BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Kota Bandung

Kota Bandung merupakan ibu kota dari provinsi Jawa Barat dan menjadi kota terbesar di provinsi Jawa Barat. Secara geografis Kota Bandung terletak di wilayah Jawa Barat dan merupakan Ibu kota Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung terletak di antara 1070-4300 Bintang Timur dan 60 00-60 20 Lintang Selatan. Kota Bandung terletak pada ketinggian 768 Meter di atas permukaan laut, titik tertinggi di daerah Utara dengan ketinggian 1.050 Meter dan terendah di sebelah Selatan adalah 675 Meter di atas permukaan laut. Kota Bandung di bagian Selatan memiliki geografi permukaan tanah yang relatif datar, sedangkan di wilayah Kota Bandung bagian Utara kondisi geografinya berbukit-bukit.

Batasan-batasan administratif Kota Bandung yakni :

1. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Cileunyi Kabupaten Bandung.
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Dayeuh Kolot, Bojongsoang, Kabupaten Bandung.
3. Sebelah Barat berbatasan dengan Jalan Terusan Pasteur Kecamatan Cimahi Utara, Cimahi Selatan dan Kota Cimahi.

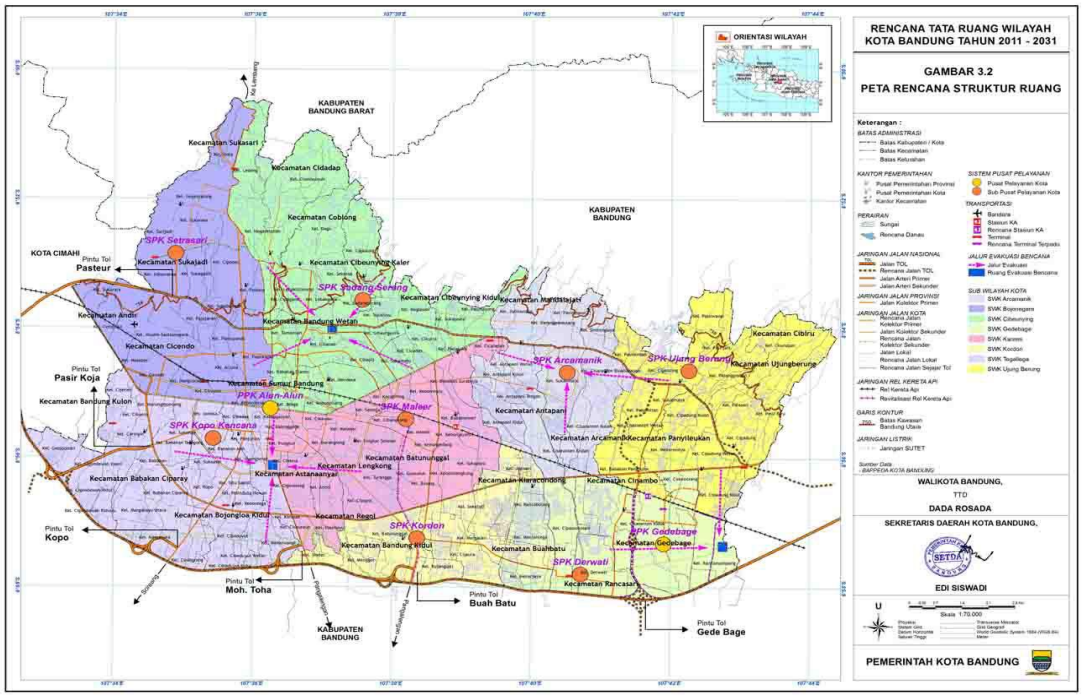
4. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Lembang Kabupaten Bandung Barat.

Secara morfologi regional, Kota Bandung terletak di bagian tengah "Cekungan Bandung", yang mempunyai dimensi luas 233.000 Ha. Secara administratif, cekungan ini terletak di lima daerah administrasi Kabupaten/Kota, yaitu Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan 5 Kecamatan yang termasuk Kabupaten Sumedang. Kota Bandung terletak pada ketinggian 791 m di atas permukaan laut (dpl). Titik tertinggi berada di daerah Utara dengan ketinggian 1.050 m dpl, dan titik terendah berada di sebelah Selatan dengan ketinggian 675 m dpl. Wilayah yang dikelilingi oleh pegunungan membentuk Kota Bandung menjadi semacam cekungan (Bandung Basin). Keadaan geologis dan tanah yang ada di Kota Bandung merupakan lapisan alluvial hasil dari letusan gunung tangkuban perahu. Jenis material bagian utara dan pusat kota merupakan jenis andosol, dibagian selatan serta timur tersebar jenis alluvial kelabu dengan bahan endapan tanah liat. Iklim asli Kota Bandung dipengaruhi oleh pegunungan disekitar, sehingga cuaca yang terbentuk sejuk dan lembab dan temperature rata-rata kota adalah 250C.

Kota Bandung terdiri dari 30 Kecamatan, diantaranya Kecamatan Sukasari, Kecamatan Coblong, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Cicendo, Kecamatan Bandung Wetan, Kecamatan Andir, Kecamatan Rancasari, Kecamatan Cidadap, Kecamatan Regol, Kecamatan Cibeunying Kidul, Kecamatan Cibeunying Kaler, Kecamatan Bandung Kidul, Kecamatan Sumur Bandung, Kecarnatan Bojongloa Kaler,

Kecamatan Astana anyar, Kecamatan Babakan Ciparay, Kecamatan Bojongloa Kidul, Kecamatan Bandung Kulon, Kecamatan Lengkong, Kecamatan Batununggal, Kecamatan Kiaracondong, Kecamatan Arcamanik, Kecamatan Cicadas, Kecamatan Ujungberung, Kecarnatan Margacinta, Kecamatan Cibiru, dan Kecamatan Antapani.

Gambar 4.1
Peta Kota Bandung



Sumber : Website Resmi Dinas Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2018

4.1.2 Ketertiban Angkutan Kota di Kota Bandung

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tenmpat asalnya ketempat tujuannya. Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan

dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan. Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi msyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja.

Kota Bandung merupakan salah satu kota besar di Indonesia. Di Kota Bandung sendiri, terdapat beberapa moda angkutan umum yang melayani trayek baik di dalam kota, maupun lintas kota sekitar wilayah Bandung Raya. Moda transportasi tersebut dilayani oleh angkutan kota (angkot), bus kota (DAMRI), Trans Metro Bandung (TMB), maupun Kereta Rel Diesel (KRD).

Keberagaman moda trasportasi sebagai angkutan umum di Kota Bandung ternyata tidak juga memecahkan maslah kemacetan malah menjadi salah satu penyebab kemacetan di Kota Bandung yaitu keberadaan angkutan kota yang jumlahnya mencapai 5.319 memiliki 39 trayek dan 113 halte. Keberadan angkutan kota menjadi salah satu penyebab kemacetan terlihat dari prilaku supir angkutan kota yang berhenti sembarang tempat tanpa mengindahkan rambu-rambu lalulintas melakukan aktifitas ngetem. Tujuan dari aktifitas ngetem ini adalah bertujuan untuk menaikan penumpang dan menurunkan penumpang sehingga mengganggu ketertiban dalam berlalu lintas.

Table 4.1
Data Jumlah Armada Dan Trayek Angkutan Kota
Di Kota Bandung

Lintas Trayek	Jarak (km)	Jumlah
Abdul Muis - Dago	9.3	271
Abdul Muis - Ledeng	16	245
Abdul Muis - Elang	9.75	101
Cicaheum - Ledeng	14.25	214
Cicaheum - Ciroyom	17	206
Cicaheum - Ciwastra - Derwati	17	200
Cicaheum - Cibaduyut	16.1	150
Stasiun Hall - Dago	10	52
Stasiun Hall - Sadang Serang	11	150
Stasiun Hall - Gede Bage	21	200
Stasiun Hall - Sarijadi	10.2	80
Stasiun Hall - Gunung Batu	8.5	53
Margahayu Raya - Ledeng	19.8	125
Dago - Riung Bandung	20.6	201
Pasar Induk Caringin - Dago	19.85	140
Panghegar Permai - Dipati Ukur -Dago	19.35	155
Ciroyom - Bumi Asri	8.35	115
Ciroyom - Cikudapateuh	12.9	140
Sederhana - Cipagalo	16.05	276
Sederhana - Cijerah	8.9	63
Sederhana - Cimindi	9	55
Ciwastra – Ujung Berung	13.4	32
Cisitu - Tegalega	13.95	82
Cijerah – Ciwastra - Derwati	22.3	200
Elang – Gede Bage – Ujung Berung	22.45	115
Abdul Muis - Mengger	10.55	25
Cicada - Elang	18.05	300
Antapani - Ciroyom	13.7	160
Cicadas – Cibiru - Panyileukan	13.65	200
Bumi Panyileukan - Sekemirung	24.35	125

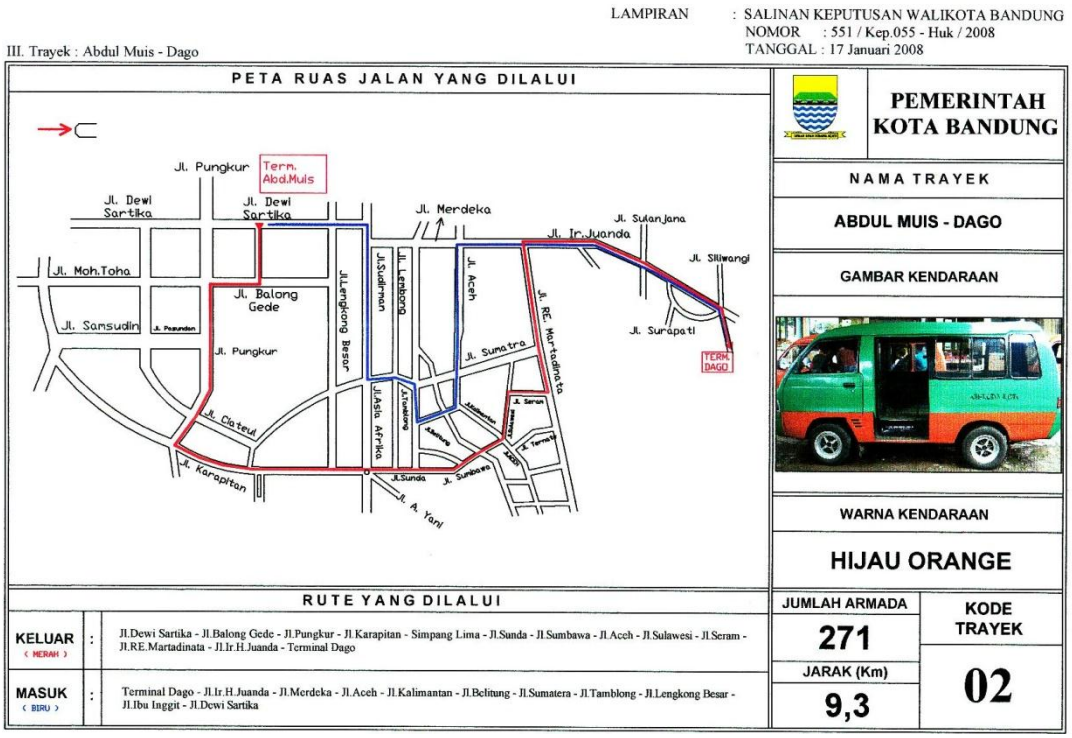
Sadang Serang - Caringin	18.1	200
Cibaduyut – Karang Setra	16.6	201
Cibogo - Elang	7	32
Abdul Muis - Cicaheum Via Binong	16.3	355
Abdul Muis - Cicaheum Via Aceh	11.55	100
Stasiun Hall – Ciumbeuleuit Via Eykman	9.8	53
Stasiun Hall – Ciumbeuleuit Via Cihampelas	8.3	30
Ciroyom – sarijadi Via Sukajadi	11.75	88
Ciroyom – sarijadi Via Setrasari	10.75	31

Sumber : Data Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2017

Table 4.1 menunjukan bahwa Angkutan Kota di Kota Bandung mencapai angka 5.319 armada memiliki 39 trayek yang tersebar keseluruh penjuru Kota Bandung, dan adapun table 4.1 juga menjelaskan bahwa trayek – trayek tersebut memilik jarak yang berbeda.

Pemerintahan Kota Bandung juga menyediakan halte di seluruh Kota Bandung sebanyak 114 dalam upaya penertiban angkutan kota di Kota Bandung. Tujuan dari disediakannya halte Angkutan Umum ini adalah untuk menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas, menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum, menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang juga memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus. Manfaat dari keberadaan halte akan dapat dirasakan, bukan hanya oleh penumpang Angkutan Umum tapi juga seluruh pengguna jalan raya. Sedikit keberadaan halte ini akan membantu kelancaran arus lalu lintas.

Gambar 4.2
trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa)



Sumber: http://data.bandung.go.id/dataset/data-trayek-angkot-kota-bandung/resource/

Gambar 4.2 trayek Dago-Abdul Muis menjelasakan bentuk fisik dari Angkutan Kota Khusunya trayek Dago-Abdul Muis khas masing-masing, dan memiliki nomor yang berbeda antara satu trayek dan trayek lainnya. Adapun trayek Dago Abdul Muis berwarna hijau dengan warna orange dibagian bawah, memiliki nomor angkutan kota 02 yang masyarakat Kota Bandung dengan Angkot jurusan Dago Kalapa. Ruas jalan yang dilalui oleh Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) memiliki jalur trayek yang meliputi jalan – jalan sebagai berikut; Keluar dari Terminal Kebon Kelapa melalui Jl. Dewi Sartika - Jl. Kautamaan Istri - Jl. Pungkur - Jl. Karapitan - Universitas

Langlangbuana (Karapitan) - Jl. Sunda - Jl. Sumbawa - Jl. Belitung - SMA NEGERI 5 - SMA NEGERI 3 - Jl. Sumatera - Jl. Aceh - Jl. Sulawesi - Jl. Seram - Jl. RE Martadinata (Riau) - RSJ BANDUNG - Bandung Indah Plaza (BIP) - Jl. Ir. H. Juanda (Dago) - RS St. BORROMEUS (Dago) - ITB (Jl. Ganesha, Dago) - Simpang Dago – dan berahir di Terminal Dago.

Masuk dari Terminal Dago melalui Jl. H. Juanda (Dago) - Simpang Dago - ITB (Jl. Ganesha, Dago) - RS St. BORROMEUS (Dago) - Jl. Sultan Agung - Jl. Trunojoyo - Jl. RE. Martadinata - BIP - Jl. Aceh - Jl. Kalimantan - Jl. Belitung - SMA NEGERI 3 - SMA NEGERI 5 - Jl. Sumatera - SMP NEGERI 2 - SMP NEGERI 5 - Jl. Tamblong - Jl. Lengkong Besar - UNPAS I - Jl. Ciateul - Jl. Dewi Sartika - SMP NEGERI 10 - SMP NEGERI 3 dan berahir di Terminal Kebon Kelapa. Dari uraian diatas dan dari hasil ovserpasi di dilapangan halte-halte yang di lewati oleh Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago – Abdul Muis (Kebon Kelapa) yaitu;

Tabel 4.2
Halte yang di Lalui Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa)

No	RUAS JALAN	TITIK LOKASI
1	JL. DEWI SARTIKA	Di depan KCP BCA DEPAN KCP BCA
2	JL. RE. MARTADINATA	Di depan gedung XL (perempatan Jl. Punawarman)
3	Ir. H. DJUANDA	100 meter setelah simpang Dago (arah ke bawah)
4	Ir. H. DJUANDA	Di depan SMAN 1

5	Ir. H. DJUANDA	Di depan SUPERINDO
6	Ir. H. DJUANDA	Di depan RM. Simpang Raya
7	JL. LENGKONG BESAR	Di depan SDN Lengkong Besar
8	JL. Karapitan	Di depan Unla
9	JL. Merdeka	Di depan KFC

Sumber : data observasi peneliti 25 Januari 2018 (diolah)

Tabel 4.2 menjelaskan bahwa terdapat 9 halte yang biasa di lewati oleh angkot Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa namun dari 9 halte tersebut hanya sebagian yang masih berfungsi, melaikan kehadiranya digantikan dengan *Signage* yang di rasa lebih efektif dan efisien.

Pemerintah Kota Bandung melihat keadaan yang tidak kondusif dan mengarah ketingkat kenyamanan masyarakat yang ada di Kota Bandung. Pemerintah Kota Bandung mengambil tindakan untuk memecahkan masalah, dengan cara membuat sebuah peraturan yang mengatur tentang kebersihan, keindahan dan ketertiban (K3) di Kota Bandung yang bertujuan untuk mengembalikan keadaan dimana terciptanya kebersihan, keindahan dan ketertiban angkutan kota dalam berlalu lintas.

Peraturan daerah yang telah dibuat tersebut berisikan tentang pengenaan saksi bagi para pelanggar kebersihan, keindahan dan ketertiban (K3) Kota Bandung. Bagi setiap orang atau badan hukum yang melanggar peraturan tersebut makan dapat

dikenakan sanksi administrasi, dikenakan juga pembebanan biaya paksa penegakan hukum sebagai mana yang telah diatur dalam peraturan daerah ini.

4.1.3 Dinas Perhubungan Kota Bandung

Dinas Perhubungan Kota Bandung merupakan suatu lembaga Dinas di lingkungan Pemerintah Kota Bandung yang mengemban tugas di bidang perhubungan Kota Bandung mempunyai tugas dan kewajiban Membantu Walikota dalam bidang perhubungan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 05 Tahun 2001 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung, dan telah disahkan kembali dengan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 13 Tahun 2007 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung dengan struktur organisasi lebih ramping tetapi kaya fungsi.

Dinas perhubungan Kota Bandung dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 5 tahun 2001 tentang pembentukan dan susunan organisasi dinas daerah dan lingkungan Pemerintah Kota Bandung dan telah disahkan kembali dengan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 13 Tahun 2007 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung.Sebelum berubah menjadi Dinas Perhubungan, nomenklaturnya adalah sebagai berikut:

1. Dinas lalulintas dan angkatan jalan provinsi daerah tingkat I Jawa Barat cabang kotamadya daerah tingkat II bandung, sampai dengan 1997.

2. Dari tahun 1997 sampai dengan tahun 2001 dirubah menjadi Dinas lalu Lintas daerah Kota Bandung Nomor 21 Tahun 1997 tanggal 1 April 1997 tentang Pembentukan Dinas lalu Lintas dan Angkatan Jalan Kota Madya daerah tingkat II Bandung.
3. Dan sejak tahun 2001 sampai dengan sekarang menjadi Dinas Perhubungan Kota Bandung.

3.1.4 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bandung

Visi dari Dinas perhubungan Kota Bandung, yaitu mewujidkan system transportasi kota yang lebih baik untuk mendukung Kota Bandung sebagai kota jasa yang BERMARTABAT. Adapun misi Dinas perhubungan Kota Bandung tertuang dalam lima

pandangan sebagai berikut:

1. Mengendalikan aspek-aspek penyebab kemacetan
2. Pengembangan SAUM (Saranan angkutan umum massal) dan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor.
3. Meningkatkankelayakan pengoperasian angkutan umum dan barang
4. Meningkatkan prasana transportasi yang memadai, seperti terminal, dan fasiltas pelengkap jalan.
5. Meningkatkan profesionalisme aparatur Dinas Perhubungan Kota Bandung.

3.1.5 Tugas Pokok dan Fugsi Dinas Perhubungan Kota Bandung

Dinas Perhubungan Kota Bandung memiliki tugas pokok yaitu meliputi dalam melaksanakan sebagian urusan Pemerintah Daerah Kota Bandung di bidang perhubungan Berdasarkan atas otonomi dan pembantuan. Dinas Perhubungan Kota Bandung memiliki Fungsi meliputi :

1. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
2. Penyelenggaraan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;
3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional di bidang Perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, sarana dan operasional;
4. Pelaksanaan pelayanan teknis administratif Dinas;
5. Pelaksanaan Tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan Tugas dan Fungsinya.

Tugas dan fungsi ini bertujuan untuk membantu Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam melaksanakan kewajibannya secara rutin sesuai dengan kemampuan yang dimilikinya untuk menyelesaikan program kerja yang telah dibuat berdasarkan tujuan, visi dan misi Dinas Perhubungan Kota Bandung.

4.1.6 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung

Berdasarkan Peratuan WaliKota Bandung Nomor 1392 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi,Tugas, dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas

Perhubungan Kota Bandung, menjelaskan bahwa susunan organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung terdiri dari:

a. Kepala Dinas;

b. Sekretariat, membawahkan:

1) Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;

2) Sub Bagian Keuangan;

3) Sub Bagian Program, Data dan Informasi.

c. Bidang Perencanaan dan Pembinaan Transportasi, membawahkan:

1) Seksi Perencanaan dan Evaluasi Transportasi;

2) Seksi Kelaikan dan Keselamatan Transportasi;

3) Seksi Bina Transportasi.

d. Bidang Manajemen Transportasi dan Parkir, membawahkan:

1) Seksi Manajemen Transportasi;

2) Seksi manajemen Perparkiran;

3) Seksi Manajemen Angkutan.

e. Bidang Pengendalian dan Ketertiban Transportasi, membawahkan:

1) Seksi Ketertiban Transportasi;

2) Seksi Pengamanan dan Pengawasan;

3) Seksi Pengaturan Transportasi.

f. Bidang Sarana dan Prasarana Transportasi, membawahkan:

1. Seksi Perlengkapan Jalan;

2. Seksi Sarana Angkutan;

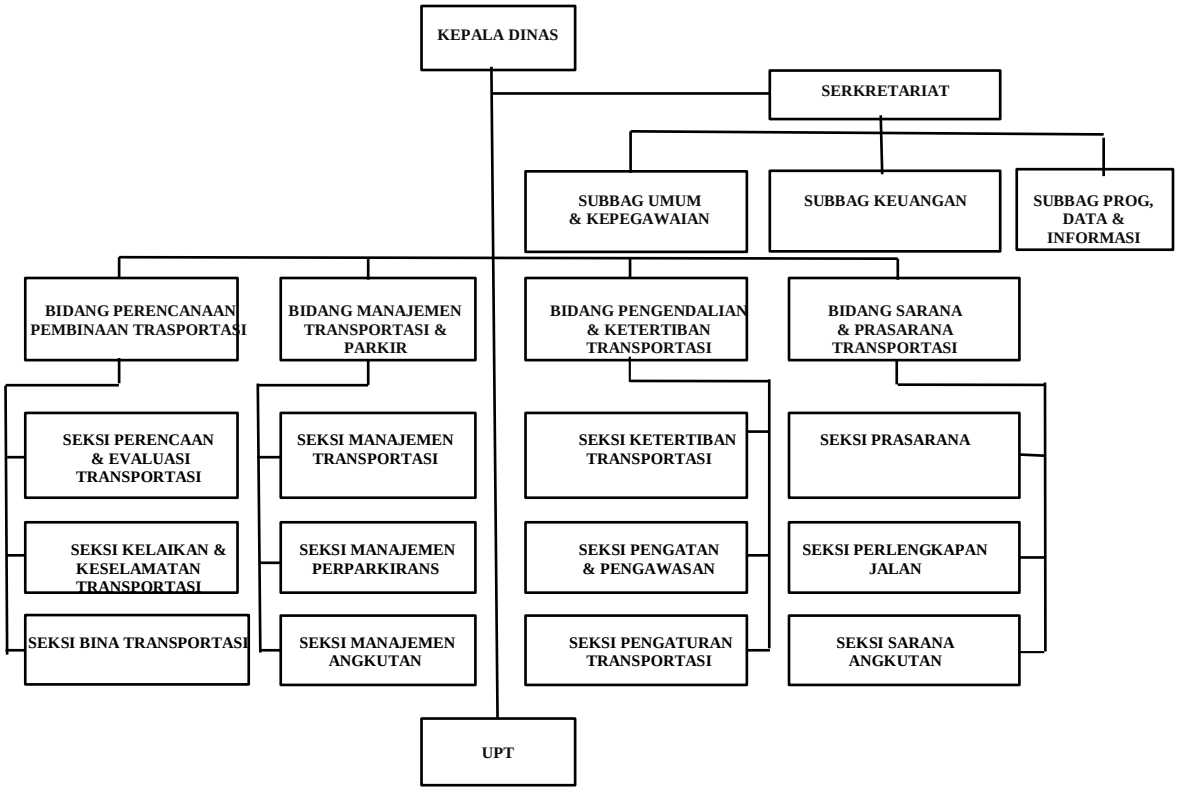
3. Seksi Prasarana.

g. UPT;

h. Jabatan Pelaksana dan Kelompok Jabatan Fungsional.

Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung yang lebih jelas bisa dilihat pada gambar berikut ini;

Gambar 4.3
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung



Sumber: Data Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2017

Gambar 4.3 menjelaskan bahwah Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam pembagian kerja dapat dilihat dari struktur organisasi. Struktur organisasi

menggambarkan kejelasan dari para aparatur Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam tugasnya. Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung dipimpin oleh seorang Kepala Dinas mempunyai tugas membantu Walikota dalam menyelenggarakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah di bidang perhubungan.

Pada bagian kedua Sekretariat Dinas dipimpin oleh seorang Sekretaris, Sekretaris Dinas mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Kepala Dinas lingkup kesekretariatan yang meliputi pengelolaan umum dan kepegawaian, pengelolaan keuangan, pengoordinasian penyusunan program, data dan informasi serta pengoordinasian tugas-tugas bidang.

Pada bagian ketiga Bidang Perencanaan dan Pembinaan Transportasi dipimpin oleh seorang Kepala Bidang. Kepala Bidang Perencanaan dan Pembinaan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Kepala Dinas lingkup Perencanaan dan Pembinaan Transportasi yang meliputi Seksi Perencanaan dan EvaluasiTransportasi, Seksi Kelaikan dan Keselamatan Transportasi, dan Seksi Bina Transportasi.

Pada bagian empat Bidang Manajemen Transportasi dan Parkir dipimpin oleh seorang Kepala Bidang. Kepala Bidang Manajemen Transportasi dan Parkir mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Kepala Dinas lingkup manajemen transportasi dan parkir, yang meliputi Seksi Manajemen Transportasi, Seksi Manajemen Perparkiran, dan Seksi Manajemen Angkutan.

Pada bagian kelima Bidang Pengendalian dan Ketertiban Transportasi dipimpin oleh seorang Kepala Bidang. Kepala Bidang Pengendalian dan Ketertiban Transportasi mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Kepala Dinas lingkup pengendalian dan ketertiban transportasi, yang meliputi Seksi Ketertiban Transportasi, Seksi Pengamanan dan Pengawasan, dan SeksiPengaturan Transportasi.

Pada bagian keenam Bidang Sarana dan Prasarana Transportasi dipimpin oleh seorang Kepala Bidang. Kepala Bidang mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Kepala Dinas lingkup perlengkapan jalan, sarana angkutan dan prasarana, yang meliputi Seksi Perlengkapan Jalan, SeksiSarana Angkutan, dan Seksi Prasarana.

4.1.7 Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung

Satuan Lalu Lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan, patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas. Selain itu, Satuan Lalu Lintas juga menjalankan kegiatan rutin seperti: registrasi dan identifikasi pengemudi kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas. Hal ini sangat berkaitan guna menciptakan suasana aman, tertib dan lancar selama berlalu lintas.

Sat Lantas Polrestabes Bandung dipimpin oleh Kasat Lantas Polrestabes yang bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas kewajibannya kepada Kapolres dan pelaksanaan tugas sehari - hari dikoordinasikan oleh Kabag Ops maupun Wakapolres. Kasat Lantas, adalah unsur pelaksana pada tingkat Mapolres yang bertugas

memberikan bimbingan tehnis atas pelaksanaan Fungsi Lalu Lintas dilingkungan Polres serta menyelenggarakan dan melaksanakan Fungsi tersebut yang bersifat terpusat pada tingkat wilayah / antar Polsek dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas operasional pada tingkat Polres.

4.1.8 Visi dan Misi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung

Visi dari yaitu, Polantas yang mampu menjadi pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat yang selalu dekat dan bersama-sama dengan masyarakat serta sebagai aparatur penegak hukum yang profesional dan proporsional yang selalu menjunjung tinggi supremasi hukum dan hak azasi manusia, memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas khususnya Kota Bandung. Adapun misi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung tertuang dalam tujuh pandangan sebagai berikut;

1. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan secara mudah, tanggap / responsif dan tidak diskriminatif agar masyarakat bebas dari segala bentuk gangguan fisik dan psikis.
2. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat sepanjang waktu diseluruh wilayah serta memfasilitasi keikutsertaan masyarakat dalam memelihara kamtibmas dilingkungan masing-masing.
3. Memelihara kamtibcar lantas untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus orang dan barang.

4. Mengembangkan Perpolisian Masyarakat (Community Policing) yang berbasis pada masyarakat patuh hukum (Law Abiding Citizen).
5. Menegakkan hukum secara profesional, objektif, proposional, transparan dan akuntabel untuk menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan.
6. Mengelola secara profesional, transparan, akuntabel dan modern seluruh sumber daya Polri guna mendukung operasional tugas dalam jajaran Polres Bandung Kota.
7. Mendukung upaya pemerintah Kota Bandung dalam pelaksanaan pembangunan.

3.1.9 Tugas Pokok dan Fugsi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung

Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung memiliki tugas pokok yaitu meliputi;

1. Satuan Lalu Lintas polrestabes Bandung merupakan unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah Kapolrestabes Bandung.
2. Satuan Lalu Lintas polrestabes Bandung bertugas melaksanakan Turjawali lalu lintas, pendidikan masyarakat lalu lintas (Dikmaslantas), pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas.
3. Dalam melaksanakan tugas Satuan Lalu Lintas polrestabes Bandung menyelenggarakan fungsi;
    - pembinaan lalu lintas kepolisian;

- pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas;
- pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas);
- pelayanan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;
- pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum, serta menjamin Kamseltibcarlantas di jalan raya;
- pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan; dan
- perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan.

Tugas dan fungsi ini bertujuan untuk membantu Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung dalam melaksanakan kewajibannya secara rutin sesuai dengan kemampuan yang dimilikinya untuk menyelesaikan program kerja yang telah dibuat berdasarkan tujuan, visi dan misi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung.

4.1.10 Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung

Dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya Kasat Lantas dibantu oleh KBO Sat Lantas disingkat Kepala Urusan pembinaan Operasi lantas yang bertanggung Jawab kepada Kasat Lantas dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali

Kasat Lantas. KBO dalam melaksanakan tugas dan kewajiban dibantu oleh kanit Patroli, Kanit Dikyasa, dan kanit laka lantas. KBO lantas membawai tentang urusan Administrasi anggota dan ketatausahaan serta sejumlah unit.

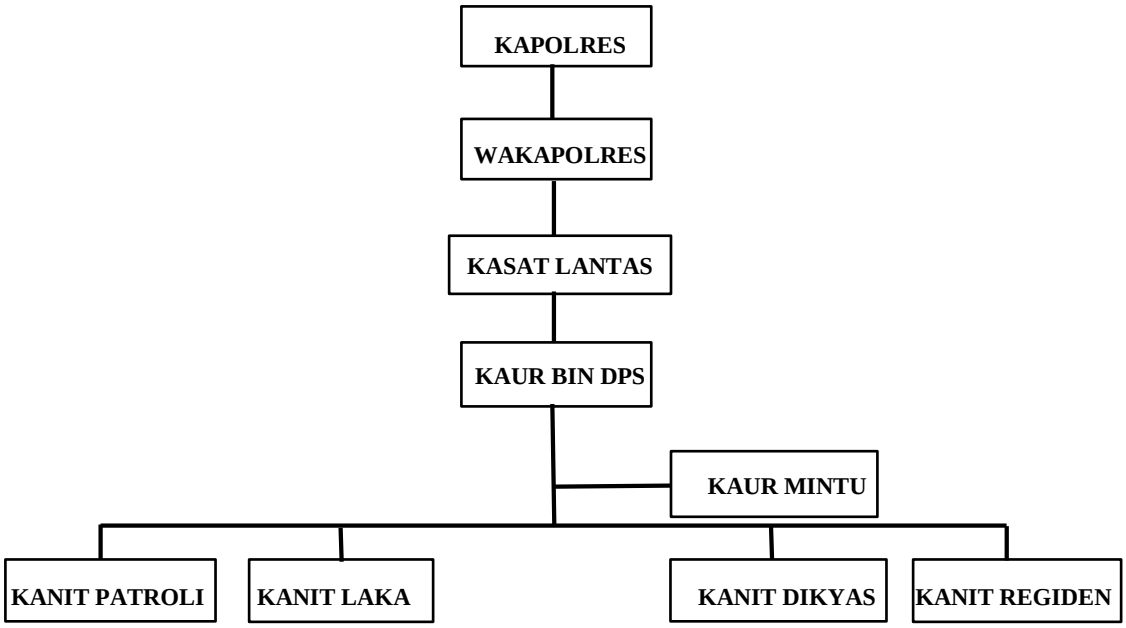
Kanit Patroli Sat Lantas disingkat kepala Unit Patroli bertanggung jawab kepada Kasat Lantas dan dibawah naungan KBO Sat Lantas dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Kasat Lantas. Kanit Patroli dalam melaksanakan tugas dan kewajibanya dibantu oleh Unit Patmor dan Unit Gaktur. Kanit Patroli membawai tentang urusan unit patmor dan unit Gaktur serta administrasi.

Kanit Laka Sat Lantas disingkat Kepala Unit Laka yang membawahi tentang urusan unit Laka dan Administrasi Laka serta bertangung jawab kepada Kasat Lantas dan dibawah naungan KBO Sat Lantas dalam pelaksanaan tugas sehari - hari dibawah kendali Kasat Lantas. Kanit Laka dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya dibantu oleh unit Laka.

Kanit Dikyasa Sat Lantas, disingkat Kepala Unit Dikyasa bertanggung jawab kepada Kasat Lantas dan dibawah naungan KBO Sat Lantas, dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Kasat Lantas.

Kanit Regident Sat Lantas, di singkat kepala unit registrasi dan identifikasi yang membawahi urusan unit pembuatan sim dan dibawah naungan KBO Sat Lantas dalam pleksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali kasat lantas.

Gambar 4.4
Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung



Sumber : Data Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung 2017

Gambar 4.4 dan penjelasan diatas menjelaskan bahwa Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung di pimpin oleh Kasat Lantas dibantu oleh KBO Sat Lantas disingkat Kepala Urusan pembinaan Operasi lantas yang bertanggung Jawab kepada Kasat Lantas dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Kasat Lantas. KBO dalam melaksanakan tugas dan kewajiban dibantu oleh kanit Patroli, Kanit Dikyasa, dan kanit laka lantas. KBO lantas membawai tentang urusan Administrasi anggota dan ketatausahaan serta sejumlah unit yang dimana memiliki tugas dan memiliki fungsinya masing sesuai dengan yang telah ditetapkan, bertujuan untuk mempermuda kinerja dari Satuan Polisi Lalu Lintas yang berada di Kota Bandung.

4.2 Pembahasan

Peneliti akan menjelaskan hasil penelitian yang dilakukan terhadap Evaluasi Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Turun dan Naik pada Angkutan Kota. Hasil penelitian yang akan diuraikan merupakan hasil wawancara dan observasi Peneliti, serta data-data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan Satuan Lalu Lintas Kota Bandung, dan beberapa sumber lainnya yang berhubungan dengan penertiban angkutan kota di Kota Bandung seperti penumpang, pengguna jalan dan supir angkutan kota. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis tending evaluasi kebijakan penertiban angkutan kota di Kota Bandung khususnya pada trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa Sebagai bentuk upaya penyelenggaraan Kota Bandung yang tertib, bersih dan Indah. pemilihan trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa di pertimbangkan dari data yang peneliti dapat saat obsevasi dan data yang peneliti dapat dari Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandung.

Table 4.3
Trayek Angkutan Kota dengan jumlah armada terbanyak di Kota Bandung

Lintas Trayek	Jarak (km)	Jumlah
Abdul Muis - Cicaheum Via Binong	16.3	355
Sederhana - Cipagalo	16.05	276
Dago - Abdul Muis	9.3	271

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung tahun 2017 (diolah)

Table 4.3 menjelaskan bahwa terdapat 3 jurusan angkutan kota di Kota Bandung yang memiliki jumlah armada terbanyak. Pemilihan angkutan kota trayek

Dago-Abdul Muis dilihat jarak yang di tempuh dan jumlah armada angkutan kota, berpotensi lebih besar untuk melakukan pelanggaran adapun penjelasan yang lebih lanjud akan peneliti jabarkan dalam pembahasan ini.

4.2.1 Efektivitas pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Kriteria dalam evaluasi dalam suatu kebijakan, yaitu efektivitas dengan melihat hal efektivitas peneliti akan menjelaskan hasil penelitian yang dilakukan terhadap Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) dalam hal menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya pada bab ini. Hasil penelitian yang akan diuraikan merupakan hasil wawancara dan observasi peneliti, serta data-data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, Satuan Lalu Lintas Polestabes Kota Bandung, dan beberapa sumber lainnya yang berhubungan dengan Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung dalam hal menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya baik supir angkutan kota, pengguna jasa angkutan kota dan masyarakat Kota Bandung.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) dalam hal menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya yang di atur dalam Peraturan Daerah No. 11 tahun 2005 tentang

penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan, dan keindahan (K3) di Kota Bandung Sebagai bentuk upaya penyelenggaraan Kota Bandung yang tertib, bersih dan Indah. Hal inilah yang ingin diketahui oleh peneliti, bagaimana pelaksanaan Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul muis Kebon Kelapa dalam hal menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya melalui fungsi evaluasi.

Efektivitas kebijakan penertiban angkutan kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa dalam hal menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya dapat dilihat dari bagaimana harapan aparatur penegak hukum, penumpang dan supir Angkutan Kota di Kota Bandung yang menjadi objek penelitian ini, serta juga dilihat dari ralisasi sejauhmana kebijakan itu berjalan sesuai dengan dengan harapan yang di inginkan oleh aparatur penegak hukum, penumpang dan supir Angkutan Kota di Kota Bandung. Maka dari itu peneliti akan membahas lebih lanjut mengenai Efektivitas yang di dukung Harapan dan Realisasi dari pihak-pihak yang terkait .

Evektivitas adalah suatu keadaan yang menunjukkan sejauh mana rencana dapat tercapai. Efektivitas dapat dilihat dari seberapa jauh tujuan itu tercapai. Semakin banyak tujuan tercapai, maka semakin efektif pula media pembelajaran tersebut. Efektivitas evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, beliau menyatakan bahwa:

> “Kami Dinas Perhubungan memiliki program penegakan hukum di wilayah Kota Bandung atau di singkat GAKUM, jujur saja kami memiliki kewenangan yang terbatas sehinggga kami melakukan koordinasi kerja sama dengan jajaran Kepolisian sihingga implementasi di lapangan untuk peneggakan hukum ini kami kerjasama dengan jajaran Kepolisian, itu jadwalnya dilakukan tiap hari jadi kami sebagai Dinas Perhubungan dalam penertiban angkutan umum dan Kepolisian sesuai dengan kewenangannya.” (Iy, Senin 22 Januari 2018)

Berdasarkan pemaparan di atas bahwa Dinas Perhubungan memiliki program penegakan hukum di wilayah Kota Bandung (GAKUM). Dinas Perhubungan juga melakukan koordinasi kerja dengan aparatur Kepolisian yang dilakukan setiap hari jadi dengan pembagian tugasnya sesuai dengan kewenangannya masing-masing.

Sependapat dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, Kepala Bidang Pelanggaran pada Satuan Lalu Lintas Efektivitas evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, beliau menyatakan bahwa;

> “Sejauh ini penertiban angkot belum bisa dikatakan efektif karna berhubungan dengan pengambilan penumbang seperti di depan kita melakukan BIP jika mereka tidak ngetem mereka meraka bakalan kehilangan penumpang bahkan bisa di srobot oleh supir angkot yang lain mau tidak mau mereka harus ngetem meski mereka tau itu melanggar aturan dan rambu rambu lalu lintas” (K, Senin 5 Februari 2018).

Berdasarkan pemaparan di atas bahwa Satuan Polisi Lalu Lintas Kota Bandung Sejauh ini penertiban angkot belum bisa dikatakan efektif karna satu dan lain hal seperti halnya mengapa belum efektif kanra dikarnakan prilaku supir angkutan kota yang mengetem untuk mendapatkan penumpang, sehingga tidak diambil oleh Angkutan Kota lainnya

4.2.1.1 Harapan dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Harapan adalah keinginan untuk mencapai sebuah tujuan. Harapan dalam Evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi Dinas Perhubungan Kota Bandung, beliau menyatakan bahwa;

> "Itu kami berharaf ada output yah ketika kami meneggakan ketertiban ini diharafkan adanya perubahan prilaku dari pengemudi yang diharafkan itu merubah prilaku membiasakan kebiasan disiflin maupun secara administrasi maupun secara fisik kendaraan, yang dikatan layak oprasi layak jalan, sehingga domin merubah prilaku pengemudi angkutan umum tersebut tidak berhenti di rambu larangan, tidak menaikan dan menurunkan di rambu larangan, karna membuat rambu larangan tersebut melalui kajian karna dampaknya pada kemacetan durasi beberapa detik dampak kebelakanggan berapa kendaraan yang tersendat sehingga tiap hari kami melakukan penertiban jika ada yang melanggar kami tindak" (Iy, Senin 22 Januari 2018)

Sependapat dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, Kepala Bidang Pelanggaran pada Satuan Lalu Lintas Efektivitas evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, beliau menyatakan bahwa;

> "Ya pengennya sih angkot harus tertib berlalu lintas, jika gak bakalan menyebabkan kemacetan karena masalah terbesas kemacetan diKota Bandung salah satunya dari angkot, ya kalo angkot gak mau tertib berlalulinta masih aja ngetem di sembarang tempat bakalan macet." (K, Senin 5 Februari 2018).

Hasil wawancara dengan masyarakat dan sopir Angkutan Kota dengan adanya Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-

Abdul Muis (Kebon Kelapa) dalam hal menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya yang di atur dalam Peraturan Daerah No. 11 tahun 2005 tentang penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan, dan keindahan (K3) di Kota Bandung ialah keadaan Angkutan Kota yang tertib berlalulintas dan tidak menyebabkan kemacetan di Kota Bandung.

4.2.1.1 Realisasi dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Realisasi adalah suatu proses untuk menjadikan sesuatu rencana menjadi perwujudan yang nyata. Realisasi dalam Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) yang didapatkan dari hasil wawancara peneliti dengan Bapak Iya Sunarya selaku aparatur Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai berikut realisasinya sejauh ini sudah berjalan seperti yang kami sudah sampainkan tadi kami melakukan penertiban setiap hari jika ada yang melanggar kami tindak.

Realisasi dalam evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, dari hasil wawancara Kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi dan Kepala Bidang Pelanggaran pada Satuan Lalu Lintas mereka sependapat menyatakan bahwa realisasi sejauh ini dengan cara peneggan ketertiban peneguran sampai penilangan.

Dalam melaksanakan kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) untuk mencapai apa yang di harapkan masyarakat Kota Bandung, realisasi merupakan suatu yang perlu diperhatikan. Salah satu dari realisasi aparatur pemerintah yaitu menertibkan Angkutan Kota yang tidak tertib dalam berlalu lintas terutama dalam menaikan dan menurunkan penumpang tidak pada tempat yang telah disediakan di Kota Bandung sehingga berjalan tanpa mengakibatkan kemacetan.

Berdasarkan uraian diatas, maka Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Turun dan Naik pada Angkutan Kota belum efektif, Dilihat dari harapan aparatur penegak hukum, penumpang dan supir Angkutan Kota di Kota Bandung Kota Bandung yaitu terciptanya suasana Kota Bandung tertib berlalu lintas terutama Angkutan Kota, namun kenyataannya masih ada saja ada penumpangdan Supir angkutan kota yang menaikan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya. Selain itu realisasi yang dilakukan aparatur penegak hukum dalam melaksanakan kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa), tidak bisa meningkat kesadaran penumpang maupun supir Angkutan Kota di Kota Bandung untuk tidak menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya.

4.2.2 Efisiensis pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Kriteria selanjutnya yang berpengaruh dalam evaluasi dalam suatu kebijakan, yaitu efesiensi. Efesiensi ini dapat dilihat dari sumberdaya yang digunakan dan bagaimana mengoptimalisasikannya dalam pelaksanaan kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa).

Untuk mengefisiensi penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung, dilihat dari sumberdaya yang digunakan dan bagaimana mengoptimalisasikannya. Saat ini kebanyakan masyarakat memandang sebelah mata kinerja aparatur penegak hukum terkait dalam penertiban angkutan kota, kenyataannya tidak semua aparatur penegak hukum berprilaku buruk hanya oknum-oknum aparatur yang tidak bertanggung jawab yang terkadang seolah-olah membiarkan pelanggaran terjadi. Dalam hal penertiban angkutan kota di Kota Bandung, terkadang aparatur penegak hukum hanya melakukan peneguran dan memberiakan pemahan kepada supir angkutan kota namu yang terjadi dilapangan karna kebaikan aparat hukum tidak melakukan penilangan malah menjadikan mereka lebih sering menurukan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya.

4.2.2.1 Sumberdaya Manusia dan sarana dalam Melaksanakan Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Sumberdaya untuk melaksanakan kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa). Sangatlah penting karena jika sumberdaya tidak memadai secara kuantitas dan kualitas, penertiban tersebut akan berjalan tidak sesuai dengan yang diinginkan dan tidak dapat memecahkan permasalahan yang ada di Kota Bandung terutama dalam penertiban Angkutan Kota. Dalam hal ini sumberdaya yang dibutuhkan yaitu sumberdaya manusia dengan kuantitas dan kualitas yang baik, Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandung selaku apratur yang bertugas menertiban Angkutan Kota di Kota Bandung.

Table 4.4
Data Kepegawaian Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandung berdasarkan pendidikan 2017

NO	PENDIDIKAN	JUMLAH
1	DOCTOR (S3)	
2	PASCA SARJANA (S2)	13 orang
3	SARJANA (S1)	100 orang
4	D3 / SARJANA MUDA	6 orang
5	D2	4 orang
6	D1 / SLTA	266 orang
7	SLTP	26 orang

8	SD	37 orang
Jumlah		452 orang

Sumber: Data Dinas Pehubungan Kota Bandung Per July 2017

Berdasarkan Table 4.4 data kepegawaian Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandung berdasarkan pendidikan 2017 memiliki jumlah keseluruhan 552 orang. Dalam pengendalian ketertiban angkutan umum di wilayah Kota Bandung Dinas Perhububungan Kota Bandung di serahkan kepada Bidang Pengendalian dan Ketertiban Transportasi (PDKT). Keseluruahan pegawai yang bekerja di Dinas Perhubungan Kota Bandung berjumlah 552 orang, dari 552 orang pegawai Dinas Perhubungan dalam Bidang Pengendalian dan Ketertiban Transportasi (PDKT) hanya memiliki 73 orang dari keseluruhan untuk bertugas di seluruh penjuru Kota Bandung. Keterbatasn personil yang di miliki Bidang Pengendalian dan Ketertiban Transportasi (PDKT) selaku yang bertungas melakukan penertiban trasportasi di siasati dengan membuat program penegakan hukum di wilayah Kota Bandung atau di singkat GAKUM yang berkoordinasi dengan jajaran Kepolisian Kota Bandung yaitu Satuan Lalulintas Kota Bandung dan di dukung dengan sarana dan prasarana untuk melaksanakan penertiban angkutan umum.

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan. Sedangkan prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Adapun sarana dan prasarana yang di gunakan oleh Dinas Perhubungan dalam Bidang Pengendalian dan Ketertiban

Transportasi (PDKT) dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandung sudah sesuan dengan SOP yang telah di tentukan, adapun Alat perlengkapan Penindakan pelanggaran lalu lintas yang digunakan yaitu sebagai berikut;

1. Blangko Tilang /BAP Singkat;
2. Surat Perintah Tugas;
3. Papan Petunjuk adanya pemeriksaan;
4. Label Barang Bukti;
5. Perundang -undangan, buku-buku dan referensi yang berkaitan dengan produk hukum.

Sumberdaya dalam Evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, beliau menyatakan bahwa;

> "kami selaku yang bertugas dalam Bidang Pengendalian dan Ketertiban Trasnportasi kami telah menyediakan PPNS Pengawas Pegawai Negri Sipil yang bekerja dilapangan bertugas untuk menindak, menertibkan angkutan umum yang ada di lapangan, jumlah angkota untuk saat ini sebanyak 73 orang, sarana prasarana yang kami gunakan salahsatunya adalah surat tilang" (Iy, Senin 22 Januari 2018)

Berbeda dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, Kepala Bidang Pelanggaran pada Satuan Lalu Lintas sumberdaya evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, beliau menyatakan bahwa:

> "sumberdaya dari pihak kami kepolisisan sudah memenuhi SOP yang ada, tapi yang jadi maslah sumberdaya dari supir Angkot itu sendiri yang selalu

> melanggar peraturan padahal sudah dilakukan penindakan melalui peneguran dan penilangan, supir angkot tidak juga jera karna seperti yang saya sampaikan tadi mereka takut penumpangnya di ambil" (K, Senin 5 Februari 2018)

Hasil wawancara di atas menjelaskan bahwa sebenarnya sumberdaya dari aparatur penegak hukum Dinas Perhubungan telah menyediakan PPNS Pengawas Pegawai Negri Sipil yang bekerja dilapangan bertugas untuk menindak pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan kota di Kota bandung sedangkan sumberdaya dari pihak kepolisian sudah memenuhi SOP yang ada dalam melaksanakan tuganya.

Selain sumberdaya, optimalisasi juga perlu diperhatikan dalam mengevaluasi kebijakan penertiban Angkutan Kota Bandung Khususnya Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) untuk efisiensi kebijakan tersebut. kebijakan penertiban Angkutan Kota Bandung Khususnya Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) di lakukan sosialisasi pemahaman kepada supir angkutan kota, tentang kebijakan yang tidak memperbolehkan angkutan kota menurunkan dan menaikan penumpang, ngetem di sembarang tempat seperti yang tertera pada Perda No.11 Tahun 2005, kemudian dilakukan penindakan, penilangan dan di kenakan denda atau sangsi yang tertera pada Perda No.11 Tahun 2005.

4.2.2.2 Mengoptimalisasikan dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Optimalisasi Evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, beliau menyatakan bahwa;

> "kami selaku Dinas Perhubungan untuk mengoptimalisasikan penertiban angkutan kota ini seperti yang kami jelaskan tadi kami memiliki program penegakan hukum di wilayah Kota Bandung atau di singkat GAKUM yang bekerja sama dengan jajaran Kepolisian, dan terus melakukan sosialisasi melalui media sosial" (Iy, Senin 22 Januari 2018)

Sedikit berbeda dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, Kepala Bidang Pelanggaran pada Satuan Lalu Lintas Optimalisasi evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, beliau menyatakan bahwa:

> "Dalam megoptimalkan penertiban angkot dengan cara menilang para pelanggar tapi kami juga hanya melakukan peneguran dan memberikan himbauan, sosialisasi agar para supir angkot ini bisa lebih meningkatkan kesadaran dalam berkendaran, tapi jiga masih membandel kami langsung mengambil tindakan berbentuk penilangan." (K, Senin 5 Februari 2018)

Optimalisasi dalam evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa telah dilakukan oleh aparatur penegak hukum yang terkait dalam menertibkan angkutan kota semaksimal mungkin.

Dari hasil pengamatan dan melakukan wawancara kepada masyarakat Kota Bandung yang penjadi penumpang trayek Angkutan Kota Dago-Abdul Muis (Kalapa Dago) mengenai sumberdaya dan optimalisasi dalam kebijakan penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung. Bahwah sumberdaya dari oknum aparatur kepolisian sendiri sangat kurang dalam kesadarannya untuk menertibkan Angkutan Kota adapun seringkalinya didapati bahwah oknum aparatur kepolisian terlihat acuh dengan keadaan Angkutan Kota yang menaikan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Masyarakat juga mengomentari aparatur dalam mengoptimalisasi penertiban angkutan kota ini masih belum masimal karna jarang dilakukannya razia Angkutan Kota yang menurunkan dan menaikan Penumpang di sembarang tempat khususnya trayek Angkutan Kota Dago-Abdul Muis Kalapa Dago.

Gambar 4.5
Penilangan Angkutan Kota Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa)
Di Kota Bandung





Sumber : Dokumentasi Satuan Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan Kota Bandung 2017

Gambar 4.5 memaparkan tentang penegakan ketertiban Angkutan Kota Jurusan Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa oleh Satuan Lalu Lintas Kota Bandung, dalam penegakan ketertiban Angkutan Kota Satuan Lalu Lintas Kota Bandung juga memberikan himbauan dan sosialisasi untuk tidak menurunkan penumpang tidak pada tempanya sesuai dengan Peraturan Daerah No 11 Tahun 2005.

Gambar 4.6
Sosialisasi Lewat Media Sosial Dinas Perhubungan Kota Bandung



Sumber : https:/www.instagram.com/p/BZATz7SjGtz/

Gambar 4.6 memaparkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bandung Masih giat untuk mensosialisasikan dan menghimbau masyarakat Kota Bandung untuk naik dan turun angkutan umum seperti yang di jelaskan dibandung yaitu angkutan kota dan bus, sosisalisi ini bertujuan untuk meninggkatkan kesadaran dari masyarakat di Kota Bandung.

Para aparatur yang terkait dalam penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung Khususnya pada trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa sebenarnya telah melakukan tindakan-tindakan yang baik dalam mengoptimalkan penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung. Apa yang di rencanakan pun sudah efisien namun belum maksimal dalam pengerjaannya karna banyaknya maslah yang terjadi didalam pelaksaanya seperti masyarakat yang memilih memberhentikan Angkutan Kota bukan di halte karna masnyarakat merasa keadaan halte yang jukup jauh dari tempat mereka menunggu, adapun tingkat kesadaran dari supir Angkutan Kota yang tidak mengindahkan peraturan yang ada.

Sumberdaya aparatur sangat jelas sekali minim jumlahnya. Hal ini dikarenakan kurangnya jumlah aparatur Dinas Perhubungan Kota Bandung yang bertugas seperti yang di paparkan di atas hanya 73 orang namun untuk mengsiasati hal tersebut Dinas Perhubungan Kota Bandung Berkoordinasi dengan pihak Kepolisian Kota Bandung namun semuanya tersebar keseluru pelosok Kota Bandung dari hal ini lah sumberdaya aparatur yang terkait masih minim. Sarana prasarana yang di gunakan oleh aparatur yang terkait sudah memenuhi SOP yang ada.

Selain itu optimalisasi telah dilakukan semaksimal mungkin oleh aparatur Dinas Perhubungan Kota Bandung dan Satuan Lalu Lintas dalam menertibkan Angkutan Kota di Kota Bandung Khususnya pada trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, namun terdapat kekurangan lagi dari segi aparatur yang menertibkan setiap harinya dan tingkat kesadaran penumpang dan supir Angkutan Kota di Kota Bandung untuk tidak menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya.

4.2.3 Kecukupan pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Kecukupan dalam penelitian ini dapat dilihat dari kinerja Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung dalam menertibkan Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya pada Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa). Apakah kinerja tersebut telah maksimal dilakukan, sehingga Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung berjalan dengan efektif. Selanjutnya mengenai kinerja Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung dalam menertibkan Angkutan Kota di Kota Bandung Khususnya pada Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) akan di jelaskan agar dapat mengevaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung.

Kehadiran Angkutan Kota telah menjadi dilema bagi pemerintah kota dalam maslaah kemacetan. Di satu sisi Angkutan Kota dapat menjadi pengurang beban pemerintah karena angkutan kota pada dasarnya ada disebabkan tingkat mobilitas

masyarakat Kota Bandung yang tinggi dan salah satu tujuan pemerintah Kota Bandung ialah mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, namun di sisi lain adanya angkutan kota yang sering ngetem dan menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya dapat menimbulkan berkurangnya ketertiban berlalu lintas di Kota Bandung sehingga menyebabkan kemacetan.

Aparatur penegak hukum disini Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan jajaran Satuan Polisi Lalu Lintas Kota Bandung sendiri telah mengadakan penertiban dengan cara melakukan penilangan. Mereka juga menerima laporan dari masyarakat yang resah dengan prilaku supir angkutan kota yang ngetem di sekitaran jalan merdeka, namun hasilnya masih belum seperti yang diharapkan. Apabila para Supir angkutan kota tersebut terjaring razia yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan jajaran Satuan Polisi Lalu Lintas Kota Bandung maka seringkali hal tersebut menimbulkan kekecewaan bagi supir angkutan kota karena pendapatan mereka jauh berkuran.

Kinerja aparatur dapat dilihat dari penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung Khususnya pada Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa), namun Bidang Pengendalian dan Ketertiban Transportasi Dinas Perhubungan yang hanya berjumlah 73 orang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung setiap harinya harus menyebar semua personil keseluruh titik-titik rawan pelanggaran lalulintas diwilayah Kota Bandung. minimnya jumlah personil Dinas Perhubungan dalam menertibkan yang terkandung dalam Perda No.11 Tahun 2005 ini sangat

menentuka hasil dari kebijakan tersebut. Selain jumlah tentu saja petugas yang masih muda dan bertanggung jawab sangat di butuhkan.

Gambar 4.7
Polisi Lalu Lintas yang bertugas di Jl. Ir Juanda perempatan Dago



Sumber : Dokumentasi peneliti 22 Februari 2018

Gambar 4.7 menjelaskan bahwah tidak selalu Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung dalam program GAKUM melakukan tugas bersama karna jumlah yang sangat minim yang harus disebar keseluru Kota Bandung. Dalam melakukan tugas menertibkan lalulintas Satuan Polisi Lalu Lintas berangotakan 3 sampai dengan 7 personil yang bertugas di jalan Ir. H. Juanda Kota Bandung, Menurut pengamatan peneliti Dinas Perhubungan lebih sering dibertugas di daerah Alun Alun Kota Bandung, pengamatan ini peneliti lakukan pada soreh hari tepatnya pada pukul 15:00 sampai dengan 16:30, hal ini juga

membuktikan bahwa keberadaan aparatur penegak hukum yang bertugas pada jalan sekitar Alun-Alun Kota Bandung membuat supir angkutan kota tidak berani menaikan maukan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Dalam bertugas personil yang di turunkan oleh Dinas Perhubungan sikitar 4 sampai 5 orang.

4.2.3.1 Kinerja Apratur dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Kinerja aparatur dalam Evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, beliau menyatakan bahwa

> "kami bertintak sesuai SOP dari Dinas Perhubungan untuk penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung tidak hanya Angkutan Kota jurusan Dago-Abdul Muis, kami juga menertibkan trasportasi lainnya, setiap harinya personil kami trunkan untuk menertibkan trasportasi umum di kawasan Kota Bandung" (Iy, Senin 22 Januari 2018)

Sedikit berbeda dengan kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, Kepala Bidang Pelanggaran pada Satuan Lalu Lintas kinerja aparatur dalam evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, beliau menyatakan bahwa:

> "Tindakan kami sejauh ini melakukan peneguran kemudian penilangan jika ada Angkutan Kota yang membandel masih saja menurunkan,menaikan penumpang tidak pada tempatnya, tidak hanya pada angkot dago Kalapa kami juga menilang angkot jurusan lainnya yang melanggar hal tersebu" (K, Senin 5 Februari 2018).

Dari hasil pengamatan dan melakukan wawancara kepada penumpang angkutan kota trayek Angkutan Kota Dago-Abdul Muis (Kalapa Dago). Bahwah kinerja aprat yang terkait cukup baik namun masih ada saja oknum oknum apparat yang kurang sadar akan tugasnya.

Kecukupan kinerja kinerja Bidang Pengendalian dan Ketertiban Transportasi Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung dalam menjalankan tugasnya demi mewujutkan Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis sudah cukup baik, keberadaan petugas Dinas Perhubungan maupun pihak Satuan Polisi Lalu Lintas Kota Bandung yang bertugas bisa mencegah pelanggaran terjadi bahkan hampir tidak ada yang berani menaikan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, namun kenyataan setelah melewati petugas pelanggaran pun terjadi dalam hal ini PPNS Dinas Perhubungan pun menanggapi hal tersebut beliau menyatakan bahwa, "ya mau gimana lagi, kalau disamperin meraka akan buru-buru pergi." kinerja dari Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung meskipun mereka tidak terus mengawasi trayek Dago-Abdul Muis dikarenakan personil yang sangat minim yang harus disebar keseluru Kota Bandung dan bertanggung jawab atas penertiban tranportasi di Kota Bandung tidak hanya mengawasi trayek Dago-Abdul Muis melainkan seluruh kawasan Kota Bandung.

4.2.4 Perataan pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Perataan dalam penelitian ini yaitu bagaimana untuk mewujudkan keseimbangan untuk memiliki hak yang seharusnya dimiliki. Perataan dilihat dari bagaimana menjaga akuntabilitas publik yang seharusnya dipertanggungjawabkan, seperti menjaga dan mempertanggungjawabkan sarana prasarana yang sudah ada maupun sarana prasarana yang di gunakan Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung dalam menertibkan Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya pada Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa).

Akuntabilitas dalam penelitian ini yaitu ukuran yang menunjukan apakah aktivitas dalam penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya pada Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) yang dilakukan Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung sesuai dengan norma-norma dan nilai-nilai yang dianut oleh masyarakat. Sudah selaknya para aparaturur Negara dalam menjalankan tugas dan fungsinya harus memenuhi kriteria akuntabilitas dan responsivitas yang baik. Sehingga dapat berjalan dengan baik sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Serta kepercayaan masyarakat kepada aparaturur semakin meningkat.

4.2.4.1 Akuntabilitas Publik dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Akuntabilitas harus bersifat transparan, transparan yang dimaksud disisni yaitu apakah sumber daya yang diperguakan dalam pelaksanaan penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung dipakai memang sesuai untuk kepentingan penertiban atau digunakan untuk kepentingan pribadi. Sumberdaya yang digunakan dalam penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung yaitu berupa, blangko tilang / BAP singkat, surat perintah tugas, papan penunjuk adanya pemeriksaan, label barang bukti dan Perundan-Undangan, yang berkaitan dengan produk hukum.

Sarana prasarana yang digunakan untuk penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung sesuai dengan kebutuhan yang digunakan, tidak untuk kepentingan pribadi. Wawancara peneliti dengan Bapak Iya Sunarya selaku aparatur Dinas Perhubungan Kota Bandung berkenaan dengan sarana dan prasarana yang digunakan dalam penertiban sebagai berikut; “kami hanya mengunakan sarana prasarana berupa surat tilang dan alat lainnya hanya dalam penertiban Angkutan Kota dan trasportasi umum” (IY, tanggal 22 Januari 2018).

Sependapat dengan Kasi Pengendalian dan Ketertiban Trasportasi, Kepala Bidang Pelanggaran pada Satuan Lalu Lintas berkenaan dengan sarana dan prasarana yang digunakan dalam penertiban dalam Evaluasi Kebijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, beliau

menyatakan bahwa: “iya hanya digunakan saat kami bertugas” (K, Senin 5 Februari 2018).

Gambar 4.8
Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung



Sumber : https:/www.instagram.com/p/BZATz7SjGtz/

Gambar 4.8 memaparkan tentang perawatan Angkot Stop yang di lalui trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) terlihat di gambar sebelah kiri terdapat coretan masyarakat yang tidak bertanggung jawab, perawatan dilakukan oleh apparat Dinas Perhubungan sebagai sarana dan prasarana yang digunakan dalam meningkatkan kesadaran masyarakan dan sopir Angkutan Kota di Kota Bandung agar naik dan turun di halte maupun Angkot Stop yang sudah ada, kesungguhan aparatur penegak hukum dalam menjaga dan merawat saran dan prasarana sudah sangat baik, namun semua ini bertentangan dengan tingkat kesadaran oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab

yang cendrung merusak pasilitas yang telah pemerintah sediakan untuk menunjang berjalannya ketertiban angkutan kota di Kota Bandung.

Adanya ketegasan dalam memakai barang-barang milik Negara memang harus dipertahankan, karena bisa saja barang-barang tersebut disalah gunakan oleh pihak yang tidak bertanggungjawab digunakan untuk keperluan pribadi maupun keperluan lainnya. Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung sangat memperhatikan mengenai akuntabilitas publik yang seharusnya digunakan sebagi mana mestinya. Karena mempertanggungjawabkan sarana prasarana yang dimiliki pemerintah merupakan suatu kesadaran dari diri masing-masing individu. Namun semua pihak dalam penertiban ini yakin dan percaya pada seluruh aparat Dinas Perhubungan dan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung akan mempertanggungjawabkan sumberdaya yang dimiliki, demi tercapainya harapan dari Perda No.11 tahun 2005 ini.

Perataan dari kebijakan penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya pada Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) ini sudah dikatakan adil dilihat dari pertanggungjawaban akuntabilitas publik oleh aparatur Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Lalu Lintas Kota Bandung. karena itu sudah menjadi kewajiban bagi aparatur Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandung untuk menjaga dan tidak menyalahgunakan sarana prasarana yang sudah seharusnya di gunakan semestinya.

Pertanggungjawaban mengenai akuntabilitas publik aparatur penegak hukum Kota Bandung sangat terjaga ketat. sarana prasarana yang digunakan untuk

menetertibkan pelanggaran angkutan umum dipakai sesuai dengan kebutuhan yang dugunakan, tidak untuk kepentingan pribadi. Selain itu untuk menggunakan blangko tilang / BAP singkat, papan penunjuk adanya pemeriksaan, label barang bukti dan Perundan-Undangan, yang berkaitan dengan produk hukum. perlu adanya surat tugas dan hanya dikelurkan untuk kegiatan-kegiatan yang menyangkut penertiban di Kota Bandung.

4.2.5 Responsivitas pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Responsivitas adalah sebagai kemampuan untuk menyediakan apa yang menjadi tuntutan seluruh masyarakat Kota Bandung. Responsivitas diharapkan dapat menjadi cara yang efisien dalam mengatur dan mengevaluasi kebijakan penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung dalam menciptakan Kota Bandung yang tertib, bersih dan indah dengan menertibkan Angkutan Kota di Kota Bandung untuk tidak menaikan dan menurunkan penumpang tidak pada tempanya, khususnya pada trayek Dago-Abdul Muis. Penumpang, aparatur dan supir Angkutan Kota dikatakan dapat bertanggungjawab jika mereka dinilai mempunyai responsivitas atau daya tanggap yang tinggi mengenai kebijakan penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung.

Penumpang, aparatur terkait dan supir Angkutan Kota khususnya pada trayek Dago-Abdul Muis dapat memberikan keluhan dan aspirasi, sehingga kebijakan Perda tersebut dapat di evaluasi sebagai mana mestinya. Responsivitas sangat diperlukan

dalam menanggapi kebijakan yang telah dibuat untuk ditaati di kehidupan bermasyarakat. Dari responsivitas tersebut, pemerintah yaitu DPRD selaku pembuat kebijakan dapat memahami sejauhmana pihak-pihak yang terkait dalam penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung yang tercantum pada Perda No.11 Tahun 2005 menanggapi peraturan yang dibuat.

4.2.5.1 Daya Tangap Masyarakat dan Aparatur Penegak Hukum Tentang Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Pelanggaran menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya Angkutan Kota di Kota Bandung bagi Aparatur Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandung selaku petugas penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung sudah menjadi suatu kewajiban untuk ditertibkan secara menyeluruh demi keberlangsungan ketertiban seperti yang tercantum Perda No.11 tahun 2005 berjalan sesuai apa yang diharapkan seluruh pihak.

Responsivitas Menurut aparatur Bapak Iya Sunarya selaku aparatur Dinas Perhubungan Kota Bandung tingkat kesadaran Penumpang dan supir Angkutan Kota di Kota bandung masih minim, karana meski sudah di sosialisasikan dilakukan penindakan masih saja menurunkan dan menaikan penumpang di sembarangan tempat. Meskipun secara jelas dicantumkan dalam Peraturan Daerah No 11 Tahun 2005, ditentukan besaran sanksi bagi pelanggar dalam hal ini yaitu sebesar Rp. 250.000 tetapi pelanggaran terus terjadi.

Responsivitas juga dilihat dari penumpang angkutan kota trayek Dago-Abdul Muis di Kota Bandung yang sangat mengharapkan kondisi Kota Bandung yang tertib, bersih dan indah, seharusnya penumpang angkutan kota paham berkenaan dengan Kenertiban Angkutan Kota di Kota Bandung seperti yang tercantum Perda No.11 tahun 2005 Ketertiban, Kebersiahan dan Keindahan. Namun pada kenyataannya sebagian penumpang angkutan kota di Kota Bandung tidak mengindahkan peraturan tersebut hal ini ditanggapi oleh Gaga Prayoga selaku penumpang Angkutan Kota trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kelapa) memberhentikan angkot bukan pada di halte di anggap lebih mudah dikarnakan lebih efektif dan efisien karna tidak perlu berjalan lagi dan berhenti bisa di tempat yang di inginkan.

Gambar 4.9
Penumpang Memberhentikan Angkutan Kota
Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Klapa) Tidak Pada Tempatnya



Sumber : Dokumentasi Peneliti, 2018

Gambar 4.9 menjelaskan bahwah terkadang apratur maupun masyarakat Kota Bandung telah salah menilai supir angkutan kota jurusan trayek Dago-Abdul Muis yang menjadi penyebab utama pelanggaran yang terjadi dalam menaikan dan menerunkan penumpang tidak pada tempat pemberhentian yang telah di tentukan, terkadang itu tidak sepenuhnya kesalahan supir angkutan kota karna penumpang angkutan kota juga berperan dalam memberhentikan angkutan kota di kota bandung khususnya pada trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa.

Responsivitas juga dilihat dari supir Angkutan Kota di Kota Bandung yang sangat mengharapkan kondisi Kota Bandung yang tertib, bersih dan indah, seharusnya supir Angkutan Kota paham berkenaan dengan Kenertiban Angkutan Kota di Kota Bandung seperti yang tercantum Perda No.11 tahun 2005 Ketertiban, Kebersiahan dan Keindahan. Namun pada kenyataannya sebagian supir Angkutan Kota di Kota Bandung tidak mengindahkan peraturan tersebut hal ini ditanggapi oleh Dadan Dogglo selaku supir Angkutan Kota trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa memberhentikan angkot bukan pada di halte melainkan pada ruas jalan pusat keramaian di anggap lebih mudah dikarnakan lebih efektif dan efisien mudah dalam mencari penumpang efektif dan efisien di yang di maksud adalah penumpang tidak perlu berjalan lagi ketempat tujuan karna posisi halte yang terlalu jauh.

Keadaan halte yang terlalu jauh dari tempat tujuan penumpang, tidak bisa lagi menjadi alasan bagi supir angkutan kota dan penumpang dalam menaikan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya karna keberadaan halte ti jalan yang di

lalui trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa sebagian telah digantikan dan ditambah dengan *Signage* ataupun Angkot Stop.

Gambar 4.10
Halte Dago Stop 2



Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2015

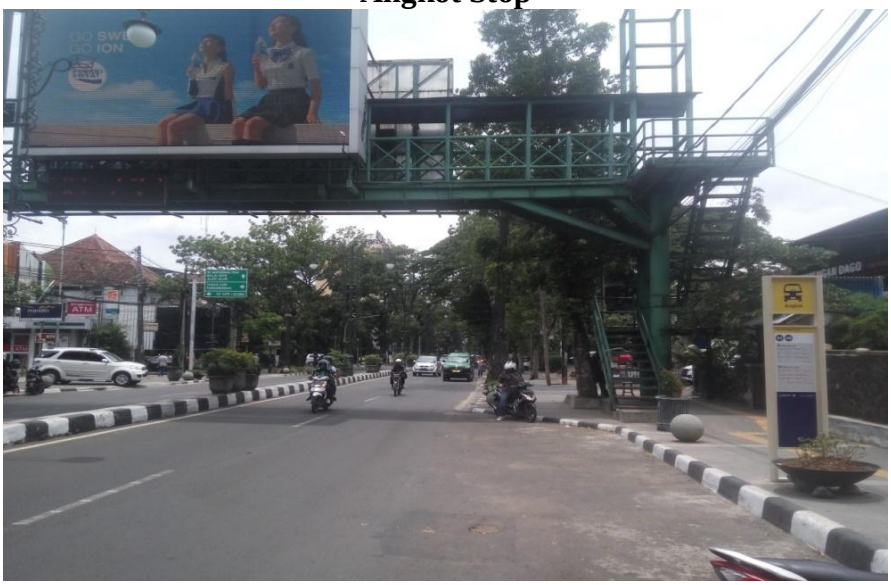
Gambar 4.10 menjelaskan keberadaan halte yang sebelum digantikan keberadaannya dengan Angkot *Stop* halte ini hanya digunakan untuk angkutan kota jurusan Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa dan Stasiun Hall-Dago yaitu angkot 02 dan angkot 09.

Dilihat dari bentuk fisik antara halte dan Angkot *Stop* memiliki kekurangan dan kelebihan tersendiri untuk menjadi sarana pemberhentian angkutan kota. Kelebihan halte dapat dilihat dari bentuknya yang bisa di gunakan sebagai tempat berteduh saat menunggu angkutan kota jurusan Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, kekurangan halte sebagai sarana pemberhentian angkutan kota dapat dilihat dari data yang peneliti dapat bahwa keberadaan halte di jalan yang dilewati angkutan kota

jurusan Dago-Abdul Muis hanya sedikit tidak hanya itu halte juga membutuhkan ruang yang lebih besar untuk membangun halte.

Sedangkan *signage* peneliti rasa sangat bertolak belakang dengan halte sebagai sarana pemberhentian angkutan kota. Kelebihan dan kekurangan dapat dilihat dari bentuknya yang anggap tidak membutuhkan ruang yang besar untuk membangunnya dan dianggap lebih efektif dan efisien namun *signage* tidak bisa di gunakan sebagai tempat berteduh saat menunggu angkutan kota jurusan Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, namun jumlah signage yang melebihi jumlah halte yang di lewati angkutan kota jurusan Dago-Abdul Muis menjadikan signage lebih efektif dan efisien sebagai tempat pemberhentian angkutan kota di Kota Bandung.

Gambar 4.11
Angkot Stop



Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2018

Gambar 4.11 menjelaskan bahwah keberadaan halte yang telah digantikan keberadaannya dengan Angkot *Stop* dalam perubahan tersebut tidak ada yang berganti kecuali bentuk fisik dari halte menjadi *Signage* namun jurusan yang tertera masih sama yaitu angkot Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa dan Stasiun Hall-Dago 02 dan angkot 09.

Signage adalah suatu rancangan atau penggunaan lambang-lambang dan simbol-simbol untuk mengkomunikasikan sebuah informasi kepada kelompok *audience* tertentu. Keberadaan *signage* sebagai Angkot *Stop* bukan lagi menjadi alasan masyarakat maupun supir angkutan kota di Kota Bandung untuk tidak menaikan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat khususnya untuk trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, setidaknya memiliki 23 *signage* Angkot *Stop* tersebar sepanjang ruas jalan yang di lewati Angkot jurusan Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa, adapun jarak antara signage satu ke yang lain kurang lebih 400 m.

Gambar 4.12
Angkutan Kota Trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Klapa)
Menaikan Penumpang Tidak Pada Tempatnya



Sumber : Dokumentasi Peneliti, 2018

Dari responsifitas penumpang, supir angkutan kota dan Dinas Perhubungan yang berkoordinasi dengan pihak Satuan Polisi Lalu Lintas Kota Bandung pada kebijakan penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung seperti yang tercantum Perda No.11 tahun 2005 Ketertiban, Kebersiahan dan Keindahan ini, tidak semua yang terkait merespon dengan baik terutama dari pihak aparatur, penumpang dan supir angkutan kota trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa. Masih lemahnya daya tanggap dari penumpang dan supir Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya trayek Dago-Abdul Muis menjadi masalah dalam kebijakan penertiban angkutan kota di Kota Bandung yang tercantum pada Peraturan Daerah No 11 Tahun 2005 tentang penyelengaraan Ketertiban Kebersihan dan Keindahan. Keberadaan oknum aparatur yang membiarkan Angkutan Kota menurunkan dan menaikan tidak pada tempatnya menyebabkan tingkat kesadaran penumpang maupun sopir Angkutan Kota menurun, tidak akan pernah jera dengan denda yang berlaku dikarnakan jarang terjadinya penindakan maupun Penilangan dan dipengaruhi juga oleh jumlah apratur yang bertugas minim dan harus di sebar keseluruh kawasan Kota Bandung.

4.2.6 Ketepatan pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Dalam hal ketepatan pada Kebijakan Penertibkan Angkutan Kota di Kota Bandung untuk tidak menaikan dan menurunkan penumpang tidak pada tempanya,

ini terdapat dampak bagi pihak-pihak terkait penertiban khususnya pada trayek Dago-Abdul Muis akan menjadi bahan pertimbangan untuk mengevaluasi kebijakan tersebut. Kebijakan yang di keluarkan oleh Pemerintah Daerah kadang tidak sesuai dengan keingin masyarakat penumpang dan supir angkutan kota, ini menjadi dilema dimana satu sisi pengguna jalan yang tergagangu akan aktifitas yang di lakukan oleh supir angkutan kota dalam melakukan aktifitas menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempatnya merasa resah berdasarkan hasil wawancara tidak sedikit prilaku supir angkutan kota ini berhenti tiba-tiba membuat kaget dan berpotensi kecelakaan bagi pengguna jalan, di satu sisilainnya supir dan penumpang angkutan kota merasa dengan cara turun dan naik tidak pada halte dirasa sangat efektif dan efisien.

4.2.6.1 Dampak dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota

Dampak pertama yaitu dirasakan petugas penertiban Angkutan Kota khusunya trayek Dago-Abdul Muis (Kota Bandung) yaitu perlu adanya penambahan personil untung menertibkan Angkutan Kota di Kota Bandung dikarnakan masih banyaknya pelanggaran yang terjadi khusunya trayek dago-Abdul Muis. Menurut data yang peneliti dapat dari ovsepassi di lapakan menunjukan bahwah 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 penilangan sedangkan jumlah armada yang ada untuk Jurusan Dago-Abdul Muis (Kalapa Dago) sebanyak 273 armada. Dengan permasalahan yang tidak kunjung membaik terutama dalam penertiban angkutan kota di Kota Bandung aparatur penegak hukum harus lebih giat lagi melakukan penertiban angkutan kota khusunya pada trayek Dago-Abdul Muis Kebon Kelapa karna masih banyaknya pelanggaran lalu lintas di sebabkan oleh supir angkutan kota dalam menurunkan dan menaikan penumpang tidak pada tempanya namun tidak di tindak meskipun aparatur penegak hukum melihat pelanggaran tersebut.

Table 4.5
Data Rekapitulasi Pelangaran Lalin Dan Gakkum
Tahun 2017

NO	BULAN	JENIS KENDARAAN	JUMLAH PELANGGARAN	JUMLAH TOTAL
1.	Januari	- Angkot	- 49	
2.	JUMLAH			49
3.	Pebruari	- Angkot	- 15	
4.	JUMLAH			15
5.	Maret	- Angkot	- 12	
6.	JUMLAH			12

7.	April	-	-	
8.	JUMLAH			-
9.	Mei	- Angkot	- 19	
10.	JUMLAH			19
11.	Juni	- Angkot	- 6	
12.	JUMLAH			6
13.	Juli	- Angkot	- 6	
14.	JUMLAH			6
15.	Agustus	- Angkot	- 4	
16.	JUMLAH			4
17.	JUMLAH TOTAL			111

Sumber: Data Rekapitulasi Pelangaran Lalin Dan Gakkum Tahun 2017 Dinas Perhubungan dan Polisi Satuan Lalu Lintas Kota Bandung (diolah)

Table 4.5 memaparkan data pelanggaran ketertiban Angkutan Kota di Kota Bandung tahun 2017 dari pemaparan di atas jumlah pelanggaran yang di tindak hanya sebanyak 111 kendaran Angkutan Kota data pertahun 2017 sedangkan data yang peneliti dapat dari ovsepassi di lapakan menunjukan bahwah 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, dan hanya satu kali peneguran, dari paparan di atas adalah dampak yang di terima oleh aparatur terkait harus berkerja lebih extra dan serius dalam penindakan pelanggaran ketertiban yang di lakukan Angkutan Kota di Kota Bandung khususnya Angkutan Kota trayek Dago Abdul Muis (Kebon Kelapa).

Dampak kedua yaitu dirasakan penguna jalan yang terkena dampak dan merasakan kemacetan yang di sebabkan oleh tidak tertipnya Angkutan Kota khusunya trayek Dago-Abdul Muis (Kota Bandung) merupakan yang paling terlihat dampak dimana kebijakan ini sanagat diharapkan berlangsung secara tepat dan segera ditangani lebih serius oleh aparatur pemerintahan. Dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan penguna jalan bahwah keberadan Angkutan Kota khusunya jurusan Dago-Abdul Muis (Kebon Kalapa) membuat arus lalulintas sangat terganggu, hal ini ditanggapi oleh Prastian Husen Anizar selaku pengguna yang sering melewati Jl. Merdeka dikarnakan aktifitas kerja yang mendukung Kibijakan Penertiban Angkutan Kota di Kota Bandung khusunya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kalapa) seperti yang tercantum di dalam Perda No.11 tahun 2005. Karena sebagi warga Kota Bandung dan tinggal di Kota Bandung, sangat mengharapkan Kota Bandung yang tertib berlalulintas.

Dampak terakhir adalah dampak yang dirasaka oleh supir Angkutan Kota dengan adanya kebijakan Pertipnya Angkutan Kota khusunya supir Angkutan Kota trayek dago-Abdul Muis (Kota Bandung) prilaku supir Angkutan Kota yang tidak tertib dirasa sangat mengganggu bagi masyarkat dan aparatur Kota Bandung dilakukan penindakan dan penilangan. Dampak yang paling berasa dengan adanya kebijakan ini ditangapi oleh Dadan Doglo selaku supir Angkutan Kota jurusan Dago-Abdul Muis adalah kehilangan penumpang dan yang paling jelas terasa adalah penghasilan yang menurun.

Dampak yang diraskan oleh pihak-pihak terkait Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan K3 terkait Penertiban Turun dan Naik pada Angkutan Kota seperti yang tercantum di dalam Perda No.11 tahun 2005 ini perlu diperhatiakan lagi. Karena setiap pihak terkena dampak masing-masing. Dampak harus bekerja lebih giat lagi untuk aparatur Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandung untuk menertibkan Angkutan Kota di Kota Bandung khusunya trayek Dago-Abdul Muis (Kebon Kalapa) dilihat data observasi peneliti, dampak yang dirasakan penguna jalan adalah kemacetan dan terhambatnya kegiatan penguna jalan dan dampak yang dirasakan oleh supir Angkutan Kota jurusan Dago-Abdul Muis adalah kehilangan penumpang dan yang paling jelas terasa adalah penghasilan yang menurun.