

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **1.1 Kesimpulan**

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

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

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

- 3) Tipe manfaat yang dihasilkan, dimana Trans Metro Bandung (TMB) belum mampu menekan kepadatan kendaraan di jalan sehingga kendaraan pribadi masih mendominasi dan ditandai dengan jumlah pengguna Trans Metro Bandung yang mengalami penurunan. Hal tersebut juga disebabkan oleh kondisi yang tidak normal dimana adanya pandemi Covid-19. Pada tahun 2022 masyarakat memulai kondisi *new normal* sehingga transisi

pembatasan kegiatan berangsur longgar namun masyarakat masih berhati-hati melakukan mobilisasi. Selain itu, Trans Metro Bandung (TMB) juga belum dapat dikatakan lancar karena adanya kendala keterlambatan jadwal kedatangan angkutan karena jumlah kendaraan yang terbatas sehingga mengganggu efektivitas waktu penumpang dan Trans Metro Bandung (TMB) masih dalam tahap rancangan menuju transportasi ramah lingkungan. Trans Metro Bandung juga masih menimbulkan permasalahan sosial lainnya seperti konflik dengan supir angkutan kota lainnya.

- 4) Pada sub indikator sumber daya yang berperan, Trans Metro Bandung secara keseluruhan sudah cukup baik mulai dari penerimaan petugas teknis dilapangan yang dilakukan dengan proses seleksi dan pelatihan dan menjalankan nilai budaya pelayanan dalam operasional angkutan. Adapun kekurangan dalam hal ini yaitu mulai dari petugas yang kurang mematuhi aturan kedisiplinan, ketepatan waktu dalam membawa angkutan serta kurangnya jumlah sumber daya manusia yang berperan. Sumber daya lainnya seperti sarana dan prasarana sebagai penunjang implementasi kebijakan sudah berjalan dengan baik namun masih ditemukan beberapa fasilitas yang perlu diperhatikan seperti AC yang bocor, kendaraan yang mogok, LED informasi yang tidak berfungsi, stiker iklan pada kaca yang mengganggu kenyamanan penumpang hingga kondisi halte yang tidak terawat.
- 5) Letak pengambilan keputusan dalam kebijakan program Trans Metro Bandung (TMB) dilakukan oleh legislatif dan eksekutif. DPRD Kota

Bandung sebagai lembaga legislatif mendorong dalam pengambilan keputusan pada aspek regulasi, penganggaran, dan monitoring. Sedangkan pada pengambilan keputusan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung didasari oleh kajian yang dilakukan oleh pihak ketiga serta rekomendasi Pusat untuk didiskusikan bersama pihak internal. Pengambilan keputusan dimonitoring oleh : DPRD Kota Bandung, komunitas, organisasi masyarakat, akademisi dan masyarakat.

- 6) Aktor pelaksana yang terlibat dalam program Trans Metro Bandung (TMB) sudah menjalankan perannya masing-masing sesuai fungsinya mulai dari DPRD Kota Bandung dan Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) sebagai pengawas kebijakan, melakukan koordinasi antar pemangku kepentingan untuk memberikan kesepakatan antara eksekutif dan legislatif dalam mengevaluasi kebijakan yang dilakukan secara tentatif. Pengawas dalam hal ini memberikan penilaian pada setiap agenda evaluasi, melakukan tindakan korektif pada pelaksanaan program atas dasar laporan masyarakat melalui sosial media, dan memberikan teguran pada petugas yang tidak mematuhi aturan. Adapun Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai pelaksana melakukan diskusi internal dalam menghadapi kendala yang terjadi dalam operasional angkutan Trans Metro Bandung (TMB).

Sementara hasil dari pada indikator konteks implementasi diantaranya :

- 1) Sub indikator mengenai kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat. Keterlibatan kekuasaan dalam melakukan kerja sama dengan pihak ketiga telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung ditandai oleh

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

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

Perhubungan Kota Bandung telah melakukan pembinaan terhadap petugas teknis dilapangan, mengatur penyelenggaraan perhubungan dibawah PLT Angkutan dan DPRD berwenang mengawasi jalannya pengendalian penyelenggaraan dengan melakukan evaluasi setiap tiga bulan sekali.

## **1.2 Saran**

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