BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Masalah

Mobilitas masyarakat yang tinggi di wilayah Kota Bandung mengharuskan pemerintah kota menyediakan ataupun membangun sarana dan prasarana transportasi yang memadai sehingga mampu untuk mengakomodir jumlah perjalanan masyarakat di sebuah wilayah perkotan. Langkah paling mendasar untuk memecahakan permasalahan mobilitas masyarakat yang tinggi di sebuah wilayah perkotaan dengan cara menyedikan trasnsportasi yang bisa menjangkau pusat perekonominan dan semua titik titik penting di sebuah wilayah pekotaan sehingga memudahkan mobilitas masyarakat. Langkah ini membutuhkan peran pemerintah untuk menciptakan suatu sistem transportasi yang efektif dan efisien yaitu system transpormasi yang aman, murah, tepat waktu dan menjangkau seluru lapisan masyarakat.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, merupakan pedoman pemerintah kota untuk menyediakan angkutan umum yaitu pada pasal 139 ayat 3 disebutkan bahwa, Pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Berangkat dari peraturan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Ketersedian angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan barang di Kota Bandung sebagai moda transpotasi telah tersedia.

Terkait dengan angkutan umum Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersiahan, dan Keindahan, pada pasal 1 ayat 52 di sebutkan bahwa:

> "Angkutan Umum adalah Angkutan yang diperuntukan melayani masyarakat yang memiliki izin sesuai perundang-undangan yang berlaku antara lain Bis Kota, Bis Antar Kota, Taksi, Angkutan Kota, Angkutan Antar Kota atau Angkutan lainnya".

Kota Bandung sebagai kota yang sistem transportasi angkutan umumnya masih mengandalkan moda transportasi konvensional angkutan kota (angkot), hampir seluru pelosok kota dijangkau oleh angkutan kota, sedangkan bus memiliki trayek yang lebih panjang dan biasa melewati jalan-jalan protokol saja seperti Jalan Ir. H.Juanda, Jalan Merdeka dan Jalan Otto Iskandardinata.

Angkutan kota atau biasa disebut dengan angkot di Kota Bandung, merupakan sebuah sarana transportasi yang sudah tidak asing lagi bagi sebagian besar masyarakat di Kota Bandung sebagai angkutan umum. Angkot diketahui sebuah sarana transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute-rute yang sudah ditentukan. Sama seperti bus umum namun angkot berukuran lebih kecil dan hanya dapat terisi oleh 10-11 orang penumpang. Selain itu angkot biasanya memiliki rute-rute yang lebih pendek, yang melintasi berbagai lokasi di dalam suatu kota. Jalur operasi suatu angkot dapat diketahui melalui warna atau kode berupa huruf atau angka yang ada di eksterior mobil angkot yang menunjukkan tempat terminal.

Angkot memberikan kemudahan mobilitas masyarakat. Sebagian masyarakat kota Bandung maupun para wisatawan domestik dan mancanegara yang berkunjung ke kota Bandung. Menurut data Dinas Perhubungan kota bandung tahun

2017, hampir sekitar 5.319 armada angkutan kota beroperasi pada Kota Bandung, memiliki 39 trayek dan 113 halte sebagai tempat menurunkan dan menaikan penumpang. Beberapa *signage* sebagai titik pemberhentian serupa dengan halte, tujuan dari signage sebagai angkot *stop*, dengan naik turunnya penumpang. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 1 ayat 14 disebutkan bahwa, Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Kehadiran angkot di Kota Bandung seolah menjadi pekerjaan rumah yang cukup berat untuk Pemerintah Kota Bandung di satu sisi angkot menjadi sebuah moda transportasi yang menjadi pilihan utama untuk menjalankan mobilitas masyarakat Kota Bandung dan di sisi lain angkot menjadi persoalan cukup serius di Kota Bandung dan memerlukan perhatian khusus. Prilaku sopir angkot yang tidak tertib terkadang menjadi persoalan utama kemacetan yang terjadi di Kota Bandung. Pelaksana penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan di atur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu pada pasal 1 ayat 2 di sebutkan bahwa:

> “Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

Menanggapi permasalahan tersebut Pemerintahan Kota Bandung mengeluarkan kebijakan Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Ketertiban, Kebersiahan, dan Keindahan.

Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersiahan, dan Keindahan telah berjalan kurang lebih duabelas tahun tercatat semenjak tahun 2005 sampai dengan saat ini 2017 dan telah mengalami peremajan kebijakan satu kali dari Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan, dan Keindahan menjadi Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersiahan, dan Keindahan. Peremajaan ini bertujuan untuk penyempurnaan dari Peraturan Daerah yang telah diberlakukan pada masa sebelumnya, hal ini agar dapat berlaku lebih efisien, efektif, dan memiliki kepastian hukum serta ketentuan sanksi yang lebih jelas terhadap para pelanggar kebijakan. Salah satu yang di atur dalam Peraturan Daerah tersebut mengenai ketertiban Angkutan Umum.

Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersiahan, dan Keindahan terkait dengan ketertiban angkot yaitu pada pasal pasal 7 ayat 1 dan 2 di sebutkan bahwa:

1) “Setiap pemakai jasa angkutan umum di jalan harus naik atau turun dari kendaraan di tempat pemberhentian yang telah ditetapkan.
2) Setiap angkutan umum harus berjalan pada ruas jalan yang telah ditetapkan dan tidak diperbolehkan berhenti selain di tempat pemberhentian yang telah ditetapkan”

Sanksi dari Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersiahan, dan Keindahan diatas terkait dengan ketertiban angkot yaitu pada pasal 49 ayat 1b di sebutkan bahwa:

> “Naik atau turun dari kendaraan angkutan umum tidak di tempat pemberhentian yang telah ditetapkan, dikenakan pembebanan biaya paksaan penegakan hukum sebesar Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) dan/atau sanksi administrasi berupa penahanan untuk sementara waktu Kartu Tanda Penduduk, Kartu Identitas Kependudukan lainnya, dan/atau pengumuman di mediamasa.”

Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Kota Bandung pada pasal 49 ayat 1b seperti yang dimaksut di atas, sudah jelas namun yang terjadi di Kota Bandung mengenai ketertiban angkot masih banyaknya prilaku supir angkot yang menurunkan dan menaikan penumpang di sembarang tempat, berhenti di tempat yang seharusnya tidak di perbolehkan berhenti dan mengetem dipersimpangan jalan sehingga menimbulkan kemacetan. Prilaku supir angkot dan masyarakat yang tidak mengindahkan Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 untuk menaikan dan menurukan penumpang pada tempatnya kemudian penegakan administrasi berupa pengenaan sanksi yang tertera pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 tidak terlaksana sehingga menimbulkan permasalahan. Pelaksaanan penegakan sanksi administrasi dilakukan oleh Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Kepolisian, adapun Dinas Perhubungan terkait dengan pelaksaaan tugas dan fungsi di atur dalam Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 160 Tahun 2017 Tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas dan Fungsi, Susunan Organisasi Serta Tata Kerja Unit Pelaksanan Teknis Pasa Dinas dan Badan di Lingkungan Pemerintah Kota Bandung, pada pasal 32 ayat 2b disebutkan bahwa pelaksanaan pengawasan, pengendalian, evaluasi dan pelaporan kegiatan pengelolaan angkutan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan.

Prilaku supir angkot yang tidak tertib pada angkutan kota jurusan Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) dinilai sering terjadi pelanggaran ketertiban angkot di Kota Bandung dikarenakan sepanjang trayek Abdul Muis (Kebon Kelapa) adalah trayek yang melintasi pusat Kota Bandung memungkinkan supir angkutan kota menurunkan dan menaikan penumpang di sembarang tempat. Menurut data yang peneliti dapat dari observasi di lapangan menunjukan bahwa setidaknya satu Angkutan Kota trayek Jurusan Dago Abdul Muis (Kebon Kelapa) yang peneliti naiki pada hari Rabu, 31 Januari 2018 dari Simpang Dago dan berahir di Terminal Kebon Kelapa melakukan pelanggaran sebanganyak 14 kali, adapun 4 kali aktifitas menunggu penumpang atau ngetem adapun tempatnya yaitu Simpang Dago, Jl. RE Martadinata, di depan Bandung Istana Plaza dan pada Jl. Lengkong Besar dan 10 diantaranya adalah aktifitas menurunkan penumpang tidak pada tempatnya dari 14 kali pelanggaran supir Angkutan Kota hanya di tegur 1 kali yaitu di Simpang Dago tanpa adanya menilangan sedangkan jumlah penilangan Angkutan Kota Menurut Data Dinas Perhubungan Kota Bandung dari oprasi GAKKUM hanya terjaring 111 planggaran Angkot per tahun 2017 dan sering terjadi kemacetan adapun petugas Polisi Lalu Lintas seolah tidak dihiraukan keberadaanya, keberadaan halte dan *signage* pun terlalu jauh dari pemberhentian yang di inginkan masyarakat seperti halnya pemberhentian di Bandung Indah Plaza jika ingin berhenti di halte harus berjalan kurang lebih 100m dari halte atau *signage*.

Beranjak dari masalah tersebut dan bertitik tolak pada penjelasan diatas, maka peneliti menganggap bahwa hal tersebut merupakan bahan yang cukup menarik untuk diangkat menjadi penelitian yang berjudul “Evaluasi Peraturan

Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan (Studi Kasus Terkait Penertiban Turun dan Naiknya Penumpang Pada Angkutan Umum Jurusan Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa)."

Peneliti mengambil acuan dari penelitian terdahulu. Penelitian pertama yang dilakukan oleh Mawardi. H D (2010), dengan judul skripsi Evaluasi Kebijakan Angkutan Umum di Kabupaten Sintang. Dalam penelian ini peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui study kepustakaan (*library study*) dan study lapangan (*field study*) dan memiliki kesamaan membahas mengenai Evaluasi Kebijakan. Sedangkan perbedaaan penelitian terdahulu adalah penelitian terdahulu lebih memfokuskan kepada penyelenggaraan angkutan kota dan penelitian sekarang lebih focus terhadapa evaluasi kebijakan yang di keluarkan pemerintahan Kota Bandung. Penelitian di atas dapat di simpulkan bahwa mekanisme dan persnyaratan perizinan telah di buat standar pelayanan, jadwal dan prosedur pelayanan penumpang tidak berjalan dengan baik tarif angkutan di berlakukan tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, pengawaan sangat lemah dan belum terjadwal dengan baik sehingga belum dicapai dengan efektif.

Penelitian kedua yang dilakukan oleh Esti Hartyanti Putri (2010), dengan judul Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang). Dalam penelian ini peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui study kepustakaan (*library study*) dan study lapangan (*field study*) dan memiliki kesamaan membahas mengenai

Evaluasi Kebijakan. Sedangkan perbedaan penelitian terdahulu adalah penelitian terdahulu lebih memfokuskan kepada penyelenggaraan angkutan kota dan peneliti sekarang lebih fokus terhadap evaluasi kebijakan yang dikeluarkan Pemerintah Kota Bandung. Penelitian diatas dapat di simpulakan, kebijakan peremajan angkutan kota di Kota Malang membawa dampak positif terhadap masyarakat karena dapat terciptanya keamanan, kenyamanan dan keselamatan. Namun ternyata kebijakan peremajaan angkutan kota ini belum efektif, ini terlihat kurangnya respon dari pemilik angkutan kota untuk melakukan peremajaan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka untuk memperjelas fokus masalah yang dijabarkan dalam penelitian ini, peneliti merumuskan maslah yaittu ”Bagaimana Evaluasi Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 Terkait Penertiban Turun dan Naik Penumpang Pada Angkutan Umum Jurusan Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa di lihat dari kriteria efektivitas, efisiensi, kecukupan, perataan, responsibilitas dan ketepatan?”

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dan tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui Evaluasi Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3. Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui efektivitas dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3.

2. Untuk mengetahui efesiensi dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3.
3. Untuk mengetahui kecukupan dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3.
4. Untuk mengetahui perataan dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3.
5. Untuk mengetahui responsivitas dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3.
6. Untuk mengetahui ketepatan dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3.

1.4 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memiliki keguanan yang bersifat teoritis dan praktis, sebagai berikut:

1. Secara teoritis, Hasil penelitian ini secara teori diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam bidang pengembangan teori khusunya bagi Ilmu Pemerintahan, sehingga hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan literatur bagi penelitian-penelitian selanjutnya.
2. Kegunaan Praktis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi Dinas Perhubungan Kota Bandung guna mewujudkan Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3.

3. Keguanan bagi peneliti, penelitian ini dapat berguana untuk menambah wawasan dan pengetahuan peneliti mengenai Evaluasi Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3.