

ANALISIS KEBIJAKAN PENATAAN SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN STUDI KASUS DI KOTA BANDUNG

Yudiantarti Safitri Rosita Novi Andari



PKP2A I

LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA

2011

**ANALISIS KEBIJAKAN PENATAAN SISTEM TRANSPORTASI
PERKOTAAN**
(StudiKasus di Kota Bandung)

Penulis : YudiantartiSafitri
Rosita Novi Andari
Editor : YudiantartiSafitridan Rosita Novi Andari
Desain Sampul& Isi : YudiantartiSafitridan Rosita Novi Andari

Hak Cipta Dilindungi Undang-undang
Cetakan I, 2011

Hak Penerbitan pada:

Pusat Kajian dan Pendidikan dan Pelatihan Aparatur I Lembaga Administrasi
Negara

Alamat : Jl. Kiara Payung km. 4,7 Jatinangor, Sumedang, Jawa Barat

Tel/Fax : (022) 7790044 – 7790055

E-mail : admin@litbang-lan-bdg.info
info@bandung.lan.go.id

Web : www.litbang-lan-bdg.info
www.bandung.lan.go.id

Perpustakaan Nasional RI: Katalog Dalam Terbitan (KDT)

YudiantartiSafitridan Rosita Novi Andari

*AnalisisKebijakanPenataanSistemTransportasiPerkotaan (StudiKasus di
Kota Bandung)*

Bandung: Pusat Kajian dan Pendidikan dan Pelatihan Aparatur I
Lembaga Administrasi Negara, 2011

vi; 90 hlm.;

ISBN: 78-979-3382-43-2

-
- I. Manajemen Kebijakan
II. Transportasi
-

Dilarang mengutip sebagian atau seluruh isi buku ini dengan cara apa pun, Termasuk dengan cara penggunaan mesin fotokopi, tanpa izin sah dari penerbit

ANALISIS KEBIJAKAN PENATAAN SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN (Studi Kasus di Kota Bandung)

Yudiantarti Safitri, SE.
Rosita Novi Andari, S.Sos.



**Pusat Kajian dan Pendidikan dan Pelatihan Aparatur I
LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA
B A N D U N G
2011**

Tim Penulis :

Yudiantarti Safitri
Rosita Novi Andari

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT karena atas rahmat dan ridha-Nya kami dapat menyelesaikan penelitian mandiri ini hingga tersaji menjadi buku yang ada dihadapan anda. Buku yang berjudul **Analisis Kebijakan Penataan Sistem Transportasi Perkotaan (Studi Kasus di Kota Bandung)** ini berisi hasil penelitian terhadap kondisi eksisting potret transportasi perkotaan, analisis implementasi kebijakan transportasi dan rekomendasi kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan di Kota Bandung.

Permasalahan sistem transportasi perkotaan di sebagian besar kota di Indonesia yang masih carut marut menjadi sebuah kondisi yang kompleks. Munculnya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi arah kebijakan penataan kembali sistem transportasi di Indonesia. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan wilayah. Namun hingga saat ini, permasalahan transportasi di wilayah perkotaan masihlah sangat kompleks dan belum tertangani secara terencana dan berkelanjutan. Kemacetan menjadi sebuah ikon utama permasalahan transportasi, termasuk di Kota Bandung sebagai salah satu kota Metropolitan di Indonesia. Oleh karena itu, melalui buku ini, kami mengkaji lebih dalam lagi mengenai kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan, khususnya di Kota Bandung sehingga menghasilkan sebuah rekomendasi kebijakan yang diharapkan dapat menjadi saran kebijakan yang bermanfaat bagi pemerintah Kota Bandung pada khususnya dan masyarakat dan pembaca pada umumnya.

Akhirnya, kami sampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam pelaksanaan penelitian mandiri ini, hingga tercetak menjadi sebuah buku. Kami mohon maaf apabila hasil penelitian ini masih banyak kekurangan. Apabila ada kandungan buku ini yang kurang berkenan di hati para pembaca, kami mohon saran dan kritik demi perbaikan penelitian selanjutnya.

Sumedang, Agustus 2011

Tim Penulis

ABSTRAK

Penataan Sistem Transportasi Perkotaan menjadi salah satu hal yang urgensi untuk mengatasi permasalahan sistem transportasi di Indonesia yang masih carut marut. Salah satu komitmen pemerintah dalam mewujudkan sistem transportasi yang lebih tertata lagi adalah dengan ditetapkannya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kota Bandung sebagai salah satu Kota Metropolitan di Indonesia juga menghadapi permasalahan transportasi yang cukup kompleks. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui potret ketersediaan dan kelayakan sarana dan prasarana transportasi masih belum memadai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Sarana angkutan umum di Kota Bandung masih belum memberikan kenyamanan dan keamanan. Prasarana transportasi, khususnya jalan tingkat kenyamanan dan keamanannya masih rendah dan kebutuhan akan halte sebagai tempat menunggu angkutan umum menjadi cukup penting. Adapun, prasarana transportasi lainnya seperti tempat parkir dan terminal tingkat keamanan dan kenyamanannya juga dinilai masih rendah.

Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan ketersediaan dan kelayakan sarana prasarana transportasi, pemerintah Kota Bandung telah mengimplementasikan berbagai kebijakan sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah No. 02 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung, namun masih belum optimal, karena beberapa hambatan seperti ketidakjelasan regulasi dan wewenang, lemahnya koordinasi antar instansi yang terkait serta rendahnya kesadaran masyarakat terhadap pemanfaatan sarana dan prasarana transportasi. Dalam penataan sistem transportasi perkotaan di Kota Bandung, selain menindaklanjuti dokumen Masterplan Transportasi Kota Bandung yang akan dikembangkan dalam kurun waktu 20 tahun ke depan, rekomendasi kebijakan yang dapat dirumuskan dari hasil penelitian antara lain: (1) melakukan evaluasi terhadap perencanaan angkutan dan jaringan trayek angkutan umum melalui survei lalu lintas dan angkutan umum yang dilaksanakan secara berkala, (2) melakukan revisi (perubahan) terhadap Peraturan Daerah Nomor 02 Tahun 2008, dengan memasukkan beberapa kebijakan yang belum diatur diantaranya kebijakan tentang manajemen kebutuhan lalu lintas dan kebijakan mengenai keharusan pembangunan halte, (3) Kejelasan fungsi pembinaan terhadap penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan pengemudi.

Key Word: penataan sistem transportasi perkotaan, analisis kebijakan.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
TIM PENULIS	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	iv
DAFTAR ISI	v
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	5
C. Ruang Lingkup	6
D. Tujuan dan Sasaran	6
E. Hasil yang diharapkan	6
F. Manfaat yang diharapkan	6
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Manajemen dan Sistem Transportasi Perkotaan	7
B. Analisis Kebijakan Transportasi Perkotaan	14
C. Kerangka Pemikiran	30
BAB 3 METODE PENELITIAN	31
A. Jenis dan Pendekatan Penelitian	31
B. Lokasi Penelitian	32
C. Metode Pengumpulan Data, Jenis Data dan Sumber Data	32
D. Analisis Data	34
BAB 4 PROFIL KOTA BANDUNG SEBAGAI KOTA METROPOLITAN	37
A. Geografis Kota Bandung	37
B. Demografis Kota Bandung	38
C. Sosial dan Ekonomi Masyarakat Kota Bandung	40
BAB 5 POTRET TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG	43

A. Ketersediaan dan Kelayakan Angkutan Umum di Kota Bandung	43
B. Ketersediaan dan Kelayakan Prasarana Transportasi di Kota Bandung	49
BAB 6 ANALISIS KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG	56
A. Pengaturan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Perkotaan di Kota Bandung	56
B. Pengaturan Sarana Dan Prasarana Transportasi Perkotaan di Kota Bandung	58
C. Pengaturan Rekayasa Dan Manajemen Lalu Lintas Perkotaan di Kota Bandung	69
BAB 7 REKOMENDASI KEBIJAKAN PENATAAN TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG	72
DAFTAR PUSTAKA	79
LAMPIRAN-LAMPIRAN	81
▪ Kuesioner Masyarakat	82
▪ Kuesioner Penyedia Jasa Angkutan Umum	85
▪ Panduan Wawancara	88
▪ Dokumentasi Lapangan	89

BAB 1

PENDAHULUAN

Bab I ini menguraikan tentang masalah yang menjadi menjadi latar belakang dilakukannya penelitian Analisis Kebijakan Penataan Sistem Transportasi Perkotaan. Ruang lingkup dari penelitian ini menjadi batasan penelitian sehingga penelitian yang dilakukan tidak terlalu luas dan dapat lebih fokus. Selain itu, bab ini juga menguraikan tentang tujuan, kegunaan, hasil dan manfaat yang diharapkan dari penelitian ini.

A. LATAR BELAKANG

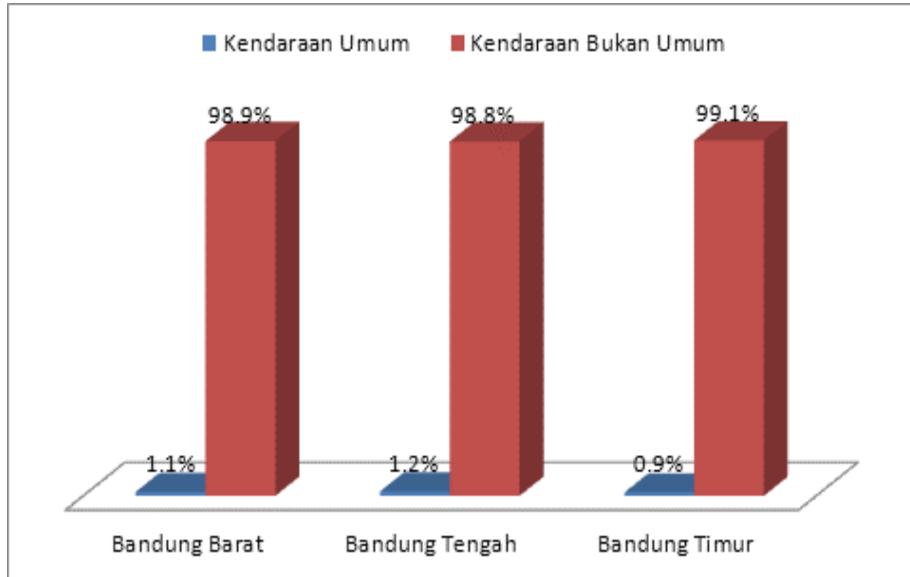
Transportasi mempunyai peran strategis dalam proses pembangunan, baik dalam mendorong pembangunan daerah maupun dalam menunjang pembangunan ekonomi. Menurut Abbas Salim dalam bukunya Manajemen Transportasi (2002:1) pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara. Bagaimanapun tingkatan perkembangan ekonominya di tiap negara, pada saat penyusunan sistem transportasi atau dalam menetapkan kebijakan transportasi dengan lingkup nasional harus ditentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan apa yang hendak dicapai dan jasa angkutan yang bagaimana yang dibutuhkan dalam sistem transportasi nasional termasuk.

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketetiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan wilayah. Akan tetapi kenyataannya sekarang, permasalahan sistem transportasi di Indonesia carut marut, baik itu transportasi darat, laut dan udara.

Kemacetan adalah permasalahan yang menjadi ikon utama di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya dan Bandung. Kota Bandung sendiri merupakan salah satu kota dengan arus lalu lintas yang cukup padat. Membengkaknya pertumbuhan penduduk di Kota Bandung membuat kemacetan menumpuk di titik-titik tertentu, bahkan hampir di semua titik. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Jawa Barat tingkat kepadatan penduduk mencapai 14.228 orang per kilometer persegi. Hal ini menurut Lukman Kepala Badan Pusat Statistik Jawa Barat jauh dari angka ideal. Semestinya, setiap satu kilometer persegi jumlah penduduk adalah 1.000 orang atau 40 orang per hektar, sehingga yang terjadi setiap harinya adalah kemacetan di setiap sudut Kota Bandung (www.tempointeraktif.com).

Secara umum, kemacetan disebabkan oleh volume atau jumlah kendaraan pemakai badan jalan yang melebihi volume badan jalan itu sendiri sehingga kendaraan harus berjalan dengan perlahan atau berhenti. Berdasarkan data Dispenda Jawa Barat, jumlah kendaraan di Jawa Barat sampai Juni 2010 adalah 8.741.498 buah dan luas jalan provinsi (data Dinas Bina Marga Jabar), 2.199,18 kilometer. Luas wilayah Jabar adalah 44.170 km persegi. Berdasarkan data ini, dapat dihitung antara luas jalan provinsi dan luas wilayah Jabar, yang besarnya adalah 0,05. Dengan demikian, luas jalan provinsi hanya sekitar lima persen dari total luas wilayah Jabar. Jika dilihat dari wilayah Kota atau Kabupaten, maka Kota Bandung memiliki jumlah kendaraan terbesar, 1.137.651 kendaraan bukan umum dan 12.577 kendaraan umum. Rinciannya, Wilayah XX Bandung Barat dengan 427.164 kendaraan bukan umum dan 4.774 kendaraan umum, Bandung Tengah, 5.111 kendaraan umum dan 414.249, Bandung Timur, 296.238 kendaraan umum dan 2.692 kendaraan umum. Perbandingan persentase jumlah kendaraan umum dan bukan umum di Kota Bandung, dapat dilihat pada gambar 1.1 berikut ini.

Gambar 1.1
Persentase Jumlah Kendaraan Umum
dan Bukan Umum Menurut Wilayah di Kota Bandung



Sumber: Data Dispensa Jawa Barat (www.pikiranrakyat.com)

Berdasarkan data tersebut, dapat diketahui volume atau jumlah kendaraan bukan umum (pribadi) di Kota Bandung cenderung lebih besar daripada kendaraan umum. Mengapa demikian, hal ini disebabkan angkutan umum sebagai sarana transportasi yang tersedia belum cukup memadai dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. Angkutan umum yang ada di Kota Bandung sendiri pun sebenarnya sudah sangat beragam antara lain angkot, bus, damri, bus Trans Metro Bandung (TMB), taksi, becak dan ojek. Akan tetapi transportasi umum tersebut pada dasarnya belum bisa memberikan kenyamanan, keamanan dan kecepatan berkendara bagi penumpangnya, sehingga tidak heran jika banyak masyarakat Bandung yang akhirnya memilih memakai kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil pribadi sebagai sarana transportasinya. Alih-alih sampai cepat dengan kendaraan pribadi hal ini bahkan menimbulkan dampak yang kurang baik lainnya seperti, polusi udara yang meningkat, volume kendaraan yang tidak dibarengi dengan pembangunan jalan, rusaknya badan jalan (dikarenakan kendaraan roda dua sering memakai badan jalan jika jalanan macet), hingga menimbulkan kemacetan yang tidak dapat dihindarkan lagi. Kemacetan ini diperparah dengan banyaknya pedagang

kaki lima (PKL) yang berjualan di trotoar jalan, angkot yang ngetem dan lain sebagainya.

Angkutan Kota (Angkot) merupakan angkutan umum yang paling banyak digunakan oleh masyarakat Kota Bandung. Jumlah angkot yang beroperasi di Kota Bandung saat ini mencapai sekitar 5.500 unit dan beroperasi di 39 trayek. Jika banyak orang memutuskan untuk beralih menggunakan jenis transportasi lain, tentu ada hal-hal khusus yang lekat pada angkot dan tidak menguntungkan bagi penggunanya, misalnya dari sisi kenyamanan, keamanan, serta efisiensi biaya dan waktu. Berdasarkan hasil survei yang diadakan Harian Umum Pikiran Rakyat pada tanggal 16 hingga 20 April 2010, terhadap seratus responden pengguna angkot di Kota Bandung yang dipilih secara acak dapat diketahui hanya 26 persen responden yang menyatakan bahwa angkot yang ada di Bandung saat ini layak jalan, 37 persen menyatakan tidak layak, dan 37 persen lainnya ragu-ragu. Mengenai faktor keamanan menggunakan angkot ini, hanya 12 responden yang menyatakan merasa aman saat menggunakan angkot dan 47 orang menyatakan merasa tidak aman. Khusus dalam hal waktu, angkot di Bandung tampaknya masih jauh dari memuaskan. Sebanyak 74 responden merasa bahwa waktu tempuh menggunakan angkot relatif lama, sementara jalur yang harus ditempuh oleh beberapa angkot cenderung berputar-putar. Soal tarif, hanya 34 persen responden yang berpendapat bahwa tarif angkutan kota di Bandung tergolong murah, sementara 37 persen cenderung ragu-ragu. Selain itu, untuk memenuhi setoran, sesama sopir angkot sering berebut penumpang hingga berujung pada perkelahian, seperti yang terjadi pada tahun 2007 dan menyebabkan seorang sopir angkot jurusan Cica-heum-Ciroyom tewas. Selain menyetir ugal-ugalan dan melanggar peraturan lalu lintas, perilaku sopir angkot yang kerap meminta penumpang turun di tengah jalan juga diamini oleh 65 persen responden. (www.pikiranrakyat.com).



Sumber: Hasil Polling (www.pikiranrakyat.com), 23 Desember 2010)

Berdasarkan hasil jajak pendapat yang dilakukan harian Pikiran Rakyat tentang penanganan permasalahan di Kota Bandung sebagaimana dapat dilihat pada gambar 1.2, menunjukkan bahwa permasalahan transportasi menjadi prioritas penting yang harus ditangani oleh pemerintah, seperti penertiban angkot (31%), perbaikan sarana jalan (28%), penertiban trotoar (6%) dan penertiban parkir (5%).

Permasalahan transportasi inilah yang kemudian menjadi permasalahan penting yang harus diprioritaskan oleh Pemerintah Kota Bandung saat ini. Terlebih lagi adanya rencana pemerintah tahun 2011 ini menetapkan kebijakan tentang pengurangan subsidi BBM untuk kendaraan pribadi akan membawa dampak lain yang semakin kompleks lagi terhadap permasalahan transportasi. Oleh karena itu, diperlukan suatu upaya solutif dan keterlibatan semua pihak baik, pemerintah daerah, swasta, maupun masyarakat untuk mengatasi permasalahan transportasi di Kota Bandung. Dibutuhkan perencanaan matang dan evaluasi berkesinambungan dari sistem transportasi yang sudah ada untuk mengetahui apakah sistem yang ada sudah cukup efektif dan efisien, dan perbaikan apa saja yang sekiranya diperlukan. Dalam hal ini perlu dikembangkan suatu sistem transportasi kota yang berorientasi pada pelayanan publik yaitu sistem transportasi kota yang lebih baik, aman, nyaman, efektif dan efisien sesuai harapan masyarakat.

B. PERUMUSAN MASALAH

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketetiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan wilayah. Namun hingga saat ini, permasalahan transportasi di wilayah perkotaan masihlah sangat kompleks dan belum tertangani secara terencana dan berkelanjutan. Oleh karena itu, perlu dikaji lebih dalam lagi mengenai penataan sistem transportasi perkotaan, khususnya di Kota Bandung. Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, rumusan masalah dalam kajian ini adalah **“Bagaimanakah kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di Kota Bandung?”**. Dari rumusan permasalahan tersebut ada 3 (tiga) pertanyaan penelitian yang muncul, yaitu :

1. Bagaimanakah kondisi eksisting penyelenggaraan pelayanan transportasi perkotaan yang dirasakan oleh masyarakat di Kota Bandung?
2. Bagaimanakah implementasi kebijakan pemerintah Kota Bandung dalam penataan sistem transportasi perkotaan saat ini?

3. Bagaimanakah kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di Kota Bandung?

C. RUANG LINGKUP

Ruang Lingkup penelitian ini menitikberatkan pada analisis kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dengan lokus penelitian di Kota Bandung.

D. TUJUAN DAN SASARAN

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Menganalisis kondisi eksisting penyelenggaraan pelayanan transportasi yang dirasakan oleh masyarakat di Kota Bandung.
2. Menganalisis implementasi kebijakan pemerintah Kota Bandung dalam penataan sistem transportasi perkotaan saat ini.
3. Merumuskan rekomendasi kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di Kota Bandung.

Sedangkan kegunaan dari hasil kajian berupa rekomendasi kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di Kota Bandung.

E. HASIL YANG DIHARAPKAN

Hasil yang diharapkan dari penelitian ini yakni tersusunnya rekomendasi kebijakan penataan sistem transportasi kota yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di Kota Bandung.

F. MANFAAT YANG DIHARAPKAN

Manfaat dari rekomendasi kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan yang dihasilkan dari penelitian ini adalah terwujudnya penyelenggaraan pelayanan transportasi perkotaan yang aman, nyaman, tertib, dan teratur sesuai harapan masyarakat, sehingga salah satu permasalahan transportasi di Kota Bandung seperti kemacetan dapat tertangani secara terencana dan berkelanjutan.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Bab II ini menguraikan tentang tinjauan pustaka yang menjadi kerangka teoritis dan konseptual dari penelitian Analisis Kebijakan Penataan Sistem Transportasi Perkotaan. Pada bagian pertama dijelaskan mengenai konsep manajemen dan sistem transportasi perkotaan. Bagian kedua diuraikan tentang teori dan konsep analisis kebijakan publik dan analisis kebijakan sistem transportasi perkotaan di daerah. Selanjutnya di bagian ketiga dijelaskan tentang penataan sistem transportasi perkotaan. Dari uraian kerangka teoritis dan konseptual tersebut kemudian dibuatlah kerangka pemikiran dari penelitian ini yang dijelaskan pada akhir bab ini.

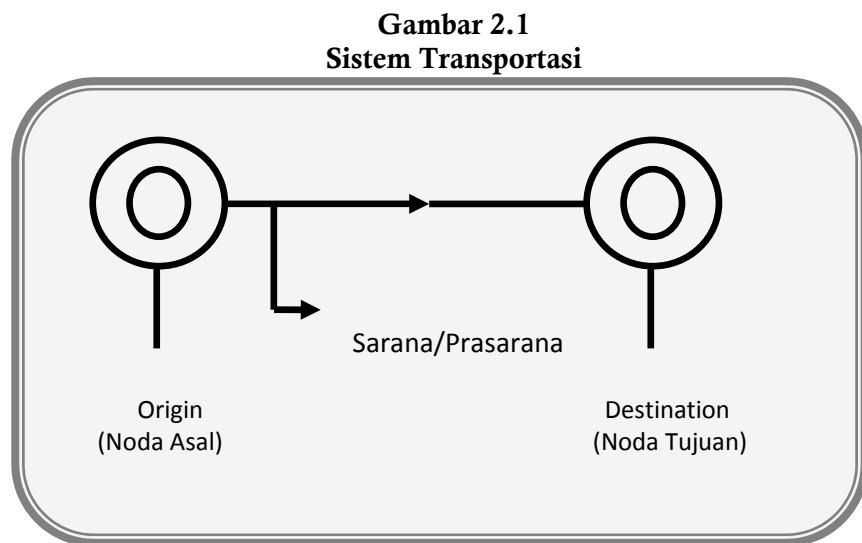
A. MANAJEMEN DAN SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN

Transportasi memegang peranan penting dalam kehidupan masyarakat. Transportasi adalah sarana bagi manusia untuk memindahkan sesuatu, baik manusia atau benda dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa mempergunakan alat bantu. Menurut Abbas Salim (2002: 6) transportasi dapat didefinisikan sebagai berikut:

“Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terlihat dua unsur yang terpenting yaitu:

- a. Pemindahan/pergerakan (*movement*)
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang komoditi dan penumpang ke tempat lain.”

Definisi yang sama disampaikan oleh Nugroho Budi Rukisman dalam tulisannya yang berjudul “Masalah Transportasi Melalui Pendekatan Sistem” (2008) mendefinisikan transportasi dalam arti sempit adalah pemindahan orang/muatan dari satu noda asal (*origin*) ke noda tujuan (*destination*). Secara bagan dapat digambarkan seperti gambar 2.1 berikut:



Sumber: Nugroho Budi Rukisman (Jurnal ilmiah Aviasi langit biru:7)

Dari definisi tersebut terkandung tiga faktor/komponen yaitu muatan, sarana, dan prasarana. Sarana transportasi merupakan peralatan operasi (*operating facilities*) berupa peralatan yang dipakai untuk mengangkut penumpang dan barang yang digerakkan oleh mesin motor atau tenaga penggerak lainnya antara lain: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Sedangkan prasarana transportasi merupakan peralatan basic (*basic facilities*) yang terdiri atas ruas jalan, terminal, *route stage*, dan sejenisnya

Transportasi mengalami perkembangan dari masa ke masa. Abbas Salim (2002:5) mengungkapkan sejarah pertumbuhan transportasi yang dimulai sejak sebelum tahun 1800 hingga abad ke-20. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan, dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali. Antara tahun 1800-1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api yang banyak digunakan dalam dunia perdagangan. Pada Tahun 1860-1920 telah diketemukan kendaraan bermotor pesawat terbang, dalam masa ini angkutan kereta api dan jalan raya memegang peranan penting. Pada tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya (*mature*),

dengan sistem transportasi multi modal (multi molda system). Dalam abad ke-20 pertumbuhan transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutuakir.

Transportasi seperti yang telah dibahas sebelumnya merupakan kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga dari pengertian tersebut setidaknya harus ada muatan baik itu barang atau orang serta alat pemindahan tersebut atau transportasinya. Menurut Abbas Salim (2002:7-8), ada tiga aspek dalam kerangka atau pola sistem transportasi dari pengaruh ekstern yaitu Undang-undang atau peraturan, pengaturan atau kebijakan pemerintah dan pengguna jasa sedangkan untuk sistem transportasinya ada dua aspek yang terkait yaitu angkutan barang atau muatan dan manajemen. Yang dimaksud dengan Undang-undang atau peraturan ini adalah Undang-undang atau peraturan mengenai jasa angkutan atau hal-hal lain yang berkaitan dengan angkutan, sedangkan pengaturan atau kebijaksanaan merupakan peraturan yang ikut mempengaruhi atas berjalannya sistem transportasi seperti terlihat dari tabel 2.1 berikut ini

Tabel 2.1
Kerangka/Pola Sistem Transportasi

Pengaruh Faktor Ekstern		
UU/Peraturan	Pengaturan/Kebijaksanaan	Pengguna Jasa
1. Angkutan Umum	1. Pemerintah Pusat	1. Masyarakat
2. Angkutan/mobil pribadi	2. Pemerintah daerah	2. Perusahaan Industri
3. Perjanjian untuk pengangkutan		3. Pemerintah
Sistem Transportasi		
Angkutan Barang/Muatan		Manajemen
1. Transportasi darat (Kereta api, Bis, truk)		1. Manajemen Lalu Lintas
2. Angkutan Laut (Shipping)		2. Manajemen Angkutan
3. Angkutan Udara		
4. Sistem Angkutan Pipa (Pertamina)		

IMPLEMENTASI/PELAKSANAAN

Dari tabel 2.1 dapat kita lihat bahwa sistem transportasi dipengaruhi oleh aspek ekstern yaitu Undang-undang, pengaturan dan pengguna jasa. Sehingga dalam menilai apakah implementasi/pelaksanaan suatu sistem transportasi berjalan dengan baik atau tidak dapat dilihat dari tiga aspek tersebut.

Sistem transportasi perkotaan pastinya memiliki karakteristik yang berbeda dengan sistem transportasi pedesaan. Perbedaan ini dapat kita lihat dari karakteristik wilayahnya itu sendiri, wilayah perkotaan memiliki sejumlah karakter antara lain :

- a. Jumlah penduduk yang relative banyak
- b. Sarana dan prasarana yang relative mencukupi
- c. Kemudahan aksesibilitas dalam kehidupan warga
- d. Mobilitas yang tinggi dalam kehidupan warganya
- e. Mata pencaharian penduduknya diluar sektor agraris dan terdapat spesialisasi pekerjaan
- f. Pemukiman warga permanen

Sementara itu karakteristik wilayah pedesaan memiliki karakter, diantaranya:

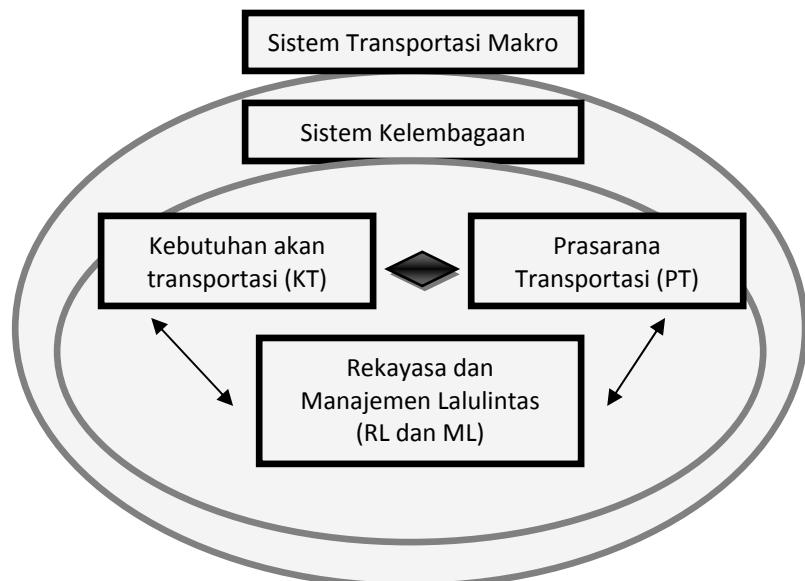
- a. Jumlah penduduk relative sedikit
- b. Struktur perekonomian cenderung bersifat agraris
- c. Penduduknya memiliki hubungan yang akrab dan bersifat informal diantara sesama warganya
- d. Tingkat mobilitas sosial rendah
- e. Hubungan antar masyarakat desa berdasarkan ikatan perkembangan sosial relative lambat

dari perbedaan karakteristik tersebut tentunya manajemen sistem transportasi di daerah perkotaan dan pedesaan akan berbeda pula. Di daerah perkotaan jumlah penduduk relative banyak serta mobilitas yang tinggi dalam kehidupan warganya menuntut sistem transportasi massal yang cepat, mudah dan murah. Seperti yang dirasakan di Kota Bandung, sistem transportasi massal yang ada dirasakan masih buruk, akibatnya terjadi ledakan peningkatan jumlah kendaraan di kota Bandung sebagaimana dinyatakan oleh Ofyar Z. Tamin, seorang pakar transportasi dari ITB (*Harian Umum Pikiran Rakyat*: 25, 25 Feb 2011).

Pengaruh ekstern berperan besar dalam berjalannya sistem transportasi yang ada, seperti telah dibahas sebelumnya faktor Undang-undang/Peraturan, Pengaturan/Kebijaksanaan dan Pengguna jasa merupakan faktor-faktor ekstern yang mempengaruhi berjalannya sistem transportasi. Senada dengan Abbas Salim, Nugroho Budi dalam artikelnya *Masalah Transportasi Melalui Pendekatan Sistem* menyatakan bahwa sistem transportasi dipengaruhi oleh sistem kelembagaan yang memiliki kewenangan pengadaan, pengelolaan maupun pemeliharaan. Sistem kelembagaan ini dipengaruhi oleh sistem lingkungan (ekonomi, sosial, budaya, politik, fisik dan teknologi). Dari pernyataan diatas, sistem kelembagaan ini terkait dengan Undang-undang/Peraturan Pemerintah yang berkaitan dengan transportasi dan juga Kebijaksanaan/Pengaturan yang

berlaku di pusat maupun daerah mengenai transportasi yang di susun oleh lembaga-lembaga terkait. Ofyar Z Tamin dalam artikelnya *Upaya-Upaya Untuk Mengatasi Masalah Trasnportasi Perkotaan* juga menyampaikan hal yang sama bahwa kebutuhan akan sistem transportasi (KT) berkaitan erat dengan sistem prasarana transportasi (PT) yang ada lalu kedua sistem ini akan tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas (RL dan ML) yang baik pula. Masih menurut Ofyar Z Tamin kemacetan yang sering terjadi di kota besar di Indonesia disebabkan oleh kebutuhan akan transportasi yang lebih besar dibandingkan dengan prasarana transportasi yang tersedia tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya, sistem KT, PT, RL, dan ML saling mempengaruhi seperti terlihat pada gambar 2.2

Gambar 2.2
Sistem Transportasi Makro



Sumber : Ofyar Z Tamin

Dari gambar 2.2 dapat kita lihat bahwa sistem KT mempengaruhi sistem PT begitu juga sebaliknya, sistem RL dan ML berperan penting dalam menampung sistem pergerakan agar tercipta sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungan yang pada akhirnya mempengaruhi sistem KT dan PT. Sehingga dalam prakteknya untuk menciptakan suatu sistem transportasi perkotaan yang baik selain melihat kebutuhan akan transportasi dan prasarana transportasi dibutuhkan pula Peraturan Pemerintah mengenai transportasi yang tepat serta didukung oleh

kebijakan baik pusat maupun daerah dalam penerapan Peraturan Pemerintah tersebut.

Masalah transportasi di kota-kota besar di Indonesia akan terus bertambah bila sistem transportasi yang ada tidak dibenahi, pertumbuhan pengguna kendaraan pribadi yang dari tahun ke tahun terus meningkat, cenderung akan meningkat di masa yang akan datang¹. menurut Ofyar Z Tamin peningkatan kecenderungan perjalanan dengan angkutan pribadi sebagai dampak fenomena pertumbuhan daerah perkotaan, yaitu :

- a. Meningkatnya aktifitas ekonomi kurang terlayani oleh angkutan umum yang memadai ;
- b. Meningkatnya harga tanah di pusat kota mengakibatkan tersebarnya lokasi pemukiman jauh dari pusat kota atau bahkan sampai ke luar kota yang tidak tercakup oleh jaringan layanan angkutan umum;
- c. Dibukanya jalan baru semakin merangsang penggunaan angkutan pribadi karena biasanya di jalan baru tersebut belum terdapat jaringan layanan angkutan umum pada saat itu;
- d. Tidak tersedianya angkutan lingkungan atau angkutan penumpang yang menjembatani perjalanan sampai ke jalur utama layanan angkutan umum;
- e. Kurang terjaminnya kebutuhan akan rasa aman, kebutuhan akan tepat waktu dan waktu perjalanan pada pelayanan angkutan umum;
- f. Semakin meningkatnya daya beli dan tingkat *privacy* tidak bisa dilayani oleh angkutan umum.

Penataan sistem transportasi perkotaan haruslah diatur agar kesemerawutan lalu lintas dapat berkurang, setiap kota memiliki karakteristik wilayah masing-masing sehingga dalam penataannya pun tidak bisa di *generalisasikan*. Penataan sistem transportasi akan terkait dengan bagaimana kebijakan yang dirumuskan oleh negara ataupun daerah yang bersangkutan.

Di Hongkong salah satu aturan yang mengatur mengenai sistem transportasi adalah peraturan mengenai *Public Light Bus* aturan-aturannya antara lain adalah:

- *PLB is supplement mass carries (comprising railways and franchised bus) along routes which do not justify franchised bus service or in areas where acces by other modes of public transportation are limited.*
- *Containment policy :*
 - *Cap at 4.350 since 1976 (section 23 of Road Traffic Ordinance)*
 - *Operating area – RMB can continue to operate within existing area but cannot operate in new development areas (i.e. no expansion)*
- *Encourage conversion from RMBs to GMBS*

¹ *Pikiran Rakyat*:25, 25 Feb 2011

PLB terdiri dari dua jenis kendaraan yaitu Red Minibuses (RMBs) dan Green Minibuses (GMBs), RMB merupakan transportasi pertama yang dikenalkan di Hongkong pada tahun 1969 dan ini merupakan angkutan ilegal (tidak diatur oleh pemerintah) RMB berkapasitas 14 penumpang. Sedangkan GMB sendiri mulai dikenalkan pada tahun 1972 dan diatur secara legal oleh pemerintah. Dengan adanya GMB maka RMB yang ada pada tahun 1972 diubah menjadi GMB. Selain aturan diatas ada beberapa aturan yang mengatur PLB ini diantaranya mengenai *conversion procedure from GMBs into RMBs* dimulai dengan assessment internal, penentuan rute sampai dengan tatanan struktur organisasi didalamnya, disamping itu ada juga kebijakan yang mengatur mengenai bagaimana konsumen menyampaikan keluhannya. PLB juga akan dikembangkan menyesuaikan dengan kondisi geografis dan potensi keuntungan dari tiket penumpang yang didapat.

Selain mengatur mengenai sistem transportasinya, Hongkong juga mengatur mengenai manajemen perparkiran. Tujuan adanya kebijakan ini sebagai dasar hukum bagi ; a. Pengaturan fasilitas parkir swasta, b. Pengaturan fasilitas parkir pemerintah, c. Ketentuan mengenai wilayah perparkiran di jalan agar sesuai dengan kebijakan transportasi lainnya. Ketentuan-ketentuan tersebut meliputi :

1. *Categories of parking facilities*

- 1.1 *Car park*

- *Private car parks – Government's policy to encourage private developers to provide parking facilities, including public car parks*
- *Transport Department manages a total of 16 fee-charging car parks. Other Government departments (e.g. Housing Department and Leisure and Cultural Services Department) also provide public parking facilities in areas within their purview*

- 1.2 *On street parking space*

- *Metered and non-metered parking spaces are provided by Transport Department*

2. *Public car Parks under management of Transport Department*

- 2.1 *Contracting out management, operation and maintenance of car park*

- 2.2 *Merits in outsourcing management, operation and maintenance of car park*

- 2.3 *Monitor performance of contractors*

Berbeda dengan Hongkong, China mempunyai BRT atau *Bus Rapid Transit* yang di klaim merupakan *the best features of both metro rail transit and conventional bus transit*. Keuntungan-keuntungan BRT antara lain berkecepatan tinggi, mempunyai jalur khusus, mempunyai kapasitas besar untuk menampung penumpang. Jika diamati BRT mempunyai kemiripan dengan *Busway* yang ada di Jakarta, perbedaannya jalur khusus BRT benar-benar khusus untuk BRT saja (berada di tengah-tengah jalan) sehingga kendaraan pribadi tidak dapat lewat, selain itu di Guangzhou perjamnya BRT bisa mengangkut 8.500 penumpang di jam-jam pulang pergi kantor (*morning peak and evening peak stations*). Proyek BRT ini dimulai awal 2005 dimana tahap *conceptual research* dimulai sampai dengan Maret 2007, pada 10 Juni 2008 proyek BRT ini resmi diterima lalu Juni

– November 2008 dilakukan persiapan untuk konstruksi proyek dan pada tahun 2010 BRT mulai resmi di operasikan dan pada tahun 2011 ini mendapat penghargaan sistem transportasi terbaik (Sustainable Transport Award) yang diadakan oleh Institute for Transportation and Development Policy (ITDP).

Berkaca dari Hongkong dan China sistem transportasi yang baik bisa dimulai dari penataan kebijakan, pada kasus PLB di Hongkong awal mula nya PLB merupakan transportasi ilegal akan tetapi dengan melihat berbagai keuntungan akhirnya pemerintah Hongkong membuat peraturan (melegalkan) PLB tersebut dengan mengeluarkan kebijakan-kebijakan baru.

Bila kita melihat sistem transportasi di negara-negara maju maupun berkembang tidak ada sistem transportasi yang sama persis, intinya adalah bagaimana menerapkan sistem transportasi yang tepat sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan kondisi geografis yang ada.

B. ANALISIS KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN DI DAERAH

1. Konsep Analisis Kebijakan Publik

Pada dasarnya kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang dipilih secara sah oleh pemerintah dan dialokasikan kepada seluruh anggota masyarakat yang mempunyai tujuan tertentu demi kepentingan publik.

Menurut Robert Everstone (dalam Budi Winarno, 2002: 17) kebijakan publik dapat didefinisikan sebagai hubungan suatu unit pemerintah dengan lingkungannya. Menurut Thomas R. Dye (dalam Budi Winarno, 2002: 17), kebijakan publik adalah:

” Public Policy is whatever governments choose to do or not to do (Kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan dan tidak dilakukan)”

Menurut Richard Rose (dalam Budi Winarno, 2002: 17) kebijakan hendaknya dipahami sebagai serangkaian tindakan yang sedikit banyak berhubungan serta konsekuensi-konsekuensinya bagi mereka yang bersangkutan daripada sebagai suatu keputusan tersendiri. Sementara itu Carl Frederich mendefinisikan kebijakan publik sebagai suatu arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, yang memberikan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap kebijakan yang diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai tujuan atau merealisasikan suatu sasaran atau suatu maksud tertentu.

Menurut James Anderson (dalam Budi Winarno, 2002: 18-20) kebijakan merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau persoalan. Kebijakan publik mempunyai beberapa impliksi yaitu:

1. Kebijakan publik berorientasi pada maksud dan tujuan bukan sesuatu yang terjadi begitu saja melainkan direncanakan oleh aktor-aktor yang terlibat dalam sistem politik.
2. Kebijakan merupakan arah atau pola tindakan yang dilakukan oleh pejabat-pejabat pemerintah dan bukan merupakan keputusan-keputusan yang tersendiri. Tidak hanya keputusan untuk menetapkan Undang-Undang mengenai suatu hal tetapi juga keputusan-keputusan beserta dengan pelaksanaanya.
3. Kebijakan publik adalah apa yang sebenarnya dilakukan oleh pemerintah bukan apa yang diinginkan oleh pemerintah.
4. Kebijakan publik mungkin dalam bentuknya bersifat positif atau negatif. Secara positif kebijakan mencakup bentuk tindakan pemerintah yang jelas untuk mempengaruhi suatu masalah tertentu. Secara negatif kebijakan mungkin mencakup suatu keputusan oleh pejabat-pejabat pemerintah tetapi tidak untuk mengambil tindakan dan tidak untuk melakukan sesuatu mengenai suatu persolan yang memerlukan keterlibatan pemerintah positif, tetapi didasarkan pada UU dan bersifat otoritatif (paksaan).

Menurut Yeremias T Keban (2004:57), pada umumnya bentuk kebijakan dapat dibedakan atas (1) bentuk *"regulatory"*, yaitu mengatur perilaku orang, (2) bentuk *"redistributive"* yaitu mendistribusikan kembali kekayaan yang ada, dan atau mengambil kekayaan dari yang kaya lalu memberikannya pada yang miskin, (3) bentuk *"distributive"* yaitu melakukan distribusi sumberdaya tertentu, dan (4) bentuk *"constituent"* yaitu yang ditujukan untuk melindungi negara. Sedangkan menurut J.Q Wilson (dalam Yeremias T Keban 2004:57), tipe kebijakan terdiri dari: (1) tipe *majoritarian*", cenderung mendistribusikan biaya dan juga menerima *benefit*/keuntungan, (2) tipe *"entrepreneurial"*, cenderung mengkonsentrasi dan atau membebani biaya pada sekelompok orang saja, tetapi kegunaan atau *benefit* dinikmati secara luas, dan (3) tipe *"client"* membebani masyarakat luas melalui subsidi, yang kemudian dinikmati oleh segelintir orang saja.

Berdasarkan beberapa pengertian diatas, dapat diketahui bahwa kebijakan publik dibuat dalam rangka untuk memecahkan masalah dan untuk mencapai tujuan dan sasaran tertentu yang diinginkan. Dalam rangka merumuskan suatu kebijakan yang tepat dan mampu memecahkan masalah publik yang mengemuka di masyarakat maka perlu dilakukan analisis secara komprehensif terhadap kebijakan yang ada.

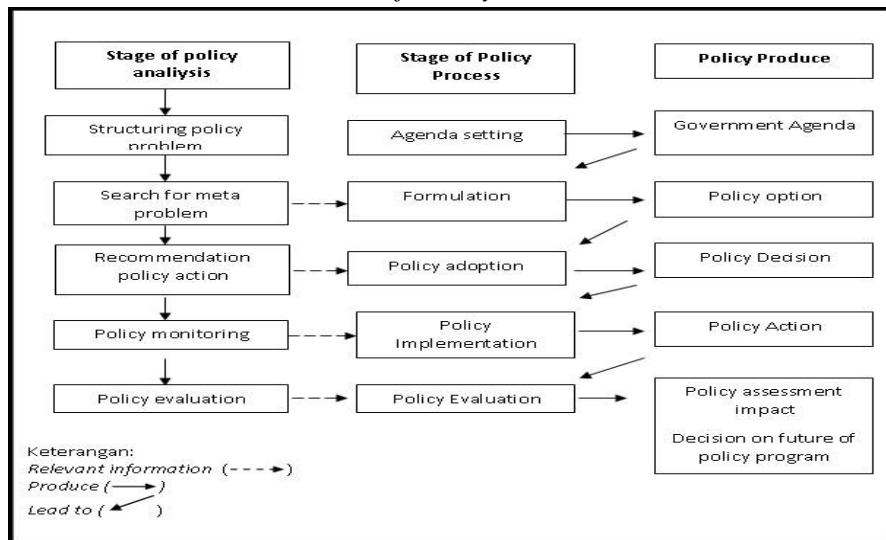
Menurut Harold D. Laswell (dalam William N. Dunn, 2000: 1), analisis kebijakan publik adalah aktivitas menciptakan pengetahuan tentang dan dalam proses pembuatan kebijakan. Dalam menciptakan pengetahuan tentang proses pembuatan kebijakan, analis kebijakan meneliti sebab, akibat, kinerja kebijakan dan program publik. Sementara itu, menurut William N. Dunn (2000:45), analisis kebijakan publik didefinisikan sebagai suatu disiplin ilmu sosial terapan

yang memanfaatkan berbagai metode dan teknik untuk menghasilkan informasi yang relevan dengan kebijakan sehingga dapat dimanfaatkan di tingkat politik dalam rangka memecahkan masalah. Adapun prosedur-prosedur analisis yang umum digunakan dalam metodologi analisis kebijakan publik meliputi:

- a. Definisi (perumusan masalah), menghasilkan informasi mengenai kondisi-kondisi yang menimbulkan masalah kebijakan.
- b. Prediksi (peramalan), menyediakan informasi mengenai konsekuensi di masa mendatang dari penerapan alternatif kebijakan, termasuk tidak melakukan sesuatu.
- c. Preskripsi (rekomendasi), menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan relatif dari konsekuensi di masa depan dari suatu pemecahan masalah.
- d. Deskripsi (pemantauan), menghasilkan informasi tentang konsekuensi sekarang dan masa lalu dari diterapkannya alternatif kebijakan.
- e. Evaluasi, menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan dari konsekuensi pemecahan masalah.

Menurut Joko Widodo (2007: 38) analisis kebijakan dapat dilakukan pada setiap *policy process*, apakah pada tataran formulasi, implementasi, maupun pada tataran evaluasi kebijakan. Hasil dari analisis kebijakan adalah informasi yang relevan (*relevant information*) dan siap diajukan kepada pihak yang berkewenangan membuat keputusan. Secara sederhana aktivitas analisis kebijakan dengan informasi yang dihasilkan dapat dilihat pada gambar 2.3 berikut ini:

Gambar 2.3
Overview of Policy Process



Sumber: Joko Widodo (2007:41)

Secara teoritis, dalam kerangka analisis kebijakan publik, untuk menemukan kebijakan apa yang sebaiknya diambil perlu dilakukan analisis terhadap masalah kebijakan tersebut. Mustofadidjaja (dalam Joko Widodo, 2007:71-77) mengemukakan terdapat tujuh langkah (tahapan) dalam melakukan analisis kebijakan yaitu:

a. Tahap pengkajian persoalan

Pada tahap ini, tujuannya untuk menemukan dan memahami hakikat permasalahan yang berhasil diidentifikasi dan memahami hakikat permasalahan yang berhasil diidentifikasi. Tahap ini menghendaki perlunya dirumuskan masalah yang dihadapi oleh organisasi secara jelas dan tegas. Bila perlu tunjukkan hubungan kausal (sebab akibat) dari permasalahan yang telah berhasil diidentifikasi.

b. Penetapan tujuan dan sasaran kebijakan

Tujuan dan sasaran kebijakan intervensi harus dirumuskan dengan jelas dan tegas. Tujuan dan sasaran ini perlu ditetapkan terlebih dahulu, disamping dapat dijadikan dasar pijakan dalam merumuskan alternatif intervensi apa yang diperlukan, juga dapat dijadikan standar penilaian apakah langkah intervensi yang dilakukan dapat dikatakan “berhasil atau gagal”.

c. Penyusunan model

Masing-masing alternatif kebijakan intervensi ini harus dibuat atau dituangkan dalam bentuk hubungan kausal antar masalah yang dihadapi organisasi dan dirumuskan secara sederhana. Penyederhanaan hubungan kausal masalah yang dihadapi oleh organisasi ini disebut sebagai penyusunan model. Penyusunan model ini dimaksudkan untuk memudahkan analisis sekaligus memilih alternatif kebijakan intervensi mana yang harus dipilih.

d. Perumusan alternatif kebijakan

Alternatif kebijakan intervensi ini merupakan sejumlah alat atau cara yang dapat dipergunakan untuk mencapai langsung atau tidak langsung sejumlah tujuan dan sasaran yang telah ditentukan pada tahap sebelumnya. Setiap alternatif kebijakan untuk mengintervensi masalah yang dihadapi oleh organisasi harus diawali dengan penjelasan kerangka logika berkaitan dengan kemungkinan-kemungkinan yang akan muncul dalam kerangka mengintervensi masalah organisasi yang telah ditetapkan. Kemungkinan tersebut baik yang bersifat positif (*intended impacts*) maupun yang bersifat negatif (*unintended impacts*).

e. Penentuan kriteria pemilihan alternatif kebijakan

Untuk memilih dan menetapkan alternatif kebijakan intervensi yang paling memberi peluang untuk dapat mencapai atau mewujudkan tujuan dan sasaran intervensi terhadap masalah yang ada. Ada

beberapa kriteria penilaian alternatif kebijakan yaitu sebagaimana dapat dilihat pada tabel 2.1 berikut:

Tabel 2.2 Kriteria Penilaian Alternatif Kebijakan

No	Kriteria	Dimensi
1.	<i>Technical feasibility</i>	efektifitas pencapaian tujuan
2.	<i>Economic and financial feasibility</i>	efisiensi (biaya dan hasil)
3.	<i>Political viability</i>	<i>acceptability, appropriateness, responsiveness, legal suitability, equity</i>
4.	<i>Administrative operability</i>	Dapat diimplementasikan pada konteks sosial, politik, dan administrasi yang berlaku

Sumber: Joko Widodo (2007:74)

f. Penilaian alternatif kebijakan

Tujuan penilaian alternatif ini adalah untuk mendapatkan gambaran lebih jauh mengenai tingkat efektifitas, efisiensi, dan visibilitas setiap alternatif yang diajukan dalam mencapai apa yang menjadi tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Alternatif langkah intervensi yang memiliki kontribusi besar terhadap pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan diberi nilai besar. Penilaian ini dapat menggunakan angka 1-5, 1-10 dan 1-100. Perolehan nilai (score) tertinggi diantara alternatif langkah intervensi dengan menggunakan kriteria penilaian tersebut merupakan alternatif yang sebaiknya dipilih atau diambil.

Tabel 2.3 Kriteria Penilaian Alternatif Kebijakan

No	Kriteria	Alternatif			Ket
		A	B	C	
1.	<i>Technical feasibility</i>				
2.	<i>Economic and financial feasibility</i>				
3.	<i>Political viability</i>				
4.	<i>Administrative operability</i>				
	<i>Jumlah</i>				
	<i>Rangking</i>				

Sumber: Joko Widodo (2007:76)

g. Perumusan rekomendasi kebijakan

Setelah diketahui alternatif kebijakan yang memperoleh nilai terbesar, langkah selanjutnya adalah menyusun rekomendasi alternative kebijakan intervensi masalah yang dihadapi oleh organisasi.

Berdasarkan uraian diatas, maka analisis kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan yang menjadi fokus dari penelitian ini dilakukan dalam rangka merumuskan rekomendasi kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan untuk mengatasi permasalahan transportasi seperti kemacetan. Oleh karena itu, penentuan kebijakan apa yang sebaiknya diambil untuk mengatasi masalah kemacetan di Kota Bandung akan dianalisis secara komprehensif berdasarkan tahapan dalam melakukan analisis kebijakan.

2. Kebijakan Transportasi Perkotaan di Daerah

Dalam rangka penataan sistem transportasi nasional, pemerintah telah menetapkan berbagai kebijakan di bidang transportasi baik berupa Undang-Undang, Peraturan Pemerintah maupun Keputusan Kementerian Perhubungan. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah berkenaan dengan penataan sistem transportasi darat. Undang-Undang ini ditetapkan sebagai pengganti dari Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini.

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, tujuan dari diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan adalah terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu. Secara umum, aspek-aspek yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilihat pada tabel 2.4 berikut ini.

Tabel 2.4

Aspek-aspek yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009

No	Aspek yang Diatur	Keterangan
1.	Ketentuan Umum	Bab I (pasal 1)
2.	Asas dan Tujuan	Bab II (pasal 2-3)
3.	Ruang lingkup keberlakuan Undang-Undang	Bab III (pasal 4)
4.	Pembinaan	Bab IV (pasal 5-6)
5.	Penyelenggaraan	Bab V (pasal 7-13)
6.	Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Bab VI (pasal 14-46)

No	Aspek yang Diatur	Keterangan
7.	Kendaraaan	Bab VII (pasal 47-76)
8.	Pengemudi	Bab VIII (pasal 77-91)
9.	Lalu Lintas	Bab IX (pasal 92-136)
10.	Angkutan	Bab X (pasal 137-199)
11.	Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Bab XI (pasal 200-208)
12.	Dampak Lingkungan	Bab XII (pasal 209-218)
13.	Pengembangan Industri dan Teknologi Sarana Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan	Bab XIII (pasal 219-225)
14.	Kecelakan Lalu Lintas	Bab XIV (pasal 226-241)
15.	Perlakuan Khusus bagi Penyandang Cacat, Manusia Usia Lanjut, Anak-anak, Wanita Hamil, dan Orang sakit	Bab XV (pasal 242-244)
16.	Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas Angkutan Jalan	Bab XVI (pasal 245-252)
17.	Sumber Daya Manusia	Bab XVII (pasal 253-255)
18.	Peran Serta Masyarakat	Bab XVIII (pasal 256-258)
19.	Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Bab XIX (pasal 259-272)
20.	Ketentuan Pidana	Bab XX (pasal 273-319)
21.	Ketentuan Penutup	Bab XXI (pasal 320-326)

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat secara terkoordinasi. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan oleh pemerintah meliputi urusan pemerintahan di bidang jalan, bidang sarana dan prasarana, bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, dan bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen, dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan lalu lintas.

Seiring dengan penyelenggaraan otonomi daerah, maka urusan pemerintahan di bidang perhubungan merupakan salah satu urusan wajib yang menjadi kewenangan pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota. Hal tersebut dijelaskan pada Peraturan Pemerintan No. 38

Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota.

Urusan pemerintahan di bidang perhubungan oleh pemerintah daerah kabupaten/kota merupakan fungsi-fungsi pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi hak dan kewajiban pemerintahan kabupaten/kota untuk mengatur dan mengurus fungsi-fungsi tersebut yang menjadi kewenangannya dalam rangka penyelenggaraan pelayanan transportasi kepada masyarakat. Berkaitan dengan penyelenggaraan sistem transportasi perkotaan di daerah, maka pemerintah daerah kabupaten/kota memiliki peran dan tanggungjawab yang sangat penting. Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 pasal 6 dinyatakan bahwa urusan pemerintah daerah (kabupaten/kota) adalah melaksanakan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:

- a. Penetapan sarana dan arah kebijakan sistem lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota yang jariangannya berada di wilayah kabupaten/kota;
- b. Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota
- c. Pengawasan terhadap pelaksanaan lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota

Dalam penyelenggaraan sistem transportasi perkotaan di daerah, Pemerintah Kota memiliki peran yang cukup penting dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Tabel 2.5 berikut ini memperlihatkan beberapa peran Pemerintah Kota dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.

Tabel 2.5

Peran Pemerintah Kota dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

No	Aspek Regulasi	Peran Pemerintah Kota
1.	Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan	Menyusun Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota yang didalamnya memuat tentang: <ol style="list-style-type: none">a. Prakiraan perpindahan orang dan atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kotab. Arah dan kebijakan peranan lalu lintas dan angkutan jalan kota dalam keseluruhan moda transportasic. Rencana lokasi dan kebutuhan simpul kotad. Rencana kebutuhan lalu lintas kota
2.	Ruang lalu lintas	Menetapkan kelas jalan pada setiap ruas jalan kota

No	Aspek Regulasi	Peran Pemerintah Kota
3.	Penggunaan dan perlengkapan jalan	<p>Menyediakan perlengkapan jalan kota yang meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Rambu lalu lintas Marka jalan Alat pemberi isyarat lalu lintas Alat penerangan jalan Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan Alat pengawasan dan pengamanan jalan Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan
4.	Fasilitas parkir	Menetapkan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir yang sesuai dengan rencana tata ruang, analisis dampak lalu lintas, dan kemudahan bagi pengguna jasa
5.	Fasilitas pendukung	<p>Menyediakan fasilitas pendukung untuk jalan kota seperti:</p> <ol style="list-style-type: none"> Trotoar Lajur sepeda Tempat penyeberangan pejalan kaki Halte Fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut
6.	Kendaraan bermotor	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kota Mengawasi bengkel umum kendaraan bermotor Menyediakan sarana dan prasarana penyelenggaraan sistem administrasi manunggal satu atap
7.	Kendaraan tidak bermotor	Menentukan jenis dan penggunaan kendaraan tidak bermotor di daerahnya sesuai karakteristik dan kebutuhan daerah
8.	Pengemudi	Memberikan ijin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi
9.	Manajemen dan rekayasa lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> Menetapkan peraturan daerah kota yang mengatur tentang penetapan kebijakan penggunaan jaringan

No	Aspek Regulasi	Peran Pemerintah Kota
		<p>jalan dan gerakan lalu lintas</p> <ul style="list-style-type: none"> Walikota bertanggung jawab atas pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jalan kota
10.	Angkutan umum	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki kewajiban untuk menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang/barang dalam wilayah kota Menetapkan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan dalam wilayah kota Menetapkan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum perkotaan dalam satu wilayah kota setelah mendapat persetujuan dari menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan Menetapkan wilayah operasi dan jumlah maksimal kebutuhan taksi di wilayah kota Menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan Memberikan ijin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek perkotaan yang berada dalam satu wilayah kota Memberikan ijin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek untuk taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kota Menetapkan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota Pemberian subsidi angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu Pemerintah kota sebagai penyelenggara angkutan wajib: <ul style="list-style-type: none"> Memberikan jaminan kepada pengguna jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan Memberikan perlindungan kepada perusahaan angkutan umum dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum

No	Aspek Regulasi	Peran Pemerintah Kota
		<ul style="list-style-type: none"> c. Melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang • Menetapan aturan terkait dengan standar pelayanan dan persaingan sehat dalam pengembangan industri jasa angkutan umum
11.	Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Menyelenggarakan sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan

Sumber: Diolah dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Mengingat tentang begitu luasnya aspek regulasi yang menjadi peran pemerintah kota dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, maka analisis kebijakan penataan sistem transportasi perkotaan yang menjadi fokus dari kajian ini, akan membahas secara khusus dan lebih dalam lagi mengenai pengaturan dari dimensi utama pada sistem kelembagaan dari sistem transportasi sebagaimana telah diuraikan pada bagian pertama bab ini. Adapun dimensi utama dalam sistem transportasi tersebut mencakup tiga hal yaitu: (1) kebutuhan akan transportasi, (2) sarana dan prasarana transportasi, dan (3) rekayasa dan manajemen lalu lintas.

a. Pengaturan tentang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas di Perkotaan

Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 133 menyebutkan tentang pentingnya penyelenggaraan manajemen kebutuhan lalu lintas yaitu untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas penggunaan lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas. Manajemen kebutuhan lalu lintas diselenggarakan berdasarkan beberapa kriteria yaitu:

- 1) Perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan
- 2) Ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum
- 3) Kualitas lingkungan

Manajemen kebutuhan lalu lintas tersebut dilaksanakan dengan cara:

- 1) Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu
- 2) Pembatasan lalu lintas kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu

- 3) Pembatasan lalu lintas sepeda motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu
- 4) Pembatasan lalu lintas kendaraan bermotor umum sesuai dengan klasifikasi fungsi jalan
- 5) Pembatasan ruang parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang parkir maksimal
- 6) Pembatasan lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu

Pembatasan lalu lintas dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas yang diperuntukkan bagi peningkatan kinerja lalu lintas dan peningkatan pelayanan angkutan umum.

b. Pengaturan tentang Sarana dan Prasarana Transportasi di Perkotaan

Dalam kegiatan trasportasi diperlukan tersedianya sarana dan prasarana yang memadai. Sarana transportasi merupakan peralatan operasi (*operating facilities*) berupa peralatan yang dipakai untuk mengangkut penumpang dan barang yang digerakkan oleh mesin motor atau tenaga penggerak lainnya antara lain: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Sedangkan prasarana transportasi merupakan peralatan basic (*basic facilities*) yang terdiri atas ruas jalan, terminal, *route stage*, dan sejenisnya.

1) Angkutan Kota

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau, pemerintah bertanggung jawab untuk menyelenggarakan angkutan umum. Angkutan umum orang dan atau barang tersebut hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan atau orang dengan dipungut bayaran. Dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan di Jalan dengan Kendaraan Umum yang dimaksud dengan angkutan kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam suatu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten dengan menggunakan bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. Pada pasal 20 Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 disebutkan bahwa pelayanan angkutan kota yang dapat diselenggarakan memiliki cirri-ciri sebagai berikut:

a) Trayek utama

- Mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan;
- Melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dengan pendukung dengan cirri melakukan perjalanan pulang-balik secara tetap;
- Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

b) Trayek cabang

- Berfungsi sebagai trayek penunjang terhadap trayek utama
- Mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan;
- Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman;
- Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota

c) Trayek ranting

- Tidak mempunyai jadwal tetap
- Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota
- Melayani angkutan dalam kawasan permukiman

d) Trayek langsung

- Mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan
- Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota
- Melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan permukiman

Lebih lanjut dijelaskan bahwa untuk kota yang berpenduduk diatas 500.000 jiwa, trayek utama dan trayek langsung dilayani dengan bus besar, trayek cabang dengan bus sedang, dan trayek ranting dengan bus

kecil dan atau mobil penumpang. Untuk kota yang berpenduduk antara 100.000-500.000, trayek utama dilayani dengan bus sedang, trayek cabang dengan bus kecil, dan trayek ranting dengan mobil penumpang umum. Sedangkan untuk kota yang berpenduduk kurang dari 100.000 jiwa, trayek utama dilayani dengan mobil bus kecil dan atau mobil penumpang umum dan trayek cabang dilayani dengan mobil penumpang.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan kota harus dilengkapi dengan:

- a) Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan;
- b) Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar papan putih tulisan hitam yang ditempatkan pada bagian depan dan belakang kendaraan
- c) Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan "ANGKUTAN KOTA"
- d) Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan
- e) Tulisan standar pelayanan
- f) Daftar tarif yang berlaku.

Sedangkan mobil bus yang melayani trayek kota dapat dipasang reklame yang pemasangannya tidak boleh mengganggu identitas kendaraan dan harus sesuai dengan peraturan perundungan yang berlaku.

2) Angkutan massal

Untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang berbasis dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan, pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal. Angkutan massal tersebut harus didukung dengan:

- a) Mobil bus yang berkapasitas angkut massal
- b) Lajur khusus
- c) Trayek angkutan umum lain yang tidak berhimpitan dengan trayek angkutan massal
- d) Angkutan pengumpan.

3) Prasarana transportasi

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal, dan

perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung.

Tabel 2.6
Ketentuan Prasarana Transportasi

No	Prasarana Transportasi	Ketentuan dalam Undang-Undang
a)	Ruang lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan kota ditentukan oleh pemerintah kota • Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif. Uji kelaikan fungsi jalan dilakukan secara berkala selama 10 tahun dan atau sesuai kebutuhan.
b)	Terminal	<p>Setiap kendaraan bermotor dalam trayek wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam trayek</p> <p>Setiap penyelenggara terminal wajib memberikan pelayanan jasa terminal sesuai dengan standar yang ditetapkan.</p>
c)	Perlengkapan jalan	<p>Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rambu lalu lintas • Marka jalan • Alat pemberi isyarat lalu lintas • Alat penerangan jalan • Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan • Alat pengawasan dan pengamanan jalan • Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat • Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan

Sumber: Diolah dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009

c. Pengaturan tentang Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas

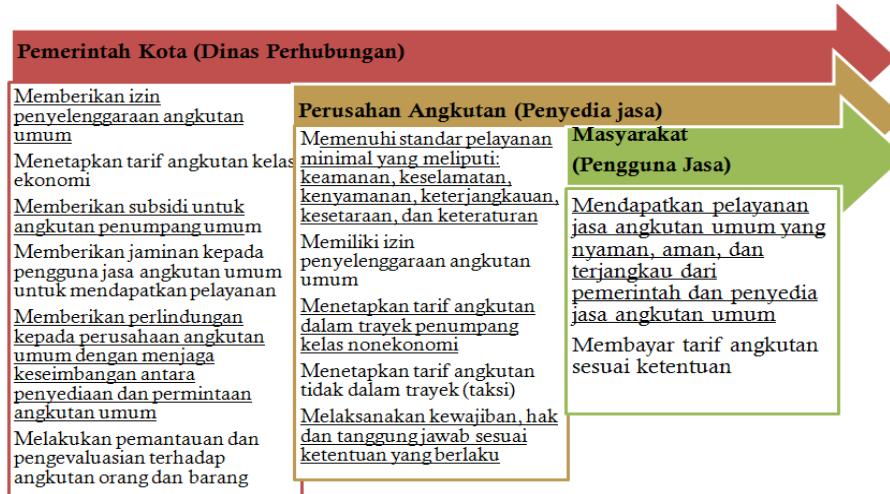
Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Pada pasal 93 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dijelaskan bahwa manajemen dan rekayasa lalu lintas lebih lanjut dibahas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan:

- 1) Penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur dan jalur atau jalan khusus
- 2) Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki
- 3) Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat
- 4) Pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas dan aksesibilitas
- 5) Pemaduan berbagai moda angkutan
- 6) Pengendalian lalu lintas pada persimpangan
- 7) Pengendalian lalu lintas pada ruas jalan; dan atau
- 8) Perlindungan terhadap lingkungan.

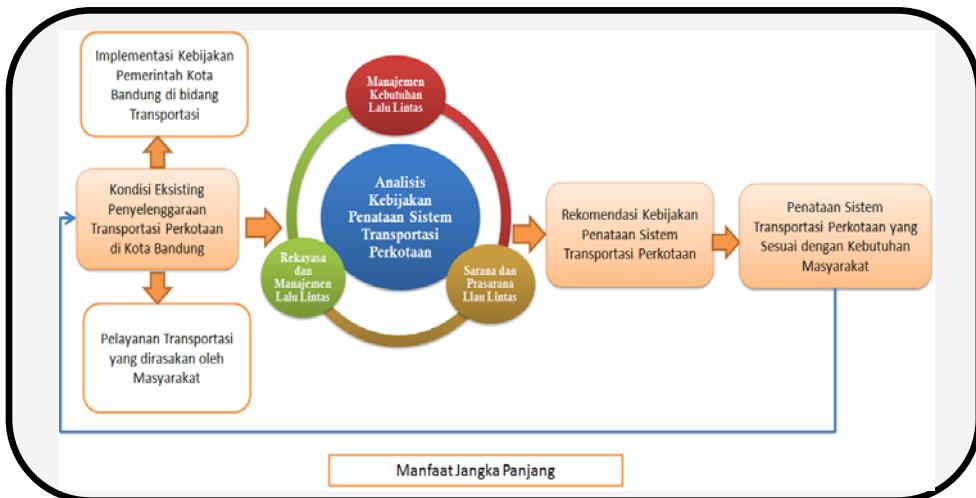
Dalam penyelenggaraan angkutan umum di perkotaan terdapat tiga pihak yang saling terlibat yaitu pemerintah kota (dinas perhubungan), perusahaan angkutan umum, masyarakat (pengguna jasa angkutan umum). Keterlibatan ketiga pihak ini secara sederhana dapat digambarkan pada gambar 2.3.

Gambar 2.3
Keterlibatan Pemerintah Kota, Perusahaan Angkutan dan Masyarakat dalam
Penyelenggaraan Angkutan Umum di Perkotaan



Sumber: Diolah dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009

C. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

Pada Bab 3 ini akan dijelaskan mengenai metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian Analisis Kebijakan Penataan Sistem Transportasi Perkotaan. Jenis dan pendekatan penelitian sebagai pola pikir penelitian menjadi pembahasan di bagian awal Bab. Di bagian kedua, akan dibahas mengenai lokus penelitian. Kemudian di bagian selanjutnya dibahas mengenai metode pengumpulan data serta jenis dan sumber data. Sedangkan di bagian akhir bab adalah pembahasan mengenai teknis analisis data yang digunakan untuk mengolah data.

A. JENIS DAN PENDEKATAN PENELITIAN

Tujuan dilakukannya penelitian tentang Analisis Kebijakan Penataan Sistem Transportasi Perkotaan adalah untuk menganalisis penataan kebijakan sistem transportasi. Sedangkan ruang lingkup penelitian dalam kajian ini menitikberatkan pada analisa kondisi eksisting penataan kebijakan sistem transportasi di Kota Bandung.

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam kajian ini adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif dijadikan sebagai pendekatan utama digunakan karena mampu menghasilkan deskripsi atas sesuatu keadaan secara obyektif melalui serangkaian langkah-langkah pengumpulan data, pengelolaan data dan analisisnya dengan memanfaatkan berbagai sumber yang relevan. Dalam bukunya “Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D”, Sugiyono (2011:9) menyebutkan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek alamiah dimana peneliti sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

B. LOKASI PENELITIAN

Lokus penelitian dalam kajian ini disesuaikan dengan waktu dan anggaran yang tersedia, untuk itu tim memilih Kota Bandung sebagai lokus penelitian. Kota Bandung memiliki karakteristik perkotaan, dan bisa disebut juga sebagai kota metropolitan. Metropolitan merupakan penggabungan dua kata, yaitu metro berarti hidup dan polis berarti kota. Ada yang berpendapat, metropolis dalam bahasa Yunani merupakan penggabungan kata meter (Ibu) dan polis (kota) yang kemudian diartikan sebagai ibu kota. Dengan demikian, metropolitan dapat didefinisikan sebagai kota besar yang hidup dan mempunyai aktivitas serta bentuk fisik yang aktif, dinamis serta berpenduduk padat. Atau secara operasional wilayah metropolitan dapat didefinisikan sebagai suatu wilayah dengan konsentrasi penduduk yang besar dengan kesatuan ekonomi dan sosial yang terpadu (<http://www.suaramerdeka.com/harian/0612/02/kot08.htm>). Dari pengertian tersebut Kota Bandung dapat dikategorikan Kota Metropolitan mengingat total jumlah penduduk di kota Bandung mencapai 2.393.633 orang (<http://www.tempointeraktif.com/hg/bandung/2010/09/01/brk,20100901-275625,id.html>).

C. METODE PENGUMPULAN DATA, JENIS DATA DAN SUMBER DATA

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis untuk mendapatkan data sesuai dengan kebutuhan penelitian. Data yang dibutuhkan dalam kajian ini meliputi data primer dan data sekunder baik berupa data kuantitatif maupun data kualitatif. Data sekunder diperoleh dari dinas yang terkait dalam pelaksanaan transportasi di Kota Bandung yaitu Dinas Perhubungan. Sedangkan data primer didapatkan dari wawancara dan pengisian kuesioner dari responden yang dalam kajian ini adalah pengguna jasa angkutan, pemberi jasa angkutan dan dari instansi pemerintah yaitu perumus kebijakan di Dinas Perhubungan. Pengumpulan data dilakukan melalui dua cara, yaitu *desk research* dan *field research*.

1. *Desk Research*

Desk research dilakukan untuk memperoleh berbagai data sekunder melalui studi dokumentasi yang dilakukan sebelum dan setelah dari lapangan. Sebelum ke lapangan, studi dokumentasi dilakukan untuk mengumpulkan dan menggali data sekunder yang berkaitan tentang Kelurahan dari buku-buku teks, hasil-hasil kajian/penelitian, peraturan perundang-undangan dan dokumen-dokumen yang relevan sebagai bahan penyusunan landasan teori dan kerangka pemikiran. Adapun data sekunder yang dikumpulkan dari lapangan antara lain kebijakan dinas perhubungan dan Peraturan Walikota mengenai penataan sistem transportasi. Sedangkan studi dokumentasi yang dilakukan setelah dari lapangan adalah untuk mengidentifikasi dan menganalisa kebijakan yang berlaku dan bagaimana pengimplementasiannya di lapangan.

2. *Field Research (Penelitian Lapangan)*

Field research (penelitian lapangan) dilakukan dengan untuk mengumpulkan data primer yang diperoleh dari masyarakat dan pejabat dinas perhubungan sebagai unit analisis. Adapun teknik pengumpulan data lapangan dilakukan dengan penyebaran kuesioner dan wawancara mendalam (*indepth interview*).

a. Kuesioner

Menurut Sugiyono (2011: 142) kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Dalam kajian ini, bentuk kuesioner yang disebarluaskan kepada masyarakat dan pejabat dinas perhubungan sebagai responden adalah berisi pertanyaan atau pernyataan tertutup. Pertanyaan tertutup akan membantu responden untuk menjawab dengan cepat, dan juga memudahkan peneliti dalam melakukan analisis data terhadap keseluruhan kuesioner yang telah terkumpul.

1) Kuesioner Untuk Masyarakat

Kuesioner ini bertujuan untuk mengidentifikasi sejauhmana tanggapan masyarakat sebagai pengguna sarana dan prasarana transportasi terhadap penyelenggaraan pelayanan transportasi di Kota Bandung. Adapun responden dari kuesioner ini adalah pengguna jasa transportasi (masyarakat).

2) Kuesioner Untuk Penyedia Jasa Angkutan Umum

Kuesioner ini bertujuan untuk mengidentifikasi sejauhmana tanggapan penyedia jasa angkutan umum (pemilik, pengemudi, perusahaan angkutan umum) terhadap penyelenggaraan pelayanan transportasi di Kota Bandung. Adapun responden dari kuesioner ini adalah pemilik, pengemudi, perusahaan angkutan umum.

b. Wawancara Mendalam (*In-Depth Interview*)

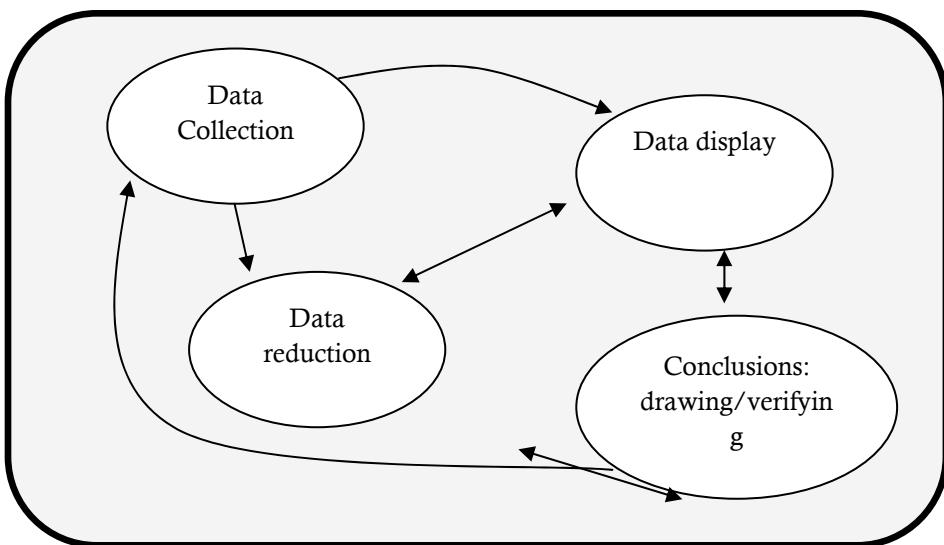
Menurut Sugiyono (2011:233) wawancara semiterstruktur termasuk dalam kategori *in-depth-interview*, dimana dalam pelaksanaannya lebih bebasbila dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Tujuan dari wawancara ini adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, dimana pihak yang diajak wawancara diminta pendapat, dan ide-idenya. Teknik wawancara yang dilakukan dalam kajian ini adalah wawancara mendalam atau *in-depth interview* yaitu untuk menggali informasi lebih mendalam mengenai kondisi eksisting sistem transportasi saat ini dari berbagai aspek, terutama dari aspek kebijakan dan pelaksanaannya di lapangan. Adapun beberapa informan kunci dari wawancara ini yaitu pejabat di lingkungan dinas perhubungan. Selain itu, wawancara juga dilakukan kepada pengguna layanan saat menggunakan layanan transportasi dan pemberi layanan pada saat mengajukan ijin transportasi secara insidental atau secara kebetulan.

D. ANALISIS DATA

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan untuk menganalisis berbagai hal penting dari kajian ini. Analisis data dilakukan untuk memperoleh data yang akurat mengenai kondisi Eksisting Penyelenggaraan Transportasi Perkotaan di Kota Bandung, Pelayanan Transportasi yang dirasakan oleh Masyarakat, dan untuk menganalisis Implementasi Kebijakan Pemerintah Kota Bandung di bidang Transportasi .

Berdasarkan pendekatan penelitian yang digunakan, maka analisis data dalam kajian ini adalah analisis data kualitatif yang dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas sebagaimana dikemukakan oleh Miles and Huberman (dalam Sugiyono, 2011: 246-247). Aktivitas dalam analisis data ini meliputi *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*. Selanjutnya model interaktif dalam analisis data ini ditunjukkan pada gambar 3.1.

Gambar 3.1
Model Analisis Data Interaktif



Sumber: Sugiyono (2011:247)

Adapun langkah-langkah analisis dalam kajian ini adalah sebagai berikut:

1. *Data Reduction* (Reduksi data)

Reduksi data dilakukan dengan merangkum, memilih hal-hal pokok dan penting dari data-data yang sudah dikumpulkan baik melalui studi dokumentasi, kuesioner, maupun wawancara untuk kemudian membuat

kategorisasi, dan membuang hal-hal yang tidak dipakai dan tidak sesuai dengan tujuan penelitian.

2. *Data Display (Penyajian data)*

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah menyajikan data. Data kuantitatif yang telah dikumpulkan dari kuesioner akan disajikan dalam bentuk tabel, grafik, phie chard, pictogram dan sejenisnya untuk kemudian dideskripsikan secara naratif. Sedangkan data kualitatif akan disajikan dalam bentuk uraian singkat atau teks yang bersifat naratif.

3. *Conclusion Drawing (Verification)*

Langkah ketiga adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi untuk menjawab rumusan masalah yang disertai dengan bukti-bukti valid dan konsisten berdasarkan data yang telah dikumpulkan

Secara keseluruhan, untuk menjamin dan mengembangkan validitas data, proses analisis dilakukan dengan menggunakan teknik triangulasi antara data-data yang telah diperoleh dari berbagai sumber atau yang disebut dengan teknik triangulasi sumber. Menurut Sugiyono (2011:273) triangulasi sumber untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber. Dalam kajian ini, triangulasi dilakukan dengan mengecek kredibilitas data yang diperoleh dari pihak pengguna jasa, penyedia jasa dan pihak dinas perhubungan.

Tabel 3.1 berikut memperlihatkan matriks analisis yang dilakukan pada penelitian ini:

Tabel 3.1
Matriks Pengumpulan dan Analisis Data

No	Sumber Data Primer	Instrumen Penelitian	Teknik Pengumpulan Data	Teknik Analisis Data
1.	<i>Data Kuantitatif</i>			
	a. Penyedia jasa angkutan umum	▪ Kuesioner penyelenggaraan pelayanan transportasi	▪ Kuesioner	▪ deskriptif
	b. Pengguna Layanan (Masyarakat)	▪ Kuesioner layanan transportasi	▪ Kuesioner	▪ deskriptif
2.	<i>Data Kualitatif</i>			
	a. Data Sekunder	Daftar data	▪ Studi	▪ Analisis data

No	Sumber Data Primer	Instrumen Penelitian	Teknik Pengumpulan Data	Teknik Analisis Data
	sebelum dari lapangan	sekunder	dokumentasi	interaktif
b.	Dinas Perhubungan 1) Kepala Dinas 2) Perumus kebijakan	▪ Panduan wawancara	▪ Wawancara mendalam	▪ Analisis data interaktif
c.	Data Sekunder setelah dari lapangan	Daftar data sekunder	▪ Studi dokumentasi	▪ Analisis data interaktif

BAB 4

PROFIL KOTA BANDUNG SEBAGAI KOTA METROPOLITAN

Pada Bab 4 ini akan dijelaskan mengenai profil Kota Bandung sebagai salah satu wilayah metropolitan di Provinsi Jawa Barat. Berdasarkan RTRW Nasional di Provinsi Jawa Barat ditetapkan terdapat 2 (dua) Pusat Kegiatan Nasional dan 7 (tujuh) Pusat Kegiatan Wilayah. Salah satu yang ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional di Jawa Barat adalah Kawasan Metropolitan Bandung, dimana di dalamnya termasuk juga wilayah Kota Bandung. Profil Kota Bandung sebagai kota metropolitan dapat dilihat dari beberapa kriteria antara lain dari segi geografis, demografis, dan sosial ekonomi masyarakat Kota Bandung.

A. GEOGRAFIS KOTA BANDUNG

Kota Bandung terletak di wilayah Jawa Barat dan merupakan Ibukota Propinsi Jawa Barat. Kota Bandung terletak di antara $107^{\circ} 36' 1$ Bujur Timur dan $6^{\circ} 55'$ Lintang Selatan. Lokasi Kota Bandung cukup strategis, dilihat dari segi komunikasi dan perekonomian. Hal tersebut dikarenakan Kota Bandung terletak pada pertemuan poros jalan yaitu:

- a. Barat - Timur yang memudahkan hubungan dengan Ibukota Negara
- b. Utara - Selatan yang memudahkan lalu lintas ke daerah perkebunan (Subang dan Pangalengan).

Secara topografi Kota Bandung terletak pada ketinggian 791 Meter di atas permukaan laut (dpl), titik tertinggi di daerah Utara dengan ketinggian 1.050 Meter dan terendah di sebelah Selatan 675 Meter di atas permukaan laut. Di wilayah Kota Bandung bagian selatan sampai lajur lintasan kereta api,

permukaan tanah relatif datar sedangkan di wilayah kota bagian Utara berbukit-bukit. Dari wilayah perbukitan Bandung Utara inilah orang dapat menyaksikan bentuk dan panorama keseluruhan Kota Bandung.

Keadaan geologis dan tanah yang ada di Kota Bandung dan sekitarnya lapisan alluvial hasil letusan Gunung Tangkuban Perahu. Jenis material di bagian utara umumnya merupakan jenis andosol, di bagian selatan serta di bagian timur terdiri atas sebaran jenis alluvial kelabu dengan bahan endapan liat. Di bagian tengah dan barat tersebar jenis tanah andosol.

Iklim asli Kota Bandung dipengaruhi oleh pegunungan di sekitarnya sehingga cuaca yang terbentuk sejuk dan lembab. Namun beberapa waktu belakangan ini temperatur rata-rata Kota Bandung meningkat tajam, hingga mencapai 31,0 °C dengan temperatur tertinggi yaitu pada bulan September. Hal tersebut diduga terutama disebabkan oleh polusi udara akibat kendaraan bermotor dan dampak dari pemanasan global. Walaupun demikian curah hujan di Kota Bandung masih cukup tinggi.

B. DEMOGRAFIS KOTA BANDUNG

Penduduk Kota Bandung berdasarkan Survei Sosial Ekonomi Daerah (Suseda) adalah 2.417.287 jiwa (penduduk laki-laki 1.233.039 jiwa dan perempuan 1.184.248 jiwa). Angka tersebut menentukan Laju Pertumbuhan Penduduk (LPP) sebesar 1,81%.

Rata-rata kepadatan penduduk Kota Bandung 16.008,53 jiwa/Km², dilihat dari segi kepadatan penduduk per Kecamatan, maka Kecamatan Bojongloa Kaler merupakan daerah terpadat dengan kepadatan penduduk 40.624 jiwa/Km².

Salah satu upaya Pemerintah Kota Bandung untuk mengurangi tingkat kepadatan penduduk adalah dengan Program Transmigrasi ke daerah luar Pulau Jawa, diantaranya ke Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Irian Jaya. Tabel 4. 1 berikut menunjukkan jumlah penduduk Kota Bandung menurut Kecamatan, luas wilayah serta kepadatan penduduk per km².

Tabel 4.1
Jumlah Penduduk Kota Bandung Menurut Kecamatan
dan Luas Wilayah Serta Kepadatan Penduduk Per Km²

Kecamatan <i>District</i>	Luas (km²)	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk Per km²
1 Bandung Kulon	6,46	127.622	19.755,73

Kecamatan <i>District</i>		Luas (km ²)	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk Per km ²
2	Babakan Ciparay	7,45	144.892	19.448,59
3	Bojongloa Kaler	3,03	123.092	40.624,42
4	Bojongloa Kidul	6,26	82.516	13.181,47
5	Astanaanyar	2,89	71.825	24.852,94
6	Regol	4,30	88.068	20.480,93
7	Lengkong	5,90	73.288	12.421,69
8	Bandung Kidul	6,06	52.91	8.731,02
9	Buah Batu	7,93	96.988	12.230,52
10	Rancasari	7,33	70.114	9.565,48
11	Gedebage	9,58	31.798	3.319,10
12	Cibiru	6,32	61.09	9.666,14
13	Panyileukan	5,10	35.249	6.911,76
14	Ujung Berung	6,40	62.696	9.796,25
15	Cinambo	3,68	24.125	6.555,71
16	Arcamanik	5,87	58.917	10.036,80
17	Antapani	3,79	61.013	16.122,16
18	Mandalajati	6,67	58.302	8.740,93
19	Kiaracondong	6,12	131.978	21.565,03
20	Batununggal	5,03	125.636	24.977,14
21	Sumur Bandung	3,40	40.762	11.988,82
22	Andir	3,71	108.124	29.143,94
23	Cicendo	6,86	105.407	15.365,45
24	Bandung Wetan	3,39	32.315	9.532,74
25	Cibeunying Kidul	5,25	113.111	21.544,95
26	Cibeunying Kaler	4,50	70.266	15.614,67
27	Coblong	7,35	128.748	17.516,73
28	Sukajadi	4,30	102.902	23.930,70

Kecamatan <i>District</i>		Luas (km²)	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk Per km²
29	Sukasari	6,27	78.62	12.539,07
30	Cidadap	6,11	54.914	8.987,56
	Jumlah/ Total	167,29	2.417.288	14.449,69

Sumber : Bandung Dalam Angka 2009

C. SOSIAL DAN EKONOMI MASYARAKAT KOTA BANDUNG

Sebagai kota metropolitan Kota Bandung memiliki struktur sosial dan ekonomi masyarakat yang cukup komplek. Hal ini dapat dilihat dari dinamika sosial budaya yang berkembang dengan pesat seiring pertambahan penduduk karena urbanisasi. Urbanisasi merupakan faktor utama dinamika sosial budaya di Kota Bandung, karena masyarakat yang berdatangan dari kota lainnya membawa kesemarakan interaksi sosial dan budaya di Kota Bandung.

Apabila dilihat dari tingkat pendidikannya dari 1.963.681 penduduk usia 10 tahun ke atas, 36%nya adalah lulusan SMA/SMK. Tabel 4.2 berikut ini adalah kondisi penduduk di Kota Bandung menurut tingkat pendidikannya.

Tabel 4.2
Penduduk 10 Tahun Ke Atas Menurut Jenis Kelamin
dan Ijazah Tertinggi Yang Dimiliki Di Kota Bandung Tahun 2009

Pendidikan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
[1]	[2]	[3]	[4]
1. Tidak/Belum tamat SD	79.572	95.667	175.239
2. S D / M I / Sederajat	212.890	242.178	455.068
3. SLTP / MTs / Sederajat	168.916	185.982	354.898
4. SMU / MA / Sederajat	294.556	251.544	546.100
5. SMK / Sederajat	97.022	66.231	163.253
6. Perguruan Tinggi	149.372	119.751	269.123
J u m l a h	1.002.328	961.353	1.963.681

Sumber: Bandung dalam Angka (2009)

Penyedian fasilitas publik seperti sarana kesehatan, sarana pendidikan, dan sarana ibadah di Kota Bandung secara umum jumlahnya sudah cukup memadai. Hal ini dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut ini.

Tabel 4.3
Kesetaraan Sarana Kesehatan, Pendidikan dan Ibadah di Kota Bandung

Sarana Kesehatan	Jumlah
Puskesmas	71
Puskesmas Pembantu	60
Puskesmas Keliling	100
Posyandu	1957
Rumah Sakit	32
Total	2220
Sarana Pendidikan (Negeri dan Swasta)	
TK	510
SD	825
SLTP	268
SMU/SMK	189
PT (Universitas, Sekolah Tinggi, dan Akademi)	106
Total	1898
Sarana Ibadah	
Masjid	2198
Langgar	1577
Mushola	365
Gereja	131
Vihara	22
Pura	3
Total	4296

Sumber: Diolah dari Bandung Dalam Angka (2009)

Berdasarkan struktur ekonominya, sebagian besar penduduk di Kota Bandung bekerja di sektor perdagangan, jasa dan industri. Hal ini dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut ini:

Tabel 4.3
Penduduk 10 Tahun ke Atas yang Bekerja Menurut Jenis Kelamin
dan Lapangan Usaha Utama Di Kota Bandung Tahun 2009

Lapangan Usaha Utama	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
[1]	[2]	[3]	[4]
1. Pertanian,	10.470	3.345	13.815
2. Industri	127.036	73.590	200.626
3. Perdagangan	211.494	133.131	344.625
4. Jasa	160.540	92.322	252.862
5. Lainnya	150.070	38.802	188.872
Jumlah	659.610	341.190	1.000.800

Sumber: Bandung Dalam Angka (2009)

Laju pertumbuhan ekonomi Kota Bandung tahun 2009 sebesar 8,34 persen. Jika dibandingkan dengan laju pertumbuhan ekonomi tahun 2008 sebesar 8,17 persen, pertumbuhan ekonomi tahun 2008 mengalami kenaikan sebesar 0,17 persen. Apabila dilihat dari struktur ekonomi yang ada maka distribusi presentase sektor perdagangan, hotel, dan restoran merupakan sektor ekonomi yang mempunyai peranan terbesar terhadap penciptaan PDRB Kota Bandung, kemudian disusul oleh sektor industri pengolahan. Besarnya kontribusi sektor industri ini dimungkinkan dengan masuknya sebagian besar kegiatan industri besar di wilayah perluasan sebelah timur dan industri padat modal serta tidak berpolusi tetap ditempatkan di Kota Bandung. Jenis industri yang berkembang di Kota Bandung sebagian besar adalah industri makanan dan minuman, industri permesinan yang menunjang kegiatan industri, serta industri-industri yang berkaitan dengan produksi pakaian jadi (garment). Sedangkan untuk kegiatan perdagangan sendiri, sebenarnya telah berkembang sejak sekitar tahun 1980 dengan mulai dibangunnya pusat-pusat perbelanjaan/ pertokoan berskala besar. Perkembangan perdagangan eceran berskala besar cenderung berlokasi di kawasan pusat kota.

BAB 5

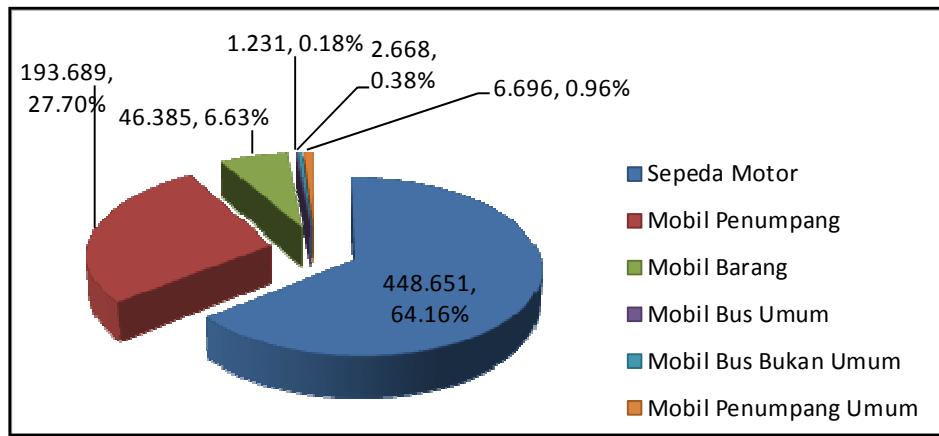
POTRET TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG

Pada Bab 5 ini akan dijelaskan mengenai potret transportasi perkotaan di Kota Bandung yang mencakup ketersediaan dan kelayakan sarana transportasi (angkutan umum) dan prasarana transportasi (jalan, tempat parkir, halte, terminal dan sebagainya). Selain itu Bab ini juga akan menjelaskan hasil identifikasi tentang sejauhmana tanggapan dari masyarakat sebagai pengguna sarana dan prasarana transportasi dan penyedia jasa angkutan umum terhadap penyelenggaraan pelayanan transportasi di Kota Bandung.

A. KETERSEDIAAN DAN KELAYAKAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA BANDUNG

Dalam rangka mendukung roda perekonomian masyarakat Kota Bandung, ketersediaan dan kelayakan sarana transportasi umum perkotaan yaitu angkutan umum menjadi sangat penting. Dengan jumlah penduduk yang sebanyak 2.417.288 dengan luas wilayah 167,29 km², jumlah ketersediaan angkutan umum di Kota Bandung cukup memadai. Secara umum, jumlah total kendaraan di Kota Bandung menurut Data Bandung dalam Angka (2009) adalah 699.320. Namun demikian, jumlah angkutan umum ini ternyata tidak sebanding dengan banyaknya kendaraan pribadi yang jumlahnya jauh lebih besar. Grafik 5.1 berikut ini memperlihatkan jumlah ketersediaan angkutan umum dan kendaraan pribadi yang ada di Kota Bandung saat ini.

Grafik 5.1
Jumlah Sarana Angkutan Umum dan Pribadi
Menurut Jenisnya di Kota Bandung Tahun 2006



Sumber: Bandung Dalam Angka 2009

Berdasarkan data pada grafik 5.1 dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan pribadi khususnya sepeda motor jumlahnya lebih banyak daripada angkutan umum yaitu sebanyak 448.651 (64,16%). Secara umum, angkutan umum yang sering digunakan oleh masyarakat Kota Bandung antara lain Angkutan Kota (Angkot), Bis Damri, Taksi, dan Trans Metro Bandung.

1. Angkutan Kota (Angkot)

Angkutan Kota atau yang dikenal dengan Angkot merupakan angkutan umum yang paling banyak terdapat di Kota Bandung. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagaimana dapat dilihat pada tabel 5.1 berikut ini, dapat diketahui bahwa di Kota Bandung terdapat sejumlah 5.521 armada Angkot dengan 39 lintasan trayek. Rata-rata jumlah armada untuk setiap lintasan trayek adalah 140 angkot.

Tabel 5.1
Jumlah Armada Angkutan Kota di Kota Bandung

No	Lintasan Trayek	Jarak (km)	Jml Armada
1.	Abdul Muis – Cicaheum via Binong	16,3	355
2.	Abdul Muis – Cicaheum via Aceh	11,55	100
3.	Abdul Muis – Dago	9,3	271
4.	Abdul Muis – Ledeng	16	245
5.	Abdul Muis – Elang	9,75	101

No	Lintasan Trayek	Jarak (km)	Jml Armada
6.	Cicaheum – Ledeng	14,25	214
7.	Cicaheum – Ciroyom	17	206
8.	Cicaheum – Ciwastra – Derwati	17	200
9.	Cicaheum – Cibaduyut	16,1	150
10.	St. Hall – Dago	10	52
11.	St. Hall – Sd. Serang	11	150
12.	St. Hall – Ciumbuleuit via Eyckman	9,8	53
13.	St. Hall – Ciumbuleuit via Cihampelas	8,3	30
14.	St. Hall – Gedebage	21	200
15.	St. Hall – Sarijadi	10,2	80
16.	St. Hall – Gunung Batu	8,5	53
17.	Margahayu Raya – Ledeng	19,8	125
18.	Dago – Riung Bandung	20,6	201
19.	Pasar Induk Caringin – Dago	19,85	140
20.	Panghegar Permai – Dipatiukur – Dago	19,35	155
21.	Ciroyom – Sarijadi via Sukajadi	11,75	88
22.	Ciroyom – Sarijadi via Setrasari	10,75	31
23.	Ciroyom – Bumi Asri	8,35	115
24.	Ciroyom – Cikudapateuh	12,9	140
25.	Sederhana – Cipagalo	16,05	276
26.	Sederhana – Cijerah	8,9	63
27.	Sederhana – Cimindi	9	55
28.	Ciwastra – Ujung Berung	13,4	32
29.	Cisitu – Tegallega	13,95	82
30.	Cijerah – Ciwastra – Derwati	22,3	200
31.	Elang – Gedebage – Ujung Berung	22,45	115
32.	Abdul Muis – Mengger	10,55	25
33.	Cicadas – Elang	18,05	300

No	Lintasan Trayek	Jarak (km)	Jml Armada
34.	Antapani – Ciroyom	13,7	160
35.	Cicadas – Cibiru – Panyileukan	13,65	200
36.	Bumi Panyileukan – Sekemirung	24,35	125
37.	Sadangserang – Caringin	18,1	200
38.	Cibaduyut – Karang Setra	16,6	201
39.	Cibogo – Elang	7	32
Total			5.521

Sumber: Bandung Dalam Angka (2009)

2. Angkutan Bus (Damri, Mini Bus dan Trans Metro Bandung)

Selain angkutan kota, sarana transportasi umum yang digunakan oleh masyarakat Kota Bandung adalah angkutan bus. Angkutan bus di Kota Bandung dioperasikan oleh Damri. Terdapat 12 trayek yang pada saat ini dioperasikan dengan 243 kendaraan bus. Bus yang digunakan oleh Damri merupakan bus besar dengan kapasitas 40-62 tempat duduk. Seringkali terlihat pada jam sibuk pagi dan sore, bus kota Damri memuat penumpang yang cukup banyak. Selain Damri, terdapat satu trayek bus sedang yang dioperasikan oleh koperasi angkutan umum yaitu trayek Antapani – KPAD yang dioperasikan oleh Kobutri. Pada saat ini, Kobutri mengoperasikan 12 bus sedang. Selain Damri dan Mini Bus, Pemerintah Kota Bandung menetapkan Trans Metro Bandung (TMB) sebagai salah satu angkutan bus yang dapat menjadi alternatif bagi masyarakat. TMB yang dioperasionalkan jumlahnya memang masih terbatas yaitu hanya 10 buah dengan trayek Leuwi Panjang-Cibiru. TMB ini memiliki kapasitas muatan 30 orang dengan 17 tempat duduk. Tabel 5.2 berikut ini memperlihatkan jumlah dan jaringan trayek Damri, Mini Bus, dan Trans Metro Bandung (TMB).

Tabel 5.2

Jaringan Tayek Damri, Mini Bus, dan Trans Metro Bandung (TMB)

No. Rute	Nama Trayek	Waktu Operasional	Jumlah Armada	
			Beroperasi	Total Armada
DAMRI				
I	Cicaheum-Cibeureum	06.30-20.00	28	30
II	Ledeng-Leuwi Panjang	06.30-19.00	12	15

No. Rute	Nama Trayek	Waktu Operasional	Jumlah Armada	
			Beroperasi	Total Armada
IV	Kiara Condong-Ciroyom	06.00-12.00	1	1
V	Dipatiukur-Leuwi Panjang	06.30-19.00	11	13
VI	Elang-Jatinangor	06.30-19.00	12	13
VII	Dipatiukur-Jatinangor	06.30-19.00	13	14
VIII	Kebon Kelapa-Tanjung Sari	04.00-19.00	14	15
IX	Cicaheum-Leuwi Panjang	06.30-21.00	31	32
XI	Cibiru-Kebon Kelapa	06.30-20.00	12	13
XIV	Kiara Condong-Sarijadi	06.30-18.00	2	3
XV	Alun-alun-Ciburuy	06.30-19.00	17	18
Jumlah			153	167
MINI BUS				
	Antapani-KPAD	06.30-19.00	12	12
TRANS METRO BANDUNG (TMB)				
	Leuwi Panjang-Cibiru		10	10

Sumber : Diolah dari beberapa sumber

3. Angkutan Taksi

Angkutan Taksi merupakan sarana transportasi umum yang juga banyak dimanfaatkan oleh masyarakat Kota Bandung. Berdasarkan data dalam Bandung Dalam Angka (2009) jumlah armada taksi yang ada Di Kota Bandung adalah sebanyak 1.018 yang dikelola oleh 7 perusahaan Taksi sebagaimana tabel 5.3 berikut ini.

Tabel 5.3

Jumlah Armada Taksi di Kota Bandung

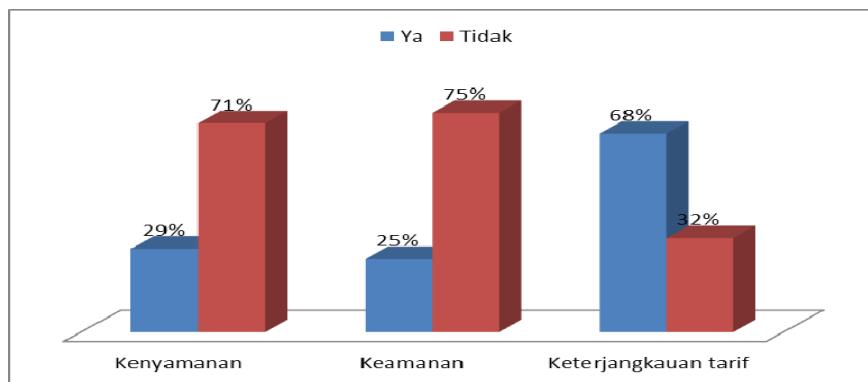
No	Perusahaan Armada Taksi	Jumlah
1.	PT. Tara Megah Muliatana (Taksi Gemah Ripah)	372
2.	CV. Surya Pratama Mandiri (Taksi KOTA KEMBANG)	56

No	Perusahaan Armada Taksi	Jumlah
3.	PRIMKOPAU	125
4.	PT. Surya Pratama Dwimandiri (Taksi Bandung Metropolitan)	60
5.	PT. Blue Bird (Taksi Blu Bird)	200
6.	PT. Citra Transport Nusantara (Talsi Putra)	205
7.	PT. Cipaganti Citra Graha (Taksi Cipaganti)	0
8.	CV. Rina Rini	0
	J u m l a h	1.018

Sumber: Bandung Dalam Angka (2009)

Berdasarkan hasil penelitian lapangan yang dilakukan mengenai bagaimana tanggapan masyarakat Kota Bandung terhadap kelayakan angkutan umum di Kota Bandung antara lain menyangkut tingkat keamanan, kenyamanan, dan keterjangkauan tarif angkutan umum menunjukkan bahwa sebagian besar responden menyatakan bahwa angkutan umum di Kota Bandung belum memberikan kenyamanan dan kemanan, sedangkan tarif angkutan umum sudah cukup terjangkau bagi masyarakat. Hal ini dapat dilihat pada grafik 5.2 berikut ini:

Grafik 5.2
Tanggapan Masyarakat terhadap Kelayakan Angkutan Umum di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

Dari grafik tersebut, dapat diketahui sebanyak 71 % responden menyatakan angkutan umum di Kota Bandung tidak nyaman. Menurut beberapa responden yang kami wawancara menyatakan bahwa ketidaknyamanan angkutan umum

yang ada dikarenakan muatan penumpang yang tidak sesuai dengan kapasitas angkutan. Sebagai contoh, untuk Angkutan Kota yang hanya memiliki muatan sebanyak 10 orang, terkadang diisi dengan penumpang 12-15 orang. Kedaaan ini juga ditemui pada Angkutan Bis Damri ataupun TMB.

Terkait dengan tingkat keamanan menggunakan angkutan umum, sebagian besar responden (75%) menyatakan bahwa angkutan umum di Kota Bandung belum memberikan rasa aman bagi para penumpangnya. Menurut beberapa responden yang kami wawancara menyatakan bahwa tindak kriminalitas seperti pencopetan seringkali terjadi di angkutan umum. Selain itu, perilaku sopir yang sering ugal-ugalan dalam mengemudi angkutan umum juga memberikan rasa khawatir kepada penumpang. Tidak sedikit kecelakan lalu lintas yang diakibatkan perilaku sopir tersebut.

Namun demikian, untuk tarif angkutan umum, sebagian besar responden (68%) menyatakan bahwa tarif sudah terjangkau bagi mereka. Hal ini dikarenakan untuk beberapa angkutan umum seperti Damri dan TMB, tarif sudah ditetapkan secara pasti dan sesuai dengan tarif minimum yang ditetapkan oleh pemerintah. Namun, untuk angkutan kota, beberapa masyarakat masih mengeluhkan tarif yang ditetapkan secara sesuka hati oleh pengemudinya.

B. KETERSEDIAAN DAN KALAYAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DI KOTA BANDUNG

Ketersediaan dan kelayakan prasarana transportasi yang memadai menjadi hal yang penting dalam rangka menunjang penyelenggaraan pelayanan angkutan umum. Prasarana transportasi tersebut antara lain jalan, trotoar, tempat parkir, halte, dan rambu-rambu lalu lintas.

1. Jalan dan Trotoar

Jalan merupakan prasarana yang sangat vital dalam penyelenggaraan transportasi. Berdasarkan data Bandung dalam Angka (2009) sebagaimana tabel 5.4 berikut ini dapat diketahui keadaan panjang jalan dan kondisinya di Kota Bandung. Panjang jalan yang menjadi wewenang Kota Bandung adalah 1.185,38 km dengan kondisi baik (592,69 km), sedang (177,81 km), dan rusak (414,88 km).

Tabel 5.4

**Keadaan Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan,
Kondisi Dan Wewenang Jalan Di Kota Bandung Tahun 2009**

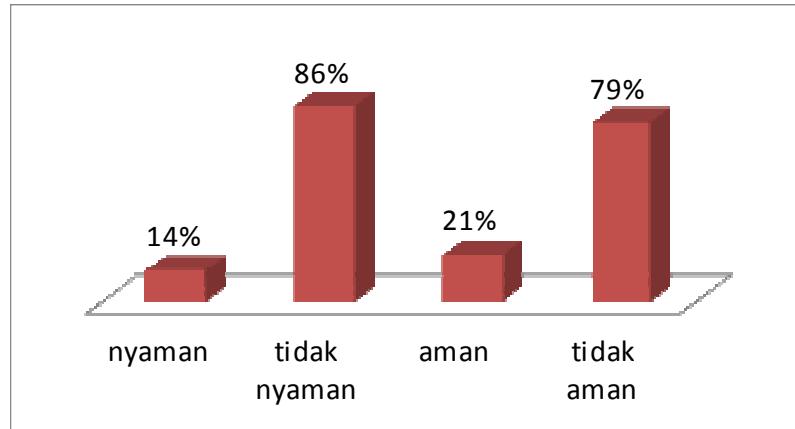
K e a d a a n		Panjang Jalan (Kilometer)
I.	Jenis Permukaan	
	a. Hotmix	667,70

K e a d a a n		Panjang Jalan (Kilometer)
	b. Penetrasi	535,40
	c. Beton	33,38
Jumlah		1.236,48
II	Kondisi Jalan	
	a. Baik :Jl. Nasional	16,78
	Jl. Propinsi	8,77
	Jl. Kota	592,69
	b. Sedang: Jl. Nasional	5,03
	Jl. Propinsi	2,63
	Jl. Kota	177,81
	c. Rusak : Jl. Nasional	11,75
	Jl. Propinsi	6,14
	Jl. Kota	414,88
Jumlah		1.236,48
III	Wewenang Jalan	
	a. Jl. Nasional	33,56
	b. Jl. Propinsi	17,54
	c. Jl. Kota	1.185,38
Jumlah		1.236,48

Sumber : Bandung Dalam Angka 2009

Masih banyaknya kondisi jalan di Kota Bandung yang rusak tersebut memberikan ketidaknyamanan dan ketidakamanan bagi masyarakat sebagai pengguna jalan. Berdasarkan hasil penelitian lapangan yang dilakukan dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan kondisi jalan di Kota Bandung ini tidak nyaman (86%) dan tidak aman (79%) Hal ini dapat dilihat dari banyak ruas jalan di Kota Bandung yang mengalami kerusakan, luas badan jalan yang tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang melewati jalan menyebabkan sering terjadi kemacetan. Grafik 5.3 berikut ini memperlihatkan tanggapan masyarakat terhadap kondisi jalan di Kota Bandung.

Grafik 5.3
Tanggapan Masyarakat terhadap Kondisi Jalan di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

2. Tempat Parkir

Tempat parkir adalah fasilitas parkir untuk umum yang menggunakan tepi jalan umum, gedung parkir dan/atau pelataran parkir, halaman pasar/pertokoan. Berdasarkan data lokasi parkir dalam Bandung dalam Angka (2009) sebagaimana tabel 5.5 berikut ini, dapat diketahui ada 216 lokasi parkir jalan umum di beberapa wilayah di Kota Bandung, khususnya di Cibeunying Barat dan Timur. Sedangkan untuk beberapa wilayah yang lain belum terdata (belum ada data).

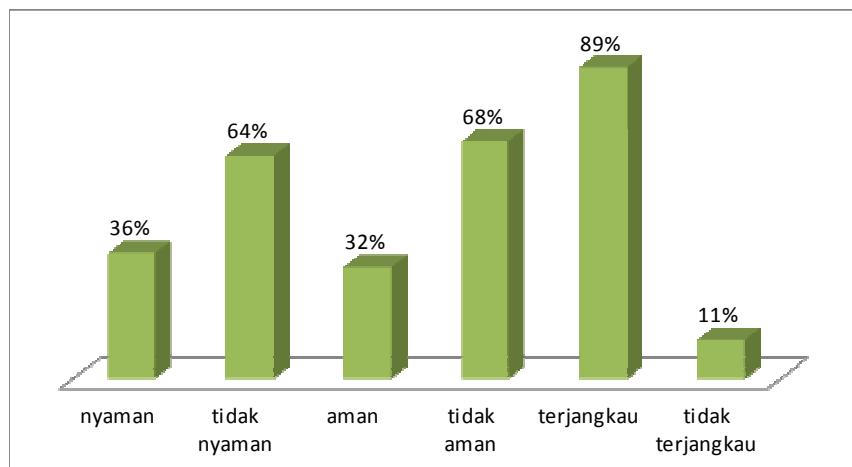
Tabel 5.5
Banyaknya Lokasi Parkir Jalan Umum di Kota Bandung
Menurut Wilayah Tahun 2009

Wilayah	Banyaknya lokasi parkir
1. Bojonegara	-
2. Cibeunying barat	214
3. Cibeunying timur	2
4. Tegallega	-
5. Karees	-
6. Ujungberung / gedebage	-
7. Pasar	-

Sumber: Bandung Dalam Angka 2009

Menurut tanggapan masyarakat terhadap ketersediaan dan kelayakan tempat parkir di Kota Bandung, sebagian besar responden menyatakan kondisi tempat parkir masih banyak yang tidak nyaman (64%) dan tidak aman (68%). Ketidaknyamanan ini dikarenakan terbatasnya jumlah tempat parkir, menurut Data Bandung Dalam Angka (2009) hanya ada 216 tempat parkir yang terdata. Kondisi di lapangan memperlihatkan banyak ruas-ruas jalan yang dijadikan tempat parkir sehingga seringkali menimbulkan kemacetan. Kondisi tempat parkir yang tidak aman lebih dikarenakan tidak ada jaminan keamanan yang diberikan oleh pengelola tempat parkir kepada pemilik kendaraan, sehingga tidak jarang kasus kehilangan dan pencurian di alami masyarakat ketika di tempat parkir. Namun demikian, tarif parkir yang biasanya ditetapkan menurut sebagian besar responden sudah terjangkau.

Grafik 5.4
Tanggapan Masyarakat terhadap Ketersediaan dan Kelayakan
Tempat Parkir di Kota Bandung



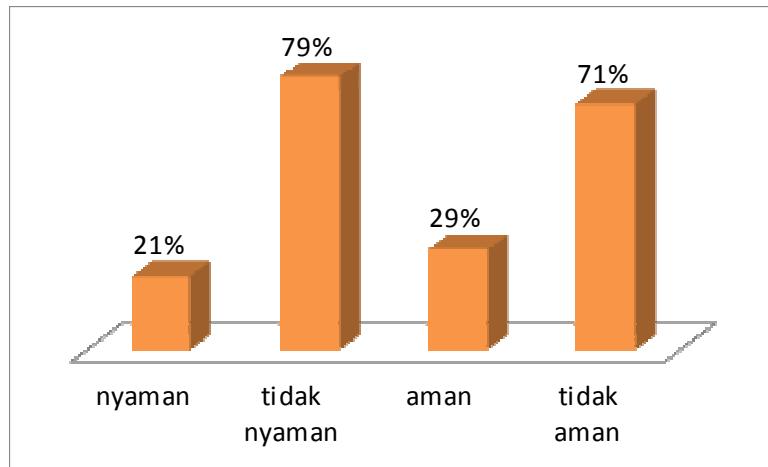
Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

3. Halte

Berdasarkan data Dinas Perhubungan (2009), jumlah halte yang ada di Kota Bandung adalah sekitar 34-40 halte yang dibangun oleh swasta dan 36 halte yang dibangun oleh pemerintah. Sehingga total halte yang ada di Kota Bandung ini adalah sekitar 70 halte. Adapun kebutuhan halte yang perlu dibangun dan sudah direncanakan oleh Pemerintah adalah sekitar 250 halte. Dari jumlah halte yang ada sekarang ini, sebagian besar kondisinya sudah rusak dan tidak memadai lagi.

Terkait dengan ketersediaan dan kelayakan halte yang ada di Kota Bandung, sebagian besar responden menyatakan tidak nyaman (79%) dan tidak aman (71%). Halte di Kota Bandung pada umumnya belum memadai dan jumlahnya masih terbatas. Bagi sebagian besar responden (96,4%) menyatakan agar di Kota Bandung dibangun halte sebagai tempat menunggu angkutan umum.

Grafik 5.5
Tanggapan Masyarakat terhadap Ketersediaan dan Kelayakan
Tempat Parkir di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

4. Rambu-Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan dan Zebra Cross

Manajemen lalu lintas yang berfungsi sebagai pengaturan lalu lintas pengguna kendaraan di jalan menggunakan rambu-rambu, marka dan zebra cross. Tabel 5.6 berikut merupakan inventarisasi jumlah rambu, marka dan zebra cross yang masih berfungsi baik ataupun rusak.

Tabel 5.6
Inventarisasi Jumlah Rambu

No.	Status	Dibutuhkan	Terpasang	Kondisi	
				Baik	Rusak
1	Jalan Nasional	345	333	320	13
2	Jalan Propinsi	545	334	300	34

No.	Status	Dibutuhkan	Terpasang	Kondisi	
				Baik	Rusak
3	Jalan Kabupaten	-	-	-	-
4	Jalan Kota	3.165	1.737	1255	482
	Jumlah	4.145	2.404	1.875	529

Sumber : Dishub Kota Bandung (Masterplan Transportasi Kota Bandung, 2009)

Sedangkan panjang jalan yang membutuhkan marka, sudah dilengkapi marka dan kondisinya dapat dilihat pada tabel berikut ini

Tabel 5.7
Inventarisasi Marka

No.	Status	Dibutuhkan (km)	Sudah dilengkapi (km)	Kondisi		
				Baik	Sedang	pudar
1	Jalan Nasional	42,11	20,00	60	25	15
2	Jalan Propinsi	22,99	19,88	60	25	15
3	Jalan Kabupaten	-	-	-	-	-
4	Jalan Kota	1.103,71	50,51	40	10	50
	Jumlah	1.168,81	35,00			

Sumber : Dishub Kota Bandung (Masterplan Transportasi Kota Bandung, 2009)

Jumlah fasilitas penyeberangan: zebra cross dan jembatan penyeberangan yang dibutuhkan, terpasang dan berfungsi.

Tabel 5.8
Inventarisasi Zebra Cross dan Jembatan Penyeberangan

No.	Fasilitas	Dibutuhkan (buah)	Terpasang (buah)	Berfungsi (buah)
1	Zebra cross	420	135	130
2	Jembatan penyeberangan	85	10	10
	Jumlah	505	145	140

Sumber : Dishub Kota Bandung (Masterplan Transportasi Kota Bandung, 2009)

Berdasarkan potret transportasi perkotaan di Kota Bandung ini dapat diketahui bahwa secara umum ketersediaan dan kelayakan sarana dan prasarana transportasi belum memadai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Sehingga kenyamanan, keamanan, dan keterjangkauan akses masyarakat terhadap sarana dan prasarana transportasi perkotaan perlu diperhatikan dan ditingkatkan pelayanannya, baik oleh pemerintah maupun penyedia jasa angkutan umum.

BAB 6

ANALISIS KEBIJAKAAN TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG

Pada Bab 6 ini tim akan menganalisis mengenai kebijakan transportasi perkotaan yang berlaku di Kota Bandung, dari hasil analisis itu akan dibandingkan dengan realita yang ada di lapangan. Analisis kebijakan ini meliputi *pertama*, pengaturan tentang manajemen kebutuhan lalu lintas di perkotaan, *kedua*, pengaturan tentang sarana dan prasarana transportasi perkotaan seperti kebijakan proses pemberian izin angkutan umum, proses pemberian izin trayek, proses penyelenggaraan perparkiran, proses penyediaan halte dan terminal dan proses penarikan retribusi serta hasil identifikasi tentang sejauhmana tanggapan dari penyedia jasa angkutan dan pemerintah terhadap kebijakan dan penyelenggaraan izin-izin yang menyangkut transportasi di Kota Bandung, dan *ketiga* pengaturan tentang rekayasa dan manajemen lalu lintas.

A. PENGATURAN MANAJEMEN KEBUTUHAN LALU LINTAS PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG

Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 133 menyebutkan tentang pentingnya penyelenggaraan manajemen kebutuhan lalu lintas yaitu untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas penggunaan lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas. Manajemen kebutuhan lalu lintas diselenggarakan berdasarkan beberapa kriteria yaitu:

- 1) Perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan
- 2) Ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum
- 3) Kualitas lingkungan

Dalam Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung, pengaturan mengenai manajemen kebutuhan lalu lintas perkotaan belum diatur secara jelas dan rinci bagaimana pelaksanaannya. Namun demikian, apabila dilihat ketiga kriteria yang ditetapkan dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat diidentifikasi dan dianalisis tentang sejauhmana perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan di Kota Bandung, ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum dan kualitas lingkungan di Kota Bandung.

Berdasarkan potret sarana dan prasarana transportasi yang ada di Kota Bandung dapat dilihat perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan yang ada yaitu 699.320 kendaraan dengan kapasitas panjang jalan 1.185,38 km dengan kondisi baik 50%. Kondisi di lapangan menunjukkan volume lalu lintas cenderung padat terlebih pada jam-jam tertentu, misalnya jam kerja dan jam sekolah. Sebagai contoh di ruas jalan Soekarno Hatta, Pasteur, Cicaheum, Ujung Berung, pada jam kerja dan jam sekolah cenderung terlihat padat dan sering kali terjadi kemacetan.

Sedangkan dari potret ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum di Kota Bandung sebagaimana diuraikan pada Bab 5, dapat diketahui bahwa secara umum ketersediaan dan kelayakan sarana dan prasarana transportasi belum memadai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Sehingga kenyamanan, keamanan, dan keterjangkauan akses masyarakat terhadap sarana dan prasarana transportasi perkotaan perlu diperhatikan dan ditingkatkan pelayanannya, baik oleh pemerintah maupun penyedia jasa angkutan umum.

Salah satu dampak dari padatnya lalu lintas terhadap kondisi lingkungan di Kota Bandung adalah polusi atau pencemaran udara yang cukup tinggi sehingga kualitas lingkungan menjadi menurun. Berdasarkan data dalam Master Plan Transportasi Kota Bandung (2010), pengukuran kualitas udara ambien pada tahun 2006 diketahui bahwa baku mutu yang telah terlewati adalah debu yaitu sebesar 310,33 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$ sedangkan parameter yang lain masih berada di bawah baku mutu. Baku mutu untuk debu berdasarkan Peraturan Pemerintah Indonesia no 41 tahun 1999 tentang Pengendalian pencemaran Udara adalah sebesar 230 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$.

Tabel 6.1
Perhitungan Gauss untuk Debu Lokasi di Kota Bandung

Kecepatan Angin (m/det)	Jarak (m)	Konsentrasi debu ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1.9	0	339,5
	100	284,5

Kecepatan Angin (m/det)	Jarak (m)	Konsentrasi debu ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
	200	223,2
	250	174,4
	500	108,0

Sumber : BPLH Kota Bandung (dalam Masterplan Transportasi Kota Bandung, 2010)

Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, manajemen kebutuhan lalu lintas tersebut dilaksanakan dengan cara:

- 1) Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu
- 2) Pembatasan lalu lintas kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu
- 3) Pembatasan lalu lintas sepeda motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu
- 4) Pembatasan lalu lintas kendaraan bermotor umum sesuai dengan klasifikasi fungsi jalan
- 5) Pembatasan ruang parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang parkir maksimal
- 6) Pembatasan lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu

Adapun upaya pemerintah Kota Bandung (Dinas Perhubungan) dalam pelaksanaan manajemen kebutuhan lalu lintas adalah pembatasan lalu lintas dengan pemanfaatan sistem jalan satu arah pada waktu dan jalan tertentu.

B. PENGATURAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG

1. Proses Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Kota Bandung (Antara Kebijakan dan Realita)

Penyelenggaraan angkutan umum di Kota Bandung telah diatur dalam Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Dalam peraturan tersebut diatur mengenai penyelenggaraan perhubungan antara lain: kewenangan pembinaan, manajemen prasarana jalan, pembinaan teknis uji kelaikan dan pemeliharaan kendaraan, pembinaan pemakai jalan, dan pembinaan angkutan.

♣ Proses Pemberian Izin Angkutan Umum dan Trayek

Dalam Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada paragraf 4 pasal 131 dijelaskan tentang perizinan, dalam pasal tersebut tercantum bahwa setiap orang, badan hukum yang akan berusaha di bidang angkutan umum untuk mengangkut orang, wajib memiliki izin yang terdiri dari :

- a. Izin Usaha Angkutan (IUA);
- b. Izin Trayek;
- c. Izin Operasi

Untuk memperoleh izin usaha angkutan dan izin trayek sudah dapat dilakukan di Badan Pelayanan Perizinan Terpadu Kota Bandung (BPPT), sebelumnya izin ini di berikan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Adapun proses pembuatan izin usaha angkutan dan izin trayek adalah sebagai berikut :

➤ Izin Angkutan Umum

- a. Dasar Hukum :
 1. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 02 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung
 2. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 tahun 2008 tentang Retribusi Bidang Perhubungan
- b. Sasaran Objek
Setiap orang , badan hukum yang akan berusaha dibidang angkutan umum untuk mengangkut orang atau barang
- c. Masa Berlaku
Izin angkutan berlaku selama kegiatan usaha berlangsung dan kartu pengawasan (KP) diwajibkan daftar ulang setiap tahunnya paling lambat 1 bulan sebelum habis masa berlaku.
- d. Persyaratan
 1. Mengisi dan menandatangani formulir permohonan;
 2. Photo copy KTP;
 3. Photo copy NPWP;
 4. Photo copy HO;
 5. Photo copy SIUP;
 6. Photo copy Akta Pendirian Perusahaan (akte notaris);
 7. Surat pernyataan bermaterai Rp.6.000,- dan bukti kepemilikan garasi/tempat penyimpanan kendaraan yang memadai;
 8. Photo garasi / tempat penyimpanan kendaraan sebanyak 4 lembar;
 9. Photo copy SK ijin trayek/ijin operasi/ijin prinsip yang sudah dimiliki;
 10. Surat pernyataan bermaterai Rp.6.000,- tentang kesanggupan untuk tidak melakukan pengeteman kendaraan di ruas jalan dalam wilayah

- kota bandung serta mengoperasikan kendaraan sesuai dengan ijin yang dimiliki ;
- e. Jangka Waktu
 - 1. Izin Usaha Angkutan Baru :
Maksimal 7 (tujuh) hari kerja
 - 2. Izin Usaha Angkutan Perpanjangan/Ulang:
Maksimal 5 (lima) hari kerja
 - f. Biaya
 - Rp.1.500.000,-

➤ **Izin Trayek**

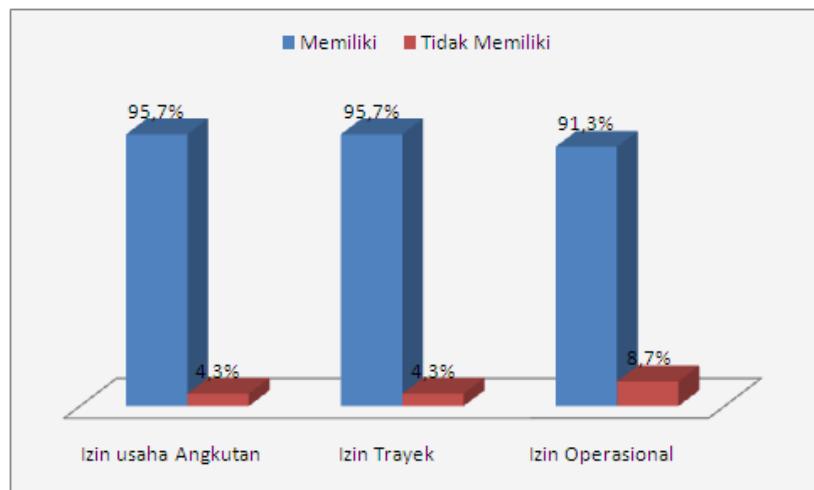
- a. Dasar Hukum :
 - 1. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 02 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung
 - 2. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 tahun 2008 tentang Retribusi Bidang Perhubungan.
- b. Sasaran Objek
 - Setiap orang , badan hukum yang akan berusaha di bidang angkutan umum untuk mengangkut orang.
- c. Masa Berlaku
 - Izin trayek berlaku untuk jangka waktu 5 tahun, yang setiap tahunnya diwajibkan daftar ulang paling lambat 1 bulan sebelum habis masa berlaku Kartu Pengawasan.
- d. Persyaratan
 - 1. Mengisi dan menandatangani formulir permohonan;
 - 2. Photo copy KTP;
 - 3. Photo copy Buku Uji;
 - 4. STNK;
 - 5. Surat Keterangan Pemilikan/Penguasaan;
 - 6. Izin Usaha Angkutan;
 - 7. Denah Lokasi garasi bagi perusahaan angkutan;
 - 8. Khusus perpanjangan, melampirkan juga izin dan kartu pengawasan (K.P) lama.
- e. Jangka Waktu
 - 1. Izin trayek Baru :
Maksimal 7 (tujuh) hari kerja
 - 2. Izin Trayek Perpanjangan/Ulang:
Maksimal 5 (lima) hari kerja
- f. Biaya
 - Retribusi izin trayek/operasi

1. Mobil bis umum 27 tempat duduk ke atas Rp.200.000/ kendaraan/ 5 tahun;
2. Mobil bis umum 17 s.d 26 tempat duduk Rp.175.000/ kendaraan/ 5 tahun;
3. Mobil bis umum 9 s.d 16 tempat duduk Rp.150.000/ kendaraan/ 5 tahun;

Dalam pelaksanaannya di lapangan, dari kuesioner yang kami sebarkan didapatkan data bahwa 95,7 % responden telah memiliki izin usaha angkutan dan trayek serta 91,3 % sudah memiliki izin operasional.

Grafik 6.1

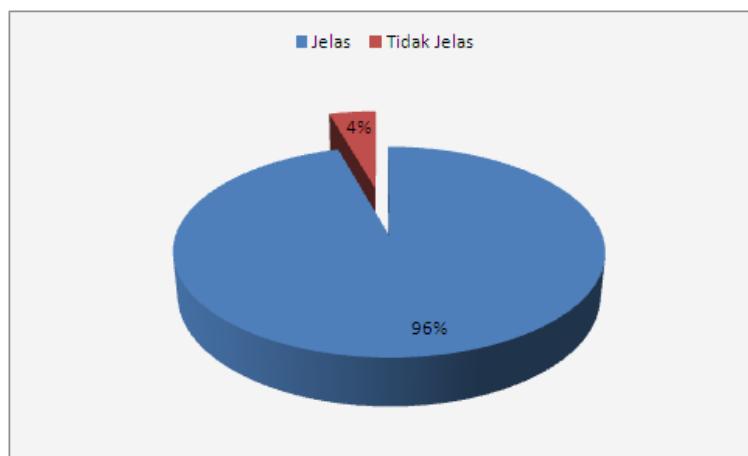
Tanggapan Penyedia Angkutan Umum terhadap Kepemilikan izin Usaha Angkutan, Izin Trayek dan Izin Operasional Angkutan Umum di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

Disamping itu pada grafik 6.2 dapat dilihat 96 % responden menyatakan bahwa proses dari pembuatan izin sudahlah jelas, walaupun dari wawancara yang kami lakukan dengan Dinas Perhubungan Kota Bandung dan penyedia angkutan umum ada sebagian kecil penyedia angkutan umum yang mengeluhkan pindahnya proses pembuatan izin yang awalnya di lakukan di Dinas Perhubungan Kota Bandung ke Badan Pelayanan Perizinan Terpadu Kota Bandung.

Grafik 6.2
Tanggapan Penyedia Angkutan Umum terhadap Proses Penyelenggaraan Perizinan untuk Angkutan Umum di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada paragraf 2 dijelaskan mengenai perencanaan angkutan, jaringan trayek dan wilayah operasi taksi. Pada pasal 125 disebutkan bahwa dalam rangka penyelenggaraan pelayanan angkutan umum dalam trayek tetap dan teratur serta pengangkutan dengan menggunakan taksi, Walikota dapat merencanakan kebutuhan pelayanan angkutan yang ditetapkan dalam jaringan trayek dan wilayah operasi taksi. Dari hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Bandung secara aturan angkutan umum yang layak untuk jalan ada 3 jenis yaitu :

1. Bis kecil (angkot), maksimal untuk 10 tahun
2. Angkutan Sedang (elf), maksimal 15 tahun
3. Angkutan besar (bis), maksimal 20 tahun

Dari ketiga jenis kendaraan tersebut bila masa guna telah habis, maka dilakukan peremajaan atau tidak diberikan izin jalan. Hal ini tercantum juga dalam Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada Paragraf 5 peremajaan, penggantian dan penghapusan kendaraan.

Dinas perhubungan menerapkan tarif angkutan dengan 2 pola yaitu :

1. Pola Flat, dimana tarif ini digunakan oleh angkutan dalam kota dengan tarif jauh dekat tarifnya sama.
2. Pola jarak, tarif ini digunakan oleh angkutan yang trayeknya jauh seperti AKDP. Perhitungannya adalah rupiah/penumpang/km.

Sedangkan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada pasal 153 no (1) disebutkan besarnya tarif angkutan kota yang sepenuhnya beroperasi di daerah ditetapkan berdasarkan perhitungan jarak tempuh dikalikan dengan tarif dasar, tarif dasar tersebut pada pasal 152 ditentukan oleh Menteri Perhubungan.

Hambatan yang ada di lapangan adalah masyarakat tidak mau membayar dengan pola flat untuk angkutan dalam kota sehingga penyedia angkutan umum merasa dirugikan. Akhirnya sistem tarif yang terjadi di lapangan menggunakan pola jarak dan itupun terbentuk karena masyarakat.

♣ Pembinaan Pemakai Jalan

Dalam Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pasal 80 Bab V mengenai pembinaan pemakai jalan disebutkan bahwa penyelenggaraan pendidikan mengemudi kendaraan bermotor bertujuan mendidik dan melatih calon-calon pengemudi kendaraan bermotor untuk menjadi pengemudi yang memiliki pengetahuan di bidang lalu lintas angkutan jalan, terampil, berdisiplin, bertanggung jawab serta bertingkah laku dan bersikap mental yang baik dalam berlalu lintas. Selain itu dalam pasal 82 disebutkan bahwa Walikota melakukan pembinaan terhadap penyelenggaraan pendidikan pengemudi yang meliputi pengarahan, bimbingan dan bantuan teknis serta pengawasan terhadap ketentuan-ketentuan:

- a. Penyediaan fasilitas belajar berupa ruang kelas dan peralatan mengajar yang memadai;
- b. Penyediaan fasilitas berupa lokasi lapangan untuk praktek mengemudi;
- c. Memiliki dan menggunakan kendaraan bermotor untuk praktek latihan mengemudi yang dilengkapi :
 - Tanda bertuliskan latihan/belajar yang jelas kelihatan dari depan dan dari belakang
 - Rem tambahan yang dioperasikan oleh instruktur
 - Tambahan kaca spion belakang dan samping khusus untuk instruktur
- d. Penyusunan dan pengesahan kurikulum yang terdiri dari mata pelajaran teori dan praktek meliputi:
 - Pendidikan pancasila
 - Peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan
 - Pengetahuan praktis, mengenai teknik dasar kendaraan bermotor, kecelakaan lalu lintas dan pertolongan pertama pada kecelakaan serta sopan santun atau etika berlalu lintas di jalan
 - Praktek mengemudikan kendaraan bermotor di lapangan praktek

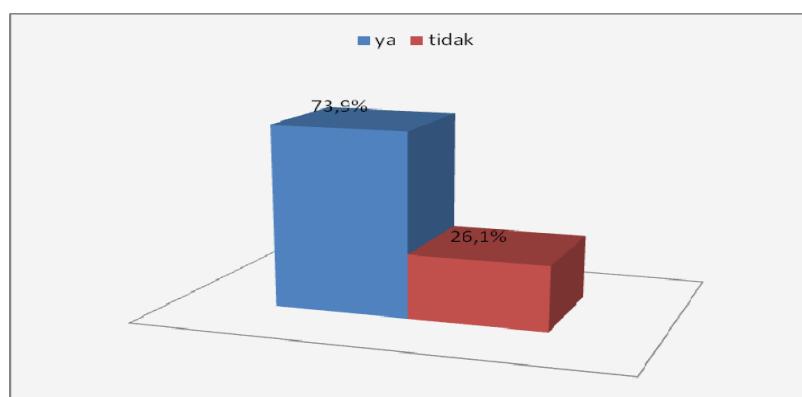
- Praktek mengemudikan kendaraan bermotor dalam berlalu lintas di jalan
- Praktek perawatan kendaraan bermotor
- Persyaratan untuk calon siswa pendidikan sekolah mengemudi
- Persyaratan instruktur pendidikan mengemudi.

Dalam prakteknya, banyak pengemudi yang tidak belajar melalui pendidikan mengemudi ini. dan juga masih banyak penyelenggara pendidikan mengemudi hanya memberikan pelatihan mengemudi tetapi tidak memberikan mata pelajaran teori yang sudah ditentukan. Bahkan berdasarkan pengamatan di lapangan, fasilitas berupa lokasi lapangan untuk praktek mengemudi tidak dimiliki oleh penyelenggara pendidikan. Berdasarkan hasil wawancara, penyelenggaraan pelatihan mengemudi ini seharusnya dilaksanakan atas rekomendasi izin dari Dinas Perhubungan. Namun demikian, banyak penyelenggara pelatihan mengemudi yang tidak berkoordinasi dengan Dishub. Selain itu, pengawasan yang menjadi tugas dinas perhubungan, yang dilakukan sampai saat ini belum dapat dilaksanakan secara optimal dikarenakan kendala anggaran dan sumber daya manusia.

Dari kuesioner yang dilakukan terhadap penyedia angkutan umum, ternyata sebesar 73,9 % setuju bahwa sopir angkutan umum perlu diberikan pelatihan secara khusus dalam mengemudi (melalui tempat pelatihan), sedangkan 26,1 % tidak setuju bahwa sopir angkutan umum perlu diberikan pelatihan secara khusus dalam mengemudi (melalui tempat pelatihan). Dari wawancara dengan sopir angkutan umum ternyata masih banyak sopir angkutan umum yang hanya belajar mengemudi secara otodidak ataupun belajar dari sesama sopir angkutan umum.

Grafik 6.3

Tanggapan Penyedia Angkutan Umum Mengenai Perlu Tidaknya Pelatihan Mengemudi Di Tempat Latihan Khusus Mengemudi Bagi Sopir Angkutan Umum Di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

2. Proses Penyelenggaraan Prasarana Transportasi Di Kota Bandung (Antara Kebijakan dan Realita)

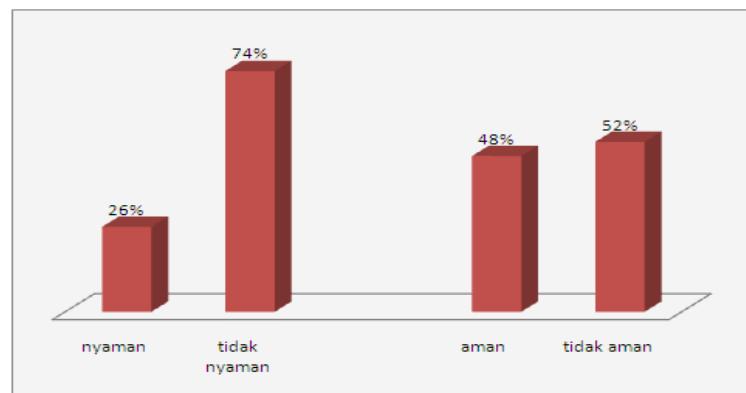
Dalam Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada Bab III dijelaskan mengenai Manajemen Prasarana Jalan dan Bab VII mengenai Pembinaan Angkutan dimana pada paragraf kelima dijelaskan mengenai terminal yang terdiri dari perencanaan, pembangunan, penyelenggaraan dan jasa pelayanan terminal.

♣ Prasarana Jalan

Penyebab macetnya lalu lintas di Kota Bandung bukan hanya disebabkan oleh volume kendaraan yang meningkat saja tapi juga disebabkan oleh jalan yang sempit ataupun jalan yang rusak. Bagian kedua dalam Dalam Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada Bab III mengenai Manajemen Prasarana Jalan menyebutkan bahwa untuk memberikan pelayanan lalu lintas dan menunjang kelancaran distribusi angkutan ke berbagai pelosok daerah, Pemerintah Daerah merencanakan, Pembangunan dan pemeliharaan jalan dan jembatan. Disamping itu pada bagian ketiga mengenai pengaturan penggunaan jalan pasal 15 menyebutkan setiap jaringan yang telah selesai dibangun, sebelum dioperasikan dilakukan penetapan kinerja jaringan jalan yang meliputi penetapan status, fungsi, kelas jalan muatan sumbu terberat yang diizinkan dengan kecepatan setempat yang diperbolehkan. Di Kota Bandung sendiri untuk penetapan kelas jalan masih belum dilakukan, akibatnya banyak angkutan yang bebannya besar melewati jalan-jalan kecil sehingga menyebabkan kerusakan jalan yang parah.

Grafik 6.4

Tanggapan Penyedia Angkutan Umum Mengenai Tingkat Kenyamanan dan Keamanan Jalan Di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

Dari wawancara yang kami lakukan dengan Dishub Kota Bandung Untuk kerusakan jalan yang disebabkan dari beban transportasi umum, Dishub Kota Bandung belum menjalankan pengawasan di bidang tersebut. Hanya saja di setiap kendaraan ada kartu yang menunjukkan berapa berat maksimal kendaraan yang diperbolehkan. Berkaitan dengan itu Dishub Kota Bandung sudah berupaya memasang marka atau rambu untuk kelas kendaraan yaitu kelas I,II,III akan tetapi kelas tersebut harus sesuai dengan kekuatan jalan itu sendiri dan yang berwenang untuk menentukan kekuatan jalan adalah Bina Marga. Sampai sekarang Dishub Kota Bandung belum mempunyai informasi mengenai identitas beban di setiap jalan itu berapa. Sedangkan dari Bina Marga sendiri menyatakan bahwa aturan mengenai kelas jalan baru akan dirumuskan melalui Peraturan Daerah.

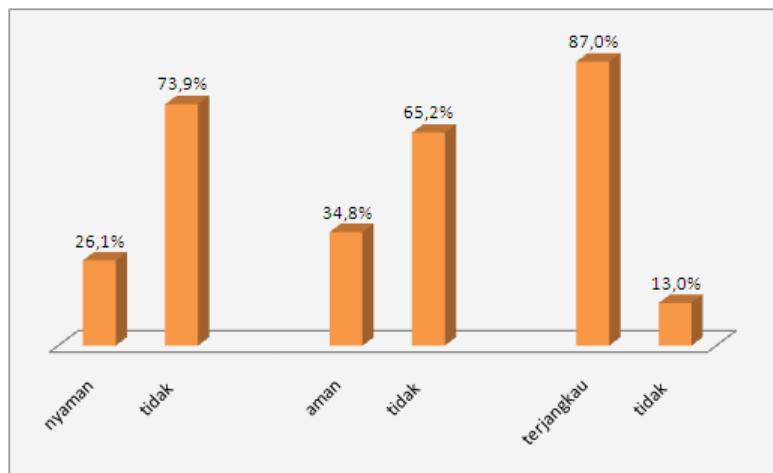
♣ Penyelenggaraan Terminal dan Halte

Pada pasal 154 paragraf 1 disebutkan bahwa Terminal dibangun dan diselenggarakan melalui proses perencanaan berdasarkan kebutuhan pergerakan orang maupun barang sesuai asal dan tujuan. Dalam pasal 156 paragraf 3 disebutkan bahwa penyelenggaraan terminal sebagaimana dimaksud meliputi: pengelolaan, pemeliharaan, dan penertiban. Dalam paragraf 4 pasal 157 disebutkan bahwa terhadap penggunaan pelayanan terminal dikenakan retribusi. Dalam implementasinya, pengelolaan terminal dilakukan secara mandiri oleh Dinas Perhubungan. Dari hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan dapat diketahui bahwa ketersediaan terminal belum sesuai dengan kebutuhan. Luas dan fasilitas terminal masih belum memadai. Oleh karena itu, kedepan perencanaan pembangunan terminal seperti terminal Terpadu Gedebag menjadi prioritas. Sedangkan untuk pemeliharaan terminal juga masih terbatas anggarannya.

Dari hasil kuesioner yang disebarluaskan kepada penyedia angkutan umum mengenai keamanan, kenyamanan dan tarif dari retribusi terminal didapatkan presentase seperti yang dapat kita lihat di grafik 6.5.

Grafik 6.5

Tanggapan Penyedia Angkutan Umum Mengenai Tingkat Keamanan, Kenyamanan dan Tarif Retribusi Terminal Angkutan Umum Di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

Dari grafik 6.5 dapat kita lihat bahwa 73,9% menyatakan terminal yang ada tidaklah nyaman, sedangkan untuk tingkat keamanan 65,2% menyatakan masih tidak aman. Untuk penarikan tarif retribusi terminal 87% menyatakan tarif tersebut sudah terjangkau. Dari hasil wawancara dengan penyedia angkutan umum banyak yang mengeluhkan kondisi terminal, sebagai contoh terminal di panyileukan jika musim hujan selalu banjir dan ini merugikan penyedia angkutan umum. Untuk kondisi terminal di gede bage juga masih dinilai belum baik, karena tidak ada tempat khusus untuk penyimpanan atau antri kendaraan.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km. 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan Dengan Kendaraan Umum pada bagian kelima pasal 20 disebutkan bahwa Pelayanan angkutan kota dapat diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. trayek utama
 - 1) mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan;
 - 2) melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap;

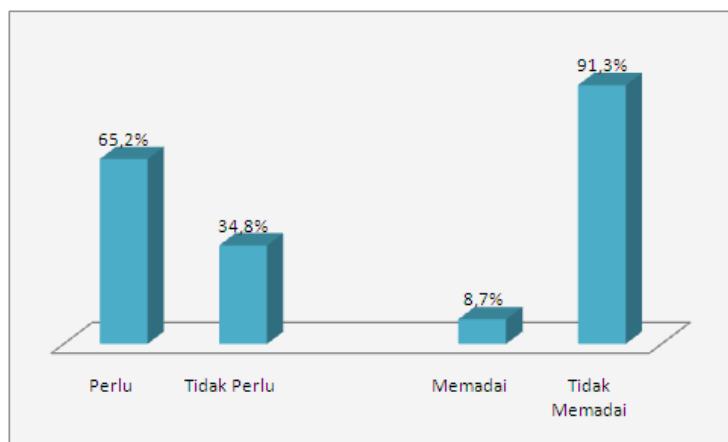
- 3) pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- b. trayek cabang :
 - 1) berfungsi sebagai trayek penunjang terhadap trayek utama;
 - 2) mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan;
 - 3) melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman;
 - 4) pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- c. trayek ranting :
 - 1) tidak mempunyai jadwal tetap;
 - 2) pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan punumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota;
 - 3) melayani angkutan dalam kawasan permukiman;
- d. trayek langsung :
 - 1) mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan;
 - 2) pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota;
 - 3) melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan permukiman.

Dari keempat trayek tersebut disebutkan bahwa pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota, dari poin tersebut maka dibutuhkan halte untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota. Akan tetapi dalam Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan hal ini belum ditemukan kebijakannya serta penetapannya harus seperti apa, sehingga di lapangan banyak angkutan kota (angkot) yang menaikan ataupun menurunkan penumpang dimana saja dan menimbulkan kemacetan lalu lintas. Dari hasil kuesioner mengenai perlu tidaknya ada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, 65,2% penyedia angkutan

umum menyatakan perlu. Sedangkan untuk ketersedian halte yang ada sekarang ini di kota Bandung 91,3% menyatakan halte tersebut tidak memadai.

Grafik 6.6

Tanggapan Penyedia Angkutan Umum Mengenai Perlu tidaknya Halte dan Memadai tidaknya Halte yang telah ada untuk Angkutan Umum Di Kota Bandung



Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

C. PENGATURAN REKAYASA DAN MANAJEMEN LALU LINTAS PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Dalam Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung, pengaturan tentang manajemen rekayasa lalu lintas terdapat pada pasal 98. Dalam pasal tersebut disebutkan bahwa dalam rangka pelaksanaan manajemen lalu lintas, dilakukan rekayasa lalu lintas yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan fasilitas lalu lintas dan perlengkapan jalan. Berikut ini adalah daftar fasilitas lalu lintas dan perlengkapan jalan yang tersedia di Kota Bandung,

Tabel 6.2
Fasilitas Lalu Lintas dan Perlengkapan Jalan di Kota Bandung

No	Fasilitas dan Perlengkapan Jalan	Ketersediaan	Kelayakan
1.	Rambu-rambu lalu lintas	Ada	Belum memadai
2.	Marka dan/atau median/kerb jalan	Ada	Sudah memadai
3.	Alat pemberi isyarat lalu lintas	Ada	Belum memadai
4.	Alat pengendali dan pemakai jalan <ul style="list-style-type: none"> • Alat pembatas kecepatan (speed trap) • Alat pembatas tinggi dan lebar (portal) • Pagar pengaman • Cermin tikungan • Delinimator • Pulau-pulau lalu lintas • Pita penggaduh 	Ada	Belum memadai
5.	Alat pengawasan dan pengaman jalan (alat penimbangan)	Tidak ada	Belum memadai
6.	Fasilitas pendukung <ul style="list-style-type: none"> • Tempat pejalan kaki (trotoar, tempat penyeberangan) • Fasilitas parkir • Halte • Tempat istirahat (rest area) 	Ada	Belum memadai

Sumber: Hasil Olahan Data Lapangan

Berdasarkan kondisi di lapangan dapat dilihat bahwa secara umum ketersediaan dan kelayakan fasilitas lalu lintas dan perlengkapan jalan di Kota Bandung belum memadai. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Kepala Seksi

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas bahwa dalam pelaksanaan manajemen rekayasa lalu lintas masih terdapat banyak kendala dan permasalahan dalam implementasinya. Sebagai contoh, banyak orang yang tidak peduli dan mengabaikan adanya penetapan larangan parkir, rambu-rambu lalu lintas, sehingga seolah-olah tidak ada gunanya. Selain itu, kondisi di lapangan menunjukkan banyaknya rambu-rambu lalu lintas yang hilang dan di curi oleh masyarakat. Traffic light hari ini diperbaiki oleh Dishub, besok sudah tidak ada. Menurutnya, dalam satu tahun bisa sampai tiga kali hilang/rusak di satu lokasi, apalagi musim hujan, seringkali *traffic light* yang konslet, dan rusak. Adapun beberapa upaya yang dilakukan dalam manajemen rekayasa lalu lintas adalah:

- mengoptimalkan perencanaan anggaran yang pada dasarnya terbatas.
- mengoptimalkan jalur lalu lintas pada sistem satu arah
- mengoptimalkan larangan-larangan parkir yang sifatnya menghambat kelancaran lalu lintas dan sering menimbulkan kemacetan
- mengoptimalkan sistem pengatur sinyal lampu lalu lintas
- pemeliharaan fasilitas lalu lintas dan perlengkapan jalan
- mengoptimalkan kegiatan pengawasan dengan berkoordinasi dengan kepolisian

BAB 7

REKOMENDASI KEBIJAKAN PENATAAN TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANDUNG

Pada Bab 7 ini akan dirumuskan rekomendasi kebijakan penataan transportasi perkotaan di Kota Bandung sebagai bab penutup dalam penelitian ini. Perumusan rekomendasi kebijakan ini didasarkan atas hasil analisis kebijakan transportasi perkotaan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Kota Bandung selama ini dan kebutuhan masyarakat di Kota Bandung terhadap penyelenggaraan pelayanan transportasi.

1. Potret Ketersediaan dan Kelayakan Sarana dan Prasarana Menurut Masyarakat

Berdasarkan potret transportasi perkotaan di Kota Bandung dapat diketahui bahwa ketersediaan dan kelayakan sarana dan prasarana transportasi belum memadai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Hal ini sebagaimana tersajikan pada tabel 7.1 berikut ini:

Tabel 7.1

Potret Ketersediaan dan Kelayakan Sarana dan Prasarana Menurut Masyarakat

Aspek	Masyarakat	
	Ya (%)	Tidak (%)
Angkutan Umum		
Kenyamanan	29	71
Keamanan	25	75

Aspek	Masyarakat	
	Ya (%)	Tidak (%)
Keterjangkauan Tarif	68	32
Prasarana Transportasi		
Kenyamanan Jalan	14	86
Kemanan Jalan	21	79
Kenyamanan Tempat Parkir	36	64
Keamanan Tempat Parkir	32	68
Keterjangkauan Tarif Tempat Parkir	89	11
Kebutuhan Halte	96,4	3,6
Kenyamanan Halte	21	79
Keamanan Halte	29	71

2. Potret Ketersediaan dan Kelayakan Sarana dan Prasarana Menurut Penyedia Jasa Angkutan Umum

Berdasarkan potret transportasi perkotaan di Kota Bandung dapat diketahui bahwa menurut penyedia jasa angkutan umum, ketersediaan dan kelayakan sarana dan prasarana transportasi belum memadai. Hal ini sebagaimana tersajikan pada tabel 7.2 berikut ini:

Tabel 7.2
Potret Ketersediaan dan Kelayakan Sarana dan Prasarana
Menurut Penyedia Jasa Angkutan Umum

Aspek	Masyarakat	
	Ya (%)	Tidak (%)
Sarana Transportasi		
Izin Usaha Angkutan	95,7	4,3
Izin Trayek	95,7	4,3

Aspek	Masyarakat	
	Ya (%)	Tidak (%)
Izin Operasional Angkutan	91,3	8,7
Prasarana Transportasi		
Kenyamanan Jalan	74	26
Kemananan Jalan	52	48
Kenyamanan Terminal	26,1	73,9
Keamanan Terminal	34,8	65,2
Keterjangkauan Tarif Terminal	87	13
Kebutuhan Halte	65,2	34,8
Kelayakan Halte	8,7	91,3

Dari tabel 7.1 dan 7.2 dapat dilihat bahwa sarana angkutan umum di Kota Bandung masih belum memberikan kenyamanan dan keamanan sekalipun sebagian besar penyedia angkutan umum telah memiliki izin. Sedangkan, untuk prasarana transportasi, khususnya jalan di Kota Bandung tingkat kenyamanan dan keamanan masih rendah dan kebutuhan akan halte sebagai tempat menunggu angkutan umum menjadi cukup penting. Adapun, prasarana transportasi lainnya seperti tempat parkir dan terminal tingkat keamanan dan kenyamanannya juga dinilai masih rendah.

3. Kebijakan Pemerintah Kota Bandung

Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan ketersediaan dan kelayakan sarana prasarana transportasi, pemerintah telah mengimplementasikan berbagai kebijakan sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah No. 02 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung, antara lain:

- Kebijakan yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan umum seperti izin usaha angkutan, izin trayek dan izin operasional angkutan umum telah diimplementasikan dengan optimal oleh Badan Pelayanan Perijinan Terpadu (BPPT) Kota Bandung sesuai dengan aturan yang ada. Berdasarkan dari penelitian yang dilakukan, menurut penyedia jasa angkutan umum bahwa mekanisme, prosedur dan biaya pelayanan perijinan sudah jelas dan mudah diakses oleh masyarakat terutama penyedia jasa angkutan umum.
- Kebijakan tentang perencanaan angkutan, jaringan trayek dan wilayah operasi taksi belum dilakukan secara optimal dimana beberapa poin

dalam kebijakan tersebut seperti perhitungan tarif angkutan, ketersediaan tarif terminal belum terlihat progres perkembangannya. Untuk survey lalu lintas dan angkutan yang seharusnya dilakukan 1 kali dalam lima tahun serta evaluasi angkutan kota 1 tahun sekali tampaknya belum dilakukan. Hal ini dapat dilihat dari besarnya presentasi jumlah responden yang menyatakan bahwa keamanan dan kenyamanan angkutan umum di Kota Bandung masih kurang.

- c. Kebijakan manajemen prasarana jalan yang dilakukan melalui pembangunan dan pemeliharaan jalan dan jembatan saat ini belum diimplementasikan secara optimal, dimana Dinas Perhubungan belum melakukan penetapan kinerja jaringan jalan yang meliputi penetapan status, fungsi, kelas jalan muatan sumbu terberat yang diizinkan dengan kecepatan setempat yang diperbolehkan.
- d. Kebijakan penyelenggaraan terminal yang meliputi: pengelolaan, pemeliharaan, dan penertiban terminal belum diimplementasikan secara optimal. Hal ini terlihat dari hasil penelitian bahwa keamanan dan kenyamanan terminal oleh sebagian besar responden dianggap masih kurang. Adapun perencanaan pembangunan terminal (Terminal Terpadu Gedebage) menjadi hal yang diprioritaskan oleh Dinas Perhubungan untuk memenuhi kebutuhan terminal.
- e. Kebijakan pembinaan terhadap penyelenggaraan pendidikan pengemudi yang meliputi pengarahan, bimbingan dan bantuan teknis serta pengawasan izin rekomendasi bagi penyelenggara pendidikan mengemudi belum dilakukan secara optimal. Fungsi yang seharusnya dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan, sampai saat ini belum dilaksanakan.
- f. Kebijakan manajemen rekayasa lalu lintas yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan fasilitas lalu lintas dan perlengkapan jalan diselenggarakan Dinas Perhubungan dengan mengoptimalkan jalur lalu lintas pada sistem satu arah, mengoptimalkan larangan-larangan parkir yang sifatnya menghambat kelancaran lalu lintas dan sering menimbulkan kemacetan, mengoptimalkan sistem pengatur sinyal lampu lalu lintas, pemeliharaan fasilitas lalu lintas dan perlengkapan jalan, dan mengoptimalkan kegiatan pengawasan dengan berkoordinasi dengan kepolisian. Implementasi kebijakan manajemen rekayasa lalu lintas ini belum optimal. Adapun yang baru dilakukan sampai dengan saat ini adalah pelaksanaan jalur lalu lintas satu arah.

Belum optimalnya implementasi kebijakan tersebut dikarenakan adanya beberapa hambatan antara lain:

- a. Belum adanya kebijakan tentang manajemen kebutuhan lalu lintas untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas penggunaan lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas
- b. Masih dirumuskannya kebijakan daerah (Perda) tentang penetapan kelas jalan yang ditentukan oleh Dinas Bina Marga. Pengawasan pemanfaatan jalan juga belum dilakukan oleh Dinas Perhubungan secara maksimal. Koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Dinas Bina Marga dalam pelaksanaan kebijakan manajemen prasarana jalan ini juga belum terselenggara dengan maksimal, sehingga informasi masih terbatas pada instansi masing-masing.
- c. Belum dilakukannya evaluasi terhadap perencanaan angkutan dan jaringan trayek angkutan umum
- d. Belum dilakukannya penetapan kinerja jaringan jalan yang meliputi penetapan status, fungsi, kelas jalan muatan sumbu terberat yang diizinkan dengan kecepatan setempat yang diperbolehkan.
- e. Terbatasnya anggaran pembangunan dan pemeliharaan terminal
- f. Belum terkoordinasikannya penyelenggaraan izin rekomendasi pendidikan dan pelatihan mengemudi dengan masyarakat, penyedia jasa angkutan umum, dan pemilik usaha kursus mengemudi.
- g. Rendahnya kesadaran masyarakat terhadap pemanfaatan fasilitas lalu lintas dan perlengkapan jalan.

4. Rekomendasi Kebijakan

Dalam penataan sistem transportasi perkotaan di Kota Bandung, pada dasarnya pemerintah Kota Bandung telah menyusun dokumen Masterplan Transportasi Kota Bandung yang didalamnya memuat tentang visi dan misi transportasi kota Bandung dan penetapan tahapan kebijakan yang akan dikembangkan dalam kurun waktu 20 tahun ke depan. Kebijakan periode 1 (2010-2019) merupakan suatu kebijakan tahapan pengembangan dan pembangunan adalah sebagai berikut:

- a. Pengembangan dan Pembagunan terminal Angkutan Umum
- b. Penerapan terminal angkutan barang yang berlokasi pada kawasan Gedebage
- c. Pembangunan Infrastruktur Jalan, terdiri dari:
 - 1) Pembangunan Jalan Tol Bandung Inter Urban Toll Road (BIUTR) dan Seroja
 - 2) Perubahan Fungsi dan Status Jalan
 - 3) Peningkatan kapasitas jalan

- d. Pengembangan Kereta Api, terdiri dari :
- 1) Peningkatan sarana dan prasarana stasiun
 - 2) Pengembangan *Double Track*
 - 3) Pembangunan perlintasan tidak sebidang
 - 4) Pemulihan dan pengembangan rel yang menghubungkan Kota Bandung ke Soreang
 - 5) Fasilitas Intermoda di Stasiun KA
- e. Pengembangan Bandar Udara, terdiri dari:
- 1) Peningkatan sarana dan prasarana Bandara
 - 2) Pengembangan Rute Domestik dan Internasional.
 - 3) Fasilitas Intermoda di Bandara

Sedangkan untuk kebijakan Periode II (2020-2030) menitikberatkan pada:

- a. Menciptakan Transportasi yang handal, terdiri dari:
 - 1) Pengembangan Transportasi Massal pada koridor Busway dan LRT/Monorel;
 - 2) Pengembangan rute angkutan umum dengan cara rerouting trayek angkutan umum sebagai feeder Monorel;
 - 3) Peningkatan sarana dan prasarana terminal
- b. Pengembangan teknologi di bidang transpotasi
 - 1) Penerapan Intelligent Transport System (ITS)
 - 2) Penerapan Electronic Road Pricing (ERP) dilakukan pada kawasan Tertib Lalulintas (KTL).

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, rekomendasi kebijakan yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan evaluasi terhadap perencanaan angkutan dan jaringan trayek angkutan umum melalui survey lalu lintas dan angkutan umum yang dilaksanakan secara berkala. Hal ini bertujuan untuk:
 - menilai seberapa besar kebutuhan masyarakat Kota Bandung dalam penggunaan angkutan umum (Angkutan Kota dan bis).
 - melihat frekuensi masyarakat dalam penggunaan Angkutan Kota pada jalur lalu lintas dan jam tertentu sehingga dapat diidentifikasi tingkat kepadatan lalu lintas dan daerah mana saja yang masih tinggi frekuensi masyarakat yang menggunakan angkutan kota

- melakukan penataan kembali atas trayek angkutan serta pengurangan jumlah angkutan umum yang sepi penggunanya.
- b. Melakukan revisi (perubahan) terhadap Peraturan Daerah Nomor 02 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung, dengan memasukkan beberapa kebijakan yang belum diatur diantaranya:
 - kebijakan tentang manajemen kebutuhan lalu lintas untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas penggunaan lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - kebijakan mengenai keharusan pembangunan halte di lokasi-lokasi yang strategis sebagai tempat naik turun penumpang angkutan umum, sehingga tidak ada angkutan umum yang menaikkan atau menurunkan penumpang di sembarang tempat. Dengan demikian kebutuhan masyarakat akan halte dapat terpenuhi dan dari aspek hukum pembangunan halte memiliki legalitas yang kuat.
- c. Fungsi pembinaan terhadap penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan pengemudi harus jelas merupakan fungsi pada instansi (dinas) apa, sehingga fungsi tersebut bisa dilaksanakan serta izin untuk pendirian penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan pengemudi harus ada layaknya izin-izin angkutan umum yang lain. Dari penyelenggaraan izin ini dapat diketahui dan dilakukan pembinaan, pengarahan, bimbingan dan bantuan teknis terhadap penyelenggara pendidikan dan pelatihan pengemudi yang memiliki izin.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

- Dunn, William N. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: GajahMada University Press.
- Keban, Yeremis T. 2004. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik Konsep, Teori Dan Isu*. Yogyakarta: Gava Media
- Rukisman, Nugroho Budi. 2008. Masalah Transportasi Melalui Pendekatan Sistem. Jurnal ilmiah Aviasi Langit Biru Volume 1, Nomor 1, Juni 2008. Diunduh dari <http://isjd.pdii.lipi.go.id/> pada tanggal 24 Februari 2011.
- Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Tamin, Ofyar Z. _____. *Upaya-Upaya Untuk Mengatasi Masalah Trasnportasi Perkotaan*. Diunduh dari <http://isjd.pdii.lipi.go.id/> pada tanggal 24 Februari 2011.
- Tamin, Ofyar Z. 2011. Sistem Transportasi Massal Masih Buruk. *Harian Umum Pikiran Rakyat*: 25, 25 Feb 2011.
- Widodo, Joko. 2007. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Salim, Abbas. 2002. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Winarno, Budi. 2002. *Teori Dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Pressindo.
- _____. 2009. *Kota Bandung Dalam Angka*. Bandung: Badan Pusat Statistik.
- _____. 2009. Materplan Transportasi Kota Bandung. Bandung: Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda).

Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota

Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan di Jalan dengan Kendaraan Umum.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomer 02 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomer 03 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perparkiran.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomer 12 Tahun 2008 tentang Retribusi di Bidang Perhubungan.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomer 13 Tahun 2007 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung.

Website

- _____. 2006. Superman, Metropolis dan Visi Kota Semarang. Diunduh dari <http://www.suaramerdeka.com/harian/0612/02/kot08.htm> pada tanggal 4 April 2011.
- _____. 2009. Bandung Siapkan Masterplan Transportasi. Diunduh dari <http://www.tempointeraktif.com/hg/bisnis/2009/11/26/brk,20091126-210647,id.html> pada tanggal 4 November 2010.
- _____. 2010. Jumlah Kendaraan Banyak Menguntungkan PAD Jabar. Diunduh dari <http://www.pikiran-rakyat.com/node/117536> pada tanggal 4 November 2010.
- _____. 2010. Inilah Wajah Angkot Dalam Survei. Diunduh dari www.pikiranrakyat.com pada tanggal 18 Januari 2010.
- _____. 2010. Hasil Jajak Pendapat Harian Pikiran Rakyat tentang penanganan permasalahan di Kota Bandung. Diunduh dari www.pikiranrakyat.com pada tanggal 23 Desember 2010.
- _____. 2010. Bandung Kota Terpadat di Jawa Barat. Diunduh dari <http://www.tempointeraktif.com/hg/bandung/2010/09/01/brk,20100901-275625,id.html> pada tanggal 4 April 2011.

DOKUMENTASI LAPANGAN



**Penyebaran Kuesioner dan Wawancara dengan Pengguna Angkutan Kota
dan Dinas Perhubungan, 18 Mei 2011**





Penyebaran Kuesioner dan Wawancara dengan Penyedia Jasa Angkutan Umum (Angkot, Taksi, TMB, Damri), 20 Mei 2011



LAMPIRAN-LAMPIRAN



Petunjuk Pengisian Kuesioner

Kuesioner ini bertujuan untuk mengidentifikasi sejauhmana tanggapan masyarakat sebagai pengguna sarana dan prasarana transportasi terhadap penyelenggaraan pelayanan transportasi di Kota Bandung.

Dari kuesioner berikut, bapak/ibu/saudara/saudari dimohon partisipasinya untuk memberikan tanggapan dengan cara menjawab setiap pertanyaan berikut ini dengan memberikan tanda ceklist (✓) pada salah satu kolom jawaban (ya) atau (tidak).

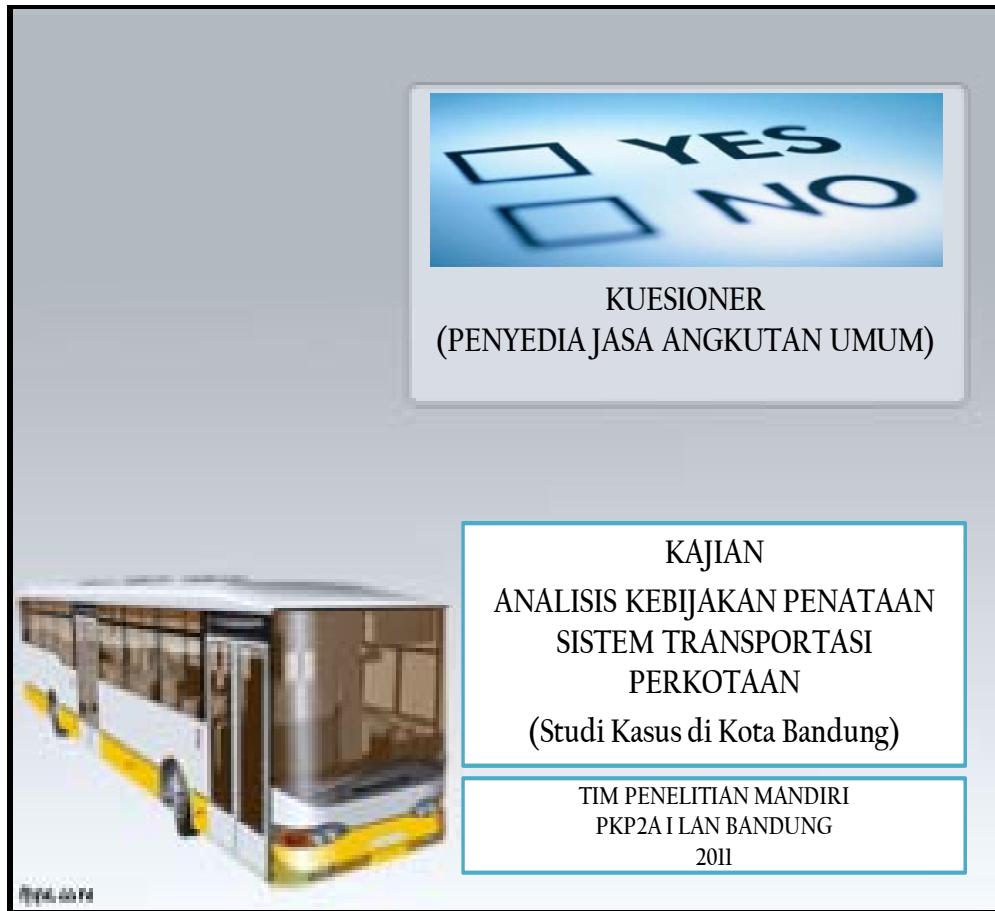
Responden diharapkan memberikan masukan kepada penyedia jasa angkutan umum dan pemerintah kota Bandung di kolom saran yang telah disediakan.

NO	PERTANYAAN	JAWABAN	
		YA	TIDAK
Sarana Transportasi			
1	Apakah angkutan umum yang ada saat ini sudah cukup nyaman?		
2	Apakah angkutan umum yang ada saat ini sudah aman?		
3	Apakah angkutan umum yang ada saat ini tarifnya sudah terjangkau?		
4	Apakah cara mengemudi sopir angkutan umum sudah baik?		
5	Apakah Sopir Angkutan umum perlu diberikan pendidikan mengemudi?		
6	Apakah anda setuju apabila semua angkutan umum di kelola oleh pemerintah?		
Prasarana Transportasi			
7	Apakah kondisi trotoar saat ini sudah cukup nyaman untuk digunakan?		
8	Apakah kondisi trotoar saat ini sudah cukup aman untuk digunakan?		
9	Apakah kondisi tempat parkir saat ini sudah cukup nyaman?		
10	Apakah kondisi tempat parkir saat ini sudah cukup aman		
11	Apakah kondisi tempat parkir saat ini tarifnya sudah terjangkau?		
12	Apakah perlu ada tempat khusus (halte) untuk menunggu angkot, Bis/TMB?		
13	Apakah tempat khusus (halte) yang ada sekarang ini sudah memadai?		
14	Apakah kondisi halte saat ini sudah cukup nyaman?		
15	Apakah kondisi halte saat ini sudah cukup aman?		

Saran :



Atas partisipasi bapak/ibu/saudara/saudari mengisi kuesioner ini, kami ucapkan terima kasih.



Petunjuk Pengisian Kuesioner

Kuesioner ini bertujuan untuk mengidentifikasi sejauhmana tanggapan penyedia jasa angkutan umum (pemilik, pengemudi, perusahaan angkutan umum) terhadap penyelenggaraan pelayanan transportasi di Kota Bandung.

Dari kuesioner berikut, bapak/ibu/saudara/saudari dimohon partisipasinya untuk memberikan tanggapan dengan cara menjawab setiap pertanyaan berikut ini dengan memberikan tanda ceklist (✓) pada salah satu kolom jawaban (ya) atau (tidak).

Responden diharapkan memberikan masukan kepada pemerintah kota Bandung di kolom saran yang telah disediakan.

Lingkarilah salah satu, kendaraan ini adalah milik:

- a. Perorangan b. Perusahaan Angkutan Umum c. Pemerintah
Kota Bandung

NO	PERTANYAAN	JAWABAN	
		YA	TIDAK
Sarana Transportasi			
1	Apakah kendaraan ini memiliki Izin Usaha Angkutan?		
2	Apakah kendaraan ini memiliki Izin Trayek?		
3	Apakah kendaraan ini telah memiliki izin operasional?		
4	Apakah pengurusan ijin angkutan umum prosedurnya sudah jelas?		
5	Apakah Sopir Angkutan umum sudah diberikan pendidikan mengemudi?		
Prasarana Transportasi			
6	Apakah kondisi jalan saat ini sudah cukup nyaman untuk digunakan?		
7	Apakah kondisi jalan saat ini sudah cukup aman untuk digunakan?		
8	Apakah kondisi tempat parkir saat ini sudah cukup nyaman?		
9	Apakah kondisi tempat parkir saat ini sudah cukup aman?		
10	Apakah kondisi tempat parkir saat ini tarifnya sudah terjangkau?		
11	Apakah perlu ada tempat khusus (halte) untuk penumpang menunggu angkot, Bis/TMB?		
12	Apakah tempat khusus (halte) yang ada sekarang ini sudah memadai?		
13	Apakah kondisi terminal saat ini sudah cukup nyaman?		
14	Apakah kondisi terminal saat ini sudah cukup aman?		
15	Apakah kondisi terminal saat ini tarifnya sudah terjangkau?		

Saran :



Atas partisipasi bapak/ibu/saudara/saudari mengisi kuesioner ini, kami ucapkan terima kasih.

PANDUAN WAWANCARA

1. Kewenangan
 - Apa saja yang menjadi kewenangan Dishub dalam penyelenggaraan transportasi di Kota Bandung?
 - Kewenangan siapakah pengelolaan angkutan massal di kota Bandung, apakah di kelola oleh pemerintah atau swasta?
 - Siapakah yang mengatur angkutan umum antar kota? Apa peran Dishub?
 - Siapakah yang mengelola prasarana umum di Kota Bandung? Sejauh mana kewenangan Dishub dalam pengelolaan prasarana umum?
2. Penyelenggaraan Lalu Lintas
 - Apakah Pemkot Bandung menyusun rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan kota?
 - Siapakah yang menetapkan kawasan lalu lintas (trayek angkutan, tempat parkir, jalur sepeda, trotoar dll) Jika ya apa dasarnya/kebijakannya?
 - Bagaimana cara Dishub melaksanakan kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor?
 - Apakah Pemkot menyediakan sarana prasarana penyelenggaraan sistem administrasi manunggal satu atap ?
 - Bagaimana bentuk koordinasi Dishub dan Samsat?
 - Dalam UU 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan disebutkan salah satu peran pemerintah adalah mengawasi bengkel umum kendaraan bermotor? Dalam hal ini apa peranan Dishub dalam pengawasan bengkel ini?
 - Bagaimana dishub mengatur kendaraan tidak bermotor di jalan raya, seperti sepeda dan becak? Apakah sudah tersedia jakur khusus?
 - Apakah Dishub yang memberikan ijin penyelenggaraan diklat mengemudi? Jika ya apa dasarnya / kebijakannya?
 - Sejauhmana Dishub menerapkan Perda yang berkaitan dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas
 - Siapakah yang mengendalikan pertumbuhan angkutan umum di kota bandung? Bagaimana caranya? Apa dasarnya?
 - Bagaimana bentuk penyelenggaraan ijin angkutan umum di Kota Bandung? (kepemilikan, persyaratan, proses ijin, dasar kebijakannya)
 - Siapakah yg menetapkan tarif angkutan umum? Adakah aturannya?
 - Apakah pemerintah manyelenggarakan sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan? Jika ya contohnya apa?



Yudiantarti Safitri adalah asisten peneliti di PKP2A I LAN. Dilahirkan di Bandung pada 27 September 1983. Sejak tahun 2006 telah mengabdi di LAN dan saat ini duduk sebagai fungsional umum Bidang Kajian Kinerja Kelembagaan dan Sumber Daya Aparatur PKP2A I LAN. Meraih gelar sarjana di Jurusan Akuntansi Universitas Widyatama. Mengkoordinir kegiatan penelitian pada beberapa tahun belakangan dan terlibat dalam berbagai program kemitraan dengan pemerintah daerah.



Rosita Novi Andari adalah asisten peneliti di PKP2A I LAN. Dilahirkan pada 5 November 1986 di Pati. Mengabdi di LAN sejak tahun 2009 dan ditempatkan pertama kali sebagai fungsional umum di Bidang Kajian Kinerja Kelembagaan dan Sumber Daya Aparatur PKP2A I LAN. Meraih gelar kesarjanaan di Program Studi Ilmu Administrasi Negara Universitas Sebelas Maret pada tahun 2009. sampai saat ini telah terlibat dalam program advokasi dan penelitian di PKP2A I LAN.

Penataan Sistem Transportasi Perkotaan menjadi salah satu hal yang urgen untuk mengatasi permasalahan sistem transportasi di Indonesia yang masih carut marut. Salah satu komitmen pemerintah dalam mewujudkan sistem transportasi yang lebih tertata lagi adalah dengan ditetapkannya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kota Bandung sebagai salah satu Kota Metropolitan di Indonesia juga menghadapi permasalahan transportasi yang cukup kompleks. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui potret ketersediaan dan kelayakan sarana dan prasarana transportasi masih belum memadai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Sarana angkutan umum di Kota Bandung masih belum memberikan kenyamanan dan keamanan. Prasarana transportasi, khususnya jalan tingkat kenyamanan dan keamanannya masih rendah dan kebutuhan akan halte sebagai tempat menunggu angkutan umum menjadi cukup penting. Adapun, prasarana transportasi lainnya seperti tempat parkir dan terminal tingkat keamanan dan kenyamanannya juga dinilai masih rendah.

PUSAT KAJIAN DAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN APARATUR I LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA

JL. KIARA PAYUNG KM 4,7 BUMI PERKEMAHAN PRAMUKA JATINANGOR- SUMEDANG, JAWA BARAT