

# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANS METRO BANDUNG DI KOTA BANDUNG PROVINSI JAWA BARAT

Sandrina Fuji Indah Lestari  
NPP. 31.0386

Asdaf Kabupaten Bandung, Provinsi Jawa Barat  
Program Studi Studi Kebijakan Publik  
Email: sandrinafuji14@gmail.com

Pembimbing Skripsi: Prof. Muchlis Hamdi, MPA, Ph.D

## ABSTRACT

**Problem Statement/Background (GAP):** Congestion is a common problem in urban areas, including Bandung City. To address this issue, the Bandung City Government has implemented the Trans Metro Bandung policy to improve the provision of integrated, safe, fast, smooth, orderly, comfortable, reliable, and efficient public transportation. However, in reality, this policy has not yet achieved its intended goals. This study aims to describe and analyze the hindering and supporting factors of policy implementation and efforts to optimize the implementation of the Trans Metro Bandung policy in Bandung City. **Purpose:** This study aims to describe and analyze the hindering and supporting factors of policy implementation and efforts to optimize the implementation of the Trans Metro Bandung policy in Bandung City. **Method:** This study uses a qualitative descriptive approach with data collection techniques using interviews, observations, and documentation. In this study, researchers used the theory of policy implementation according to Knill & Tosun (2020). The informant determination technique used by researchers is purposive sampling and snowball sampling. The data analysis used is data condensation, data presentation, and conclusion drawing. **Result:** The results of the study show that there are factors that hinder the implementation of the Trans Metro Bandung policy, namely the difficulty of implementing policy instruments, the unclear design of policies related to resources and changes in targets, the inadequacy of the required resources, the inability to implement SOPs, and the low level of perceived benefits by the community. The results of this study also show that there are supporting factors for the implementation of the Trans Metro Bandung policy, namely the appropriateness of policy instruments, the existence of a supervisory structure, the appropriateness of institutional design, the adequacy of the required resources, and the involvement of the community. Efforts have been made to optimize the implementation of the Trans Metro Bandung Policy in Bandung City, namely by integrating mass transportation connecting Greater Bandung, improving the quality of Trans Metro Bandung services, and recruiting human resources for information management and promotion of Trans Metro Bandung services. **Conclusion:** The implementation of the Trans Metro Bandung policy is still hampered by several factors, but there are also supporting factors that can help achieve policy goals. Optimization efforts made are expected to increase the effectiveness of the Trans Metro Bandung policy in overcoming congestion in Bandung City.

**Keywords:** Implementation, Policy, Trans Metro Bandung

## ABSTRAK

**Permasalahan/Latar Belakang (GAP):** Kemacetan merupakan salah satu permasalahan yang terjadi di perkotaan, salah satunya adalah Kota Bandung. Untuk mengatasi permasalahan ini, Pemerintah Kota Bandung telah menetapkan kebijakan tentang Trans Metro Bandung dengan tujuan untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan angkutan umum yang terpadu, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, handal dan efisien. Namun kenyataannya, kebijakan tersebut belum dapat mencapai tujuan yang ditetapkan. **Tujuan:** Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis faktor penghambat dan pendukung implementasi kebijakan serta upaya untuk mengoptimalkan implementasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung. **Metode:** Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Dalam penelitian ini, Peneliti menggunakan teori implementasi kebijakan menurut Knill & Tosun (2020). Teknik penentuan informan yang digunakan yaitu purposive sampling dan snowball sampling. Analisis data yang digunakan adalah kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. **Hasil/Temuan:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat faktor yang menghambat implementasi kebijakan Trans Metro Bandung, yakni kesulitan pelaksanaan instrumen kebijakan, ketidakjelasan desain kebijakan terkait sumber daya dan perubahan target, ketidakcukupan sumber daya yang dibutuhkan, ketidakmampuan pelaksanaan SOP, dan rendahnya tingkat kemanfaatan yang dirasakan masyarakat. Hasil penelitian ini juga menunjukkan adanya faktor pendukung implementasi kebijakan Trans Metro Bandung yaitu tepatnya instrumen kebijakan, adanya struktur pengawasan, tepatnya desain kelembagaan, kecukupan sumber daya yang dibutuhkan, dan adanya keterlibatan masyarakat. Terdapat upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan Implementasi Kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung adalah dengan adanya pengintegrasian transportasi massal yang menghubungkan Bandung Raya, peningkatan kualitas layanan Trans Metro Bandung, dan rekrutmen SDM pengelola informasi dan promosi layanan Trans Metro Bandung. **Kesimpulan:** Implementasi kebijakan Trans Metro Bandung masih terhambat oleh beberapa faktor, namun terdapat juga faktor pendukung yang dapat membantu mencapai tujuan kebijakan. Upaya optimalisasi yang dilakukan diharapkan dapat meningkatkan efektivitas kebijakan Trans Metro Bandung dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandung.

**Kata kunci:** Implementasi, Kebijakan, Trans Metro Bandung

### 1. PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Kemacetan merupakan salah satu permasalahan yang sering terjadi di perkotaan (Dzorifah, 2018:1). Di Indonesia, masalah kemacetan terjadi di berbagai kota besar diantaranya Bandung, Jakarta, dan Surabaya (Harahap et al., 2019:2). Hal ini terlihat dari data *Asian Development Bank (ADB)* tahun 2019 bahwa ketiga kota tersebut termasuk dalam 24 kota termacet di Asia (*Asian Development Bank*, 2019:83). Data tersebut menunjukkan bahwa Bandung menduduki posisi ke-14, Jakarta menduduki posisi ke-17, dan Surabaya menempati posisi ke-20. Pada tahun 2022, Bandung masih termasuk ke salah satu kota termacet di Indonesia dengan rata-rata lama kemacetan mencapai 45 jam dalam setahun dengan persentase kemacetan pada jam sibuk sebesar 27% dan pada jam normal sebesar 24% (Bayu Airlangga, 2022). Setahun setelahnya, Kota Bandung telah menduduki posisi pertama sebagai kota termacet di Indonesia.

Sulitnya mengatasi kemacetan tersebut dan kurangnya pengembangan jaringan jalan di Kota Bandung setiap tahunnya mendorong munculnya kebutuhan akan angkutan umum, yang diharapkan

dapat menjadi tumpuan bagi pemecahan masalah kemacetan dan transportasi di Kota Bandung (Listifadah & Puspitasari, 2015:66). Pemenuhan kebutuhan tersebut dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung melalui penetapan Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 815 Tahun 2006 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Kota Bandung. Tujuan peraturan tersebut salah satunya untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum massal melalui pengembangan sistem angkutan umum termasuk bus. Dalam rangka memenuhi kebutuhan angkutan umum bus tersebut, Pemerintah Kota Bandung menetapkan Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551.2/Kep.646-Huk/2006 tentang Pengoperasian Trans Metro Bandung Rute Cibeureum – Cibiru. Melalui keputusan tersebut, Pemerintah Kota Bandung pertama kali mengoperasikan angkutan umum berbasis bus melalui Trans Metro Bandung dengan rute Cibeureum – Cibiru.

## **1.2 Kesenjangan Masalah yang Diambil (GAP Penelitian)**

Trans Metro Bandung adalah bus umum yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung yang memiliki dan satu-satunya angkutan umum di Bandung Raya yang memiliki pengaturan Standar Pelayanan Minimal. Peraturan tersebut ditetapkan melalui Peraturan Wali Kota Nomor 704 Tahun 2008 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pengoperasian Angkutan Umum Massal Bus Trans Metro Bandung. Peraturan tersebut ditetapkan untuk mewujudkan terselenggaranya angkutan umum perkotaan yang aman, nyaman, mudah, tepat waktu, dan tarif yang terjangkau dengan standar pelayanan prima sebagaimana bentuk perwujudan visi dari Trans Metro Bandung itu sendiri. Master Plan Transportasi Kota Bandung telah merancang 11 koridor yang akan dilalui Trans Metro Bandung (Listifadah & Puspitasari, 2015:68). Hal ini bertujuan untuk mempermudah aksesibilitas masyarakat dengan menyediakan rute yang lebih banyak dan mudah dijangkau. Namun, hingga saat ini, baru 5 (lima) koridor utama yang telah beroperasi sejak tahun 2006. Keterbatasan ini menyebabkan pelayanan Trans Metro Bandung belum maksimal, terutama dalam hal aksesibilitas. Selain rute, kenyamanan penumpang Trans Metro Bandung juga dipengaruhi oleh kondisi prasarana pendukungnya, yaitu halte.

Halte merupakan tempat menaikkan dan menurunkan penumpang yang berperan penting dalam kelancaran dan keamanan perjalanan. Kerusakan halte di Kota Bandung disebabkan oleh adanya aksi vandalisme yang menargetkan fasilitas umum di Kota Bandung. Kondisi halte yang memprihatinkan tersebut dimanfaatkan menjadi tempat tinggal tunawisma sehingga tidak sesuai lagi dengan fungsinya (Hilhamasyah, 2023). Trans Metro Bandung pertama kali beroperasi pada tahun 2009 dan terus beroperasi hingga saat ini. Dalam rentang 14 tahun beroperasinya Trans Metro Bandung, telah terjadi fluktuasi jumlah penumpang khususnya dalam 5 (lima) tahun terakhir ini. Berbagai permasalahan dan upaya yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung menunjukkan bahwa tujuan implementasi kebijakan pengoperasian Trans Metro Bandung belum tercapai.

## **1.3 Penelitian Terdahulu**

Penelitian ini terinspirasi oleh beberapa penelitian terdahulu. Beberapa aspek yang difokuskan adalah fokus penelitian, objek penelitian, tujuan penelitian, teori yang dipakai, dan metode penelitian yang digunakan. Berdasarkan fokus penelitiannya, terdapat 10 (sepuluh) kesamaan fokus penelitian. Fokus penelitian itu adalah implementasi kebijakan transportasi umum (Fabrian, 2022; Damayanti, 2022; Mustamin et al., 2019; Novriyaldi et al., 2022; Handayani et al., 2021; Guntur, 2019; Akbar et al., 2021; Dewi, 2020; Tholif, 2019; Nabilah et al., 2022). Selanjutnya terdapat 1 (satu) penelitian yang memiliki kesamaan terkait objek penelitiannya yaitu mengenai kebijakan Trans Metro Bandung

(Nabilah et al., 2022), dan terdapat juga 9 (sembilan) objek yang berbeda yaitu kebijakan Trans Metro Deli (Fabrian, 2022), kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata (Damayanti, 2022), kebijakan Trans Mataram Metro (Mustamin et al., 2019), kebijakan *Bus Rapid Transit* di Kota Semarang (Novriyaldi et al., 2022), kebijakan terkait angkutan umum (Handayani et al., 2021), kebijakan *Bus Rapid Transit* Mamminasata (Guntur, 2019), kebijakan *Bandung Tour Bus* (Akbar et al., 2021), DAMRI (Dewi, 2020), *Bus Rapid Transit* Jakarta (Tholif, 2019).

Berdasarkan tujuan penelitiannya, terdapat 8 (delapan) penelitian sebelumnya yang memiliki tujuan yang sama dengan Peneliti. Tujuan tersebut adalah untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan transportasi publik yang dituju (Fabrian, 2022; Damayanti, 2022; Mustamin et al., 2019; Handayani et al., 2021; Guntur, 2019; Akbar et al., 2021; Dewi, 2020; Tholif, 2019), sedangkan pada penelitian lainnya bertujuan untuk mengetahui peran aktor pada hasil implementasi kebijakan (Novriyaldi et al., 2022) dan untuk mengetahui tata kelola pemerintahan untuk mengatasi kemacetan melalui transportasi publik (Nabilah et al., 2022). Hal yang membedakan lainnya adalah Peneliti bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penghambat dan pendukung dalam pengimplementasian kebijakan Trans Metro Bandung serta untuk menganalisis dan merumuskan upaya untuk mengoptimalkan implementasi kebijakan tersebut.

#### **1.4 Pernyataan Kebaruan Ilmiah**

Penulis melakukan penelitian yang berbeda dan belum dilakukan oleh penelitian terdahulu, dimana pengukuran indikator yang digunakan berbeda dari penelitian sebelumnya. Berdasarkan teori penelitiannya, tidak ada satupun peneliti sebelumnya yang menggunakan teori Knill dan Tosun 2020, yang dimana teori tersebut adalah teori yang digunakan oleh Peneliti. Sementara Peneliti lain menggunakan beberapa teori berbeda lainnya yaitu teori Edwards III (Fabrian, 2022; Mustamin et al., 2019; Akbar et al., 2021), Cheema dan Rondinelli (Damayanti, 2022; (Guntur, 2019), Grindle (Novriyaldi et al., 2022), Abidin (Handayani et al., 2021), Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (Dewi, 2020), Van Meter dan Van Horn (Tholif, 2019), Gambir Bhatta (Nabilah et al., 2022). Aspek lainnya yang memiliki kesamaan dengan penelitian ini terdapat pada metode penelitiannya, yang digunakan oleh 10 (sepuluh) peneliti sebelumnya dan pada penelitian ini adalah penelitian kualitatif.

#### **1.5 Tujuan**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor penghambat dan faktor pendukung implementasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat serta untuk mengetahui dan merumuskan upaya untuk mengoptimalkan implementasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat.

## **II. METODE**

Metode ini digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif deskriptif dengan pendekatan induktif karena ingin mendeskripsikan dan menjelaskan fenomena kasus yang terjadi dengan menyajikan data serta fakta yang terjadi di lapangan. Cresswell dan Clark (2018) mengatakan bahwa peneliti berperan sebagai alat utama yang digunakan dalam suatu penelitian. *Human instrument* memiliki peran untuk menetapkan suatu fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data, hingga meneliti kualitas data, analisis data, menafsirkan data, serta membuat kesimpulan atas hasil dari penelitian tersebut. Dalam penelitiannya, Peneliti melakukan proses pengumpulan data berlandaskan pedoman wawancara, pedoman observasi serta studi dokumentasi.

Menurut Bryman (2012:36), penelitian kualitatif diartikan sebagai pendekatan penelitian yang menekankan kata-kata daripada kuantifikasi ketika mengumpulkan dan menganalisis data. Penulis juga memuat kerangka pemikiran yang dihasilkan dari fakta-fakta, observasi, dan juga kajian kepustakaan yang memuat teori dan juga konsep yang dijadikan dasar dalam penulisan (Nurdin & Hartati, 2019:125).

Peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* dalam pengambilan sampel sumber data yaitu pengambilan sampel sumber data dengan memperhatikan beberapa pertimbangan tertentu. Informan dalam penelitian ini adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung, Kepala Bidang Prasarana Dinas Perhubungan Kota Bandung, Kepala Unit Pelaksana Teknis Daerah Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bandung, 3 (tiga) orang pengurus inti komunitas *Transport for Bandung*, 5 (lima) orang penumpang Trans Metro Bandung, dan pengelola usaha Angkutan Kota (Angkot). Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data dengan cara reduksi data, penyajian data, dan menarik kesimpulan. Analisisnya menggunakan teori evaluasi dari Knill dan Tosun (Knill & Tosun, 2020) yang menyatakan bahwa implementasi kebijakan memiliki 6 (enam) faktor penentu yakni pilihan instrument kebijakan, desain kebijakan, struktur pengawasan, desain kelembagaan, kemampuan administratif, dan penerimaan sosial.

### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Birkland (2016:145), implementasi kebijakan adalah unsur utama dari proses kebijakan yang membandingkan tujuan dari suatu kebijakan dengan hasil yang dihasilkan dari kebijakan tersebut. Penulis menganalisis implementasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung menggunakan teori Knill dan Tosun yang menyatakan bahwa implementasi kebijakan memiliki 6 (enam) faktor penentu yakni pilihan instrument kebijakan, desain kebijakan, struktur pengawasan, desain kelembagaan, kemampuan administratif, dan penerimaan sosial.

#### 3.1 Pilihan Instrumen Kebijakan

Menurut Knill dan Tosun, kapasitas pemerintah untuk dapat memecahkan masalah sangat bergantung pada instrumen kebijakan yang dipilih (Knill & Tosun, 2022:62). Pilihan instrumen kebijakan adalah instrumen kebijakan tertentu yang dipilih karena dianggap lebih mudah untuk diimplementasikan dalam mewujudkan suatu hasil kebijakan yang diharapkan (Knill & Tosun, 2020:24).

**Tabel 1**  
**Tujuan, Alternatif, dan Aktor yang Terlibat dalam Implementasi Kebijakan Trans Metro Bandung**

Tujuan Kebijakan	Pilihan Alternatif	Aktor yang Terlibat
1. Mengurangi jumlah volume kendaraan; 2. Solusi kemacetan di Kota Bandung; 3. Meningkatkan pelayanan dan penyediaan angkutan umum di Kota Bandung; 4. Menyediakan layanan angkutan umum perkotaan yang aman, nyaman, mudah, tepat waktu, tarif yang terjangkau dengan standar pelayanan prima.	1. Meningkatkan minat masyarakat untuk beralih menggunakan layanan Trans Metro Bandung; 2. Memastikan Trans Metro Bandung memiliki pelayanan yang berpedoman pada Standar Pelayanan Minimal (SPM); 3. Menerapkan tarif Trans Metro Bandung yang terjangkau; 4. Menyediakan armada bus Trans Metro Bandung yang memadai; 5. Membangun sarana dan prasarana yang baik dan layak digunakan.	Dinas Perhubungan Kota Bandung dan Masyarakat.

Sumber: Diolah Penulis (2024)

Tabel 3.1 menunjukkan tingginya kompleksitas lingkungan kebijakan Trans Metro Bandung. Hal ini terlihat dari banyaknya alternatif penyelesaian dan aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan tersebut, yang dilandasi oleh berbagai tujuan yang ingin dicapai. Penentuan instrumen kebijakan tidak hanya mempertimbangkan kompleksitas lingkungan kebijakan, tetapi juga kapasitas pemerintah dalam mencapai tujuan yang ditetapkan.

Trans Metro Bandung beroperasi dengan tarif yang murah agar seluruh kalangan masyarakat dapat menggunakan layanan angkutan umum berbasis bus ini. Tarif yang ditetapkan Trans Metro Bandung telah sesuai dengan apa yang tertuang pada Surat Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551.2/Kep 694-Dishub/2008. Surat Keputusan tersebut menggolongkan tarif Trans Metro Bandung sesuai dengan kategori penggunanya, seperti yang tercantum dalam Tabel 3.2.

**Tabel 3.2**  
**Tarif Trans Metro Bandung Berdasarkan Kategori Penumpang**

No	Kategori Penumpang Trans Metro Bandung	Tarif (Rupiah)
1	Guru Honorer, Buruh, Veteran	4.000
2	Umum	4.000
3	Pelajar	2.000

*Sumber: Keputusan Wali Kota Bandung Nomor: 551/Kep.024 Dishub/2019 (2019)*

Subsidi tarif penumpang merupakan instrumen kebijakan yang tepat untuk operasional Trans Metro Bandung. Hal ini diperkuat dengan peran BLUD UPTD yang berfokus pada pelayanan masyarakat tanpa mengejar keuntungan, serta adanya dukungan subsidi dari APBD untuk menekan biaya operasional layanan seluruh transportasi umum yang dikelola oleh BLUD UPTD Angkutan termasuk Trans Metro Bandung. Dengan demikian, BLUD UPTD Angkutan mampu menyediakan tarif transportasi umum yang terjangkau dan bersubsidi bagi masyarakat. Pelaksanaan subsidi untuk mencapai tujuan pelayanan Trans Metro Bandung dinilai cukup sulit. Hal ini dikarenakan tidak adanya alokasi khusus untuk Trans Metro Bandung dalam APBD, sehingga APBD yang dialokasikan untuk BLUD UPTD Dinas Perhubungan Kota Bandung berlaku juga untuk menekan biaya perawatan dan operasional transportasi umum lainnya yang dikelola BLUD UPTD Angkutan dan bidang lainnya dalam penyediaan angkutan.

### 3.2 Desain Kebijakan

Menurut Knill dan Tosun, kebijakan baru seringkali dibuat untuk ditambahkan ke dalam kebijakan yang sudah ada sebelumnya. Hal ini dapat menimbulkan masalah dalam desain kebijakan, karena implikasi desain dari kebijakan baru bisa jadi sulit dipahami sepenuhnya tanpa mempertimbangkan bagaimana kebijakan baru tersebut akan berinteraksi dengan kebijakan yang sudah ada (Knill & Tosun, 2020, hal. 226). Kejelasan prosedur, waktu, dan sumber daya merupakan faktor penting yang dapat mempengaruhi desain kebijakan. Ketiga aspek ini saling terkait dan perlu dipertimbangkan secara seksama saat merumuskan dan menerapkan kebijakan. Trans Metro Bandung hadir untuk mewujudkan sistem angkutan umum di Kota Bandung yang aman, nyaman, mudah, tepat waktu, tarif yang terjangkau dengan standar pelayanan prima. Trans Metro Bandung memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) yang menjadi pedoman dalam mewujudkan tujuan layanan tersebut. Namun, kurangnya tim teknisi yang melakukan perawatan armada bus Trans Metro Bandung dapat menyebabkan kurang maksimalnya

pelaksanaan SOP pemeliharaan tersebut. Berikut adalah jumlah tim teknisi BLUD UPTD Angkutan yang tersaji pada Tabel 3.3.

**Tabel 3.3**  
**Jumlah Anggota Tim Teknisi BLUD UPTD Angkutan Tahun 2023**

Tim Teknisi	Jumlah (Orang)
Mekanik	2
Pembantu Mekanik	3
Total	5

Sumber: Diolah Peneliti dari BLUD UPTD Angkutan (2024)

Dilihat dari jumlah anggota tim teknisi BLUD UPTD Angkutan yang terdiri dari mekanik dan pembantu mekanik sebagaimana tersaji pada Tabel 4.11, menunjukkan bahwa BLUD UPTD Angkutan memiliki anggota tim teknisi yang sangat sedikit yakni hanya berjumlah 5 (lima) orang. Jumlah tersebut dinilai sangat kurang untuk melakukan pengecekan dan perawatan pada 36 unit bus Trans Metro Bandung yang beroperasi.

Salah satu tujuan Trans Metro Bandung adalah untuk menarik minat masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum dan mengurangi volume kendaraan sebagai solusi kemacetan di Kota Bandung. Salah satu indikator pencapaian tujuan ini adalah tingkat keterisian bus oleh penumpang, atau yang biasa disebut dengan *load factor*. Semakin tinggi *load factor*, semakin menunjukkan keberhasilan Trans Metro Bandung sebagai pilihan utama masyarakat untuk bermobilitas. Data persentase keterisian kapasitas bus Trans Metro Bandung tahun 2021-2023, disajikan pada Tabel 3.4 berikut.

**Tabel 3.4**  
**Persentase Keterisian Kapasitas Bus (*Load Factor*) Trans Metro Bandung Tahun 2021-2023**

Keterangan	2021	2022	2023
Koridor 1	20%	53%	46%
Koridor 2	18%	45%	45%
Koridor 3	28%	38%	31%
Koridor 4	22%	28%	23%
Koridor 5	8%	10%	10%
Feeder 1	-	5%	5%
Rata-Rata	19%	30%	27%

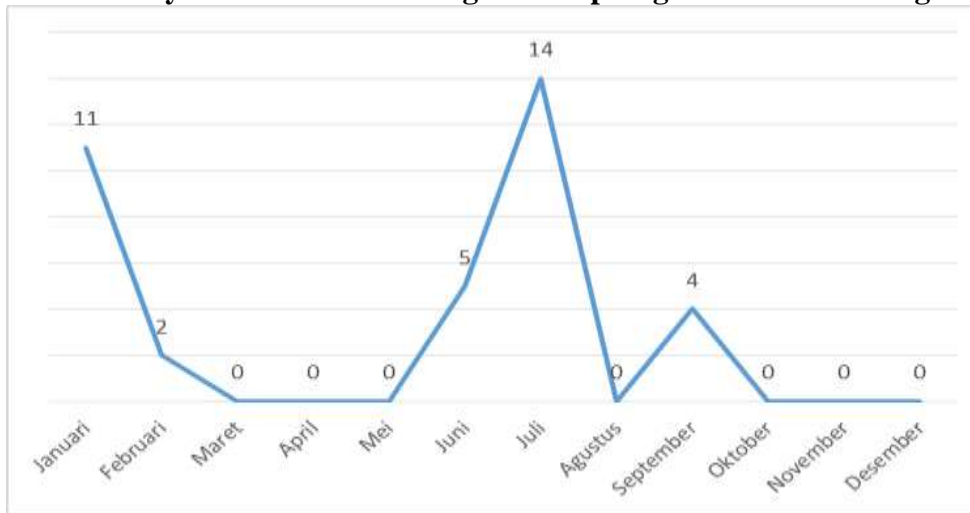
Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung (2023)

Tabel 3.4 menyatakan bahwa layanan Trans Metro Bandung belum mencapai target yang ingin dicapai. Hal ini dibuktikan dengan persentase keterisian bus Trans Metro Bandung tidak mencapai target 50%. Di samping itu, Trans Metro Bandung juga belum mencapai target yang direncanakan Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam mewujudkan keseimbangan rasio jumlah kendaraan pribadi dan angkutan umum di Kota Bandung dalam RPJMD.

### 3.3 Struktur Pengawasan

Trans Metro Bandung memegang peranan penting dalam memenuhi kebutuhan transportasi umum berstandar pelayanan prima bagi masyarakat. Namun, keberhasilan Trans Metro Bandung tidak hanya bergantung pada kebijakan pemerintah dan operator, tetapi juga membutuhkan pengawasan aktif dari masyarakat. BLUD UPTD Angkutan memanfaatkan sosial media sebagai wadah masyarakat untuk menyampaikan pengaduan atau pertanyaan seputar layanan BLUD UPTD Angkutan. Peneliti melakukan observasi dengan melihat pengaduan yang disampaikan masyarakat melalui akun instagram BLUD UPTD Angkutan. Jumlah pengaduan tersebut telah Peneliti sajikan pada Gambar 3.1 berikut.

**Gambar 3.1**  
**Aduan Masyarakat Melalui Instagram @uptangkutankotabandung Tahun 2023**



Sumber: Diolah Penulis dari Instagram @uptangkutankotabandung (2024)

Gambar 3.1 menunjukkan adanya penurunan pengawasan dari masyarakat. Hal tersebut dapat terjadi karena beberapa faktor seperti kurangnya pengawasan masyarakat, menurunnya jumlah masyarakat yang menggunakan layanan yang disediakan dan dikelola oleh BLUD UPTD Angkutan.

Trans Metro Bandung sebagai salah satu moda transportasi publik di Kota Bandung terus berusaha mempertahankan bahkan meningkatkan kualitas layanannya. Untuk mencapai hal tersebut, pengawasan yang efektif dari berbagai pihak sangatlah diperlukan termasuk pengawasan dari badan pengawa. BLUD UPTD Angkutan Kota Bandung merupakan pengelola, pengoperasi, sekaligus berperan dalam mengawasi Trans Metro Bandung. Selain BLUD UPTD Angkutan yang bertanggung jawab atas pengawasan operasional Trans Metro Bandung, terdapat keterlibatan badan pengawas dalam hal laporan keuangan Trans Metro Bandung. Hal ini dilakukan untuk memastikan akuntabilitas dan transparansi penggunaan dana Trans Metro Bandung. Badan pengawas yang terlibat adalah BKAD, Bappelitbang, Inspektorat Kota Bandung, dan BPK.

### 3.4 Desain Kelembagaan

Menurut Knill dan Tosun, kebijakan publik membutuhkan suatu kelembagaan untuk dapat mengimplementasikannya. Lembaga tersebut perlu memiliki struktur dan prosedur yang tepat agar kebijakan tersebut dapat berjalan dengan baik. Ada kebijakan yang bisa dilaksanakan oleh satu lembaga saja. Namun, ada juga kebijakan yang memerlukan koordinasi antara beberapa lembaga atau ikatan pemerintahan untuk bisa dilaksanakan dengan baik (Knill & Tosun, 2020:229). Saat ini terdapat 1 (satu)



organisasi pelaksana utama Trans Metro Bandung, yaitu BLUD yang memiliki tugas pokok melaksanakan tugas di bidang pengelolaan salah satunya adalah Trans Metro Bandung. BLUD UPTD Angkutan dapat berkoordinasi dengan pihak lain untuk memaksimalkan pelayanan dan pengelolaan secara teknis guna mencapai tujuan pelayanan publik yang baik melalui jaringan kerjasama dengan membeli suatu jasa dari pihak lain. Untuk saat ini, hanya ada 2 (dua) pihak yang terlibat dalam pengoperasian Trans Metro Bandung. Data tersebut tersaji pada Tabel 3.5 dibawah ini.

**Tabel 3.5**  
**Organisasi Pelaksana Trans Metro Bandung Tahun 2008-Sekarang**

No	Organisasi Pelaksana	Peran
1	Dinas Perhubungan Kota Bandung	Regulator
2	BLUD UPTD Angkutan Kota Bandung	Operator

Sumber: Diolah Penulis (2024)

Tabel 3.5 menunjukkan bahwa terdapat 2 (dua) organisasi pelaksana yang terlibat dalam pengelolaan Trans Metro Bandung, yakni Dinas Perhubungan Kota Bandung dan BLUD UPTD Angkutan. Koordinasi antar organisasi tersebut sangat penting untuk memastikan kelancaran dan efisiensi operasionalnya Trans Metro Bandung. BLUD UPTD Angkutan sebagai pengelola dan operator Trans Metro Bandung berhak untuk menjalin kerja sama dengan pihak lain dengan persetujuan Kepala Dinas dalam rangka meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan. bahwa terdapat koordinasi yang jelas antara Dinas Perhubungan dan BLUD UPTD Angkutan sebagai organisasi pelaksana kebijakan Trans Metro Bandung. Koordinasi tersebut sangat penting untuk memastikan kelancaran dan efisiensi operasional Trans Metro Bandung.

### 3.5 Kemampuan Administratif

Menurut Knill dan Tosun, suatu lembaga harus turut serta melibatkan kemampuan administratif seperti sumber daya manusia hingga sumber daya keuangan atau anggaran (Knill & Tosun, 2020:234). Trans Metro Bandung, sebagai sebuah sistem transportasi publik yang diharapkan menjadi tulang punggung mobilitas warga Bandung, memiliki kebutuhan sumber daya yang kompleks. Ketersediaan dan pengelolaan sumber daya ini menjadi faktor krusial dalam menentukan keberhasilan Trans Metro Bandung dalam mencapai tujuannya. Sumber daya yang dibutuhkan antara lain Sumber Daya Manusia (SDM), keuangan, teknologi, dan juga informasi. Berikut adalah SDM yang diperlukan untuk beroperasinya Trans Metro Bandung yang tersaji pada Tabel 3.6 berikut.

**Tabel 3.6**  
**SDM Pengoperasian Trans Metro Bandung**

No	Jabatan	Peran
1	Mekanik	- Melakukan pengecekan laporan kerusakan dari sopir - Melakukan perbaikan pada armada bus yang terdapat kerusakan
2	Helper Mekanik	- Membantu mekanik dalam melakukan perbaikan pada armada bus yang rusak.
3	Sopir	- Melakukan pemeriksaan pada armada bus sebelum beroperasi - Melaporkan jika ada kerusakan tim teknisi - Mengemudikan armada bus dengan aman dan bertanggung jawab

		- Menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang selama perjalanan
4	Kondektur	- Membantu penumpang naik dan turun bus dengan aman - Mengumpulkan uang tiket dari penumpang - Melaporkan pada petugas terkait jika ada masalah yang dihadapi selama operasional - Menjaga keamanan dan ketertiban di dalam bus

Sumber: Diolah Penulis (2024)

Tabel 3.6 di atas menunjukkan bahwa BLUD UPTD Angkutan memiliki ketersediaan SDM untuk mendukung perawatan dan operasional Trans Metro Bandung. SDM tersebut memiliki posisi atau jabatan serta peran masing-masing, yang secara keseluruhan berkontribusi pada pengoperasian Trans Metro Bandung yang berjalan lancar dan berstandar prima. Selain SDM, sumber daya keuangan merupakan aspek penting dalam keberlangsungan operasional Trans Metro Bandung. BLUD UPTD Angkutan Kota Bandung memiliki sumber pendanaan mandiri yang digunakan untuk menjamin keberlangsungan operasional Trans Metro Bandung termasuk dalam meningkatkan kualitas layanannya. Selain sumber daya manusia dan keuangan, sumber daya teknologi juga memainkan peran penting dalam keberhasilan Trans Metro Bandung. Teknologi yang digunakan Trans Metro Bandung tersaji pada Tabel 3.7.

**Tabel 3.7**  
**Pemanfaatan Teknologi Dalam Pelayanan Trans Metro Bandung**

No	Jenis Teknologi	Fungsi
1	<i>Global Positioning System (GPS)</i>	Untuk mendukung aplikasi BEMO dalam melacak posisi bus Trans Metro Bandung
2	<i>NFC (Near Field Communication) Reader</i>	Untuk mendeteksi kartu dalam memfasilitasi pembayaran non tunai

Sumber: Diolah Penulis (2024)

Tabel 3.7 Menunjukkan bahwa terdapat 2 (dua) teknologi yang digunakan untuk meningkatkan fasilitas layanan Trans Metro Bandung. Teknologi tersebut adalah sistem pelacak berupa perangkat yaitu GPS pada setiap armada untuk mengetahui titik lokasi yang akurat. Sistem tersebut didukung dengan suatu aplikasi yang dapat mempermudah masyarakat untuk mengakses informasi terkait bus terdekat dengan pengguna aplikasi tersebut, informasi terkait trayek, halte dan masih banyak lagi.

Sumber daya informasi merupakan sumber daya yang penting dalam menentukan sejauh mana kemampuan administratif suatu kebijakan. Trans Metro Bandung, sebagai layanan transportasi umum di Kota Bandung, bergantung pada partisipasi dan dukungan masyarakat sebagai penggunanya. Untuk menarik minat masyarakat dan meningkatkan kesadaran terkait layanannya, Trans Metro Bandung secara aktif memanfaatkan sumber daya informasi melalui berbagai *platform*, seperti media sosial dan aplikasi *mobile*, yang telah disajikan pada Tabel 3.8 berikut.

**Tabel 3.8**  
**Jenis Media Penyebaran Informasi Trans Metro Bandung**

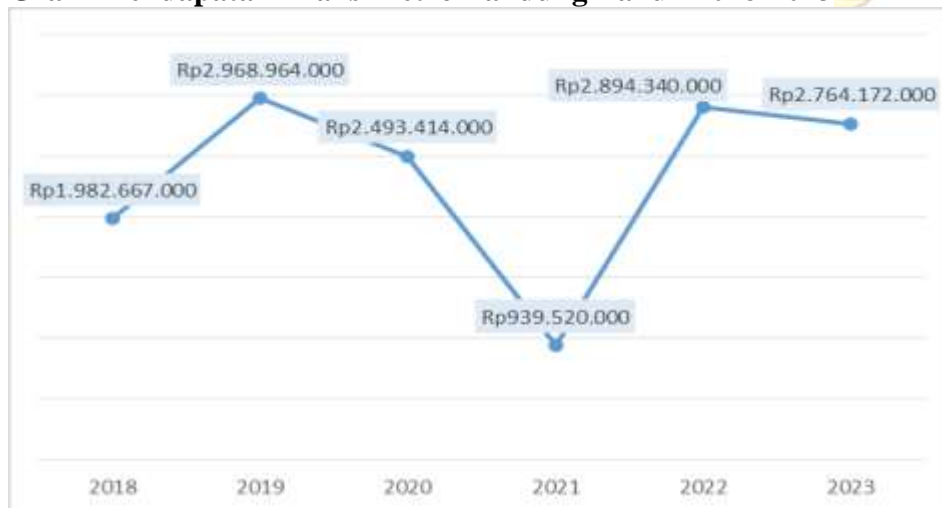
Media Sosial	1. Instagram 2. Facebook 3. Twitter 4. Youtube
Aplikasi Mobile	1. BEMO 2. Moovit

Sumber: Diolah Penulis (2024)

Tabel 3.8 menunjukkan bahwa BLUD UPTD Angkutan memanfaatkan media sosial dan aplikasi mobile sebagai platform utama penyebaran informasi dalam menjangkau masyarakat luas. Hal ini bertujuan untuk menyebarkan informasi terkait Trans Metro Bandung seperti informasi layanan, rute, jadwal, tarif, dan berita terbaru terkait Trans Metro Bandung.

Kecukupan sumber keuangan BLUD UPTD Angkutan Kota Bandung sangat penting untuk memastikan kelancaran dan efisiensi operasional Trans Metro Bandung. BLUD UPTD Angkutan Kota Bandung memiliki sumber keuangan yang berasal dari pendapatan mereka sendiri tanpa berfokus pada keuntungan, karena tujuan utama mereka adalah menyediakan layanan transportasi publik yang berkualitas bagi masyarakat. Maka dari itu, jumlah penumpang Trans Metro Bandung sebagai sumber pendapatan utama mereka sangat mempengaruhi besar pendapatan yang mereka dapatkan. Jumlah penumpang Trans Metro Bandung pada tahun 2020-2023 mengalami fluktuasi. Grafik fluktuasi tersebut dapat dilihat pada Gambar 3.2 dibawah ini.

**Gambar 3.2**  
**Grafik Pendapatan Trans Metro Bandung Tahun 2018-2023**



Sumber: Diolah Peneliti dari Dinas Perhubungan (2024)

Gambar 3.2 menunjukkan fluktuasi pendapatan BLUD UPTD Angkutan melalui penumpang Trans Metro Bandung. Penurunan paling signifikan terjadi pada tahun 2021, yaitu sebesar Rp1.553.462.000. Sedangkan kenaikan yang paling signifikan terjadi di tahun 2022 hingga mencapai Rp1.954.482.000 dan pada tahun terakhir pendapatan tersebut kembali menurun sebesar Rp130.262.000.

Terdapat kendala yang mempengaruhi kemampuan pelaksanaan SOP Trans Metro Bandung salah satunya adalah kurangnya SDM dan infrastruktur pendukung seperti halte. Terdapat 54 halte di Kota Bandung yang rusak dan berdampak pada kenyamanan, keamanan penumpang, serta estetika Kota Bandung. Terdapat upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandung terkait kendala tersebut seperti revitalisasi halte baik dari sisi konstruksi, kebersihan, hingga diubah desainnya agar lebih fungsional.

### 3.6 Penerimaan Sosial

Tingginya kemanfaatan yang dirasakan masyarakat tentunya menjadi fokus utama dalam penyediaan layanan Trans Metro Bandung. Dinas Perhubungan Kota Bandung terus melakukan upaya untuk meningkatkan kualitas layanan Trans Metro Bandung agar dapat menjadi pilihan utama bagi masyarakat Kota Bandung dalam bepergian. Tingkat kepuasan masyarakat terhadap Trans Metro Bandung merupakan indikator penting untuk mengukur tingkat manfaat yang dirasakan penumpang dalam menggunakan layanan Trans Metro Bandung. Peneliti mendapati bahwa jumlah penumpang Trans Metro Bandung mengalami fluktuasi dan terakhir mengalami penurunan di tahun 2023. Berikut Gambar 3.3 yang menampilkan data fluktuasi jumlah penumpang Trans Metro Bandung dari tahun 2018-2023.

**Gambar 3.3**  
**Jumlah Penumpang Trans Metro Bandung Tahun 2018-2023**



Sumber: Diolah Peneliti dari Dinas Perhubungan Kota Bandung (2023)

Gambar 3.3 menyatakan bahwa terdapat fluktuasi jumlah penumpang Trans Metro Bandung dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kemanfaatan yang dirasakan masyarakat terhadap layanan Trans Metro Bandung juga mengalami perubahan. Tingkat kemanfaatan yang dirasakan oleh masyarakat Kota Bandung tentu berbeda. Masyarakat dengan kebutuhan dan tujuan perjalanan yang berbeda pasti merasakan manfaat yang berbeda. Contohnya, masyarakat yang bekerja di pusat kota akan merasakan manfaat Trans Metro Bandung yang lebih besar dibandingkan dengan masyarakat yang tinggal di pinggiran kota. Kondisi keuangan masyarakat juga mempengaruhi tingkat kemanfaatan yang mereka rasakan. Masyarakat yang tinggal di daerah yang terjangkau oleh Trans Metro Bandung dapat merasakan manfaat yang lebih besar dibandingkan dengan masyarakat yang tinggal di daerah yang tidak terjangkau oleh layanan Trans Metro Bandung.

Keterlibatan masyarakat dalam Trans Metro Bandung memegang peran krusial dalam keberhasilan layanan ini. Sebagai pengguna utama Trans Metro Bandung, penerimaan dan penggunaan masyarakat terhadap layanan ini menjadi faktor kunci. Selain peran langsung sebagai penumpang, komunitas seperti *Transport for Bandung* juga berperan penting dalam menyebarkan informasi dan edukasi terkait Trans Metro Bandung kepada masyarakat.

### **3.7 Diskusi temuan Utama Penelitian**

Penelitian implementasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat yang dilakukan Peneliti bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan transportasi publik. Sama halnya dengan tujuan dari penelitian sebelumnya (Fabrian, 2022; Damayanti, 2022; Mustamin et al., 2019; Handayani et al., 2021; Guntur, 2019; Akbar et al., 2021; Dewi, 2020; Tholif, 2019), sedangkan pada penelitian lainnya bertujuan untuk mengetahui peran aktor pada hasil implementasi kebijakan (Novriyaldi et al., 2022) dan untuk mengetahui tata kelola pemerintahan untuk mengatasi kemacetan melalui transportasi publik (Nabilah et al., 2022). Hal yang membedakan lainnya adalah Peneliti bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penghambat dan pendukung dalam pengimplementasian kebijakan Trans Metro Bandung serta untuk menganalisis dan merumuskan upaya untuk mengoptimalkan implementasi kebijakan tersebut. Terdapat beberapa faktor-faktor penghambat implementasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat, yaitu: 1) Kesulitan pelaksanaan instrumen kebijakan; 2) Ketidakjelasan desain kebijakan terkait sumber daya dan perubahan target; 3) Ketidakcukupan sumber daya yang dibutuhkan; 4) Ketidakmampuan pelaksanaan SOP; 5) Rendahnya tingkat kemanfaatan yang dirasakan masyarakat. Selain faktor penghambat, terdapat faktor pendukung yang mendukung implementasi kebijakan Trans Metro Bandung tersebut, yakni: 1) Tepatnya instrumen kebijakan; 2) Adanya struktur pengawasan; 3) Tepatnya desain kelembagaan; 4) Kecukupan sumber daya yang dibutuhkan; dan 5) adanya keterlibatan masyarakat. Semua hasil temuan tersebut tidak memiliki kesamaan satupun dengan hasil temuan dari penelitian sebelumnya. Hal tersebut dikarenakan berbedanya teori yang digunakan pada penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya, yang dimana Peneliti menggunakan teori Knill dan Tosun 2020. Sementara Peneliti lain menggunakan beberapa teori berbeda lainnya yaitu teori Edwards III (Fabrian, 2022; Mustamin et al., 2019; Akbar et al., 2021), Cheema dan Rondinelli (Damayanti, 2022; (Guntur, 2019), Grindle (Novriyaldi et al., 2022), Abidin (Handayani et al., 2021), Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (Dewi, 2020), Van Meter dan Van Horn (Tholif, 2019), Gambir Bhatta (Nabilah et al., 2022). Perbedaan teori yang digunakan dalam penelitian secara otomatis akan berimplikasi pada perbedaan variabel dan indikator yang menjadi batasannya.

## **IV. KESIMPULAN**

Peneliti menyimpulkan bahwa terdapat beberapa faktor penghambat implementasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat yaitu kesulitan pelaksanaan instrumen kebijakan, Ketidakjelasan desain kebijakan terkait sumber daya dan perubahan target, Ketidakcukupan sumber daya yang dibutuhkan, Ketidakmampuan pelaksanaan SOP, dan Rendahnya tingkat kemanfaatan yang dirasakan masyarakat. Selain itu terdapat juga faktor pendukung yang mendukung implementasi kebijakan tersebut yakni tepatnya instrumen kebijakan, adanya struktur pengawasan, tepatnya desain kelembagaan, kecukupan sumber daya yang dibutuhkan, dan adanya ketelibatan masyarakat. Terdapat beberapa upaya untuk mengoptimalkan implementasi kebijakan Trans Metro Bandung yakni pengintegrasian transportasi massal yang menghubungkan Bandung raya, peningkatan

kualitas layanan Trans Metro Bandung, dan rekrutmen SDM pengelola informasi dan promosi layanan Trans Metro Bandung.

**Keterbatasan Penelitian.** Penelitian ini memiliki keterbatasan utama yakni waktu penelitian. Penelitian ini juga hanya dilakukan pada beberapa koridor Trans Metro Bandung saja sebagai model studi kasus yang dipilih berdasarkan teori Knill dan Tosun.

**Arah Masa Depan Penelitian (*future work*).** Penulis menyadari masih awalnya temuan penelitian, oleh karena itu penulis menyarankan agar dapat dilakukan penelitian lanjutan pada lokasi serupa berkaitan dengan implementasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung untuk menemukan hasil yang lebih mendalam.

## V. UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terimakasih terutama ditujukan kepada dosen pembimbing, orang tua penulis serta Dinas Perhubungan Kota Bandung beserta jajarannya yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian, serta seluruh pihak yang membantu dan mensukseskan pelaksanaan penelitian.

## VI. DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank. 2019. *Asian Development Outlook 2019 Update: Fostering Growth and Inclusion in Asia's Cities*. Asian Development Outlook 2019.
- Birkland, Thomas A. 2016. *An Introduction To The Policy Process (Theories, Concepts, and Models of Public Policy Making) (4th Edition)*. New York: Routledge.
- Cresswell, John W & Vicki L. P. Clark. 2018. *Designing and Conducting Mixed Methods Research*. CA: Sage Publications, Inc.
- Dzorifah, Yulfi. 2018. *Faktor- Faktor Penyebab Kemacetan Lalu- Lintas Di Kejapanan- Gempol*. Surabaya: Universitas Negeri Surabaya.  
<https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/swara-bhumi/article/view/25058>
- Fabrian, Ary. 2022. *Implementasi Bus Trans Metro Deli Sebagai Transportasi Publik di Kota Medan*. Medan: Universitas Medan Area.  
<https://repositori.uma.ac.id/jspui/handle/123456789/18302>
- Guntur, Nur Fadilah. 2019. *Implementasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata Di Kota Makassar*. Makassar: Universitas Negeri Makassar.  
<https://eprints.unm.ac.id/15237/1/4.%20Artikel.pdf>
- Handayani, Sabrina et al. 2021. *Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.  
<https://jurnal.poltradabali.ac.id/jttl/article/view/30>
- Harahap, E et al. 2019. *Modeling and simulation traffic of Bandung City using SimEvents MATLAB*. Bandung: Universitas Islam Bandung.
- Knill, Chrstoph & Tosun. 2020. *Public Policy A New Introduction*. United Kingdom: Red Globe Press.
- Mu'allimah et al. 2021. *Analisis Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi di Perkotaan*. Semarang: Universitas Diponegoro.  
<http://jmiap.ppj.unp.ac.id/index.php/jmiap/article/view/334>
- Mustamin, Idris et al. 2019. *Implementasi Pengoperasian Bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram*. Mataram: Universitas Muhammadiyah Mataram.  
<https://journal.ummat.ac.id/index.php/JIAP/article/view/1270>
- Nabilah, Lula Aulia et al. 2022. *Tata Kelola Pemerintahan Dalam Mengatasi Kemacetan Melalui Penyediaan Transportasi Publik (Studi Pada Pengelolaan Trans Metro Bandung Oleh Dinas*

- Perhubungan Kota Bandung Tahun 2020*). Bandung: Universitas Padjadjaran  
<https://jurnal.unpad.ac.id/janitra/article/view/41099>
- Novriyaldi et al. 2022. *Analisis Aktor Implementasi Kebijakan Brt (Bus Rapid Transit) Semarang Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Semarang*. Semarang: Universitas Diponegoro.  
<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/32919>
- Nurdin, Ismail & Sri Hartati. 2019. *Metodologi Penelitian Sosial*. Surabaya: Media Sahabat Cendikia.
- Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 704 Tahun 2008 Tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pengoperasian Angkutan Umum Massal Bus Trans Metro Bandung
- Tholif, Aliyif Ni. 2019. *Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Massal Berbasis Bus Rapid Transit (BRT) Berkelanjutan*. Padang: Universitas Sriwijaya.  
<https://ejournal.goacademica.com/index.php/japp/article/view/31>

