, meliputi; pedoman wawancara, pedoman fokus group diskusi, pedoman observasi, serta perlengkapan lain seperti tape recorder, camera, dan handycam.

Penyusunan pedoman wawancara dan pedoman pengamatan mengacu pada table matriks pengembangan instrumen penelitian, meliputi; fokus masalah, indikator fokus, sub indikator fokus, descriptor, dan sumber data. Pedoman wawancara yang akan digunakan sebelumnya dikonsultasikan terlebih dahulu kepada tim promotor untuk menghindari unsur subjektiv.

Pedoman wawancara digunakan untuk menjangkau data dan informasi dari informan dan narasumber mengenai koordinasi atas lembaga penyelenggara

transportasi umum dikota bandung (studi TMB). Sedangkan pedoman observasi digunakan untuk melihat secara langsung realitas yang terjadi di lokus penelitian. Peralatan tape recorder, camera dan handycam digunakan untuk merekam semua kejadian pada saat penjaringan data di lokus penelitian.

3.9. Tahap dan Prosedur Penelitian

3.9.1 Tahap Pra Lapangan

Dalam Pra lapangan ini dilakukan penyusunan rancangan penelitian, menentukan lokasi penelitian, penurusan izin penelitian, penjajgan atau penilaian konsisi fisik lapangan, penentuan nara sumber atau informan, penyiapan perlengkapan penelitian serta persiapan diri peneliti untuk beradaptasi dengan suasana kehidupan obyek penelitian.

3.9.2 Tahap Pekerjaan Lapangan

Dalam tahap ini memahami latar penelitian dan persiapan diri, memasuki lokasi dan obyek penelitian, berperan serta dalam proses pelaksanaan fungsi, tugas, kewajiban, selain itu penelitian baik selama maupun sesudah pengumpulan data, selain itu peneliti memainkan peran yang berbeda dari suatu tempat ke tempat lainnya dalam arti berusaha untuk tidak terpengaruh oleh subyek penelitian.

Melakukan diskusi dengan informan, setelah melakukan wawancara dan pengamatan serta melakukan editing, reduksi dan klasifikasi semua fakta, data dan informasi yang terekam secara utuh, mengelompokkan data menurut kategori,

properties, atribut, memberikan interpretasi dan memberikan eksplanasi demi menjawab masalah penelitian dan merumuskan hipotesis, proposisi atau dalil – dalil yang melukiskan interaksi antara fenomena yang diteliti.

Dengan demikian, analisis data meliputi aktivitas reduksi data, tampilan data dan pembuatan kesimpulan atau verifikasi. Tahap akhir yaitu penulisan laporan penelitian yang selain memuat temuan penelitian juga menguraikan hasil interpretasi dan eksplanasi temuan penelitian serta perumusan kesimpulan dan rekomendasi penelitian.

3.10. Teknik Pengumpulan Data

Dalam upaya mendapatkan data dan informasi baik data *primer* maupun *sekunder* yang akurat terkait dengan indikator yang dikaji dalam penelitian digunakan teknik pengumpulan data melalui pengamatan, wawancara, *Focus Group Discussion*, dan dokumentasi tentang objek penelitian yang meliputi tema, koordinasi antara lembaga penyelenggara transportasi di kota Bandung, Studi Trans Metro Bandung.

Pengumpulan data melalui pengamatan langsung atau *participant observer*, akan dilakukan dalam penelitian ini baik sebelum maupun pada saat mereduksi data. Penelitian akan mengambil peran dalam situasi tertentu dan berpartisipasi dalam peristiwa yang diteliti. Kegiatan yang diamati secara langsung oleh peneliti antara nilai implementasi antara dan penyelenggaraan koordinasi atas lembaga pengelola transportasi umum di kota Bandung Studi Trans Metro Bandung komponen instrument penilaian, jadwal dan tahapan penilaian lapangan,

pengumpulan dan tabulasi data hasil penilaian lapangan, serta penentuan akhir hasil penilaian lapangan.

Pelaksanaan wawancara dilakukan dengan wawancara mendalam yaitu berupa percakapan dengan informan terhadap obyek yang akan diteliti. Wawancara dilakukan dengan tanya jawab antara peneliti dan informan dengan menggunakan panduan wawancara (interview guide) maupun wawancara terbuka (open interview) yang membuka kesempatan kepada informan untuk menyampaikan pandangan dan pendapatnya tentang fenomena penelitian. Wawancara ini dilakukan untuk mendapatkan informasi tentang obyek penelitian secara langsung dari kata-kata informan. (1) wawancara percakapan informal, dilakukan untuk menggali informasi secara spontan dalam alur pembicaraan alami pada kegiatan mendalami partisipasi selama observasi pada kondisi informan memiliki waktu yang cukup luang untuk menggambarkan informasi secara sistematis, (2) pendekatan pedoman wawancara umum, untuk mengantisipasi keterbatasan waktu pada wawancara informal maka dibuat pedoman umum wawancara yang memuat segala pertanyaan yang diperlukan untuk ditanyakan kepada informan, pedoman ini memberikan panduan bahwa pertanyaan esensial saja yang harus ditanyakan guna memecahkan masalah penelitian, dan (3) wawancara terbuka yang dibakukan, wawancara jenis ini dilakukan dengan mengajukan seperangkat pertanyaan yang disusun dengan seksama, bertujuan untuk mengambil data setiap informan melalui urutan yang sama dan menanyai setiap responden dengan pertanyaan yang sama dengan kata-kata yang esensinya

sama, hal ini dilakukan untuk memperkecil variasi pertanyaan yang ditujukan kepada informan yang diwawancarai.

Secara praktik, waktu penggunaan ketiga jenis pendekatan wawancara tersebut disesuaikan dengan tema atau jenis informasi yang akan digali dan sangat tergantung pada situasi dimana wawancara tersebut dilakukan, dan jika perlu diadakan Focus Group Discussion dengan para narasumber dengan pendekatan panel diskusi untuk memperoleh data dan informasi yang direncanakan.

Agar menjamin keabsahan data primer yang diperoleh dari informan kunci melalui wawancara, dilakukan konfirmasi data dengan informan pendukung, yaitu para pejabat struktural, dan pemerhati transportasi seperti bakontar. Pengabsahan data dilakukan dengan dua cara, yaitu bersamaan hari setelah wawancara dengan informan, dan dengan waktu dan tempat yang berbeda menyesuaikan dengan keberadaan informan pendukung. Untuk data sekunder juga dilakukan verifikasi terhadap kebenaran informasi yang termuat dalam dokumen yang diperoleh.

Secara umum kegiatan pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dimulai pada kegiatan sebelum pengumpulan data yaitu; menyiapkan alat pengumpul data, memberi kode, mengklasifikasi, menyerahkan pada tim pencari data, mempersiapkan tempat, fasilitas untuk informan dan nara sumber. Selanjutnya adalah tahapan kegiatan selama pengumpulan data, yaitu; mengelola lokasi, mengelola informan dan sumber data, mengumpulkan data, dan menyimpan data berdasarkan kode. Tahap akhir adalah kegiatan sesudah

pengumpulan data, yaitu; mengumpulkan data yang diperoleh, merencanakan untuk pengambilan data susulan yang diperlukan sebagai bahan analisis data.

Data-data berkenaan hasil penelitian tentang apa yang terjadi dalam program, sudut pandang peserta terhadap program, kegiatan-kegiatan yang ada dalam program kemudian dideskripsikan untuk mengungkapkan gambaran yang sesungguhnya dan dikaji lebih teliti lagi untuk menemukan gambaran apa (pesan) yang muncul dibalik semua informasi atau data yang diperoleh.

pengumpulan data kualitatif ditemukan gambaran tersembunyi yang sesungguhnya fenomena tersebut justru yang diharapkan muncul sebagai sebuah kondisi yang diharapkan. Hal ini dapat dipahami bahwasannya terdapat berbagai keterbatasan dari informan kunci atau sumber data dalam menyampaikan secara jujur dan detail, yang sering kali tidak disampaikan secara langsung tetapi melalui kode “bahasa/kalimat” tertentu.

3.11. Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data dalam penelitian kualitatif secara umum dilakukan dengan memberikan (1) uji “audit” keputusan-keputusan penting yang diambil selama proses penelitian dan mensyahkan bahwa keputusan tersebut tepat. Selain uji audit dilakukan (2) pemeriksaan anggota “member check”, dengan cara mengembalikan semua kategori atau tema ke informan dan menanyakan ulang apakah kesimpulan yang dibuat sudah tepat (3) mengidentifikasi semua peserta dan informan yang terlibat dalam semua tahap penelitian yang memenuhi asumsi epistemologis

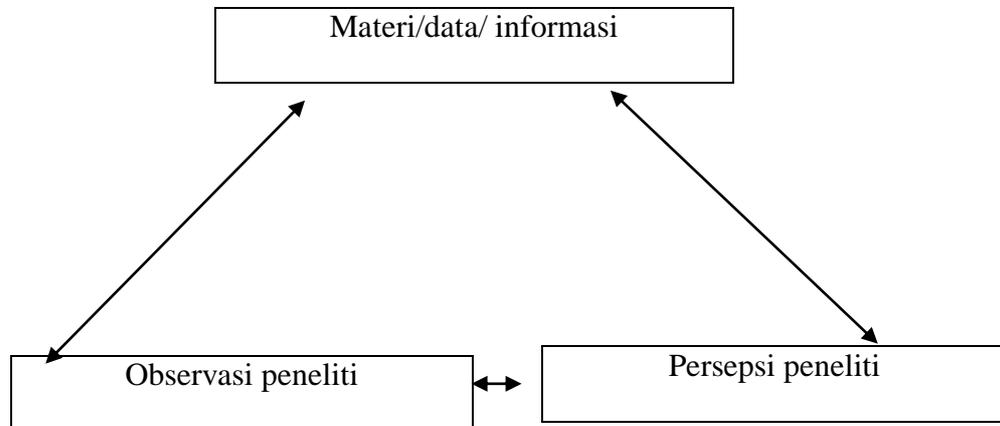
paradigma kualitatif didasarkan pada meminimalisir jarak antara peneliti dan informan.

Secara spesifik, tahapan-tahapan pengujian keabsahan data penelitian kualitatif disarikan dari Creswell (2002:156-157) yang terbagi menjadi dua bagian yaitu keabsahan internal dan keabsahan eksternal. Dalam memastikan keabsahan internal, strategi-strategi yang dapat dilakukan adalah:

1. Triangulasi data, data yang telah terkumpul melalui wawancara, pengamatan, dan analisa dokumen ditelaah pola keterhubungannya.

Triangulasi secara umum merupakan check, re-check dan crosscheck antara materi/data/informan dengan observasi penelitian yang selanjutnya hasil observasi di-crosscheck melalui persepsi peneliti. Teknik triangulasi secara umum ini digambarkan sebagai berikut :

Gambar 3.2. Teknik Perguliran dan Triangulasi data.



2. Pemeriksaan oleh anggota atau informan yang berperan sebagai pemeriksa sepanjang proses analisa untuk menggambarkan kejujuran data yang diberikan.
3. Pengamatan jangka panjang dan berulang di lokasi penelitian.
4. Pemeriksaan oleh rekan sejawat.
5. Menggunakan model penelitian partisipatif, dimana informan dilibatkan dalam sebagian besar tahap penelitian, mulai dari desain penelitian hingga pemeriksaan penafsiran dan penarikan kesimpulan.
6. Mengklarifikasi prasangka peneliti terhadap subjek yang dikaji, semua harus berjalan secara natural tanpa adanya intervensi langsung ataupun tidak langsung.

Strategi utama yang digunakan dalam penelitian ini untuk memastikan keabsahan eksternal adalah penentuan penjelasan yang berisi, ketebalan dan rincian sehingga semua orang tertarik untuk mengindahkan penelitian. Keabsahan eksternal, ada teknik yang digunakan, yaitu; (1) peneliti

memberikan rincian tentang fokus penelitian, peran peneliti, posisi informan, dan dasar pengumpulan data, dan konteks untuk mengumpulkan data (2) digunakan metode triangulasi atau penggunaan metode majemuk pengumpulan dan analisis data yang memperkuat keabsahan data internal, dan (3) strategi pengumpulan dan analisis data dengan memberikan laporan secara rinci untuk memberikan gambaran yang jelas dan akurat tentang metode yang digunakan dalam penelitian ini. Seluruh tahap penelitian ini diperiksa dengan cermat oleh tim promotor dan judgement ahli yang berpengalaman dalam bidang metode penelitian kualitatif.

Pendapat lainnya berkenaan pengujian keabsahan data, peneliti memperhatikan juga apa yang dituliskan sugiyono (2008:366) bahwa uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi uji credibility (validitas internal), transferability (validitas eksternal), dan objektivitas (confirmability).

1. *Uji Credibility* (validitas internal)

Uji kredibilitas data terhadap hasil data penelitian kualitatif dilakukan dengan cara antara lain:

- a. Perpanjangan pengamatan, hal ini dilakukan untuk memperoleh data yang valid dengan cara meningkatkan intensitas pertemuan dan melakukan penelitian dalam waktu dan kondisi yang wajar.
- b. Peningkatkan ketekunan dalam penelitian, hal ini dilakukan agar penelitian dengan lebih cermat dan berkesinambungan untuk mengantisipasi masalah kesempatan dan waktu serta demotivasi dengan cara meningkatkan ketekunan dan menjaga semangat.

- c. Triangulasi, hal ini dilakukan meliputi empat hal pokok yaitu:
 - i. Triangulasi sumber: untuk menguji kredibilitas data melalui beberapa sumber seperti pelaksana kebijakan pemberian penghargaan citra pelayanan prima.
 - ii. Triangulasi teknik: cara terbaik untuk menguji data ialah mengujinya kepada sumber yang sama dengan cara yang berbeda.
 - iii. Triangulasi proses pelaksana kebijakan pemberian penghargaan citra pelayanan prima: cara terbaik untuk menguji kredibilitas data ialah menguji data yang sama kepada komponen yang berbeda.
 - iv. Triangulasi program pelaksana kebijakan pemberian penghargaan citra pelayanan prima: cara terbaik untuk menguji kredibilitas data apakah program pelaksana kebijakan pemberian penghargaan citra pelayanan prima efektif sehingga didapatkan data yang valid.
- d. Analisis kasus negatife, disini peneliti mencari data yang berseberangan.
- e. Bahan referensi, adanya pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan oleh peneliti dengan mengumpulkan semua bukti yang ada.
- f. *Member check*. Merupakan proses pengecekan data kepada pemberi data. Tujuannya adalah mengetahui seberapa jauh data sesuai dengan yang diberikan oleh si pemberi data. Dalam hal ini melakukan pengecekan terhadap seluruh pejabat dan staf

Kedeputan Bidang Pelayanan Publik dan Kantor Samsat wilayah Jakarta barat.

2. *Transferability* (validitas eksternal)

Uji ini menunjukkan derajat ketetapan hasil penelitian dapat diterapkan dalam situasi lain. Hal ini dilakukan peneliti dengan membuat uraian yang rinci, sistematis dan terpercaya mengacu pada konsep teori yang digunakan.

3. Objektivitas (*confirmability*)

Suatu penelitian dapat dikatakan memenuhi standar objektivitas apabila hasil penelitian telah disepakati oleh orang banyak dan terkait satu sama lain dengan proses yang dilakukan. Berkenaan dengan hal tersebut, peneliti mengkonfirmasi hasil penelitian dengan menggantikan proses penelitian dengan mengevaluasi hasil, ini merupakan fungsi dari proses yang telah dilakukan.

3.12. Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Analisis data pada umumnya dilakukan setelah tahap pengumpulan data berakhir. Untuk melakukan analisis data dapat digunakan dua sumber utama yaitu pertanyaan penelitian (evaluasi) yang telah dirumuskan dan wawasan analitis serta penafsiran yang muncul selama pengumpulan data. Analisis dan penafsiran mengambil fokus spesifik berdasarkan informasi dari seluruh informan kunci dan sumber data lainnya dalam konteks koordinasi antar lembaga pengelola transportasi umum dikota bandung studi trans metro bandung.

Teknik analisis data kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini, mengacu pada teknik analisis yang dikemukakan Miles dan Huberman (1992) bahwa “proses analisis data kualitatif terdiri dari tiga alur kegiatan utama yang terjadi secara bersamaan, yaitu: reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan atau verifikasi.” Pertama, reduksi data, sebagai proses pemilihan, pemusatan fokus pada penyederhanaan dan abstraksi serta transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Kedua, penyajian data, dimaknai sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Terdapat variasi bentuk yang dapat digunakan dalam penyajian, antara lain; matriks, grafik, jaringan, serta bagan-bagan. Ketiga, menarik kesimpulan/verifikasi, merupakan kegiatan analisis yang amat penting sebagai suatu kesimpulan penelitian yang menjadi tujuan akhir.

penelitian ini dalam proses analisis datanya dilakukan secara bersamaan pada saat awal dan selama proses pengumpulan data berlangsung, yang dilakukan melalui berbagai tahapan. Tahapan pertama dalam penelitian ini, peneliti melakukan kunjungan awal untuk memperoleh gambaran secara umum dari lokus penelitian, berupa hasil data dan informasi yang diperoleh dianalisis dengan analisis domain. Teknik ini digunakan guna menganalisis gambaran obyek penelitian secara umum.

Tahap kedua, peneliti menentukan fokus dan pengumpulan data dengan instrument penelitian yang telah disiapkan sebagai alat bantu, kemudian data yang telah diperoleh dianalisis dengan pendekatan analisis taksonomi, yaitu lebih terfokus pada dimensi-dimensi tertentu, yang selanjutnya menentukan dimensi

tersebut menjadi sub-sub dimensi serta bagian-bagian yang lebih khusus dan terperinci yang umumnya merupakan rumpun yang memiliki kesamaan.

Tahap ketiga, yaitu tahapan seleksi, peneliti menggunakan pertanyaan terstruktur, dan datanya dianalisis dengan menggunakan analisis komponensial. Untuk menganalisis unsur-unsur yang mempunyai hubungan-hubungan yang kontras satu sama lain dalam dimensi-dimensi yang telah ditentukan. Dengan pendekatan ini, peneliti diharapkan mengenal gejala social dari berbagai unsure organisasi yang sama, dengan demikian mudah untuk mengenali gejala tersebut, karena setiap gejala sosial yang memiliki kesamaan unsur, dipisahkan atau tidak, tetap akan mengelompok secara alamiah.

Tahapan berikutnya adalah digunakan analisis tema, peneliti berusaha mengumpulkan berbagai tema pada dimensi-dimensi tertentu. Selanjutnya dengan analisis tema untuk mencari hubungan-hubungan yang terdapat pada dimensi-dimensi tersebut, sehingga membentuk suatu kesatuan yang holistik, terpola dalam suatu complex pattern. Dan kegiatan analisis data yang terakhir adalah menarik kesimpulan serta verifikasi data yang telah diolah dan dikategorikan dengan baik.

Penarikan kesimpulan pada bagian akhir analisis merupakan hasil analisis komprehensif terhadap kumpulan kesimpulan yang diperoleh selama pengumpulan data penelitian ditunjang dengan data-data lain yang relevan guna memecahkan masalah penelitian.

3.12. jadwal penelitian

Dalam penelitian secara terencana dilakukan dengan tahapan tahapan sebagai berikut :

1. Persiapan penelitian dilakukan dengan mempelajari berbagai literatur dan fakta terhadap fenomena yang akan diteliti dan menemukan permasalahan dari fakta dan fenomena tersebut.
2. Melakukan perijinan dan penajajagan pada unit analisis dalam hal ini disnas perhubungan
3. Lalu penulisan di konsultasikan dengan tim promotorhasil penemuan dari unit nalisi tadi hasil tulisan secara terus menerus dikonsiltasikan
4. Seminar usulan penelitian merupakan proses untuk proses pengujian dan pemberian masukan apakah usulan penelitian yang diajukan layak dan selajutnya melakukan revisi setelah seminar usulan penelitian atas masukan rekomendasi promotor dan penelaah
5. Setelah Acc pada proses revisi penulis atas perestujuan promotir segera melkukan penelitian lapangan dengan melkukan observasi partisipan dan indept intervieu
6. Setalah data terkumpul peneliti melakukan reduksi data lapangan Dengan pendekatan kualitatifpeneliti melakukan FGD dengan key informan yang terlibat dalam koornisasi transportasi umumn.

7. Lalu setelah data terkumpul penulis melakukan analisis data pendekatan kualitatif dengan melakukan interpretasi dan teori di gunakan sebagai guide peneliti
8. Hasil penelitian di tuangkan dalam bentuk tulisan selanjutnya di konsultasikan pada promotor, lalu dilakukan penelaah oleh tim penelaah
9. Penelaahan merupakan hasil proses telaahan hasil penelitian yang dilakukan oleh tim penelaah kemudian dijadikan bahan bagi ujian naskah desertasi(trtutup)
10. Ujian Naskah desertasi merupakan ujian tertutup untuk memepertanggungjawabkan hasil penelitian yang telah disusun berdasarkan pegeolahan, analisis data dan interpretasi data yang dilakukan selama penelitian berlangsung, setelah itu melakukan revisi
11. Ujian Desertasi atau ujian terbuka merupakan ujian sidang sebagai pertanggungjawaban akademis hasil penelitian yang telah di setujui oleh para promotor dan penelaah

3.13. Lokasi, Waktu dan Jadwal Penelitian

Penentuan lokasi dan *setting* penelitian selain dibingkai dalam kerangka teoritis juga dilandasi oleh pertimbangan teknis operasional. Dengan memperhatikan faktor-faktor kemudahan untuk mendapatkan data, dan sensitivitas masalah, maka dalam penelitian ini ditetapkan do ota Bnadung Waktu penelitian

ini dilakukan dari mulai Desember 2011- Agustus 2014. Sedangkan penelitian sebagaimana Tabel di bawah ini.

Tabel 2

Jaduwal penelitian

Kegiatan	Jadwal		
	Kampus dan library research	Instansi daerah	Bulan/Tahun
Persiapan penelitian pendahuluan	2011	2011	Desember
penulisan usulan penelitian	2011-2012	2011-2012	Desember sd juni 2012
Seminar usulan penelitian disertasi dan revisi	2012	-	Juli
Penelitian hibah doktor dan pengajuan hibah doktor	2013		
Pengumpulan, pengelolaan data dan penulisan naskah Disertasi dan Hibah doktor	2012-2014	2012-2013-2014	Agustus 2012-april 2014
Laporan kemajuan hibah doktor	2014	2014	Juli 2014
Monev hibah doktor	2014	2014	Agustus 2014
Sidang Disertasi Tertutup	2014	2014	
Sidang Disertasi Terbuka	2014	2014	

Sumber : data pribadi peneliti

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Deskripsi Objek Penelitian

A. DASAR HUKUM PEMBENTUKAN DAERAH

Dasar hukum pembentukan Pemerintahan Daerah Kota Bandung adalah Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah Kota Besar dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur/Tengah/Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta.

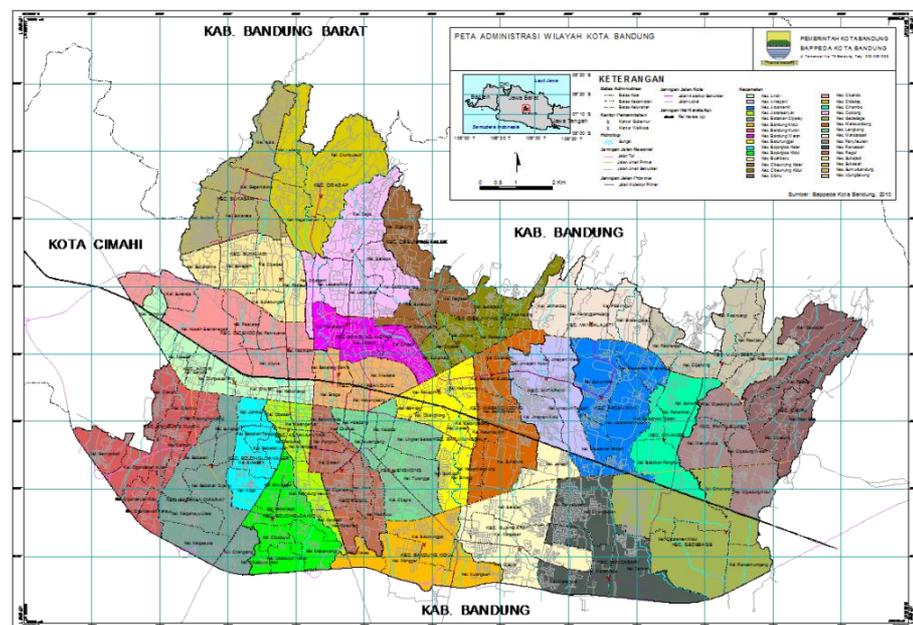
B. GAMBARAN UMUM DAERAH

1. Kondisi Geografis, Batas Administrasi Daerah, Luas Wilayah dan Topografis

Kota Bandung secara geografis terletak pada koordinat $107^{\circ} 36'$ Bujur Timur dan $6^{\circ} 55'$ Lintang Selatan. Kondisi tanah Kota Bandung dari aspek geologisnya terdiri atas lapisan aluvial hasil letusan Gunung Tangkuban Perahu. Jenis material di bagian utara umumnya merupakan jenis andosol, sedangkan di bagian selatan serta timur terdiri atas sebaran jenis aluvial kelabu dengan bahan endapan liat. Di bagian tengah dan barat tersebar jenis tanah andosol.

Secara umum iklim Kota Bandung adalah sejuk dengan kelembapan tinggi karena dipengaruhi oleh iklim pegunungan di sekitarnya. Akan tetapi, kecenderungan beberapa tahun terakhir kondisi suhu rata-rata udara Kota

Bandung mengalami peningkatan yang disebabkan oleh peningkatan sumber polutan dan dampak dari perubahan iklim serta pemanasan global (*global warming*).



Gambar 4-1

Peta Administrasi Wilayah Kota Bandung

a. Batas Administrasi Daerah

Secara administratif, Kota Bandung termasuk dalam wilayah Priangan Provinsi Jawa Barat yang berbatasan dengan beberapa daerah kabupaten/kota lainnya, yaitu:

- 1) sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Bandung dan Kabupaten Bandung Barat;
- 2) sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Bandung Barat dan Kota Cimahi;
- 3) sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Bandung; dan
- 4) sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Bandung.

Kota Bandung berada pada lokasi yang sangat strategis bagi perekonomian nasional, disebabkan terletak pada pertemuan poros jalan utama di Pulau Jawa, yaitu:

- 1) Barat – Timur, pada posisi ini Kota Bandung menjadi poros tengah yang menghubungkan antara Ibukota Provinsi Banten dan Jawa Tengah.
- 2) Utara – Selatan, selain menjadi penghubung utama ibukota negara dengan wilayah selatan, juga menjadi lokasi titik temu antara daerah penghasil perkebunan, peternakan, dan perikanan.

b. Luas Wilayah

Data luas wilayah Kota Bandung saat ini adalah 16.729,65 Ha. Luas tersebut berdasarkan Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Bandung Nomor 10 Tahun 1989 tentang Perubahan Batas

Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Bandung yang merupakan tindak lanjut dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1987 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Bandung dengan Kabupaten Daerah Tingkat II Bandung.

Luas tersebut merupakan perubahan terakhir dari luasan sebelumnya, yaitu:

- 1) 1.922 Ha (tahun 1906–1917)
- 2) 2.871 Ha (tahun 1917–1942)
- 3) 5.413 Ha (tahun 1942–1949)
- 4) 8.098 Ha (tahun 1949–1987)

Luas keseluruhan Kota Bandung, terbagi dalam wilayah administratif 30 Kecamatan, 151 Kelurahan, 1.558 Rukun Warga (RW), dan 9.678 Rukun Tetangga (RT).

c. Kondisi Topografis

Secara topografis, Kota Bandung merupakan dataran tinggi yang dikelilingi pegunungan yang terletak pada ketinggian antara 675 m – 1.050 m di atas permukaan laut (dpl), dimana titik tertinggi di daerah utara dengan ketinggian 1.050 m dan terendah di sebelah selatan 675 m di atas permukaan laut. Pada wilayah Kota Bandung bagian selatan sampai jalur lintasan kereta api, permukaan tanah relatif datar,

sedangkan di wilayah Kota Bandung bagian utara konturnya berbukit-bukit.

2. Gambaran Umum Demografis, Jumlah Penduduk, Komposisi Penduduk Menurut Jenis Kelamin, Struktur Usia, Jenis Pekerjaan, dan Pendidikan

Perkembangan kependudukan Kota Bandung selama ini cukup mengalami peningkatan. Hal ini ditunjukkan dari pertumbuhan jumlah penduduk pada tahun 2009 sebanyak 2.369.054 jiwa¹ menjadi 2.394.920 jiwa pada tahun 2010 (*sumber: BPS Kota Bandung, 2010*), sehingga Laju Pertumbuhan Penduduk (LPP) Kota Bandung pada tahun 2010 mencapai 1,09%. Kondisi LPP yang relatif tinggi diakibatkan oleh adanya fertilitas yang masih tinggi dan banyaknya migrasi masuk lebih besar daripada migrasi keluar (migrasi neto positif) atau dengan kata lain penduduk yang datang lebih banyak dibandingkan dengan penduduk yang keluar Kota Bandung. Jumlah penduduk tersebut mendiami wilayah seluas 167,30 km² sehingga rata-rata kepadatan penduduk di Kota Bandung adalah 14.315,12 jiwa per km². Adapun rincian kondisi penduduk Kota Bandung dapat diuraikan pada tabel berikut.

¹ Jumlah Penduduk Kota Bandung tahun 2009-2010 berdasarkan sensus penduduk BPS tahun 2010, sedangkan data jumlah penduduk tahun 2009 yang tercantum dalam LKPJ 2009 sebanyak 2.417.287 jiwa merupakan angka proyeksi BPS sebelum disesuaikan dengan hasil sensus penduduk BPS tahun 2010.

Tabel 4.1
Jumlah dan Komposisi Penduduk Kota Bandung
Tahun 2009-2010

No.	Uraian	2009**	2010***	Kenaikan/ Penurunan
1	Jumlah Penduduk	2.369.054	2.394.920	1,09%
2	Komposisi Penduduk, menurut:			
	a. Jenis Kelamin			
	- Pria	1.201.202	1.215.384	1,18%
	- Wanita	1.167.852	1.179.536	1,00%
	b. Angkatan Kerja	1.141.940	1.159.528	1,54%
	- Jumlah tenaga kerja	984.025	1.000.140	1,64%
	- Jumlah pengangguran	157.915	159.388	0,93%
	- Tingkat Pengangguran	13,8%	13,7%	-0,1%
	c. Pendidikan (penduduk usia > 10 th & ijazah tertinggi)	1.973.426	1.975.316	0,10%
	- Tidak / belum pernah sekolah /Tidak/belum tamat SD	184.322	137.926	- 25,17%

	- SD/MI/ sederajat	520.964	443.208	- 14,93%
	- SMP/MTs/ sederajat	391.555	400.277	2,23%
	- SMA/SMK/MA/ sederajat	628.461	697.500	10,99%
	- Perguruan Tinggi	248.123	296.405	19,46%

Sumber: BPS Kota Bandung, 2010

***) Angka Sementara

****) Angka Sangat Sementara

Pada tabel tersebut dapat dilihat komposisi penduduk Kota Bandung menurut jenis kelamin relatif seimbang selama periode 2009-2010, dimana persentase penduduk pria adalah 50,7% dan penduduk wanita adalah 49,3%.

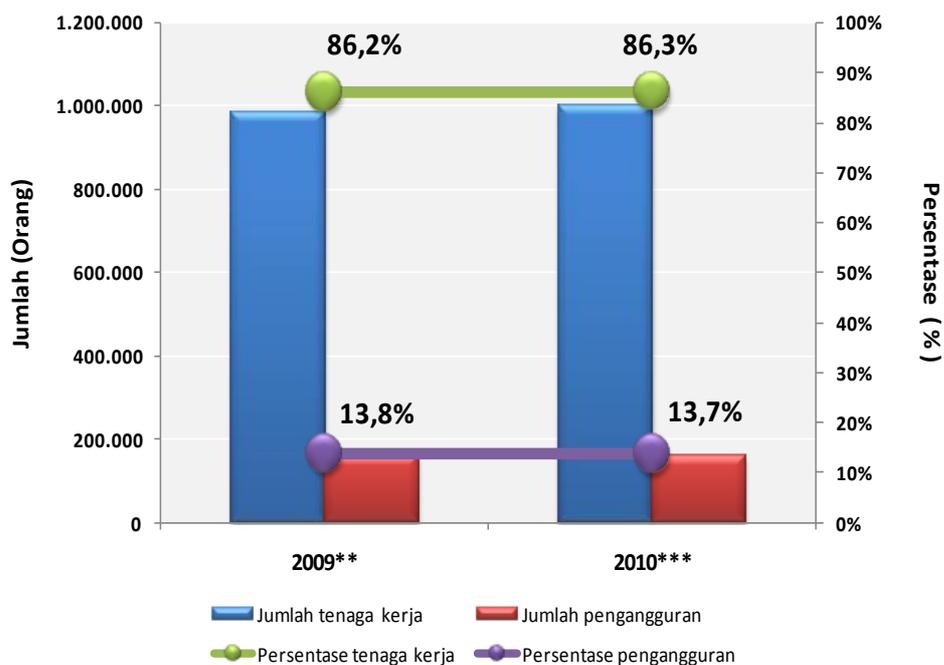
Persentase jumlah angkatan kerja Kota Bandung tahun 2010 mengalami peningkatan sebesar 1,54% jika dibandingkan dengan tahun 2009. Angkatan kerja yang berada di Kota Bandung pada tahun 2010 tercatat sebanyak 1.159.528. Dari angkatan kerja tersebut, sebanyak 86,3% merupakan penduduk yang bekerja. Sedangkan sisanya sebesar 13,7% merupakan penduduk yang masih menganggur

Tingkat pengangguran di Kota Bandung selama periode 2009-2010 mengalami sedikit penurunan dari 13,8% di tahun 2009 menjadi sebesar 13,7% pada tahun 2010.

Grafik 4-1

Perkembangan Angkatan Kerja Kota Bandung

Periode 2009-2010



Komposisi tingkat pendidikan penduduk Kota Bandung periode 2009-2010 mengalami cukup peningkatan. Penduduk usia di atas 10 tahun yang tidak/belum pernah sekolah/tidak/belum tamat SD mengalami penurunan dari 9,3% pada tahun 2009 menjadi hanya sebesar 7% pada tahun 2010.

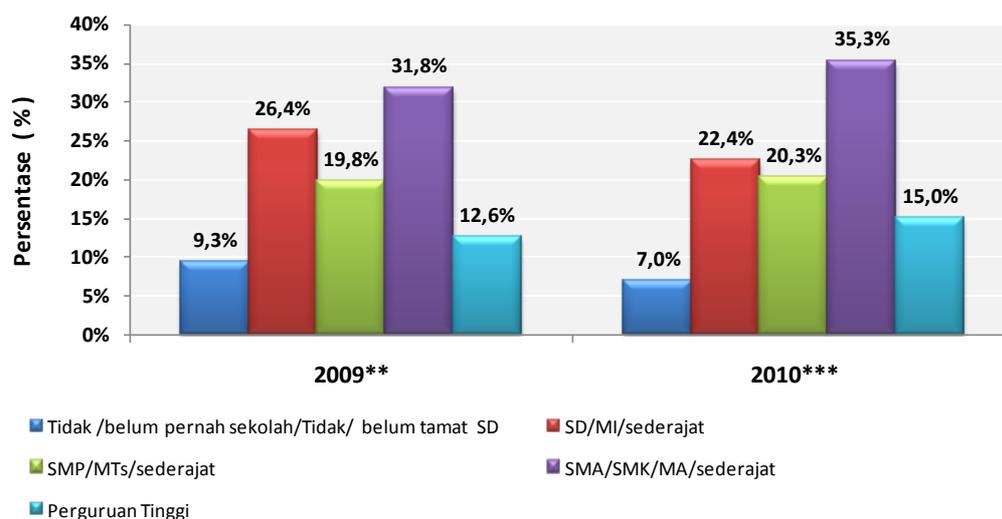
Selain itu, penduduk usia di atas 10 tahun yang memiliki ijazah tertinggi SMP/MTs/ sederajat, SMA/SMK/MA/ sederajat, dan Perguruan Tinggi mengalami kenaikan. Penduduk usia di atas 10 tahun yang

memiliki ijazah tertinggi SMA/SMK/MA/ sederajat mengalami kenaikan dari 31,8% di tahun 2009 menjadi 35,3% pada tahun 2010. Kenaikan tingkat pendidikan yang cukup tinggi juga berada di tingkat perguruan tinggi. Dari komposisi sebesar 12,6% di tahun 2009, meningkat menjadi sebesar 15% pada tahun 2010. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kesadaran masyarakat dalam mengenyam pendidikan telah mengalami perkembangan, selain karena kebijakan pemerintah yang terus menggalakkan urusan wajib di bidang pendidikan.

Perkembangan dari tingkat pendidikan yang cukup baik juga berkorelasi positif dengan peningkatan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kota Bandung, karena salah satu unsur pembentuk IPM adalah indeks pendidikan.

Grafik 4-2

Perkembangan Komposisi Penduduk Kota Bandung
Berdasarkan Tingkat Pendidikan Periode 2009-2010



3. Kondisi Ekonomi Kota Bandung

a. Potensi Unggulan Daerah

Potensi unggulan daerah dapat diindikasikan dalam berbagai segi. Salah satu indikator yang dapat digunakan untuk mengetahui potensi unggulan suatu daerah adalah komposisi Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Selain itu, komposisi PDRB juga dapat dijadikan indikasi mengenai struktur ekonomi yang ada.

PDRB menggambarkan pola konsumsi dan kemampuan atau kapasitas lapangan usaha dalam periode tahun berjalan, yang dihitung berdasarkan kontribusi masing-masing sektor dalam PDRB terhadap

nilai PDRB. Dalam hal ini, salah satu pendekatan dalam menghitung PDRB adalah menggunakan pendekatan produksi yang merupakan jumlah nilai tambah atas barang dan jasa yang dihasilkan oleh berbagai unit produksi di wilayah suatu daerah dalam jangka waktu tertentu. Unit-unit produksi tersebut dalam penyajiannya dikelompokkan menjadi 9 lapangan usaha (sektor) dan setiap sektor tersebut dirinci lagi menjadi sub-sub sektor².

PDRB dapat dibagi menjadi dua jenis, yaitu PDRB Atas Dasar Harga Berlaku dan PDRB Atas Dasar Harga Konstan. PDRB Atas Dasar Harga Berlaku menunjukkan kemampuan sumber daya ekonomi yang dihasilkan oleh suatu wilayah dan pendapatan yang memungkinkan dapat dinikmati oleh penduduk suatu daerah. Sementara PDRB Atas Dasar Harga Konstan berguna untuk menunjukkan Laju Pertumbuhan Ekonomi (LPE) secara keseluruhan maupun sektoral dari tahun ke tahun. Nilai PDRB yang besar menunjukkan kemampuan sumber daya ekonomi yang besar pula.

Nilai dan kontribusi sektoral (lapangan usaha) PDRB Kota Bandung tahun 2009-2010 dapat dilihat pada tabel berikut.

² Khusus untuk Kota Bandung hanya terdapat 8 sektor (lapangan usaha), karena Sektor Pertambangan dan Penggalian di Kota Bandung tidak termasuk ke dalam cakupan survei.

Tabel 4.2

PDRB Kota Bandung Tahun 2009-2010

No	Lapangan Usaha	Atas Dasar Harga Konstan (Juta Rp)				Atas Dasar Harga Berlaku (Juta Rp)			
		2009**	%	2010***	%	2009**	%	2010***	%
		1	Pertanian	74.461	0,25	78.929	0,25	168.080	0,24
2	Industri	7.792.64	26,6	8.072.07	25,4	17.208.4	24,4	19.157.4	23,2
	Pengolahan	1	6	3	6	03	9	27	3
3	Listrik, Gas dan Air Bersih	689.731	2,36	755.049	2,38	1.616.73 2	2,30	1.928.24 6	2,34
4	Bangunan/ Konstruksi	1.432.09 9	4,90	1.576.16 9	4,97	3.223.94 4	4,59	4.025.53 7	4,88
5	Perdagangan, Hotel, & Restoran	11.375.6	38,9	12.569.3	39,6	28.781.3	40,9	34.438.4	41,7
		44	2	29	5	28	5	94	6
6	Pengangkutan dan	3.147.34	10,7	3.474.51	10,9	8.272.05	11,7	9.668.75	11,7
	Komunikasi	7	7	4	6	9	7	2	2

7	Keuangan, Penyewaan , dan Jasa Perusahaan	1.538.871	5,27	1.667.136	5,26	4.402.111	6,26	5.115.750	6,20
8	Jasa-jasa	3.177.476	10,87	3.507.933	11,07	6.608.505	9,40	7.949.230	9,64
	TOTAL	29.228.270	100	31.701.132	100	70.281.162	100	82.466.337	100

Sumber: BPS Kota Bandung, 2010

***) Angka sementara

****) Angka sangat sementara

Kontribusi terbesar sektoral (lapangan usaha) PDRB yang ada di Kota Bandung periode 2009-2010 adalah sektor perdagangan, hotel, dan restoran. Pada tahun 2009, sektor perdagangan, hotel, dan restoran memberikan kontribusi sebesar 38,92% terhadap perekonomian Kota Bandung dan mengalami peningkatan kontribusi menjadi 39,65% di tahun 2010 (berdasarkan harga konstan). Hal ini menunjukkan bahwa sektor perdagangan, hotel, dan restoran merupakan sektor unggulan Kota Bandung.

Kontribusi sektor terbesar kedua berdasarkan harga konstan pada tahun 2010 adalah sektor industri pengolahan yang memberikan

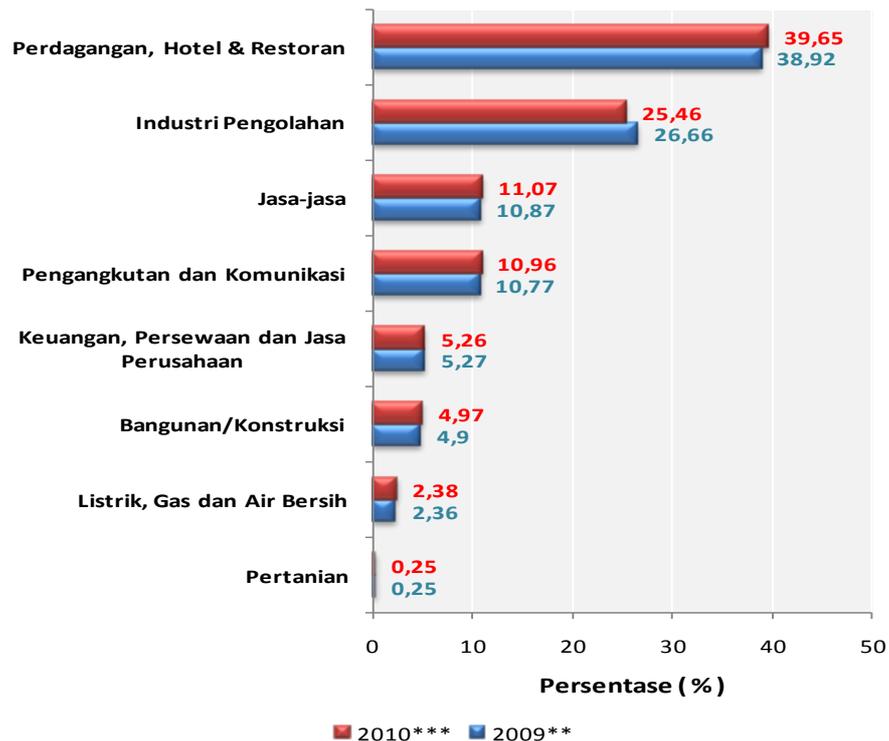
kontribusi sebesar 25,46%, sedangkan berdasarkan harga berlaku memberikan kontribusi sebesar 23,23% terhadap perekonomian Kota Bandung. Namun, perkembangan kontribusi sektor ini cenderung mengalami tren penurunan dari tahun 2009 ke 2010. Salah satu indikasinya adalah semakin tingginya tingkat persaingan di sektor industri yang secara global mempengaruhi kinerja industri pengolahan lokal, khususnya yang berorientasi ekspor.

Grafik berikut menggambarkan kontribusi sektoral PDRB di Kota Bandung selama periode 2009-2010 yang diurut mulai dari nilai kontribusi terbesar (sektor perdagangan, hotel, dan restoran) hingga nilai kontribusi terkecil (sektor pertanian) dengan menggunakan harga konstan.

Grafik 4-3

Kontribusi Sektoral PDRB Kota Bandung Periode 2009-2010

(Harga Konstan)



Dinamika yang berkembang di Kota Bandung saat ini, yang berpotensi menjadi unggulan adalah industri kreatif. Geliat perkembangan industri kreatif di Kota Bandung saat ini cukup berkembang secara pesat karena adanya dukungan sumber daya manusia dan keberagaman budaya lokal, sehingga kedepannya industri ini diprediksikan semakin berkembang. Berkembangnya industri kreatif di Kota Bandung juga menjadi faktor yang memperkuat sektor

perdagangan, hotel, dan restoran, serta jasa dan sektor industri pengolahan (tertentu) sebagai potensi unggulan daerah di Kota Bandung³.

b. Pertumbuhan Ekonomi

Salah satu indikasi keberhasilan pembangunan yang ada adalah melalui indikator pertumbuhan ekonomi. Walaupun begitu, pertumbuhan ekonomi bukanlah merupakan tujuan akhir dari pembangunan. Tujuan utama yang ingin dicapai dalam pembangunan adalah kesejahteraan rakyat seluas-luasnya.

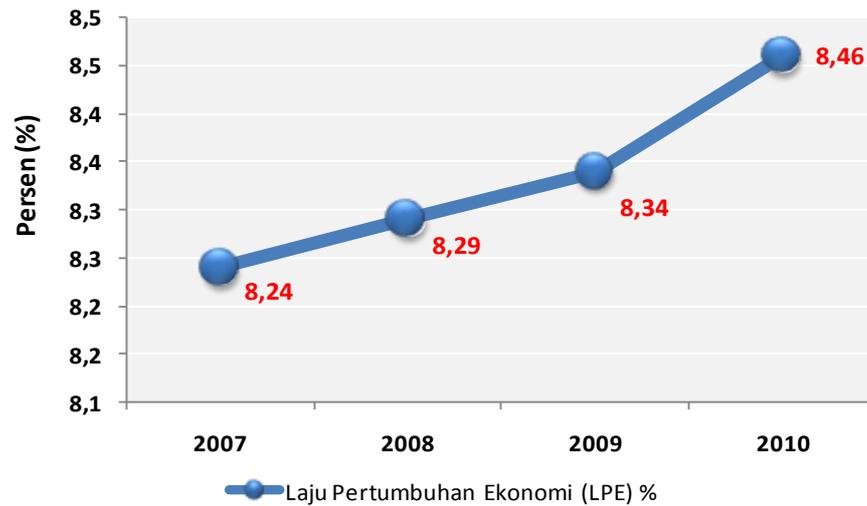
Adapun perkembangan LPE di Kota Bandung selama lima tahun terakhir (tahun 2007–2010) dapat dilihat pada grafik berikut.

³ Subsektor yang merupakan industri berbasis kreativitas versi Kementerian Perdagangan ialah (1) Periklanan, (2) Arsitektur, (3) Pasar Barang Seni, (4) Kerajinan, (5) Desain, (6) Fesyen, (7) Video, Film dan Fotografi, (8) Permainan Interaktif, (9) Musik, (10) Seni Pertunjukan, (11) Penerbitan dan Percetakan, (12) Layanan Komputer dan Piranti Lunak, (13) Televisi dan Radio, dan (14) Riset dan Pengembangan. Namun konteks ini dapat diperluas lagi untuk jenis usaha seperti Restoran/Kuliner, Jasa hiburan dan rekreasi, dan lain-lain yang berbasis pada kreativitas.

Grafik 4-4

Laju Pertumbuhan Ekonomi (LPE) Kota Bandung

Tahun 2007–2010 (%)



Sumber: BPS Kota Bandung

LPE Kota Bandung selama 4 (empat) tahun terakhir selalu mengalami peningkatan. Peningkatan yang cukup tinggi adalah selama periode 2009-2010. LPE Kota Bandung meningkat dari 8,34% pada tahun 2009 menjadi 8,46% pada tahun 2010 dengan kenaikan sebesar 0,12%. Beberapa faktor yang menyebabkan peningkatan tersebut diantaranya adalah momentum hari raya dan libur sekolah, serta tumbuh kembangnya industri kreatif.

Selain pertumbuhan ekonomi, perkembangan pembangunan ekonomi dan kesejahteraan rakyat Kota Bandung juga perlu dilihat dalam konteks yang lebih luas lagi (multidimensional). Hal ini dikarenakan tingkat pertumbuhan tidak berdiri sendiri, melainkan saling bertautan (berkorelasi) dengan aspek dan indikator (makro) lainnya. Hal ini berguna untuk dapat melihat kerangka pertumbuhan dan pembangunan ekonomi secara lebih komprehensif dan holistik.

Selain itu, dengan melihat perkembangan indikator makro lainnya, berguna dalam proses pemantauan dan evaluasi perekonomian makro secara berkala. Perbandingan indikator makro Kota Bandung tahun 2010 dengan tahun 2009, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.3

Indikator Makro Kota Bandung Tahun 2010

Indikator	Satuan	2009**	2010***	Peningkatan/ Penurunan
IPM	-	78,71	78,99	0,36%
Indeks Pendidikan	-	89,83	90,09	0,29%
~ Angka Melek Huruf (AMH)	Persen	99,54	99,54	0,00%
~ Rata-rata Lama	Tahun	10,56	10,68	1,14%

Indikator	Satuan	2009**	2010***	Peningkatan/ Penurunan
Sekolah				
Indeks Kesehatan	-	81,08	81,22	0,17%
~ Angka Harapan Hidup (AHH)	Tahun	73,65	73,73	0,11%
Indeks Daya Beli	-	65,22	65,66	0,67%
~ Standar Hidup Layak Konsumsi per Kapita yang d disesuaikan	Ribu Rp	582,21	584,14	0,33%
LPE (Konstan)	Persen	8,34	8,46	0,12%
PDRB (Berlaku)	Juta Rp	70.281.162	82.466.336	17,34%
PDRB per Kapita (Berlaku)	Rp	30.455.058	34.885.226	14,55%
PDRB (Konstan)	Juta Rp	29.228.270	31.701.132	8,46%
PDRB per Kapita (Konstan)	Rp	12.665.565	13.410.334	5,88%
Jumlah Investasi	Rp	2.219.537.750.0 00	4.032.695.822.3 27	81,69%
Inflasi	Persen	2,11	4,53	114,69%

Sumber: BPS Kota Bandung, 2010

***) Angka sementara

****) Angka sangat sementara

Berdasarkan data yang diuraikan pada tabel tersebut, secara umum indikator makro ekonomi Kota Bandung periode 2009-2010 menunjukkan peningkatan dan pertumbuhan yang cukup signifikan. Hal ini dapat menjadi salah satu indikasi sebab/dampak pada semakin membaiknya kondisi pendidikan dan kesehatan masyarakat Kota Bandung.

Adapun penjelasan singkat data-data pada tabel tersebut di atas adalah sebagai berikut:

- 1) PDRB Atas Dasar Harga Berlaku pada tahun 2010 sebesar Rp82.466.336.000.000,00 sedangkan pada tahun 2009 sebesar Rp70.281.162.000.000,00. Hal ini berarti PDRB Atas Dasar Harga Berlaku periode 2009-2010 mengalami peningkatan sebesar 17,34%. Sementara PDRB Atas Dasar Harga Konstan pada tahun 2009 sebesar Rp29.228.270.000.000,00 menjadi Rp31.701.132.000.000,00 pada tahun 2010 yang menunjukkan peningkatan sebesar 8,46%. Hal ini mengindikasikan bahwa secara agregat kinerja perekonomian Kota Bandung mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Jika dibandingkan dengan tingkat pertumbuhan nasional tahun 2010 yang hanya mencapai

6,1%⁴ dan Provinsi Jawa Barat yang sebesar 6,09%⁵, pertumbuhan ekonomi Kota Bandung relatif lebih tinggi.

- 2) Investasi pada tahun 2010 sebesar Rp4.032.695.822.327,00, sedangkan pada tahun 2009 sebesar Rp2.219.537.750.000,00 yang berarti mengalami kenaikan sebesar 81,69%. Penghitungan realisasi investasi tidak dihitung secara kumulatif. Kenaikan investasi ini dipengaruhi oleh pulihnya ekonomi global pasca krisis di Amerika Serikat yang mempengaruhi ekonomi dunia, sehingga jumlah proyek PMA di Kota Bandung tumbuh kembali. Hal ini menunjukkan bahwa Kota Bandung mempunyai daya tarik bagi pemodal asing untuk berinvestasi terutama karena adanya stabilitas ekonomi, jaminan keamanan dan politik serta faktor-faktor lainnya sehingga iklim investasi di Kota Bandung dinilai cukup kondusif. Begitupun pertumbuhan investasi non PMA/PMDN dalam kurun waktu 2009-2010 cukup signifikan karena tidak terlepas dari *multiplier effect* pulihnya ekonomi global yang mempengaruhi iklim usaha dalam negeri pada berbagai aspek.
- 3) Inflasi Kota Bandung pada tahun 2010 sebesar 4,53%, sedangkan pada tahun 2009 sebesar 2,11% berarti menunjukkan kenaikan sebesar 114,69%. Walaupun begitu, inflasi Kota Bandung

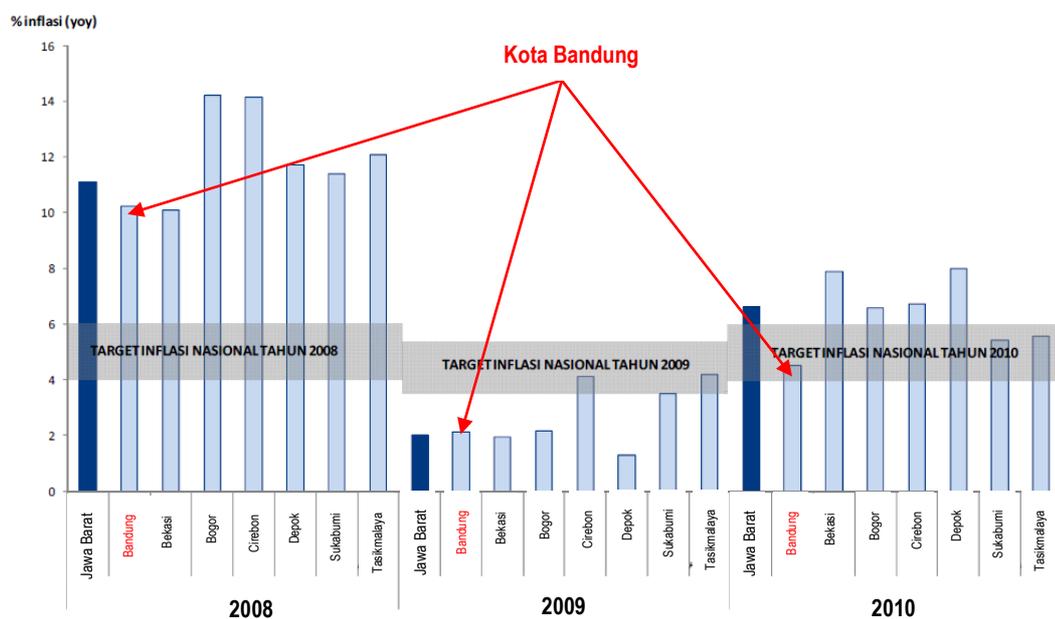
⁴ BPS, Berita Resmi Statistik, *Pertumbuhan Ekonomi Indonesia*, No. 12/02/Th. XIV, 7 Februari 2011

⁵ Bank Indonesia (Kantor Bank Indonesia Bandung), *Kajian Ekonomi Regional Provinsi Jawa Barat*, Triwulan IV-2010

cenderung lebih rendah jika dibandingkan dengan kota-kota lain di Provinsi Jawa Barat.

Grafik 4-5

Inflasi Tahunan Kota Bandung & Kota Lainnya
di Provinsi Jawa Barat (%)



Sumber: Bank Indonesia (Kantor Bank Indonesia Bandung),
Kajian Ekonomi Regional Provinsi Jawa Barat, Triwulan IV-2010.

Berdasarkan grafik tersebut, dapat dijelaskan bahwa inflasi Kota Bandung pada tahun 2010 masih dalam kisaran target inflasi nasional. Secara umum, inflasi yang meningkat pada tahun 2010,

didorong karena faktor cuaca dan iklim yang mengganggu pasokan sejumlah komoditas bergejolak (*volatile foods*)⁶. Faktor anomali cuaca/iklim ini menyebabkan pergeseran masa panen, sehingga mengganggu pasokan beberapa komoditas bahan makanan. Kenaikan komoditas bergejolak di Kota Bandung disebabkan oleh kelangkaan pasokan komoditas seperti beras dan cabai merah di beberapa pasar di Kota Bandung.

Inflasi tahunan Kota Bandung dalam dua tahun terakhir (2009-2010) selalu berada di bawah inflasi nasional. Hal ini menunjukkan bahwa inflasi Kota Bandung relatif terkendali. Upaya kerjasama yang telah dilakukan oleh berbagai dinas terkait dalam mengendalikan inflasi menunjukkan hasil yang optimal dengan persistensi laju inflasi tahunan kota Bandung yang selalu lebih rendah dari inflasi nasional⁷.

- 4) Indeks Pendidikan sebagai salah satu indikator dalam penghitungan IPM diukur berdasarkan rata-rata lama sekolah dan angka melek huruf penduduk usia 15 tahun ke atas. Pada tahun 2010, Indeks Pendidikan sebesar 90,09 poin menunjukkan

⁶ Inflasi komoditas bergejolak (*volatile foods*) adalah inflasi kelompok komoditas bahan makanan yang perkembangan harganya sangat bergejolak karena faktor-faktor tertentu. Sebagai contoh, inflasi yang terjadi pada beberapa komoditas bahan makanan seperti beras, cabai, dan beberapa jenis sayuran lainnya seringkali berfluktuasi secara tajam karena dipengaruhi oleh kondisi kecukupan pasokan komoditas yang bersangkutan (faktor musim panen, gangguan distribusi, bencana alam, dan hama).

⁷ Bank Indonesia (Kantor Bank Indonesia Bandung), *Kajian Ekonomi Regional Provinsi Jawa Barat*, Triwulan IV-2010.

kenaikan dibandingkan dengan Indeks Pendidikan tahun 2009 sebesar 89,83 poin, yang berarti terdapat peningkatan kualitas pendidikan masyarakat sebesar 0,26 poin (0,29%).

- 5) Indeks Kesehatan dihitung berdasarkan angka harapan hidup sebagai salah satu indikator dalam penghitungan IPM. Pada tahun 2010, Indeks Kesehatan sebesar 81,22 poin menunjukkan kenaikan dibandingkan dengan Indeks Kesehatan tahun 2009 sebesar 81,08 poin, yang berarti terdapat peningkatan kualitas kesehatan masyarakat sebesar 0,14 poin (0,17%).
- 6) Indeks Daya Beli sebagai salah satu indikator dalam penghitungan IPM, pada tahun 2010 sebesar 65,66 poin menunjukkan kenaikan dibandingkan dengan Indeks Daya Beli tahun 2009 sebesar 65,22 poin, yang berarti terdapat peningkatan pola konsumsi dan perbaikan kemampuan masyarakat untuk membelanjakan kebutuhan mendasar sebesar 0,44 poin (0,67%).

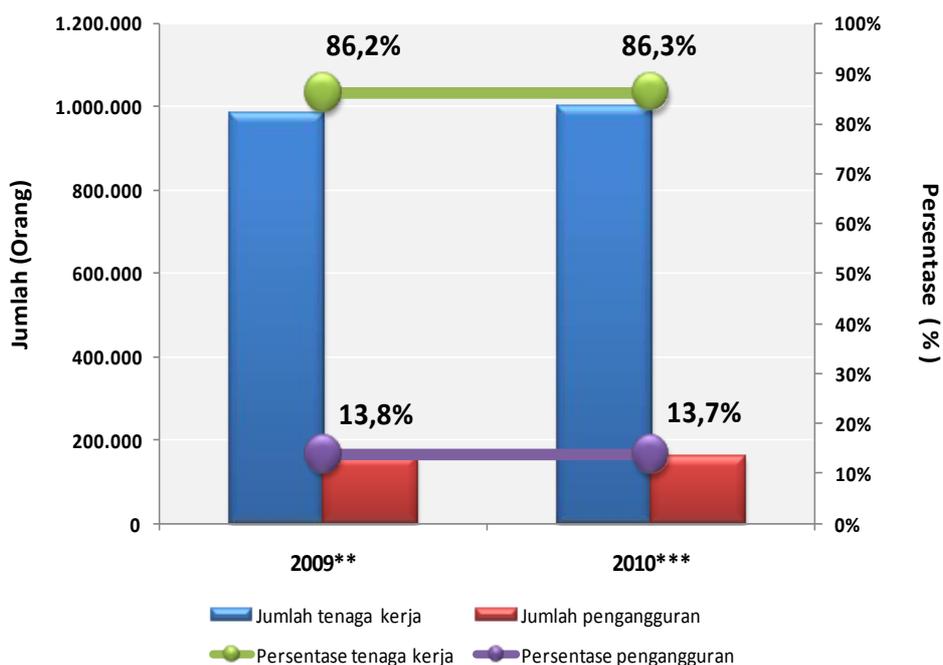
Keberhasilan pelaksanaan pembangunan Kota Bandung dengan pendekatan multidimensional, tidak hanya menitikberatkan pada pertumbuhan ekonomi (*economic growth*) saja, namun juga penekanan pada aspek lain dalam kerangka peningkatan kualitas sumber daya manusia dapat dilihat dalam Indeks Pembangunan Manusia (IPM). Indikator keberhasilan secara multidimensional ini, meliputi aspek ekonomi, pendidikan, dan kesehatan. IPM Kota Bandung mengalami

peningkatan dari 78,71 poin pada tahun 2009 menjadi 78,99 pada tahun 2010 atau bertambah sebesar 0,28 poin. Hal ini menunjukkan peningkatan sebesar 0,36%. Perkembangan IPM Kota Bandung dari tahun 2006 sampai dengan tahun 2010 dapat dilihat pada grafik berikut.

Grafik 4-6

Perkembangan IPM Kota Bandung

Tahun 2006–2010



Sumber: BPS Kota Bandung, 2010

Berdasarkan grafik tersebut, dapat diketahui bahwa IPM Kota Bandung dan Indeks Parsialnya yang meliputi indeks pendidikan, indeks kesehatan, dan indeks daya beli mengalami peningkatan tiap tahunnya. Hal ini mengindikasikan kesejahteraan masyarakat yang direpresentasikan oleh ketiga aspek ini mengalami peningkatan secara gradual. Kondisi ini tentunya memberikan kontribusi yang positif terhadap keberhasilan pembangunan di Kota Bandung secara berkelanjutan di masa-masa yang akan datang. Selain itu, IPM dapat menjadi salah satu indikator penting yang dapat digunakan dalam perencanaan kebijakan dan evaluasi pembangunan yang telah dicapai.

4.2. Kondisi Transportasi di Kota Bandung

Permasalahan lalu lintas seperti kemacetan, kecelakaan, ketidakefisien sistem jaringan jalan, polusi dan pemborosan energi adalah masalah-masalah yang seolah tidak pernah tuntas pada setiap kota besar, khususnya di negara berkembang seperti Indonesia. Banyak skenario pemecahan yang dilakukan dan dicoba tetapi hasilnya masih jauh dari yang diharapkan.

Transportasi Kota Bandung sudah mengalami perubahan yang sangat signifikan dibandingkan dengan lima atau sepuluh tahun yang lalu. Banyak pembangunan infrastruktur jalan yang merubah secara nyata pola pergerakan di dalam Kota Bandung. Jembatan Pasupati misalnya, telah merubah pola perjalanan

di kawasan Bandung Utara, dimana pergerakan barat-timur di daerah itu menjadi relatif lebih lancar. Jalan tol Purbaleunyi yang memberi akses kemudahan perjalanan Bandung - Jakarta (Jabodetabek secara lebih luas) telah merubah wajah transportasi Kota Bandung menjadi lebih semrawut, khususnya saat libur panjang. kemudahan transportasi darat menuju ke Bandung membuat banyak orang luar kota datang untuk menikmati berbagai bentuk wisata kuliner dan belanja di dalam kota. Peningkatan jumlah wisata ini telah meningkatkan roda perekonomian masyarakat kota dan meningkatkan kesejahteraan pada banyak orang. Akan tetapi, jaringan jalan yang ada ternyata belum mampu untuk mendukung perkembangan yang sangat pesat ini.

Rencana pengembangan kawasan Gedebage pun tentu akan merubah tata Kota Bandung sehingga sistem transportasi yang ada harus ditingkatkan dan disesuaikan dengan perubahan yang ada. Selain itu, Kota Bandung tidak bisa lepas dari pengaruh pertumbuhan daerah-daerah lain disekitarnya. Kota Bandung adalah titik sentral dari kawasan aglomerasi Bandung Raya yang meliputi Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, dan Kota Cimahi, Perubahan tata ruang daerah sekitar dan kebijakan daerah penyangga sepanjang perbatasan dengan Kota Bandung akan sangat mempengaruhi pola pergerakan dan kebutuhan transportasi dalam Kota Bandung.

Sampai saat ini, angkutan umum di Kota Bandung masih mengandalkan jenis angkutan umum paratransit yang didukung dengan angkutan umum informal lainnya seperti taksi, ojek dan becak khusus untuk kawasan lingkungan. Bus kota

yang dijalankan oleh Damri sampai saat ini memiliki proporsi yang sangat kecil dalam pelayanan angkutan umum di dalam kota. Dalam banyak literatur tentang perkembangan kota dan transportasi (*urban transportation*); mengandalkan jaringan angkutan umum pada jenis angkutan umum paratransit untuk kota sepadat Bandung ini adalah hal yang tidak efisien. Kebijakan pengembangan sistem angkutan umum masal (SAUM) Kota Bandung, dengan diujicobakan Jalur Trans Metro Bandung (TMB), diharapkan mampu memperbaiki transportasi angkutan umum dalam Kota Bandung. Tetapi strategi pengembangan SAUM yang terintegrasi dengan moda lainnya perlu menjadi prioritas pengembangan di masa yang akan datang.

Tingginya penggunaan kendaraan pribadi, khususnya motor, memberi tambahan permasalahan transportasi bagi Kota Bandung. Selain itu, besarnya pergerakan dari luar kota yang menggunakan angkutan pribadi telah memuat jalan-jalan penghubung Kota Bandung mengalami pembebanan yang tidak sesuai dengan kapasitasnya. Saat ini, beban tersebut tidak hanya terjadi di pagi dan sore hari saja, tapi sudah hampir sepanjang hari. Selain itu, beban tersebut tidak saja terjadi pada jalan-jalan penghubung Kota Bandung dengan Kabupaten Bandung maupun Bandung Barat atau Kota Cimahi, tapi sudah membebani hampir semua ruas jalan dalam kota.

Dalam menyusun visi transportasi Kota Bandung ada 4 (empat) komponen yang perlu dikaitkan dalam penelaahannya yaitu:

1. Trend International

Visi Sistem Transportasi Kota Bandung perlu dikaitkan dengan apa yang diinginkan oleh Trend International yaitu menciptakan *sustainable transportation* yaitu sistem transportasi yang sifatnya berkelanjutan.

2. Kesepakatan Nasional

Selain data Trend Internasional Visi sistem Transportasi Kota Bandung tidak terlepas dari kesepakatan nasional melalui melalui amandemen yang telah digariskan dalam perundang-undangan yang telah dibuat seperti halnya UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas Angkutan Jalan, UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, dan UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkereta Apian.

3. Rencana Lokal

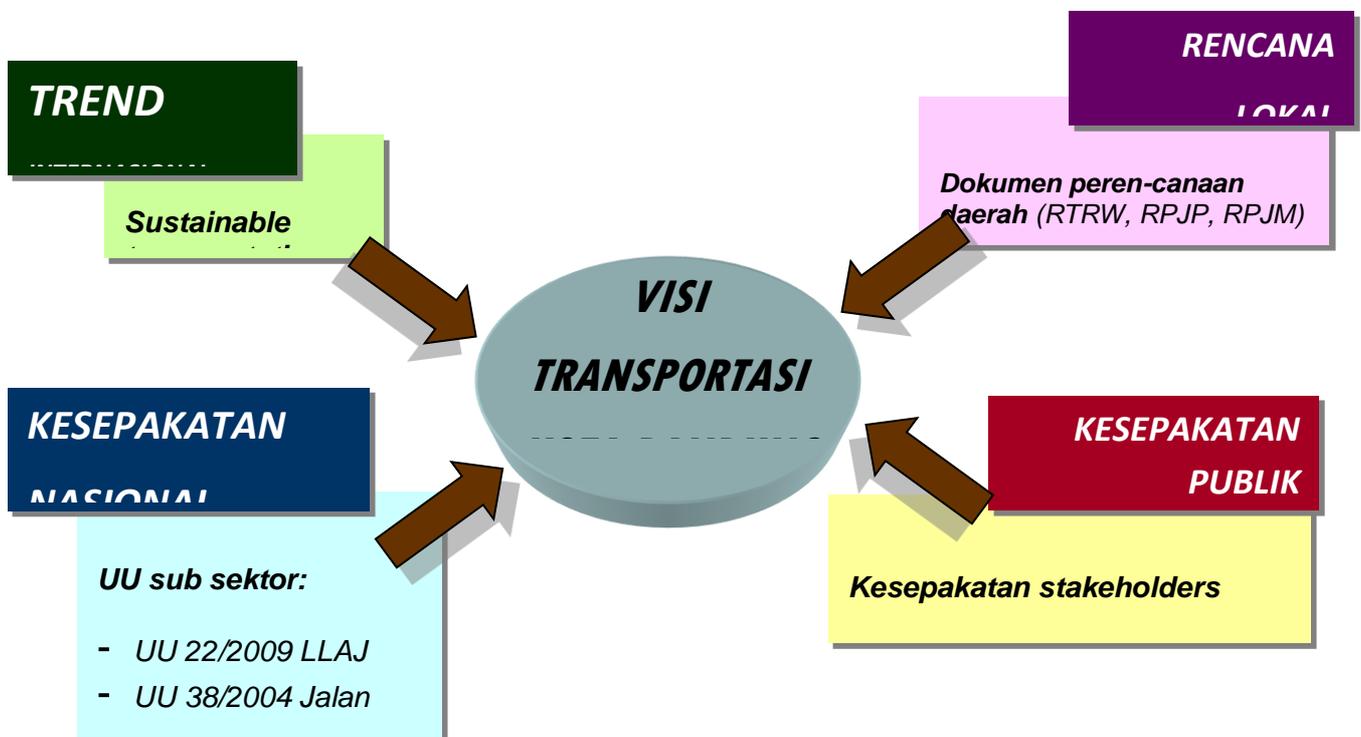
Dalam menyusun Visi dari Sistem Transportasi Kota Bandung perlu dilakukan peninjauan terhadap seluruh perencanaan daerah yang telah digariskan sebelumnya yaitu RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung), RPJP (Rencana Program Jangka Panjang) Kota Bandung dan RPJM (Rencana Program Jangka Menengah) Kota Bandung.

4. Kesepakatan Publik

Ketiga hal di atas merupakan suatu ketentuan aturan yang telah ditetapkan belum cukup untuk dapat menentukan visi yang dapat direalisasikan oleh Pemerintah Daerah Kota Bandung, oleh karena itu untuk menciptakan visi dari sistem transportasi yang baik perlu dilakukan suatu kesepakatan publik

yang melibatkan beberapa stakeholder yang terkait seperti Instansi terkait, akademisi, Swasta, Masyarakat dan stakeholder lainnya.

Keterkaitan 4 (empat) komponen di atas dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 1.1 Komponen terciptanya Visi Transportasi Kota Bandung

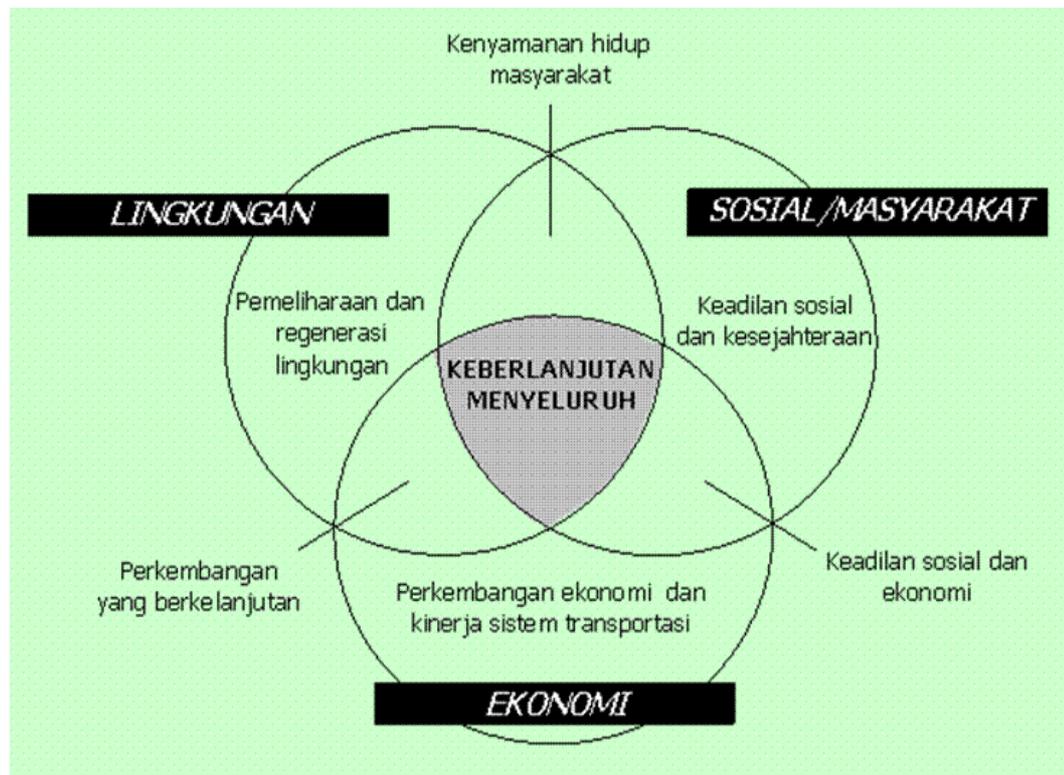
4.2.1. Konsep Transportasi Berkelanjutan

Konsep transportasi berkelanjutan (*Sustainable transportation*) merupakan konsep yang mengkaitkan antara tiga (3) parameter yang saling berhubungan yaitu Lingkungan, Sosial Masyarakat dan Ekonomi. Ketiga parameter tersebut mempunyai arti yang sangat penting bagi tumbuhnya sistem transportasi yang berkelanjutan secara konprehensif dan saling ketergantungan.

- a. **Lingkungan** merupakan bagian yang fundamental yang menciptakan kenyamanan bagi kehidupan masyarakat. Oleh karena itu penting halnya pemeliharaan dan regenerasi lingkungan akibat dari meningkatnya sarana dan prasarana transportasi yang ada. Sistem transportasi yang tidak berwawasan lingkungan akan menciptakan pencemaran udara dan suara, hal ini akan mempengaruhi kenyamanan bagi kehidupan masyarakat serta berdampak bagi kehidupan sosial masyarakat itu sendiri.
- b. **Sosial/Masyarakat**, konsep sistem transportasi yang berkelanjutan diharapkan dapat memberikan keadilan dan kesejahteraan bagi masyarakat, sehingga perkembangan transportasi dapat dirasakan oleh setiap kalangan masyarakat. Hal ini menjadi suatu hal yang sangat penting pertimbangan dalam pengembangan transportasi perlu ditinjau terhadap *multiplier efek* yang akan ditimbulkan nantinya.
- c. **Ekonomi**, seiring dengan perkembangan sistem transportasi yang ada, aspek ekonomi menjadi parameter keberhasilan bagi terciptanya konsep

sistem transportasi yang komprehensif, peningkatan ekonomi akan tercipta apabila kinerja sistem transportasi berjalan dengan baik.

Sistem transportasi yang berkelanjutan secara komprehensif sangat didambakan oleh setia pengguna jalan, dengan memperhatikan 3(tiga) parameter di atas diharapkan dapat terciptanya sistem kinerja transportasi yang berwawasan lingkungan yang dapat mensejahterakan kehidupan bagi seluruh lapisan masyarakat, baik dari aspek sosial maupun peningkatan ekonomi bagi kehidupannya.



gambar. 4.3. Konsep Transportasi Berkelanjutan

4.2.2.UU terkait penyelenggaraan Transportasi

Undang-undang merupakan suatu hasil kesepakatan nasional dalam mengatur kehidupan berwarga negara sehingga dapat memberikan suatu garis tatanan kehidupan baik, tertib dan teratur baik secara langsung maupun tidak langsung. Transportasi merupakan salah satu bagian penunjang bagi kehidupan manusia sehingga hal ini perlu diperhatikan dalam penyelenggaraannya.

Beberapa perundang-undangan yang terkait dengan transportasi dalam mengimplementasikan kinerja transportasi adalah sebagai berikut:

A. UU 22/2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

Terwujudnya pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa

B. UU 23/2007 tentang Perkeretaapian

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

C. UU 38/2004 tentang Jalan

- i. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
- ii. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna.

Ketiga peraturan perundang-undangan menjadikan suatu pola fikir dalam menetapkan visi yang akan diambil dalam pengembangan transportasi di Kota Bandung.

4.2.3. Visi Pembangunan Kota Bandung

Visi pengembangan transportasi merupakan bagian daripada visi pembangunan Kota Bandung yang telah direncanakan sebelumnya.

a. RPJP Kota Bandung (Perda 08/2008)

Berdasarkan Perda No. 08 tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Bandung kota bermartabat adalah kota yang memiliki harga diri, kehormatan, keadilan dan harkat kemanusiaan. Berdasarkan pemahaman tersebut, sangatlah rasional pada kurun waktu duapuluh tahun ke depan diperlukan langkah dan tindakan pemantapan pembangunan yang harus dilakukan bersama-sama oleh pemerintah Kota Bandung dan partisipasi aktif masyarakatnya didukung secara politis oleh pihak legislatif.

Kondisi pencapaian visi tersebut pada tahun 2025 secara normatif diukur dari kriteria 'bermartabat' yaitu *bertakwa, adil, terbersih, tertib, taat dan aman*. Berbagai kondisi tersebut secara bersama-sama dan saling melengkapi akan mewujudkan harga diri, kehormatan, keadilan dan harkat manusia yang membentuk "Kota Bandung Bermartabat".

b. RPJM Kota Bandung

Visi Kota Bandung Tahun 2009-2013 adalah Memantapkan Kota Bandung sebagai Kota Jasa Bermartabat.

Berdasarkan Perda No.9 tahun 2009 RPJM Kota Bandung, salah satu misi yang ditetapkan adalah melakukan Penataan Kota Bandung menuju metropolitan terpadu yang berwawasan lingkungan dimana salah satu arah pembangunannya adalah mewujudkan sistem transportasi yang selamat, efisien, nyaman, terjangkau, dan ramah lingkungan. Untuk mewujudkan misi tersebut beserta arah pembangunannya, maka dalam RPJM Kota Bandung ditetapkan indikasi kegiatannya, antara lain :

1. Manajemen lalu lintas

Harapan yang ingin dicapai dalam pelaksanaan kegiatan manajemen lalu lintas antara lain pada tahun 2014 dapat tercapai sebesar 37,5 % ruas jalan merupakan jalan arteri dan kolektor dengan LOS C ke atas.

2. Penyediaan dan perbaikan fasilitas pejalan kaki.

Harapan yang ingin dicapai pada tahun 2014 dari kegiatan ini adalah sebanyak 50% dari jalan arteri dan kolektor di Kota Bandung, dapat tersedia fasilitas bagi pejalan kaki yang nyaman.

3. Penyediaan angkutan umum massal yang nyaman, handal, terjangkau untuk digunakan oleh masyarakat.

Harapan yang ingin dicapai pada tahun 2014 dari kegiatan ini adalah sebesar 50 % dari perencanaan prasarana sistem angkutan umum massal dapat terbangun, dan 50 % dari kegiatan perencanaan sistem angkutan umum massal dapat terwujud.

4. Penyediaan dan peningkatan kenyamanan angkutan umum.

Harapan yang ingin dicapai dari kegiatan ini pada tahun 2014 ini antara lain adalah tercapainya angka 15% penduduk Kota Bandung menggunakan angkutan umum.

5. Pembentukan lembaga terpadu yang menangani sistem transportasi.

Harapan yang ingin dicapai dari kegiatan ini pada tahun 2014 antara lain, terbentuknya lembaga terpadu yang menangani sistem transportasi Kota Bandung.

4.2.4. Visi Transportasi Kota Bandung

Melalui hasil diskusi dengan para stakeholder terkait dengan aspek transportasi dan dengan memperhatikan 3 (tiga) komponen yang dijelaskan pada subbab sebelumnya, visi transportasi Kota Bandung yang akan dijalankan adalah:

”Terciptanya Transportasi Angkutan Umum Kota Bandung 2010-2030 yang Handal, Nyaman, dan Manusiawi”.

- *Handal*, mampu mendukung seluruh kegiatan sosial ekonomi masyarakat secara efektif dan efisien
- *Nyaman*, pelayanan transportasi yang berkualitas sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan masyarakat
- *Manusiawi*, menempatkan manusia dan lingkungannya sebagai fokus utama dalam penyediaan pelayanan transportasi

4.2.5. Misi Transportasi Kota Bandung

Dengan visi transportasi diatas untuk merealisasikan perlu diterjemahkan dalam misi transportasi, berdasarkan masukan hasil FGD, misi transportasi Kota Bandung terdiri dari:

1. Mengembangkan sistem transportasi kota yang **terpadu** antarmoda, antarwilayah, antar pemangku kepentingan yang secara **efektif** mendukung antarsektor pembangunan;
2. Menjadikan sistem angkutan umum massal terpadu sebagai moda transportasi utama di Kota Bandung;
3. **Mengendalikan lalulintas jalan** pada kinerja yang memadai untuk **efisiensi** distribusi orang, barang, dan jasa;

4. Menyediakan pelayanan transportasi yang **merata, nyaman dan terjangkau** bagi semua golongan masyarakat;
5. Menciptakan transportasi yang **tertib, selamat, dan ramah lingkungan**.

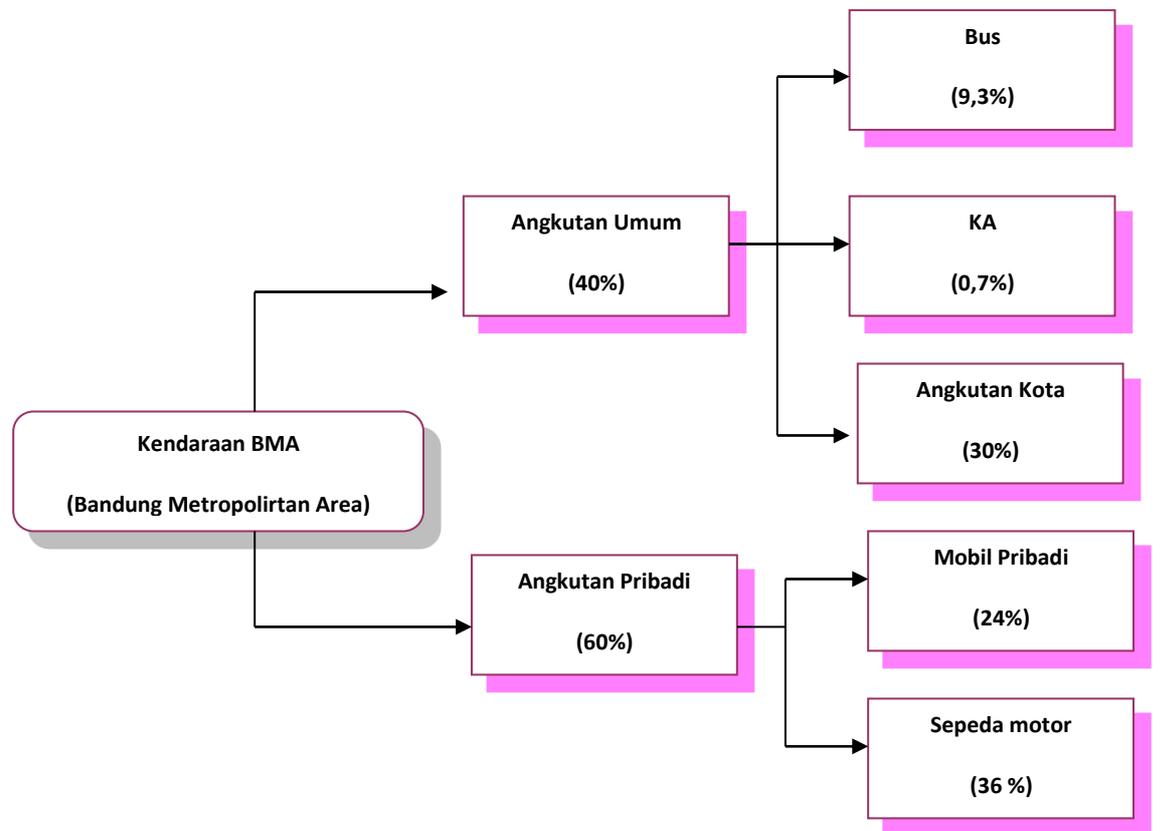
Misi Transportasi Kota Bandung akan terpenuhi apabila adanya suatu kebijakan serta program yang tepat dan berkesinambungan. Strategi untuk merealisasikan visi dan misi yang ada perlu pemilihan yang tepat dan harus mengedepankan salah satu aspek kegiatan transportasi, untuk Kota Bandung strategi yang dipilih adalah mengedepankan Angkutan Umum menjadi prasarana lalu lintas sebagai pilihan masyarakat nantinya.

Berdasarkan studi SCNF internasional market share penggunaan moda di Bandung Metropolitan Area (BMA) perbandingan Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi adalah sebesar 40% : 60%. Untuk Angkutan Umum terbagi menjadi Bus 9,3%, KA 0,7%, dan Angkutan Kota 30%, sedangkan Kendaraan Pribadi terbagi menjadi Mobil Pribadi 24% dan Sepeda Motor 36%. Strategi yang direncanakan pada tahun 2030 diharapkan modal share antara Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi adalah 60% : 40%.

Tabel 4.4.

Indikator Misi Transportasi Kota Banung

Visi	Misi	Sasaran	Indikator	Target 2030
Handal	Terpadu	Keterpaduan intra dan antar moda	• Hirarki jaringan yang terstruktur	• Terwujudnya hirarki jaringan jalan dan jaringan angkutan umum yang baik
			• Pembagian peran antar moda	• Angkutan umum memegang share 60% dari pangsa angkutan
	Efektif	Mampu mendukung kehidupan sosial ekonomi masyarakat	• Total biaya sistem transportasi	• Total biaya transportasi tidak lebih dari 20% dari PDRB
	Efisien	Terjaganya kinerja jaringan transportasi	• Kecepatan lalu lintas jalan	• Kecepatan rata-rata jaringan jalan di atas 25 km/jam
			• Kecepatan perjalanan angkutan umum	• Kecepatan rata-rata angkutan umum di atas 20 km/jam
			• Tingkat kepadatan di persimpangan jalan	• Degree-of-Saturation di setiap persimpangan kurang dari 0,75
Nyaman	Merata	Tersedia pelayanan transportasi untuk semua kelompok masyarakat dimanapun berada	• % luas jalan terhadap wilayah	• Luas jalan minimal 5% dari luas wilayah
			• Proporsi penyediaan kapasitas angkutan	• Perbandingan pelayanan kelas ekonomi vs non-ekonomi adalah 75%:25%
			• Penyediaan fasilitas penyanggah cacat	• Tersedianya fasilitas penyanggah cacat di jaringan jalan dan pelayanan angkutan umum utama
	Nyaman	Tingkat pelayanan yang sesuai dengan yang diinginkan masyarakat	• Kualitas pelayanan	• Tercapainya standar pelayanan minimal (SPM) untuk seluruh aspek pelayanan transportasi
	Terjangkau	Tarif yang sesuai daya beli masyarakat	• Tarif angkutan	• Tarif angkutan umum maksimum sama dengan ability-to-pay (ATP) masyarakat
Manusiawi	Tertib	Pengoperasian sarana dan prasarana transportasi sesuai dengan peraturan	• Pemenuhan persyaratan teknis sarana dan prasarana angkutan	• Tercapainya persyaratan teknis jalan arteri dan kolektor
			• Jumlah pelanggaran lalu lintas	• Tercapainya persyaratan teknis sarana dan prasarana angkutan umum
				• Jumlah pelanggaran lalu lintas yang rendah
	Selamat	Terhindarnya kecelakaan dari faktor internal	Tingkat resiko kecelakaan	• Zero-accident akibat faktor prasarana jalan dan pelayanan angkutan umum
	Ramah lingkungan	Dampak lingkungan yang seminimal mungkin	• Konsumsi BBM	• Konsumsi BBM kurang dari 0,01 per km trip orang
			• Emisi gas buang	• Emisi gas buang kurang dari 0,03 per km trip orang

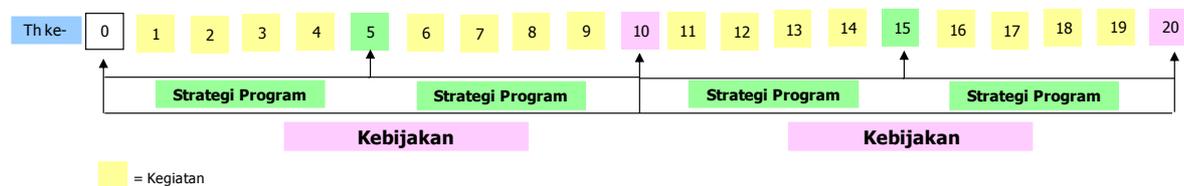


Sumber: Studi SCNF internasional

Gambar 1.2 *Moda Share* Angkutan Umum dan Angkutan Pribadi

Dengan strategi tersebut kebijakan dan program yang dilaksanakan diharapkan dapat menunjang. Tahapan kebijakan dalam Masterplan Transportasi Kota Bandung sampai dengan 2030 terdiri dari:

1. Kebijakan Periode I (10 tahun Pertama) (2010-2019) yang merupakan Rencana Jangka Panjang I, Kebijakan Periode I terbagi menjadi :
 - a. Program Jangka Menengah 1 (2010-2014)
 - b. Program Jangka Menengah 2 (2015-2019)
2. Kebijakan Periode II (10 tahun Pertama) (2020-2030), yang merupakan Rencana Jangka Panjang II, Kebijakan Periode II terbagi menjadi :
 - a. Program Jangka Menengah 1 (2020-2024)
 - b. Program Jangka Menengah 2 (2025-2030)



Gambar 4.5. Tahapan Kebijakan dan Program Masterplan Transportasi Kota

Bandung

4.3. Objek penelitian

A. Dinas perhubungan Kota Bandung

1. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Bandung

Dinas Perhubungan merupakan Dinas Daerah yang menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di Bidang Perhubungan.

Dinas Perhubungan Kota Bandung di bentuk berdasarkan Perda Kota Bandung Nomor 5 Tahun 2001 tentang pembentukan dan susunan Organisasi Dinas daerah di lingkungan Pemerintah Kota Bandung.

Sebelum berubah menjadi Dinas Perhubungan, nomenklaturnya adalah sebagai berikut:

- a. Dinas Lalu lintas dan angkutan jalan Provinsi DT.I Jawa Barat cabang Kotamadya DT.II Bandung, sampai dengan tahun 1997.
- b. Dari 1997 sampai tahun 2001 dirubah menjadi Dinas lalu lintas dan angkutan jalan Kotamadya DT.II dengan Perda Kota Bandung Nomor 21 Tahun 1997, tanggal 1 April 1997 tentang pembentukan Dinas lalu lintas dan angkutan jalan Kotamadya DT.II Bandung.
- c. Dan sejak tahun 2001 sampai dengan sekarang menjadi Dinas Perhubungan Kota Bandung.

B. Visi Misi dan Tugas pokok serta fungsi Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Metro Bandung

a. Visi Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Metro Bandung

Visi Unit Pelaksana Teknis Daerah Trans Metro Bandung yaitu Terselenggaranya angkutan umum perkotaan yang aman, nyaman, mudah, tepat waktu, tarif terjangkau dengan standar pelayanan prima.

b. Misi Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Metro Bandung

Misi :

- 1) Reformasi system pelayanan angkutan umum perkotaan bagi pengguna jasa angkutan dan masyarakat.
- 2) Memperbaiki pelayanan angkutan umum perkotaan ke arah yang lebih baik bagi pengguna jasa dan operator angkutan dengan jaminan keberlangsungan operasional di Kota Bandung.
- 3) Memperbaiki permasalahan angkutan umum perkotaan jangka menengah dan jangka panjang.
- 4) Terintegrasinya system pelayanan angkutan umum perkotaan berbasis jalan dengan moda transportasi lainnya.
- 5) Membangun pelayanan public yang berbasis kepada tata kelola pemerintahan yang baik, akuntabilitas dan transparansi.

C. Tugas Pokok Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandung

Tugas pokok Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandung, berdasarkan dukungan perangkat hukum berupa Peraturan Daerah Kota Bandung No.13 tahun 2007 tentang Pembentukan Dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung sebagai berikut:

a. Tugas Pokok:

Tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Bandung adalah melaksanakan sebagian urusan pemerintah daerah di Bidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan pembantuan.

b. Fungsi:

- a. Perumusan kebijakan teknis di Bidang Perhubungan;
- b. Penyelenggaraan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di Bidang Perhubungan;
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional di Bidang Perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, Sarana dan operasional;
- d. Pelaksanaan pelayanan teknis administratif Dinas;
- e. Pelaksanaan Tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan Tugas dan Fungsinya.

D. Unsur, Susunan, Struktur Organisasi dan Rincian Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandung**a. Unsur Organisasi**

Susunan Organisasi Tata Kerja Dinas Daerah diatur berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2007 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung, stuktur Dinas Perhubungan Kota Bandung adalah sebagai berikut :

1. Pimpinan adalah Kepala Dinas,

Pembantu pimpinan adalah Sekretaris,

2. Pembantu Sekretaris adalah Bagian Tata Usaha,
3. Pelaksana adalah Bidang-Bidang, Unit Pelaksana Teknik Dinas (UPTD) dan kelompok jabatan fungsional.

b. Susunan Organisasi

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan berdasarkan peraturan

Walikota Bandung nomor 475 tahun 2008 terdiri dari :

- 1) Kepala Dinas;
- 2) Sekretariat, membawahkan :
 - Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
 - Sub Bagian Keuangan dan Program.
- Bidang Lalu Lintas dan Parkir, membawahkan :
 - Seksi Tata Teknik Perpakiran;
 - Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.
- 4) Bidang Angkutan dan Terminal, membawahkan :
 - Seksi Bina Angkutan;
 - Seksi Tata Teknik Terminal.
- 5) Bidang Sarana, membawahkan :
 - Seksi Pengujian Kendaraan;
 - Seksi Perbengkelan.
- 6) Bidang Operasional, membawahkan :
 - Seksi Penataan dan Pengendalian;

- Seksi Bina Lalu Lintas.
- 7) Unit Pelaksana Teknis Dinas;
 - 8) Kelompok Jabatan Fungsional.

c. Struktur Organisasi

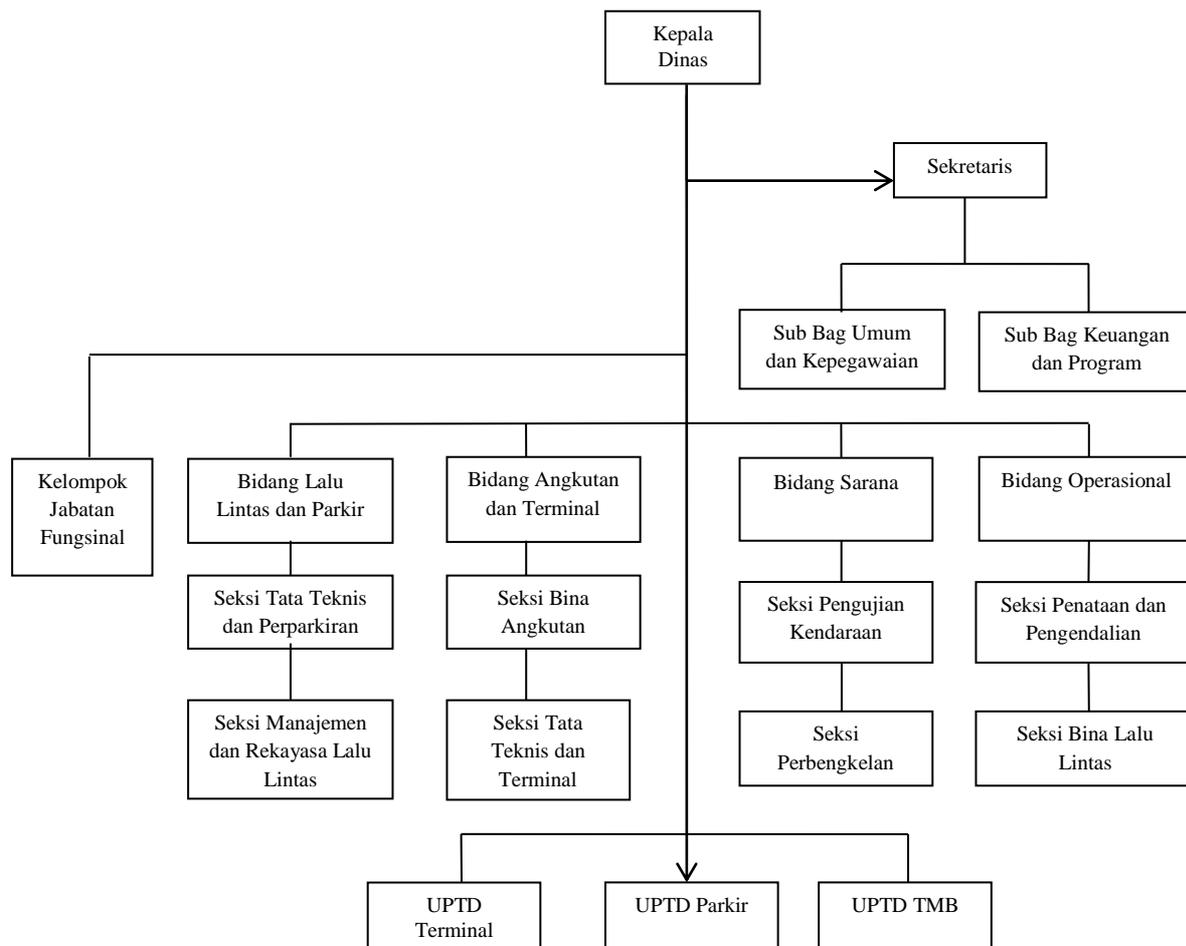
Struktur organisasi memberikan kejelasan mengenai tugas, fungsi, wewenang dan tanggung jawab pada Dinas Perhubungan Bandung dibentuk struktur organisasi dan tata kerja berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2007 dapat dilihat pada lampiran.

E. Tugas dan fungsi Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Metro Bandung Dinas Perhubungan Kota Bandung

Fungsi:

- a. Penyusunan rencana dan teknis operasional pelaksanaan pengelolaan Trans Metro Bandung
- b. Pelaksanaan operasional pengelolaan Trans Metro Bandung
- c. Pelaksanaan ketatausahaan UPT Trans Metro Bandung
- d. Pelaksanaan pengawasan, pengendalian, evaluasi dan pelaporan kegiatan pengelolaan Trans Metro Bandung

**Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung (Peraturan Daerah
(PERDA) Nomor 13 Tahun 2007)**



Gambar 4.6. struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung

**F. Keadaan Pegawai dan Fasilitas Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah
(UPTD) Trans Metro Bandung**

Adapun jumlah pegawai Bidang Sarana Dinas Perhubungan Kota Bandung sesuai dengan pangkat / golongan dapat dilihat dalam tabel dibawah ini:

TABEL 4.5
JUMLAH PEGAWAI BERDASARKAN
PANGKAT/GOLONGAN

NO	Golongan	Jumlah
1	2	3
1	III/d	1 orang
2	III/c	1 orang
3	III/b	1 orang
4	III/a	4 orang
5	II/b	2 orang
6	II/a	23 orang
7	I/d	1 orang
8	I/c	3 orang
9	I/b	2 orang
10	I/d	1 orang
Jumlah		37 orang

Sumber: Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Metro Bandung

Berdasarkan tabel diatas dapat di peroleh data bahwa pegawai yang bekerja di UPTD Trans Metro Bandung lebih banyak golongan tingkat II/a.

Selanjutnya jumlah pegawai Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Metro Bandung berdasarkan jenjang pendidikan yang dapat dilihat dalam tabel berikut:

TABEL 4.6
JUMLAH PEGAWAI BERDASARKAN
JENJANG PENDIDIKAN

NO	Jenjang	Jumlah
1	2	3
1	Doktor (S-3)	-
2	Pasca Sarjana (S-2)	-
3	Sarjana (S1)	4 orang
4	Diploma (D-3)	-
5	Diploma (D-2)	-
6	SMA	27 orang
7	SLTP	6 orang
Jumlah		37 orang

Sumber: Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Metro Bandung

Berdasarkan tabel diatas mengenai tingkat pendidikan pegawai dapat diperoleh data bahwa paling banyak pegawai lulusan S1, hal ini berarti bahwa pegawai dianggap mampu di dalam melaksanakan semua tugas dan fungsi dalam semua pekerjaan yang diembankan terhadapnya.

Selanjutnya tabel dibawah ini merupakan data perlengkapan kerja pegawai di Bidang Sarana Dinas Perhubungan Kota Bandung:

TABEL 4.7
PERLENGKAPAN KERJA PEGAWAI

No	Nama Barang	Jumlah
1	2	3
1	Amplifier-TOA	1 buah
2	Bangku tunggu	6 buah
3	Brankas- Crown	2 buah
4	Bupet Kayu	1 buah
5	Dispenser	1 buah
6	Jam elektronik- Quartz	3 buah
7	Kipas Angin- Sanyo	3 buah
8	Kursi	10 buah

9	Lemari kayu	5 buah
10	Lemari sorok	4 buah
11	Meja	8 buah
12	Mesin tik	4 buah
13	Papan tulis	1 buah
14	Pesawat telpon – HAC	4 buah
15	Printer	2 buah
16	Komputer	6 buah

Sumber: Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Metro Bandung)

4.4. Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.4.1. Hasil Analisis SWOT

Potensi dan kendala

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

Kekuatan

1. Pengakuan eksistensi operasionalisasi 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 jalan 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. Kurang adanya kebijakan pengendalian kendaraan pribadi sehingga Kota Bandung disaat dan ruas jalan tertentu sangat macet (Laju pertumbuhan kendaraan: 30 unit/hari (roda 4) dan 300 unit/hari (roda 2))
6. Sarana dan prasarana Sistem Transportasi belum memadai
7. Sebagian besar penyelenggaraan 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 pengoperasian angkutan umum antara pengusaha dengan 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 menjejali berbagai sudut kawasan sehingga Bandung seakan hanya dibuat untuk melayani pasar
13. Kota sangat semrawut dan terdapat kecenderungan peningkatan kemacetan lalu lintas
14. Kemungkinan pengembangan Kota secara horisontal 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. Pengusahaan angkutan umum dalam kondisi terancam bangkrut (beberapa pengusaha sudah bangkrut)

Peluang

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

1. Keberadaan jaringan transportasi berskala nasional dan internasional sebagai modal dasar pengembangan transportasi Propinsi Jawa Barat khususnya Bandung, antara lain melalui keberadaan Bandara Udara Soekarno Hatta (Propinsi 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 mengkoordinasikan 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 kelebihanannya 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 pelanggar 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 prasarana jalan rendah, mengakibatkan percepatan kerusakan umur 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 terkendall. mengakibatkan timbulnya daerah rawan 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 meneKar 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.

18. Fasilitas dan kecantikan khas Kota besar akan mengakibatkan arus urbanisasi yang sulit dibendung dan ketidakimbangan terhadap percepatan fasilitas layanan kota akan menurunkan kualitas sistem transportasi

4.4.2. Hasil Analisis Matriks

Hasil penelitian dengan pembahasan melalui swot analisis dan analisis koordinasi antara lembaga pengelola transportasi melalui koordinasi vertikal dan koordinasi horizontal sebagai berikut, peneliti sajikan dengan matriks sebagai berikut:

Analisis koordinasi vertikal dan horizontal melalui strategi koordinasi dengan terfokus pada Trans metro Bandung, Berikut analisis peneliti berbentuk matriks hasil penelitian sebagai berikut:

a. Matriks Koordinasi Vertikal

No	Instansi	Pihak-pihak terkait	Analisis Peneliti	Keterangan
01	Kepala DISHUB	Dishub melakukan koordinasi di lingkungan Kota Bandung, dengan bagian Hukum dan HAM, Pemerintah Daerah, Satpol PP, Bappeda, Dinas Bina Marga, dalam bentuk pekerjaan operasional dalam bentuk kebijakan/perumusan kebijakan lebih seringnya rapat koordinasi, dalam proses perencanaan awal selanjutnya dibangun di tempat yang strategis institusi yang mengelola TMB.	Koordinasi dilakukan temporer tdk terus menerus	

02	Pengelola TMB Dishub kota Bandung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koordinasi TMB Dishub kota Bandung dengan mengundang komunitas angkutan kota yang terdiri dari organda anggota Bandung, koperasi-koperasi angkutan yaitu Kobutri dan Kopamas yang memiliki trek yang ada 2. Koordinasi TMB Dishub kota Bandung dengan kepolisian 3. Koordinasi TMB Dishub kota Bandung dengan dinas Bina Marga Kota Bandung 4. Koordinasi TMB Dishub kota Bandung dengan balai besar jalan nasional wilayah 4 kementerian PU 5. Koordinasi TMB Dishub kota Bandung dengan Bappeda 6. Koordinasi TMB Dishub kota Bandung dengan Dinas Perhubungan provinsi Jawa Barat 	Koordinasi dilakukan jika ada masalah masalah atau kendala	
03	KASUBDIT BAPPEDA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koordinasi antara Bappeda dengan TMB Dishub kota Bandung 2. Koordinasi Bappeda dengan komunitas angkutan kota, Kota Bandung 	Terkesan kerjaannya hanya parsial tdk simultan	
04	Kasubbag Perencanaan Dinas Binamarga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koordinasi antara dinas Binamarga dengan Kepolisian mengenai kesadaran masyarakat dalam memahi peraturan peralulintasan 2. Koordinasi antara Dinas Binamarga dengan Dishub 	Tidak ada inovasi pekrjaan yang dilakukan sesuai adanya	

05	Kanit Diyaksa Satlantas Polrestabes Bandung	Koordinasi antara Pemda dan Kepolisian dengan cara melakukan rapat maupun diskusi melalui Undang-undang Korum lalulintas.	Jika ada kendala baru berkoordinasi	
06	Kasubnit Dikyasa Satlantas Polrestabes Bandung	Koordinasi polrestabes Bandung dengan Pemerintah Daerah dengan Pemerintah Pusat	Teknis dilapangan demikian hy jika terjadi masalah	

Gambar 4.7. Matrik koordinasi vertikal

Matrik Hasil Analisis

b. Koordinasi Horizontal

No	Instansi	Pihak-pihak terkait	Analisis Peneliti	Keterangan
01	Kepala DISHUB	1. Dalam proses perencanaan awal selter dibangun ditempat yang strategis institusi yang mengelola TMB itu UPTD,	Koordinasi dilakukan insidental	
02	Pengelola TMB Dishub kota Bandung	1. Permasalahan dengan organda maupun koprasi-koprasi itu adalah yang paling besar masalahnya kaitan dengan kjurnya mereka kebaratan dengan adanya koprasi TMB koridor 1 karena akan mempengaruhi pendapatan mereka,		

Gambar 4.8 matrik koordinasi horizontal

A, analisis koordinasi vertikal yang merupakan pengembangan hubungan-hubungan yang efektif dan disatupadukan diantara kegiatan –kegiatan pada tingkat-tingkat organisasi yang berlainan

Koordinasi ini sudah dilakukan karena unit unit berlainan makan timbul berbagi kendala juga kegiatan yang berlain jdi dibangunlah koordinasi melalui rapat koordinasi yang dialkukan tetapi ini dilakukan jika ada masalah jika tdka ada masalah rapat koordinasi tidak dilaksanakan,bahkan pernah di bentuk bandan koordinasi tetapi pada pelaksanaannya belum berjalan sedemikian rupa hal ini terkendala masalah pendanaan.

Pola koordinasi yang dilakukan antar lebaga pengelola transpotrasi ini seharusnya lebih komprehensif lagi ini terkendala dari berlainnya tupoksi seningga perlu adanya sinergisitas pekrjaan yang merupakan arah koordinasi yang dibanun tekhusus persoalan transpotasi publik yang dalam hal ini pengelolaan tmb di kota bandung.

B. Koordinasi Horizontal merupakan pengembangan hubungan –hubungan yang lancar diantara individu-individu atau kelompok-kelompok yang sama

dalam pengelolaan transportasi publik dikota bandung dalam hal ini studi kaus tmb merupakan masalah dishub dengn pengelola khusus tmb, koordinasi dilakukan dengan pengelola tmb langsung diman bis disana masih sangat minim, pembungan selter juga jadi kenalda belim smasyarakat kita ya yang selalu ingin mudh dan cepat, belum juga masalah rute tmb masih ada rute nagkot jadi ini juga tetap kemacetan masuh terjadi belum jenis kendaraan lainseperti

sepeda motor, kendaraan pribadi yang sulit dikenalkan bahkan mausknya mobil
mibil prinadi perkotaan yang tdk dikendalikan

hal ini juga menurut nalisis peneliti perlu pengkajian juah lebih dalam
lahi terkait semuaini, perlu dibangun regulasi yang kuat di kota bandung dalam
pengaturan perlatu lintasan dan perhunugan karen a maslah ternsporasi umum
harus memenuhi kriteria seperti layak, aman juga terjangkau hal ini merupakan
bentuk layanan publik di bidang trasportasi yang harus terus diperjuangkan hasil
pemelitian berdasarkan teori yang di gunakan :

1. Stsndar dan sasaran kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan sudah dijalnakan sesuai dengan kebijakan yang
menyebankan kebijakan tmb di buat dasar hukum nya sudah jelas mengacu pada
UU lalulitas no 2 tahun 2012, teriring dengan itu kebijakan kebijakan lalu lintas juga
mengacu pada stadr pelayanan lalu lintas

2. Sumber daya

Suber daya pelaksana kebijakan disini masih dirasakan kurang dalam hal
pengkoordinasian masih bersifaj parsial tdka menlakukan pekerjaan secara
simultan

3. Komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas

Oraganisasi yang terlibat dalam kegiatan trans metrobandung adalah

4. Karakteristik agen pelaksana

Karakteristik agen pelkasana kebijakan dalam masalah ini meru[pakan aparaturn
prmrntintah yang dalam hal ini dishub

5. Disposisi implementor

Persilan tmb itu melibatakan fihak ketiga dalam pengadaan dan
penyelenggraanya tetapi dalam masalah ini masih bayak kendala

6. Kondisi sosial ekonomi dan politik

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

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

Tabel Error! No text of specified style in document.-4 Penerapan Transport Demand Management (TDM)

Strategi	Metode	Teknik
Peningkatan pemanfaatan prasarana jalan	<ul style="list-style-type: none"> - Penyebaran lalu lintas puncak - Okupansi Kendaraan (Kepemilikan) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pentahapan jam kerja - Perubahan hari kerja - Pembedaan biaya parkir - Pembedaan ketersediaan tempat parkir - Kendaraan bersama - Jalur khusus kendaraan berpenumpang - Prioritas parkir
Batasan fisik	<ul style="list-style-type: none"> - Pembatasan Area - Pembatasan Ruas - Pembatasan Parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - Biaya jalan (<i>Road Pricing</i>) - Pembatasan Ruas - Pematasan Parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 masal 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.

Penggunaan 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 lahan 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 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 penggunaan lahan dengan fasilitas Park and Ride yang berada dekat dengan pusat aktivitas guna lahan yang tinggi.

BAB V

Simpulan dan Saran

5.1. Simpulan

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

- a. Faktor pengambil keputusan di sini adalah PEMDA kota bandung dalam hal ini Dinas Perhunungan Kota Bndung sebagi impelmentor
- b. Faktot masyarakat yang sangat menentukan terlaksannya kebijkan 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 (transport demand management)
- j. Konsep rancangan Park and Ride

Point I dan j adalah konsep dan temuan penelitian yang mendadi bahan rekomendasi dalam penelitian ini

5.2. saran

Dalam penelitian ini peneliti menyarankan sebagai berikut :

- a. Para pengambil keputusan seharusnya lebih focus dan serius dalam pengelolaan transportasi terkait kebijakan penanggulangan kemacetan, diadakanya 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 keptuasan dalam hal ini dinas perhubungan Kota Bandung dengan DPRD Kota Bandung harus lebih memperhatikan pada persoalan transportasi, hal ini berdapak pada ekonomi, sosial , budaya juga pendidikan dan kesehatan jadi dampak arus transportasi yang tdk terkendali sangat simultan dan ini perlu penangannan yang serius dari pata pemangku kepentingan.
- c. Selalu melakukan koordinasi antra lembaga pengelola transportasi juga dengan pihak kepolisian, selain itu juga dengan pengelola transportasi pihak swsata seperti para pengusaha angkutan umum dll
- 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 urabnisasi yang tidak terkendali, juga pertumbuhan penduduk yang terus melaju.
- e. Peru adanya suatu inovasi baru dan strategi yang dikebangakan dalam pola arus lalu lintas seperti rekayasa dan lainsebaginya lakukan koordinasi dengan terkait, misalnya dengan penylenggra pendidikan (mereka memilii areal parkir yang memadai),

pengelola mall atau juga layanan-layanan kesehatan tau 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 massal dibandingkan dengan kendaraan pribadi,
- g. Lakukan reformasi pelayanan transportasi yang berkesinambungan dan serius agar masyarakat. Aman, nyaman dan juga harga terjangkau dengan menggunakan moda transportasi massal yang ramah lingkungan selain itu juga menampung banyak, tentunya keamanan, nyaman serta kebersihannya terjaga.