



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

Terakreditasi A

SK BAN-PT No: 468/SK/BAN-PT/Akred/S/XII/2014

**Pengawasan Angkutan Kota di Kota Bandung oleh *Stakeholders*
Pengawas (Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Dinas
Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu, Organisasi
Angkutan Darat dan Masyarakat)**

Skripsi

Oleh
Tessalonika Febyrianty
2014310005

**Bandung
2018**



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

Terakreditasi A

SK BAN-PT No: 468/SK/BAN-PT/Akred/S/XII/2014

**Pengawasan Angkutan Kota di Kota Bandung oleh *Stakeholders*
Pengawas (Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Dinas
Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu, Organisasi
Angkutan Darat dan Masyarakat)**

Skripsi

Oleh
Tessalonika Febyrianty
2014310005

Pembimbing
Maria Rosarie Harni Triastuti. S.IP., M. Si.

**Bandung
2018**

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



Tanda Pengesahan Skripsi

Nama : Tesselonika Febyrianty
NPM : 2014310005
Judul : Pengawasan Angkutan Kota di Kota Bandung Oleh
Stakeholder Pengawas (Dinas Perhubungan, Satuan
Polisi Lalu Lintas, Dinas Penanaman Modal dan
Perizinan Terpadu satu Pintu, Organisasi Angkutan
Darat, dan Masyarakat)

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana
Pada Kamis, 11 Januari 2018
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua Sidang merangkap anggota
Deny M. Tri Aryadi, Drs., M.Si

Sekretaris
Maria Rosarie Harni Triastuti, S.IP., M.Si

:

Anggota
Dr. Indraswari, M.A.

:

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dr. Pius Sugeng Prasetyo



Pernyataan

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Tesselonika Febyrianty
NPM : 2014310005
Jurusan/Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Judul : Pengawasan Angkutan Kota Bandung Oleh Stakeholder Pengawas (Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu, Organisasi Angkutan Darat dan Masyarakat)

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 menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 3 Januari 2018



Tesselonika Febyrianty

ABSTRAK

Nama : Tesselonika Febyrianty
NPM : 2014310005
Judul : Pengawasan Angkutan Kota di kota Bandung oleh *Stakeholder* Pengawas (Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu, Organisasi Angkutan Darat dan Masyarakat)

Pengawasan angkutan kota harus dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Organisasi Angkutan Darat, Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu, dan masyarakat. Pengawasan bertujuan untuk meminimalisir adanya penyimpangan dan mengoptimalkan pelayanan angkutan kota serta menunjang keberhasilan implementasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan pengawasan yang dilakukan oleh para *stakeholder* pengawas seperti Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Organisasi Angkutan Darat, Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu di Kota Bandung, dan masyarakat yang ditinjau dari 4 dimensi pengawasan yaitu Prosedur Pengurusan Izin Trayek, Pengawasan Pendahuluan, *Pengawasan Concurrent*, dan Pengawasan *Feedback*. Penelitian juga ditujukan untuk melihat apa saja kendala yang dihadapi oleh para *stakeholder* pengawas, dan bagaimana partisipasi masyarakat dalam pengawasan angkutan kota.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data yang diperoleh yaitu melalui wawancara, observasi, dan studi dokumen. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi oleh para *stakeholder* dalam memberikan pengawasan pada angkutan kota.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengawasan angkutan kota di kota Bandung yang dilakukan oleh *stakeholder* pengawas belum berjalan secara optimal, terutama oleh Dinas Perhubungan. Terdapat kendala yang dihadapi *stakeholder* pengawas seperti sumberdaya dan kesadaran dari pengemudi maupun pengusaha angkutan. Partisipasi masyarakat dalam melakukan pengawasan pun masih rendah dan mereka cenderung bersikap apatis.

Kata Kunci : Kebijakan Publik, Pengawasan, *Stakeholder* Pengawas

ABSTRACT

Name : Tesselonika Febyrianty
NPM : 2014310005
Title : *Controlling of Urban Transportation in Bandung by Stakeholder Controller (Department of Transportation, Traffic Police, Department of Investment and One Stop Integrated License, Land Transportation Organization and Society)*

Controlling of urban transport should be carried out by the Transportation Department, Traffic Police, Land Transport Organization, Investment Department and One Stop Integrated Permit, and the public. Controlling aims to minimize the existence of irregularities and optimize the service of city transportation and support the successful implementation of Law Number 22 Year 2009 on Traffic and Road Transport.

The purpose of this research is to describe the supervision done by the stakeholders of supervisor such as Transportation Department, Traffic Police, Army Organization, Investment Department and One-Stop Integrated License in Bandung City, and society which viewed from 4 dimension of supervision that is Procedure of Handling of Route Permit, Preliminary Control, Concurrent Control, and Feedback Control. The study also aims to see what obstacles faced by stakeholders of supervisors, and how public participation is in control of urban transport.

The research method used in this research is qualitative research. Data collection techniques obtained are through interviews, observation, and document studies. The results of this study are expected to be an evaluation material by stakeholders in providing controlling on urban transport.

The results of this study indicate that the supervision of urban transport in the city of Bandung conducted by stakeholders controller has not run optimally, especially by the Department of Transportation. There are constraints facing stakeholder controller such as resources and awareness of drivers and transport entrepreneurs. Community participation in controlling is still low and they tend to be apathetic.

Keywords: *Public Policy, Controlling, Stakeholder Controller*

Kata Pengantar

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat yang telah dilimpahkannya penulis dapat menyelesaikan penelitian dan penulisan skripsi ini dengan judul “Pengawasan Angkutan Kota di Kota Bandung Oleh Stakeholder Pengawas (Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu Organisasi Angkutan Darat, dan Masyarakat)” dengan sebaik-baiknya dan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Dalam penulisan ini tentu saja penulis tidak terlepas dari kendala dan kesulitan yang dialami. Namun berkat dukungan, bimbingan, ide dan saran dari berbagai pihak, baik yang bersifat moril maupun materil, penulis mampu mengatasi kesulitan tersebut dan akhirnya dapat menyelesaikan seminar ini.

Pertama-tama, dalam kesempatan kali ini penulis ingin menyampaikan terimakasih kepada Ibu dan Bapak yang selalu memberikan dukungan penuh kepada penulis dalam menyusun seminar ini, selalu mendoakan, dan setia menemani penulis ketika menyusun seminar ini. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada:

1. Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Katolik Parahyangan.
2. Dr. Tutik Rachmawati, S.IP., MA. selaku Ketua Jurusan Administrasi Publik.
3. Maria Rosarie Harni Triastuti. S.IP., M. Si. selaku dosen pembimbing yang senantiasa memberikan pengarahan dan masukan kepada penulis dalam penulisan seminar ini serta senantiasa meluangkan waktu dalam membantu penulis menyusun seminar ini.
4. Seluruh Dosen, staff, karyawan administrasi, dan pekarya di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Katolik Parahyangan, yang telah

5. banyak membantu penulis dalam menunjang kegiatan perkuliahan selama ini.
6. Keluarga besar dan saudara saudari penulis: Eyang Putri, Eyang Mamah, Eyang Papah, tante Anti, tante Anna, tante Eri, tante Tina, om Maman, om Andre, Buci, Ayu, dan Tata. Terimakasih banyak atas dukungan kalian untuk saya selama menempuh perkuliahan di Unpar dan menyusun seminar ini.
7. Petrus Patria yang selalu mendukung ketika saya sedang putus asa dan mengingatkan saya untuk tetap semangat menyelesaikan seminar ini.
8. Sahabat-sahabat BookFriendshipLove Agatha, Katharine, Finka, Nida, Ratih, Surtha, dan Anna yang selalu menghibur dan menyemangati saya untuk menyelesaikan penelitian ini.
9. Sahabat dari kecil sampai saat ini Vitosya M. Perdana yang selalu mengingatkan saya untuk selalu focus kuliah dan cepat menyelesaikan seminar ini.
10. Haryanto Prima Saputra yang selalu mendukung dan memberikan ide-ide serta arahan kepada saya dalam menyusun seminar ini. Ka Bengki yang selalu memberikan motivasi kepada saya untuk cepat menyelesaikan seminar ini.
11. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis disebutkan satu per satu yang telah membantu menyelesaikan penelitian ini.

Akhir kata penulis berharap semoga kebaikan yang telah diberikan kepada penulis dibalas oleh Tuhan Yang Maha Esa. Dalam penulisan seminar ini, penulis menyadari bahwa masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis berharap kepada para pihak untuk memberikan kritik dan saran untuk menyempurnakan tulisan seminar ini dan dapat bermanfaat bagi banyak pihak.

Bandung, 3 Desember 2018

Tessalonika Febyrianty

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
Kata Pengantar	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	4
1.3 Rumusan Masalah.....	12
1.4 Tujuan Penelitian	13
1.5 Manfaat Penelitian	13
BAB II KERANGKA KONSEPTUAL	16
2.1 Konsep Kebijakan Publik.....	16
2.1.1 Pengertian Kebijakan	16
2.1.2 Pengertian Kebijakan Publik	18
2.2 Konsep Implementasi Kebijakan.....	22
2.2.1 Pengertian Implementasi.....	22
2.2.2 Pengertian Implementasi Kebijakan	24
2.2.3 Pendekatan Implementasi Kebijakan Publik.....	25
2.3 Monitoring Kebijakan	30
2.4 Konsep Transportasi Umum.....	31
2.4.1 Pengertian Transportasi	31
2.4.2 Pengertian Transportasi Umum.....	33
2.4.3 Jenis Transportasi Umum.....	34
2.4.4 Konsep Angkutan Kota.....	34
2.5 Manajemen Lalu Lintas	35

2.6	Konsep Pengawasan Kebijakan Publik.....	38
2.7	Jenis Pengawasan	39
2.8	Proses Pengawasan	44
2.9	Objek Pengawasan.....	49
2.10	Strategi Pengawasan	49
2.11	Partisipasi Masyarakat	52
2.12	Model Penelitian.....	53
BAB III METODE PENELITIAN		55
3.1	Tipe Penelitian.....	55
3.2	Peran Peneliti.....	56
3.3	Lokasi Penelitian	57
3.4	Operasionalisasi Variabel.....	57
5.	Partisipasi Masyarakat	80
3.5	Sumber Data.....	81
3.6	Prosedur Pengumpulan Data	81
3.6.1	Wawancara	82
3.6.2	Observasi.....	84
3.6.3	Studi Dokumen.....	85
3.7	Analisis Data	86
3.8	Pengecekan Keabsahan Temuan	87
BAB IV PROFIL PENELITIAN.....		90
4.1	Gambaran Umum Kota Bandung	90
4.1.1	Selayang Pandang Kota Bandung	90
4.1.2	Visi dan Misi Kota Bandung	90
4.2	Profil Angkutan Kota.....	92
4.2.1	Konsep Angkutan Kota.....	92
4.3	Profil Dinas Perhubungan	96
4.3.1	Sejarah Singkat Dinas Perhubungan.....	96
4.3.2	Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bandung.....	97
4.3.3	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung.....	98

4.4	Profil Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Bandung	99
4.4.1	Sejarah Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Bandung	99
4.4.2	Tugas Pokok DPMPTSP	101
4.4.3	Visi, Misi, Motto, dan Maklumat	102
4.4.4	Struktur Organisasi DPMPTSP	103
4.5	Profil Polisi Lalu Lintas	104
4.5.1	Sejarah Singkat Polrestabes Bandung	104
4.5.2	Tentang Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung	105
4.5.3	Visi Dan Misi Satlantas Polrestabes Bandung	106
4.5.4	Tugas Pokok Dan Fungsi Sat Lantas	109
4.4.4	Profil Organisasi Angkutan Darat	110
4.4.5	Struktur Organisasi Organda	111
BAB V ANALISIS DAN INTREPETASI DATA		113
5.1	Pengawasan angkutan kota di kota Bandung oleh <i>Stakeholders</i> Pengawas	114
5.1.1	Prosedur pengurusan izin trayek	119
5.1.2	Pengawasan Pendahuluan	124
5.1.3	Pengawasan Concurrent	132
5.1.4	Pengawasan Feedback	137
5.1.5	Tujuan Pengawasan	141
5.2	Kendala yang dihadapi oleh <i>Stakeholder</i> Pengawas	142
5.3	Partisipasi Masyarakat dalam Pengawasan Angkutan Kota	147
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....		155
LAMPIRAN		167

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Operasionalisasi Variabel	58
Tabel 4.1 Data Jaringan Trayek Angkutan Kota	93
Tabel 4.2 Jumlah Pelanggaran SIM A UMUM Tahun 2017 .. Error! Bookmark not defined.	
Tabel 4.3 Jumlah Pelanggaran Gakkum dan Lalin Tahun 2017 ... Error! Bookmark not defined.	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 5.1 Prosedur Pengujian KIR.....	127
Gambar 5.2 Penertiban Angkutan Kota Oleh Satlantas	140

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di era globalisasi ini transportasi memegang peranan penting dalam kehidupan manusia. Transportasi berfungsi untuk mengangkut dan memindahkan penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dan membantu mempermudah hubungan dengan tempat lain.¹ Transportasi yang dulunya hanya dimiliki oleh sebagian orang dan bukan menjadi kebutuhan utama, saat ini sudah menjadi prioritas dan kebutuhan primer manusia. Tentu saja, kebutuhan akan transportasi tergantung pada kegunaan seseorang, baik itu untuk perjalanan pribadi maupun keperluan usaha. Selain itu, transportasi juga memiliki peranan penting untuk pembangunan perekonomian dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Transportasi merupakan elemen penting dalam pendistribusian bahan dan hasil produksi serta dapat mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lain. Dengan kata lain transportasi menjadi bagian inti dari pergerakan ekonomi di daerah perkotaan.

Kota Bandung yang menjadi salah satu kota terbesar di Indonesia dan kota metropolitan memiliki arus lalu lintas yang padat dan mobilitas masyarakat yang tinggi terutama pada saat pagi hari dimana aktivitas

¹ Abbas Salim, Manajemen Transportasi, PT. Rajawali Pers, Jakarta, 2012, Hlm: 2

masyarakat dimulai untuk sekolah dan bekerja serta sore hari ketika masyarakat mengakhiri aktivitasnya menyebabkan lalu lintas tersendat akibat menumpuknya kendaraan. Oleh karena itu pemerintah memberikan suatu layanan transportasi dengan menyediakan transportasi umum sebagai solusi untuk mengurangi dampak tersendatnya aktivitas lalu lintas. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003, pengertian transportasi umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.²

Konsep transportasi umum sendiri tidak lepas dari konsep kendaraan pribadi. Selain untuk mengatasi kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar termasuk kota Bandung, transportasi umum juga memiliki segudang manfaat lain.³ Pertama, sebagai sarana penghubung dari satu tempat ke tempat lain agar dapat mempersingkat waktu dan biaya. Kedua, dapat memaksimalkan subsidi bahan bakar yang telah diberikan pemerintah. Ketiga, menggunakan transportasi umum dapat mendukung langkah Go-Green. Keempat, membuat kita lebih banyak bergerak karena untuk naik transportasi umum, kita diharuskan untuk berjalan ke terminal atau halte terlebih dahulu. Maka dari itu, semakin banyak pengguna transportasi umum, maka akan semakin nyaman pula

² Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Jakarta: Menteri Perhubungan.

³ Natanael Wahlyua, "6 Manfaat Besar Menggunakan Transportasi Umum", diakses dari <http://student.cnnindonesia.com/inspirasi/20160810161053-454-150493/6-manfaat-besar-menggunakan-transportasi-umum/>, diakses pada tanggal 20 Februari 2017 pukul 15.35 WIB

kondisi lalu lintas. Kita akan jauh dari kemacetan, polusi dan suara bising mesin kendaraan serta klakson yang bersahut-sahutan.

Beberapa jenis transportasi umum yang disediakan oleh pemerintah misalnya bus/mikrolet dan angkutan kota. Di Kota Bandung sendiri, angkutan kota menjadi salah satu transportasi umum yang lazim digunakan oleh masyarakat. Alasannya karena kondisi jalan di Bandung yang kebanyakan sempit dan ruasnya pendek-pendek sehingga lebih memungkinkan untuk dapat diakomodasi oleh angkutan kota dibandingkan dengan moda transportasi umum lainnya seperti bus kota. Selain itu, jumlah angkutan kota lebih banyak daripada jumlah transportasi umum yang lain seperti bus kota/TMB sehingga tidak sulit untuk menemukan angkot. Terkait dengan slogan *Bandung Smart City*, wali kota Bandung, Ridwan Kamil sangat menghimbau masyarakat khususnya Kota Bandung untuk menggunakan transportasi umum. Alasan utamanya adalah untuk mengurangi volume kendaraan di Kota Bandung yang kemudian menyebabkan kemacetan.

Angkutan kota merupakan salah satu moda transportasi umum berupa mobil van yang berkapasitas 12 orang. Angkutan kota di Kota Bandung dioperasikan dengan sistem makelar, dimana terdapat sopir yang bertugas mengoperasikan mobil angkutan kota yang harus memberikan setoran per hari pada pemilik/pengusaha angkutan kota.⁴ Pengoperasian

⁴ Al Farisi, N., Prastyawan, A.P., Fatkhurrozi, M., Praesha, T.A., Hakiki, I., (2011) *Analisis Kelayakan Finansial Kebijakan Penghapusan Sistem Setoran Dalam Operasional Angkutan Kota*. Lomba Internal: HMS Got Talent 2011

angkutan kota di kota Bandung diatur oleh Pemerintah Daerah Kota Bandung, bekerjasama dengan Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kota Bandung. Setiap pemilik/pengusaha angkutan kota yang ingin mengoperasikan angkotnya harus memiliki izin dari Pemerintah kota Bandung, dalam hal ini Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandung.

Angkutan kota merupakan badan usaha yang bertujuan mendapatkan keuntungan bagi swasta, yakni makelar maupun sopir angkutan kota. Untuk mendapatkan usaha yang menguntungkan, baik sopir maupun pemilik harus memiliki pemasukan yang jumlahnya lebih besar dari pengeluaran. Untuk sopir, pemasukan yang diperoleh berasal dari ongkos yang dibayarkan oleh penumpang setelah dikurangi setoran. Sedangkan pemasukan pemilik berasal dari setoran harian yang diberikan oleh sopir.

1.2 Identifikasi Masalah

Transportasi umum sebagai sarana penunjang pembangunan dan pengembangan ekonomi tentu saja memerlukan kapasitas jasa angkutan kota yang cukup. Namun diperlukan juga adanya pengaturan terutama dari Dinas Perhubungan selaku stakeholder utama. Kelancaran angkutan kota di kota Bandung maka perlu adanya pengawasan dari stakeholder di lapangan sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya.

Saat ini pengelolaan angkutan kota Bandung bisa dikatakan masih belum optimal, mengingat angkutan kota di kota Bandung dimiliki oleh beberapa pihak swasta yang tidak berkepentingan dengan khalayak umum.

Pemerintah tidak ambil banyak peran dalam pengelolaannya, sehingga seringkali tidak sejalan dengan kepentingan pemerintah. Pihak-pihak swasta pengelola angkutan kota mengedepankan profit dimana hal tersebut tidak sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan pemerintah. Meskipun pemerintah telah mengeluarkan berbagai produk kebijakan untuk mengatur pengoperasian angkutan kota, namun nyatanya angkutan kota masih menjadi salah satu transportasi umum yang seringkali menimbulkan permasalahan-permasalahan.

Permasalahan yang terjadi yaitu pertama, masih ditemukannya angkutan kota yang kedatangan tidak memasang tulisan trayek terkait dengan asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui yang seharusnya ditempatkan dibagian depan dan belakang kendaraan. Tentunya hal ini sering membingungkan penumpang yang hendak menggunakan angkutan kota menuju tempat yang dituju. Tulisan trayek ini sangat penting dicantumkan, mengingat angkutan kota di Bandung yang cukup banyak dan beberapa angkutan kota di Bandung memiliki warna cat yang sama. Sehingga bila angkutan kota yang memiliki warna cat sama namun tidak dicantumkan tulisan trayek yang dilayani, maka akan membingungkan penumpang yang hendak berpergian menggunakan angkutan kota.

Kedua, hampir seluruh angkutan kota di Bandung tidak memasang identitas pengemudi/sopir yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan tersebut. Akibatnya, muncul masalah baru seperti adanya fenomena sopir tembak atau sopir pengganti bila sopir tetap

berhalangan mengemudi. Sopir tembak tersebut biasanya tidak memiliki surat-surat penting seperti SIM maupun surat izin lainnya seperti kartu pengawasan.⁵ Sehingga, pemerintah tidak dapat melacak keberadaan sopir tembak tersebut jikalau terjadi tindakan yang membahayakan para penumpang maupun para pengguna jalan yang lain.

Ketiga, tulisan “**ANGKUTAN KOTA**” seharusnya ditulis secara jelas dengan huruf balok dan melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan. Tetapi jika diperhatikan, masih banyak angkutan kota yang tidak mencantumkan tulisan “**ANGKUTAN KOTA**” secara jelas pada badan kendaraannya. Keempat, tidak sedikit pula angkutan kota yang tidak mencantumkan daftar tarif perjalanan yang harus dibarakan penumpang. Daftar tarif tersebut perlu disesuaikan dengan jarak perjalanan, sehingga penumpang tidak bingung saat akan membayar biaya perjalanan dan pengemudi tidak dapat sembarangan menagih biaya yang lebih mahal dari tarif yang berlaku.

Kelima yaitu terkait dengan permasalahan menaikkan dan menurunkan penumpang yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan. Hingga saat ini, masih sering ditemukan sopir angkot yang menaikkan dan menurunkan penumpang sembarangan. Bahkan adapula sopir angkot yang sengaja menaikkan dan menurunkan penumpang di sisi jalan yang sudah terpasang rambu dilarang berhenti. Tidak jarang pula sopir angkot menurunkan penumpang bukan disisi jalan, sehingga

⁵ Hazliansyah, “Usai Terobos Rel, Sopir Angkot Bandung Kabur”, diakses dari <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/daerah/15/04/23/mn98eh-usai-terobos-rel-sopir-angkot-di-bandung-kabur> pada tanggal 20 Februari 2017, pada pukul 18.23 WIB

membahayakan keselamatan penumpang dan keselamatan pengguna jalan lain serta menyebabkan kemacetan.

Dalam peraturan yang berlaku, telah diatur bahwa angkutan perkotaan harus menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang sudah ditentukan. Namun, hal tersebut biasanya dikarenakan pengemudi angkutan kota yang ingin memenuhi kebutuhan dari penumpang. Penumpang angkutan kota biasanya terlalu malas untuk berjalan menuju halte atau tempat pemberhentian angkutan kota. Tidak jarang pula penumpang meminta menurunkan di tempat-tempat yang terdapat rambu larangan berhenti.

Keenam, pengemudi angkutan kota tidak patuh pada aturan lalu lintas. Pengemudi angkutan kota biasanya mengemudikan angkutan kota secara ugal-ugalan sehingga membahayakan penumpang. Kemudian pengemudi angkutan kota juga sering merokok di dalam kabin kendaraan sehingga membuat penumpang tidak nyaman. Mereka juga sering berhenti atau ngetem di pinggir jalan sehingga membuat kemacetan lalu lintas, hal tersebut dikarenakan sistem kejar setoran atau tidak adanya sistem gaji bagi pengemudi angkutan kota.

Ketujuh, masih banyaknya angkutan kota di kota Bandung yang terjaring dalam operasi gabungan maupun operasi penumpang dan barang yang kedapatan melakukan pelanggaran izin yang seharusnya dilengkapi oleh angkutan kota. Masih banyak angkutan kota yang tidak memenuhi syarat laik jalan, sehingga tentunya hal ini menimbulkan masalah yang

berkaitan dengan keselamatan penumpang maupun pengguna jalan yang lain. Ketujuh, tidak jarang pula terjadi tumpang tindih trayek angkutan kota yang menjadi masalah untuk diawasi agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas dan perselisihan dengan angkutan kota yang lain. Oleh karena itu, hal ini menjadi tugas dan tanggungjawab dari stakeholder pengawas untuk dapat mengawasi angkutan kota tersebut.

Dari berbagai permasalahan tersebut, terlihat bahwa masih adanya permasalahan-permasalahan terkait dengan angkutan kota, padahal pemerintah telah membuat berbagai kebijakan, baik itu melalui Undang-Undang Dasar, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri, Peraturan Daerah, dan Surat Keputusan Walikota. Peraturan yang mengatur tentang angkutan kota, salah satunya tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 dimana dalam kebijakan tersebut dijelaskan bahwa kendaraan yang dapat 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 putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan;
- c. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan 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.
- g. Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.⁶

Banyaknya permasalahan yang tidak pernah terselesaikan terkait dengan angkutan kota terjadi akibat adanya oknum pengusaha dan pengemudi angkutan kota yang nakal. Mereka cenderung tidak menghiraukan terpenuhinya keamanan, keselamatan, dan kenyamanan penumpang serta kelaikan kendaraan. Disisi lain, adanya kemungkinan bahwa tingkat pengawasan yang dilakukan oleh stakeholder pengawas yang menangani hal tersebut masih kurang. Padahal pengawasan dilakukan agar pelaksanaan kerja dapat berjalan sesuai dengan yang telah direncanakan. Pengawasan yang dilakukan pemerintah dimaksudkan untuk mewujudkan perencanaan kerja yang dijalankan setiap instansi dapat berjalan dengan tertib sesuai dengan yang direncanakan.

Dinas Perhubungan sebagai *stakeholder* pengawas utama dituntut untuk meningkatkan pengawasannya. Pengawasan Dinas Perhubungan saat ini masih dinilai lemah, karena masih banyak ditemukan angkutan kota yang beroperasi belum memenuhi persyaratan laik jalan serta

⁶ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum

kualifikasi kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang. Dinas Perhubungan belum mampu memberikan tindakan tegas pada pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran. Hal tersebut dikarenakan adanya tumpang tindih kewenangan, dimana Dinas Perhubungan tidak memiliki wewenang dalam melakukan penegakkan hukum pada pengemudi maupun pengusaha angkutan kota. Dinas Perhubungan hanya memiliki wewenang dalam memberikan teguran dan pencabutan izin trayek saja. Namun, meskipun begitu tindakan tegas dari Dinas Perhubungan sangat diperlukan untuk meminimalisir adanya penyimpangan yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota.

Terdapat kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan seperti masih kurangnya intensitas waktu pengawasan ke lapangan. Intensitas waktu pengawasan Dinas Perhubungan tidak dilakukan secara rutin jika dibandingkan dengan polisi lalu lintas. Dinas Perhubungan hanya dapat melakukan pengawasan di jalan raya bila terdapat jadwal operasi gabungan saja.⁷ Biasanya, mereka melakukan pengawasan rutin hanya dalam lingkup terminal saja. Disisi lain, belum adanya sistem serta manajemen yang membantu Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan, sehingga sampai saat ini pengawasan belum berjalan dengan baik.

Selain itu, meskipun polisi lalu lintas telah melakukan tugasnya dalam melakukan pengawasan, namun terkadang masih ada pula petugas

⁷ Hasil wawancara dengan Kepala Seksi Manajemen Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bandung tanggal 20 November 2017 pukul 10.50

polisi lalu lintas yang tidak memberikan teguran pada pengemudi angkutan kota yang kedapatan melakukan pelanggaran. Hal tersebut disebabkan karena masih minimnya sumberdaya manusia yang bertugas melakukan pengawasan dilapangan, sehingga dengan jumlah petugas polisi lalu lintas yang sedikit, menyulitkan mereka untuk melaksanakan pengawasan secara optimal.⁸ Faktor lainnya yaitu terkait dengan rendahnya kesadaran pengemudi angkutan kota untuk mematuhi aturan lalu lintas yang berlaku. Para pengemudi biasanya hanya patuh apabila terdapat petugas polisi lalu lintas yang mengawasi, namun apabila tidak ada petugas yang mengawasi, mereka melakukan pelanggaran lagi dan tidak mematuhi aturan lalu lintas yang berlaku.

Disisi lain, masih minimnya partisipasi masyarakat dalam melakukan pengawasan menjadi penyebab masih banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota. Belum adanya keinginan dari masyarakat untuk ikut berpartisipasi melakukan pengawasan, baik itu secara langsung melalui teguran maupun secara tidak langsung melalui laporan lewat media sosial. Hal tersebut dikarenakan sikap masyarakat yang cenderung apatis dan kepedulian masyarakat yang masih rendah. Faktor lainnya yaitu pengetahuan masyarakat yang kurang terhadap ketersediaan sarana untuk menuangkan keluhan dan saran melalui jejaring sosial.

⁸ Hasil wawancara dengan Brigadir Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung pada tanggal 7 Desember 2017 pukul 11.30

Berdasarkan fenomena yang telah dijabarkan diatas, dapat terlihat bahwa pengawasan sangat dibutuhkan untuk mengetahui apakah pengawasan yang dilakukan dilapangan telah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Apabila dilapangan ditemukan adanya pelanggaran atau penyimpangan, maka perlu adanya perbaikan secara konkrit oleh stakeholder pengawas, untuk memperbaiki pelanggaran atau penyimpangan yang dilakukan baik itu oleh pengusaha maupun pengemudi angkutan kota.

Berdasarkan paparan dari identifikasi masalah diatas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "*Pengawasan Angkutan Kota di Kota Bandung oleh Stakeholders Pengawas (Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu, Organisasi Angkutan Darat dan Masyarakat*". Judul ini dipilih untuk dapat mengetahui tentang pengawasan yang dilakukan oleh *Stakeholders* Pengawas pada angkutan kota.

1.3 Rumusan Masalah

Permasalahan merupakan suatu bentuk kesenjangan antara apa yang terjadi dilapangan dengan apa yang diharapkan. Berdasarkan paparan latar belakang masalah diatas yang dikumpulkan dari berbagai sumber maka peneliti dapat merumuskan masalah yang akan dijadikan sebagai rujukan penelitian, yaitu:

1. Bagaimana pengawasan angkutan kota Bandung yang dilakukan oleh *Stakeholders* Pengawas?

2. Apa saja kendala yang dihadapi oleh *Stakeholders* Pengawas dalam pengawasan angkutan kota Bandung?
3. Bagaimana partisipasi atau keterlibatan masyarakat kota Bandung dalam melakukan pengawasan pada angkutan kota Bandung?

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan peneliti melakukan penelitian ini adalah:

1. Untuk mendapatkan informasi mengenai pengawasan yang dilakukan oleh *Stakeholders* Pengawas terhadap angkutan kota.
2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi oleh *Stakeholders* Pengawas dalam melakukan pengawasan angkutan kota Bandung.
3. Untuk mengetahui partisipasi atau keterlibatan masyarakat kota Bandung dalam melakukan pengawasan pada angkutan kota Bandung.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

a. Manfaat Teoritis

1. Hasil penelitian dapat digunakan oleh kalangan akademisi khususnya dalam bidang Ilmu Administrasi Publik sebagai referensi dalam penulisan maupun literature bahan ajar untuk peserta didik dalam mata kuliah kebijakan publik khususnya *monitoring* kebijakan publik.
2. Memberikan kontribusi dalam mengembangkan kemampuan berfikir penulis menerapkan teori-teori terkait kebijakan publik maupun teori lain yang didapat selama perkuliahan untuk mencari solusi pemecahan masalah.

b. Manfaat Praktis

1. Hasil penelitian dapat digunakan oleh *Stakeholders* Pengawas sebagai evaluasi antar komponen yang terkait untuk dapat melakukan pembenahan angkutan kota agar pelayanan transportasi umum di Kota Bandung menjadi lebih baik.
2. Penelitian ini diharapkan menjadi sarana bagi *Stakeholders* Pengawas dalam meningkatkan pengawasan sehingga dapat menciptakan angkutan kota yang disiplin terhadap berbagai peraturan yang berlaku.
3. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat dalam menghadapi persoalan mengenai pelaksanaan pengawasan pengelolaan angkutan kota.

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian ini membahas mengenai pengawasan angkutan kota di kota Bandung oleh stakeholder pengawas dan kendala yang dihadapi oleh stakeholder pengawas tersebut. Serta penelitian ini juga untuk mengetahui partisipasi masyarakat dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan kota. Oleh karena itu, sistematika penulisan dalam skripsi ini terdiri dari tujuh pokok pembahasan yaitu:

BAB I PENDAHULUAN: Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kegunaan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penelitian.

BAB II KERANGKA TEORI: Konsep Kebijakan Publik, Konsep Implementasi Kebijakan Publik, Monitoring Kebijakan, Konsep

Transportasi Umum, Manajemen Lalu Lintas, Konsep Pengawasan Kebijakan Publik, Konsep Jenis, Proses, Objek Pengawasan dan Strategi Pengawasan, Model Penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN: Tipe Penelitian, Peran Peneliti, Lokasi Penelitian, Operasionalisasi Variabel, Sumber Data, Metode Pengumpulan Data, Analisis Data, dan Pengecekan Keabsahan Temuan.

BAB IV PROFIL PENELITIAN: Profil Dinas Perhubungan, Profil Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu, Polrestabes Kota Bandung, dan Organisasi Angkutan Darat.

BAB V TEMUAN: Hasil Wawancara di lapangan dengan Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu, Organisasi Angkutan Darat dan Masyarakat.

BAB VI ANALISIS DAN INTREPETASI DATA: Analisis Pengawasan Angkutan Kota Oleh Stakeholder Pengawas berdasarkan empat dimensi Prosedur Pengurusan Izin Trayek, Pengawasan Pendahuluan, Pengawasan Concurrent, dan Pengawasan Feedback, analisis kendala pengawasan, dan analisis partisipasi masyarakat dalam pengawasan.

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN: Kesimpulan dan Saran.