



**Universitas Katolik Parahyangan**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**  
**Program Studi Ilmu Administrasi Publik**

*Terakreditasi A*

*SK BAN-PT NO: 3100/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/S/V/2020*

**Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan  
Darat di Kota Bandung**

Skripsi

Diajukan untuk Ujian Sidang Jenjang Sarjana  
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Oleh

Eldo Tria Fadjri

2017310004

Bandung

2021



**Universitas Katolik Parahyangan**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**  
**Program Studi Ilmu Administrasi Publik**

*Terakreditasi A*

*SK BAN-PT NO: 3100/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/S/N/2020*

**Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan  
Darat di Kota Bandung**

Skripsi

Oleh

Eldo Tria Fadjri

2017310004

Pembimbing

Susana Ani Berliyanti, Dra., M.Si.

Bandung

2021

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jurusan Administrasi Publik  
Program Studi Ilmu Administrasi Publik




**Tanda Pengesahan Skripsi**

Nama : Eldo Tria Fadri  
Nomor Pokok : 2017310004  
Judul : Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana  
Pada Jumat, 29 Januari 2021  
Dan dinyatakan **LULUS**

**Tim Penguji**

**Ketua sidang merangkap anggota**

Deny Marcelinus Tri Aryadi, Drs., M.Si. : 

**Sekretaris**

Susana Ani Berliyanti, Dra., M.Si. : 

**Anggota**

Maria Rosarie Hami Triastuti, S.IP., M.Si. : 

Mengesahkan,  
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

### Pernyataan

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Eldo Tria Fadri  
NPM : 2017310004  
Jurusan/Program Studi : Ilmu Administrasi Publik  
Judul : Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip, ditulis, sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia dan menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 14 Januari 2021



Eldo Tria Fadri

## ABSTRAK

Nama : Eldo Tria Fadjri

NPM : 2017310004

Judul : Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung

---

Penelitian ini bertujuan untuk melihat ketersediaan fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung yang telah tertuang dalam Bab II, Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 dan melihat sejauh mana efektivitas penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung. Adapun landasan teori yang digunakan adalah “Lima Tepat” yang dikemukakan oleh Riant Nugroho. Dalam pengukuran efektivitas implementasi terdiri dari lima dimensi yaitu Tepat Kebijakan, Tepat Pelaksanaan, Tepat Target, Tepat Sasaran, Tepat Lingkungan, dan Tepat Proses.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data wawancara, observasi dan studi dokumen. Wawancara dilakukan kepada empat informan dari Dinas Perhubungan Kota Bandung dan tujuh informan dari pengguna layanan fasilitas perhubungan darat. Observasi dilakukan di beberapa fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung telah tersedia sesuai dengan Bab II, Penyelenggaraan Perhubungan Darat, Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan. Fasilitas yang sudah tersedia tersebut, setelah diuji dengan lima tepat hasilnya sebagai berikut. Seluruh fasilitas perhubungan darat yang ada di Kota Bandung telah memenuhi ketepatan kebijakan. Demikian juga segi tepat pelaksanaan sudah baik dengan adanya kerjasama dan koordinasi dengan beberapa pihak. Dari tepat yang ketiga yaitu target masih terdapat dua fasilitas yang belum memenuhi tepat target yaitu fasilitas pemberhentian dan fasilitas pesepeda. Dilihat dari tepat lingkungan masih ada dua fasilitas dari tujuh fasilitas perhubungan yang belum tepat lingkungan yaitu fasilitas pemberhentian dan fasilitas pejalan kaki. Tepat yang terakhir adalah tepat proses. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketujuh fasilitas penyelenggaraan perhubungan darat belum tepat proses. Terbukti masih banyak target sasaran yang masih melakukan pelanggaran. Saran yang dimunculkan peneliti untuk terciptanya efektivitas implementasi dalam Penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat adalah sebagai berikut: 1. Melaksanakan pengawasan kepada setiap fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung agar terciptanya implementasi yang tepat target. 2. Melaksanakan penindakan tegas dan pemberian sanksi kepada target sasaran dan bukan target sasaran dalam penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat agar tepat target dan

tepat proses. 3. Melakukan pemeliharaan pada fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung agar target sasaran puas dan tepat lingkungan. Saran tersebut ditujukan kepada Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Kata Kunci: Efektivitas kebijakan, Pelayanan Pemerintah, Implementasi Kebijakan, Fasilitas Perhubungan Darat

## ABSTRACT

Name : Eldo Tria Fadjri

NPM : 2017310004

Title : Effectiveness of Implementation Land Transportation Facility in Bandung City

---

This study aims to see the availability of land transportation facilities in the city of Bandung which has been stated in Chapter II of Bandung City Regional Regulation Number 16 of 2012 and to see the extent to which the effectiveness of the implementation of land transportation facilities in the Bandung City. The theoretical basis used is “Five Proper” proposed by Riant Nugroho, the measurement of the implementation consist of five dimensions, it is Policy Proper, Proper Execution, Proper Target, Environmental Proper, and Process Proper.

This research uses qualitative methods with data collection techniques, interviews, observation and document study. Interviews were conducted with four informants from the Bandung City Department of Transportation and seven informants from users of land transportation facilities. Observations were made in several land transportation facilities in the city of Bandung.

The results showed that the implementation of land transportation facilities in the city of Bandung was available in accordance with Chapter II, Land Transportation Implementation, Bandung City Regional Regulation Number 16 of 2012 concerning the Implementation of Transportation and Retribution of Transportation. The facilities that are already available, after being tested accurately, the results are as follows. All land connection facilities in the city of Bandung have met the policy proper. Likewise, in terms of proper execution, both through cooperation and coordination with several parties. From the third proper, namely the target. there are still two options that have not met the target, it is bicycle facilities and stoppage facilities. Judging from the environmental proper, there are still two facilities out of the seven inappropriate relationships, it is pedestrian facilities and stoppage facilities. The latter is proper process. The results showed that the seven transportation facilities were not in the process proper. It is proven that there are still many targets who are still committing violations. Suggestions raised by researchers for the creation of implementation in the operation of land transportation facilities are: 1. Carry out supervision of every land transportation facility in the city of Bandung in order to create a targeted implementation. 2. Carry out firm action and impose sanctions on targets and non-targets in the operation of land transportation facilities so that they are proper target and in process proper. 3. Maintenance of land transportation programs in the city of Bandung so that the proper target and the environmental proper. This suggestion is addressed to the Bandung City Transportation Agency.

*Keywords: Effectiveness, Government Service, Policy Implementation, Land Transportation Facilities*

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan rasa syukur sebesar-besarnya kepada Allah SWT, yang telah memberikan jalan terbaik dan pertolongan kepada peneliti dengan menghadirkan orang-orang baik di sekitar peneliti, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini dengan judul **“Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung”** Tujuan peneliti membuat dan menyusun skripsi ini adalah sebagai salah satu syarat untuk menempuh gelar sarjana di Universitas Katolik Parahyangan dan untuk melihat dan mengetahui efektivitas fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung yang diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Dalam kesempatan ini, peneliti menyadari bahwa penulisan skripsi ini tidak akan mungkin terwujud apabila tidak ada bantuan, bimbingan, motivasi, nasihat dan saran yang diberikan kepada peneliti selama ini. Izinkan peneliti untuk menyampaikan ucapan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Ibu Susana Ani Berliyanti, Dra., M.Si., selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga, pikiran dan kesabaran untuk membantu peneliti dalam menyelesaikan penelitian skripsi ini dan Dinas Perhubungan Kota Bandung, Ibu Ellya, Bapak Sudrajat, Bapak Endar Triwidiyanto, Bapak Harry, Bapak Yadi Haryadi, Bapak Yudhiana yang telah meluangkan waktu dan membantu peneliti dalam mendapatkan data untuk penelitian skripsi ini dan para informan lainnya yang ikut membantu dalam penelitian skripsi ini. Selain itu, peneliti juga ingin mengucapkan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:



1. Bapak Mangadar Situmorang, Ph.D., selaku Rektor Universitas Katolik Parahyangan
2. Bapak Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Katolik Parahyangan
3. Ibu Indraswari, Ph.D., selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik, Universitas Katolik Parahyangan.
4. Bapak Trisno Sakti Herwanto, S.IP., MPA., selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik, Universitas Katolik Parahyangan
5. Bapak dan Ibu dosen Program Studi Ilmu Administrasi Publik beserta jajaran staff tata usaha FISIP, UNPAR yang telah membantu dari awal perkuliahan hingga kelulusan peneliti.
6. Kepada kedua Orang Tua peneliti yang selalu memberikan kasih sayang yang tulus dan selalu memberikan *support* secara moril kepada peneliti dari mulai awal perkuliahan hingga sampai saat ini.
7. Kepada Kakak peneliti Mba Ratih, A Andi, Mba Novia, dan Mas Rezza telah memberikan *support* secara finansial dan moril kepada peneliti dari mulai awal perkuliahan hingga sampai saat ini. Serta keponakan-keponakan peneliti Keanu, Firash, Elmir dan Maryam yang telah membantu mencairkan suasana ketika peneliti sedang mengalami kesulitan.
8. Kepada Teman-Teman peneliti selama perkuliahan Tebby, Rossa, Julian Mika, Angelina Aldina, Santo, Naufal, Rajendra, Rizky BS, Febri, Gabriella, Meilyn, Hana, Cornelia, Salsabila, Yoan, Kartika, Azda, Andra, Nino, Timotius, Bromo, Tian, Darius, Luthfi, Erwan, Dhanes, Rai Jaya,

Rafli dan Ferdy yang telah membantu peneliti dari awal perkuliahan hingga penulisan skripsi ini dan selalu memberikan *support*, motivasi dan semangat kepada peneliti.

9. Kepada Teman-Teman skripsi Jessica, Rili, Rivelda, dan Sandra yang selalu membantu peneliti ketika sedang mengalami kesulitan dan selalu memberikan *support* motivasi dan semangat kepada peneliti. Akhirnya bisa dilewati dengan baik!
10. Kepada Abieza Syamsu, Shinta Refta, Syifa Fakhirah, Anselmus Audrie, Toga Paulus, Afifah Khoirunnisaa, Arianro Agustinus, Defanka Ribka, Nenden R. Nabila, Mario Topani, Nadhif Rizki, Matthew Leopold, dan Rafiqi Abizard yang telah mendengarkan keluh kesah peneliti dan memberikan dukungan dan semangat selama penelitian skripsi ini berlangsung.
11. Untuk teman-temanku Angkatan 2017 Ilmu Administrasi Publik UNPAR tetap semangat dalam menjalani hari-hari perkuliahan dengan serba online dan sebagai mahasiswa atau mahasiswi tingkat akhir! Semangat seminar hingga skripsi ya!
12. Untuk teman-temanku di FISIP UNPAR, terimakasih telah membuat cerita mulai awal perkuliahan hingga mau lulus!
13. Untuk teman-temanku SMA Lia, Septha, Rafli, Meilia, Virgya, Nafa, Arnetta dan Ridwan.
14. Semua pihak yang telah mendukung penulisan dalam penulisan penelitian skripsi ini, yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT melimpahkan rahmat-Nya dan membalas semua kebaikan mereka. Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, Oleh karena itu, segala kritik dan saran yang membangun akan peneliti terima dengan lapang dan senang hati.

Akhir kata, semoga penelitian skripsi ini dapat memberikan manfaat khususnya bagi peneliti dan semua pihak yang berkepentingan.

Bandung, 14 Januari 2021

Eldo Tria Fadjri

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GRAFIK .....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB I.....</b>	<b>1</b>
<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Identifikasi Masalah.....</b>	<b>11</b>
<b>1.3 Tujuan Penelitian .....</b>	<b>13</b>
<b>1.4 Manfaat Penelitian .....</b>	<b>13</b>
<b>1.4.1 Manfaat Penelitian Teoritis .....</b>	<b>13</b>
<b>1.4.2 Manfaat Penelitian Praktis .....</b>	<b>14</b>
<b>1.5 Sistematika Pembahasan .....</b>	<b>14</b>
<b>BAB II .....</b>	<b>17</b>
<b>KERANGKA TEORI .....</b>	<b>17</b>
<b>2.1 Kebijakan Publik.....</b>	<b>17</b>
<b>2.2 Tahapan Proses dalam Kebijakan Publik.....</b>	<b>19</b>
<b>2.3 Implementasi Kebijakan.....</b>	<b>20</b>
<b>2.4 Pendekatan Implementasi .....</b>	<b>22</b>
<b>2.5 Efektivitas.....</b>	<b>24</b>
<b>2.6 Efektivitas Implementasi .....</b>	<b>25</b>
<b>2.7 Model Penelitian .....</b>	<b>33</b>
<b>BAB III.....</b>	<b>35</b>
<b>METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>35</b>
<b>3.1 Tipe Penelitian .....</b>	<b>35</b>
<b>3.2 Peran Peneliti .....</b>	<b>36</b>
<b>3.3 Lokasi Penelitian .....</b>	<b>36</b>

3.4 Sumber Data .....	38
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	39
3.6 Analisis Data .....	42
3.7 Pengecekan Keabsahan Data .....	43
3.8 Operasional Variabel .....	45
<b>BAB IV .....</b>	<b>50</b>
<b>PROFIL PENELITIAN.....</b>	<b>50</b>
4.1 Perda Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan .....	50
4.1.1 Tujuan Perda Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 .....	50
4.1.2 Ruang Lingkup Perda Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012.....	50
4.2 Bab II Penyelenggaraan Perhubungan Darat, Perda Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012.....	51
4.2.1 Perlengkapan Jalan .....	51
4.2.2 Fasilitas Terminal .....	51
4.2.3 Fasilitas Parkir .....	52
4.2.4 Fasilitas Pemberhentian .....	54
4.2.5 Fasilitas Pejalan Kaki.....	55
4.2.6 Fasilitas Penyandang Cacat, Lanjut Usia, dan Orang Sakit .....	55
4.2.7 Fasilitas Pesepeda .....	56
4.3 Titik Lokasi Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung .....	56
4.3.1 Fasilitas Perlengkapan Jalan .....	56
4.3.2 Fasilitas Terminal .....	56
4.3.3 Fasilitas Parkir.....	57
4.3.4 Fasilitas Pemberhentian .....	62
4.3.5 Fasilitas Pejalan Kaki.....	69
4.3.6 Fasilitas Penyandang Cacat, Lanjut Usia, dan Orang Sakit .....	70
4.3.7 Fasilitas Pesepeda .....	71
<b>BAB V.....</b>	<b>73</b>
<b>HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>73</b>
5.1 Tepat Kebijakan .....	75
5.2 Tepat Pelaksanaan .....	80
5.3 Tepat Target .....	84

<b>5.4 Tepat Lingkungan .....</b>	<b>88</b>
<b>5.5 Tepat Proses .....</b>	<b>91</b>
<b>BAB VI.....</b>	<b>104</b>
<b>KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>104</b>
<b>6.1 Kesimpulan .....</b>	<b>104</b>
<b>6.2 Saran.....</b>	<b>106</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>108</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>112</b>

**DAFTAR GAMBAR**

<b>Gambar 1.1</b> Fasilitas Pemberhentian di Kota Bandung.....	8
<b>Gambar 1.2</b> Fasilitas Zebracross di Kota Bandung .....	10
<b>Gambar 5.1</b> Penyediaan Fasilitas Perlengkapan di Jalan Kopo.....	78
<b>Gambar 5.2</b> Fasilitas Pemberhentian di Jalan Perintis Kemerdekaan .....	78
<b>Gambar 5.3</b> Penyalahgunaan Fasilitas Perhubungan Darat.....	84
<b>Gambar 5.4</b> Penyalahgunaan Fasilitas Perhubungan Darat.....	85
<b>Gambar 5.5</b> Pelanggaran Pada Fasilitas Perhubungan Darat .....	92
<b>Gambar 5.6</b> Pelanggaran Dilakukan oleh Target Sasaran .....	93
<b>Gambar 5.7</b> Fasilitas Pesepeda Tidak Tepat Target .....	101

**DAFTAR TABEL**

<b>Tabel 3.1</b> Operasionalisasi Variabel Penelitian.....	45
<b>Tabel 4.1</b> Titik Lokasi Fasilitas Terminal di Kota Bandung.....	56
<b>Tabel 4.2</b> Titik Lokasi Fasilitas Parkir di Kota Bandung.....	57
<b>Tabel 4.3</b> Titik Lokasi Fasilitas Pemberhentian Trans Metro Bandung.....	62
<b>Tabel 4.4</b> Titik Lokasi Fasilitas Pemberhentian Angkot di Kota Bandung.....	66
<b>Tabel 4.5</b> Titik Lokasi Fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di Kota Bandung .....	70
<b>Tabel 4.6</b> Titik Lokasi Fasilitas Shelter Parkir Sepeda di Kota Bandung .....	71
<b>Tabel 5.1</b> Jumlah Tingkat Penggunaan Kendaraan Pribadi .....	79
<b>Tabel 5.2</b> Hasil Analisis Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung .....	97



**DAFTAR GRAFIK**

**Grafik 5.1** Pelanggaran Pada Fasilitas Perlengkapan Jalan .....91

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Peran pemerintah sangat penting dalam pembangunan sebuah negara. Dengan adanya peran pemerintah membantu masyarakat untuk memenuhi kebutuhan mereka maka pemerintah dapat dikatakan telah memberikan apa yang dibutuhkan oleh masyarakat. Peran pemerintah dibagi menjadi tiga golongan besar dalam perekonomian modern yaitu<sup>1</sup>:

1. Peranan Alokasi, yaitu peran pemerintah dengan melakukan pembagian pada sumber-sumber ekonomi dilaksanakan secara efisien.
2. Peranan Distribusi, yaitu peran pemerintah sebagai alat distribusi pendapatan atau kekayaan.
3. Peranan Stabilisasi, yaitu peran pemerintah sebagai alat stabilisasi perekonomian.

Selain itu, masyarakat tidak mungkin memenuhi kebutuhannya sendiri tanpa adanya bantuan pemerintah yang memberikan pelayanan. Maka fungsi utama pemerintah adalah memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat di seluruh sektor dalam sebuah negara.

---

<sup>1</sup> G. Mangkoesoebroto, “*Ekonomi Publik*”, (Yogyakarta:BPFE Yogyakarta, 1993) Hal. 2

Terdapat tiga fungsi pemerintah dalam memberikan pelayanan publik yaitu<sup>2</sup>:

- a. *Environmental service*
- b. *Development service*
- c. *Protective service*

Pelayanan yang dilakukan oleh pemerintah dapat dibedakan dilihat dari siapa yang menerima dampak layanan tersebut baik secara perseorangan ataupun kelompok. Konsep barang layanan pada dasarnya terdiri dari dua yaitu barang layanan privat (*private goods*) dan barang layanan kolektif (*public goods*) dan pemberian pelayanan publik oleh pemerintah kepada masyarakat yaitu merupakan sebuah implikasi dari fungsi dan peran pemerintah sebagai pelayan masyarakat. Kedudukan pemerintah dalam memberikan pelayanan public (*public service*) sangat strategis karena akan sangat menentukan sejauhmana pemerintah melaksanakan pelayanan yang sebaik-baiknya bagi masyarakat. Pelayanan juga menentukan sejauhmana negara telah menjalankan perannya dengan baik sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai<sup>3</sup>.

Barang publik atau yang sering disebut sebagai *public goods* adalah barang kolektif karena dapat dikonsumsi oleh individu secara berulang kali dan dapat digunakan atau dikonsumsi oleh siapa saja. Dalam penyediaan barang publik

---

<sup>2</sup> Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, "*Pelayanan Prima*", <https://bpsdm.pu.go.id/artikel?id=7#sthash.73FN1W9b.dpbs> diakses pada tanggal 11 Januari 2021 Pukul 21.09

<sup>3</sup> Nuriyanto, "*Penyelenggaraan Pelayanan Publik Di Indonesia, Sudahkah Berlandaskan Konsep "Welfare State"*", Jurnal Konstitusi, Volume 11, Nomor 3, September 2014. Hal 432-433

tersebut termasuk kedalam peran pemerintah yang melaksanakan alokasi. Penyediaan barang public ini yang tidak bisa disediakan oleh pasar dan barang publik tidak bisa diperjual-belikan dan hanya pemerintah yang dapat menyediakan barang tersebut.

Telah disebutkan bahwa penyediaan barang publik adalah tugas wajib dari pemerintah dalam membantu masyarakat dari segi kesejahteraan. Dari pelayanan yang diberikan oleh pemerintah di setiap sektor, pemerintah juga memberikan pelayanan kepada sektor perhubungan yaitu penyelenggaraan perhubungan. Penyelenggaraan perhubungan dibagi menjadi tiga dilihat dari ruang lingkup nya yaitu<sup>4</sup>:

- a. Perhubungan darat
- b. Perkeretaapian
- c. Perhubungan udara

Dalam penelitian ini khusus hanya menyoroti dari ruang lingkup penyelenggaraan perhubungan darat. Penyelenggaraan perhubungan darat ini diatur oleh peraturan daerah Kota Bandung nomor 16 tahun 2012 tentang penyelenggaraan perhubungan dan retribusi di bidang perhubungan.

Tujuan dalam peraturan daerah ini memiliki tiga poin utama tujuan yang dituliskan pada pasal 2 yaitu<sup>5</sup>:

---

<sup>4</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 3

<sup>5</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 2

1. Terselenggaranya pelayanan perhubungan yang terpadu dan terintergrasi, aman, tertib, lancar, dan mengutamakan keselamatan untuk mendorong perekonomian dan memajukan kesejahteraan masyarakat.
2. Terselenggaranya perhubungan yang berwawasan lingkungan serta menunjang budaya dan kearifan lokal.
3. Terselenggaranya penyelenggaraan pemerintahan yang baik dalam meningkatkan pelayanan publik yang efektif dan efisien.

Dapat dilihat peran dan fungsi pemerintah telah masuk kedalam tujuan peraturan daerah ini dengan begitu pemerintah telah memenuhi peran dan fungsinya yaitu dengan memberikan pelayanan masyarakat agar mendorong perekonomian dan memajukan kesejahteraan masyarakat.

Pelayanan yang diberikan oleh pemerintah dalam penyelenggaraan perhubungan adalah di bidang layanan barang kolektif (*public goods*) yaitu dari segi penyediaan hingga kedalam perawatan atau pemeliharaan. Layanan barang kolektif (*public goods*) ini yang tidak bisa disediakan oleh pihak swasta dan hanya pemerintah yang dapat menyediakan barang tersebut. Barang layanan publik yang dimaksud adalah fasilitas penunjang untuk penyelenggaraan perhubungan di darat. Seperti perlengkapan jalan, terminal, parkir, pemberhentian, penyandang cacat, lanjut usia, dan orang sakit, pejalan kaki, dan pesepeda.

Penyediaan barang-barang tersebut telah diatur dalam Bab II, Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan. Barang-barang publik yang

disediakan oleh pemerintah dalam penyelenggaraan perhubungan darat dapat disebut sebagai fasilitas penunjang dalam menyelenggarakan perhubungan darat.

Pada fasilitas pertama, yaitu fasilitas perlengkapan jalan yang diatur pada pasal 12 yaitu setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa<sup>6</sup>: a. Rambu lalu lintas, b. Marka jalan, c. Alat pemberi isyarat lalu lintas, d. Alat penerangan jalan, e. Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, f. Alat pengawasan dan pengamanan jalan, g. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, penyandang cacat, lanjut usia, dan / atau orang sakit, h. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan. Dalam penyediaan perlengkapan jalan dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan anggaran daerah.

Fasilitas kedua yaitu, fasilitas terminal menjadi salah satu yang dibangun oleh pemerintah dan termasuk kedalam fasilitas yang harus disediakan untuk penyelenggaraan perhubungan darat. Terminal diselenggarakan melalui proses perencanaan berdasarkan kebutuhan pergerakan orang maupun barang sesuai asal dan tujuan dengan memperhatikan rencana kebutuhan terminal yang merupakan bagian dari rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan. Terminal memiliki fungsi untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 12 poin a – h

<sup>7</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 16 Ayat 1 dan 2

Ketiga, fasilitas parkir. fasilitas parkir umum dibagi menjadi dua untuk diselenggarakan yaitu ada di luar ruang milik jalan dan dalam ruang milik jalan. apabila luar milik jalan harus terdiri atas: a. tempat khusus parkir, b. taman parkir, c. gedung parkir, dan d. pelataran parkir. sedangkan dalam milik jalan adalah parkir di tepi jalan umum. dalam penyelenggaraan fasilitas parkir pada tepi jalan umum hanya dapat diselenggarakan pada tempat-tempat yang telah ditetapkan dengan keputusan walikota. Sedangkan, penyelenggaraan parkir umum luar ruang milik jalan diselenggarakan pada tempat-tempat yang ditempatkan sesuai dengan peruntukannya<sup>8</sup>.

Keempat adalah fasilitas pemberhentian. Dalam penyelenggaraan perhubungan, fasilitas pemberhentian sangat dibutuhkan khususnya dalam menaikkan dan menurunkan penumpang kendaraan umum. kendaraan umum di Kota Bandung sendiri ada 3 yaitu Angkutan Kota (angkot), Trans Metro Bandung (TMB), dan DAMRI. Fasilitas pemberhentian identik dengan bangunan berupa halte atau rambu yang menyatakan tempat pemberhentian kendaraan umum. dan setiap kendaraan umum dalam trayek wajib menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat pemberhentian yang telah disediakan dan setiap kendaraan dilarang memanfaatkan atau menggunakan tempat pemberhentian untuk melakukan kegiatan selain kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 23 Ayat 1 - 6

<sup>9</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 28 Ayat 1 - 5

Selanjutnya, Fasilitas pejalan kaki, ini dimaksudkan bahwa dalam rangka penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, Walikota merencanakan, membangun, dan memelihara fasilitas pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki ini meliputi: a. Trotoar, b. Jembatan penyebrangan orang dan jalur penyebrangan (zebracross), c. selasar pada lokasi terminal dan tempat umum lainnya. Pembangunan fasilitas pejalan kaki ini paling lama 5 tahun sejak perda ini ditetapkan<sup>10</sup>.

Keenam, untuk penyandang cacat, lanjut usia, dan / atau orang sakit. penyandang cacat berhak memperoleh pelayanan khusus pada tempat-tempat atau fasilitas umum dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan<sup>11</sup>. fasilitas yang dimaksud seperti sarana dalam angkutan umum seperti Trans Metro Bandung (TMB) dan Prasarana seperti ubin tekstur pemandu (*guiding block*). Ketujuh merupakan fasilitas pesepeda. pemerintah daerah dapat membangun fasilitas pesepeda berupa jalur khusus sepeda dan shelter sepeda<sup>12</sup>.

Dalam penyediaan fasilitas-fasilitas tersebut harus merespon berdasarkan kebutuhan publik. Dalam faktanya implementasi penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat belum sesuai dengan kebutuhan publik yang mengakibatkan kemacetan. Berdasarkan berita yang diunggah oleh Kumparan. 5 Kota tersebut

---

<sup>10</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 29 Poin a - c

<sup>11</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 31 Ayat 1

<sup>12</sup> Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan, Pasal 32



adalah<sup>13</sup>: (1) Bandung, (2) Jakarta, (3) Malang, (4) Yogyakarta dan (5) Surabaya. Kota Bandung menjadi kota termacet se-indonesia pada tahun 2019 menurut Bank Pembangunan Asia (Asian Development Bank / ADB) dengan peringkat ke 14 dari 24 kota sampel dengan populasi lebih dari 5 juta penduduk. Kota Bandung mengalahkan kota Jakarta yang masuk peringkat ke 17 dan kota Surabaya yang masuk kedalam peringkat 20<sup>14</sup>. Selain itu fakta dilapangan adalah sebagai berikut terkait fasilitas perhubungan darat:

**Gambar 1.1**  
**Fasilitas Pemberhentian di Kota Bandung**



Sumber: *Dokumentasi Peneliti (2020)*

Pada fasilitas pemberhentian bahwa terdapat indikasi yaitu tempat pemberhentian atau halte ini sudah menjadi rusak, tidak terawat, bau, dan menjadi tempat yang tidak sesuai dengan fungsinya yang mengakibatkan para pengguna

<sup>13</sup> L.News, "Selain Jakarta, Ini 5 Kota Termacet di Indonesia", <https://kumparan.com/light-news/selain-jakarta-ini-5-kota-termacet-di-indonesia-1szX7VUIt7F/full> Diakses pada Tanggal 17 Oktober 2020 Pukul 10.17

<sup>14</sup> E.Mardiana, "Kemacetan Kota Bandung Kalahkan Jakarta dan Surabaya!", <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-4733737/kemacetan-kota-bandung-kalahkan-jakarta-dan-surabaya> Diakses pada Tanggal 17 Oktober 2020 Pukul 10.45

fasilitas tersebut tidak menggunakan fasilitas tersebut lalu naik dan turun tidak sesuai dengan tempat yang telah disediakan. Ini menjadi salah satu bukti bahwa fasilitas yang disediakan oleh pemerintah tidak memenuhi kebutuhan publik dan menjadi salah satu penyebab kemacetan terjadi. Selain itu, dalam fasilitas ini mengindikasikan bahwa tidak tepat target karena masih ada saja orang-orang yang tidak termasuk dalam target sasaran pengguna fasilitas ini. Namun, tetap menggunakannya dengan seandainya. Berdasarkan hasil observasi pada tanggal 19 Oktober 2020 bahwa fasilitas pemberhentian di Kota Bandung lebih banyak digunakan tidak sesuai dengan targetnya dan hanya sedikit fasilitas pemberhentian yang digunakan sesuai dengan peruntukannya dan sesuai dengan targetnya<sup>15</sup>.

Terdapat beberapa kejadian yang terjadi di lapangan bahwa menurut media IDN TIMES Jabar yang telah mewawancarai salah satu penumpang bus Trans Metro Bandung yang bernama Talita. Talita yang ditemui di salah satu tempat pemberhentian bus Trans Metro Bandung mengatakan bahwa lebih gampang naik bus dari luar halte, haltenya juga jelek bisa lihat sendiri kondisinya. Talita pun menuturkan ketika awal halte dibangun oleh Pemerintah Kota Bandung kondisinya bagus dan terawat dan banyak para penumpang bus Trans Metro Bandung menunggu didalam ruangan halte tersebut. tapi dengan kondisi yang sekarang penumpang kembali memilih berdiri di pinggir jalan dikarenakan salah satu penyebabnya adalah bau pesing yang tercium didalam halte tersebut<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Hasil Observasi Fasilitas Pemberhentian Pada Tanggal 19 Oktober 2020 Pukul 10.50.

<sup>16</sup> Y. Pasha, *Sambut Hari Jadi Perhubungan, Tapi Begini Kondisi Halte TMB Di Bandung*, IDN TIMES JABAR, <https://jabar.idntimes.com/news/jabar/debbie-sutrisno/sambut-hari-jadi-perhubungan-tapi-begini-kondisi-halte-tmb-di-bandung/full> Diakses pada tanggal 01 Februari 2021 Pukul 23.00

Selain itu, Pakar Transportasi ITB, Sony Sulaksono menyebutkan sebagian dari halte dibangun sebelum alat transportasi disediakan. Akhirnya tidak semua halte di Bandung sesuai dengan rencana dan peruntukannya. Bahkan halte menjadi kumuh dikarenakan penggunaan yang tidak maksimal dikarenakan dipergunakan oleh target sasaran lain. Akibat halte tidak terawat tersebut, penumpang bus Trans Metro Bandung enggan untuk menggunakannya, hal itu diperparah dengan supir bus yang menaikkan dan menurunkan penumpang sembarangan<sup>17</sup>.

Dari indikasi tersebut bahwa implementasi penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat yaitu salah satu nya fasilitas pemberhentian belum tepat target yang mengakibatkan bahwa efektivitas implementasi menjadi tidak efektif dalam tepat target.

**Gambar 1.2**  
**Fasilitas Zebracross di Kota Bandung**



Sumber: *Dokumentasi Peneliti (2020)*

---

<sup>17</sup> U. Haq Fathia, *Fokus Bandung: Pengamat Transportasi Ungkap Sebagian Halte TMB di Bandung Tidak Sesuai Peruntukan*, <https://www.ayobandung.com/read/2018/10/09/39025/fokus-bandung-pengamat-transportasi-ungkap-sebagian-halte-tmb-di-bandung-tidak-sesuai-peruntukan> Diakses pada Tanggal 01 Februari 2021 Pukul 23.50

Kedua adalah fasilitas pejalan kaki Berdasarkan hasil observasi bahwa fasilitas pejalan kaki telah tersedia sesuai dengan aturan bab ii, perda Kota Bandung nomor 16 tahun 2012, Namun terdapat indikasi bahwa fasilitas pejalan kaki tidak memenuhi kebutuhan public yaitu masih banyak zebracross yang kondisinya sama yaitu kondisinya sudah tidak sesuai dengan bentuknya. Selain itu fakta dilapangan adalah bahwa terdapat indikasi bahwa tidak tepat proses karena masih banyak target sasaran yang melakukan pelanggaran dengan menyebrang tidak pada tempatnya atau sembarangan tempat yang mengakibatkan kemacetan terjadi atau yang kecelakaan terjadi karena menyebrang sembarangan tempat<sup>18</sup>.

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti tertarik untuk mengambil topik tentang efektivitas implementasi dalam penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung untuk diajukan sebagai proposal penelitian dengan judul **“Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung”**

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Peran dan fungsi pemerintah telah berjalan dengan melakukan peran alokasi dalam penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat ini. Namun dengan berjalan nya fungsi dan peran pemerintah ini belum dapat memenuhi kebutuhan masyarakat secara maksimal. Karena dalam pengimplementasian penyelenggaraan fasilitas masih terdapat permasalahan yaitu terdapat indikasi bahwa pengimplementasian tidak berjalan dengan baik yaitu masih belum tepat target dan tepat proses dilihat

---

<sup>18</sup> Hasil Observasi Fasilitas Pejalan Kaki Pada Tanggal 21 Oktober 2020 Pukul 14.00. di Jalan BKR.

dari ketepatan target bahwa banyak target sasaran yang tidak menggunakan fasilitas dengan maksimal yang memunculkan complain dari target sasaran atas penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat seperti fasilitas pemberhentian yang dialihfungsikan oleh yang bukan target sasaran menjadi tempat beristirahat gelandangan, menjadi tempat penyimpanan barang, tempat berjualan, dan lain-lain yang mengakibatkan target sasaran menjadi tidak aman dan nyaman dalam penggunaan fasilitas tersebut. Dari segi tepat proses bahwa terdapat indikasi bahwa target sasaran masih belum bisa memahami, menerima dan melaksanakan kebijakan tersebut yang mengakibatkan target sasaran melakukan pelanggaran. Pada saat ini masih terjadi nya pelanggaran dari setiap fasilitas yang telah diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung yang dilakukan oleh target sasaran. Seperti di Terminal Leuwipanjang masih banyak bus yang memarkirkan kendaraan nya di luar terminal leuwipanjang dan masih banyak angkutan kota yang masih mengetem dan menarik penumpang diluar fasilitas yang telah disediakan. Masih banyak target sasaran yang menyebrang di sembarangan tempat. Dari beberapa indikasi tersebut, maka dapat dikatakan bahwa implementasi penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat masih belum dikatakan efektif. Menurut Riant Nugroho bahwa untuk mengetahui atau menilai efektivitas suatu kebijakan yaitu diukur dengan “Lima Tepat” yaitu (1) Tepat Kebijakan. (2) Tepat Pelaksanaan (3) Tepat Target (4) Tepat Lingkungan (5) Tepat Proses. Oleh karena itu peneliti merumuskan kedalam dua pertanyaan, yaitu:

1. Apakah Tujuh Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung yang tertuang dalam bab II, Perda Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 sudah tersedia?

2. Apakah tujuh Fasilitas Perhubungan Darat yang telah tersedia di Kota Bandung telah memenuhi ketepatan yang diukur dengan “lima tepat” yaitu tepat kebijakan, tepat pelaksanaan, tepat target, tepat lingkungan dan tepat proses?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah melihat sejauh mana efektivitas penyelenggaraan perhubungan darat sebagai bentuk implemementasi dari Bab II Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaran Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan yang dilaksanakan oleh stakeholder terkait.

1. Mengetahui ketersediaan fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung yang tertuang dalam Bab II, Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan.
2. Mengetahui fasilitas perhubungan darat yang telah diselenggarakan oleh dinas perhubungan Kota Bandung dalam penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat telah memenuhi ketepatan.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

#### **1.4.1 Manfaat Penelitian Teoritis**

Adapun manfaat penelitian teoritis dalam penelitian ini yaitu:

1. Hasil penelitian ini dapat menjadi landasan untuk verifikasi implementasi dalam pengimplementasian penyelenggaraan fasilitas

perhubungan darat yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung.

#### **1.4.2 Manfaat Penelitian Praktis**

Adapun manfaat penelitian praktis dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagi Dinas Perhubungan Kota Bandung, penelitian ini dapat dijadikan bahan rujukan informasi dan referensi sebagai masukan dalam rangka dilaksanakannya penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung.
2. Bagi pengguna layanan fasilitas perhubungan darat ini, ini sebagai bahan rujukan informasi untuk mengetahui fasilitas yang telah diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dan fasilitas yang sudah efektif didalam pengimplementasiannya dan dapat dijadikan sebagai bahan advokasi agar pengimplementasian penyelenggaraan fasilitas perhubungan di Kota Bandung dapat berjalan dengan efektif .

#### **1.5 Sistematika Pembahasan**

Dalam penulisan skripsi ini yang memiliki judul Efektivitas Penyelenggaraan Fasilitas Perhubungan Darat di Kota Bandung memiliki sistematika penulisan dalam penelitian ini yang terdiri dari 6 bab. Adapun penjelasan dari 6 bab tersebut adalah sebagai berikut:

- **BAB I Pendahuluan:** Dalam bab I ini akan mendeskripsikan mengenai latar belakang masalah yang diangkat dalam penulisan penelitian ini,

dilanjutkan dengan rumusan masalah serta pertanyaan penelitian yang relevan sesuai dengan penelitian ini. Selanjutnya terdapat tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika dalam penulisan penelitian ini.

- **BAB II Kerangka Teori:** Dalam bab II ini akan menjelaskan terkait teori yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini yang meninjau efektivitas implementasi dari penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat sesuai dengan kebijakan Bab II Penyelenggaraan Perhubungan Darat, PERDA Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan dengan menggunakan Teori “Lima Tepat” yang dikemukakan oleh Riant Nugroho
- **BAB III Metodologi Penelitian:** Dalam bab III ini menjelaskan mengenai Tipe penelitian, peran peneliti, lokasi penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, analisis data, dan pengecekan keabsahan temuan yang akan digunakan oleh peneliti dalam mewujudkan penelitian terkait efektivitas penyelenggaraan fasilitas perhubungan darat di Kota Bandung
- **BAB IV Profil Penelitian:** Dalam bab IV ini, peneliti akan menjabarkan mengenai profil dari Dinas Perhubungan Kota Bandung dan fasilitas perhubungan darat yang telah disediakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung beserta titik lokasinya.
- **BAB V Hasil:** Dalam bab V ini, peneliti akan menjabarkan temuan data terkait ketersediaan fasilitas perhubungan darat sesuai kebijakan Bab II Penyelenggaraan Perhubungan Darat, PERDA Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang



Perhubungan dan fasilitas yang disediakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung telah efektif atau tidak efektif dalam pengimplementasiannya.

- **BAB VI Penutup:** Dalam bab VI ini, akan mendeskripsikan secara detail akan kesimpulan yang didapat dalam penulisan ini dituliskan juga saran ataupun rekomendasi yang sesuai dengan hasil penelitian yang didapatkan.
- **Lampiran:** Dalam lampiran akan melampirkan temuan-temuan yang didapat melalui bentuk lampiran kebijakan ataupun lampiran surat yang mendukung akan adanya penelitian ini.