

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Segala aturan dalam skala nasional hingga daerah yang telah ditetapkan oleh pejabat berwenang, seharusnya diimplementasikan secara konsisten dalam praktik penyelenggaraan pemerintahan sebab itu merupakan ciri khas dari sistem negara Indonesia, *rule of law*¹. Implementasi undang-undang bukan hanya merupakan kewajiban administratif, melainkan juga merupakan wujud konkret dari prinsip *rechtstaat* atau negara hukum. Undang-undang yang tidak diimplementasikan akan kehilangan daya guna dan daya laku, serta dapat menciptakan ketimpangan antara norma hukum dan kenyataan sosial. Oleh karena itu, pelaksanaan peraturan menjadi indikator penting dalam menilai keberhasilan suatu kebijakan publik. Implementasi yang baik membutuhkan kejelasan norma, kapasitas institusi pelaksana, serta dukungan dari masyarakat. Dalam hal pelayanan publik, keberhasilan implementasi hukum sangat berpengaruh terhadap kualitas hidup warga negara dan kepercayaan publik terhadap pemerintah.

Indonesia menganut sistem hukum bertingkat atau *berjenjang*, hal ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Dalam sistem ini, setiap peraturan memiliki kedudukan dan fungsi yang diatur berdasarkan tingkatannya, mulai dari Undang-Undang Dasar 1945 hingga peraturan daerah dan peraturan kepala daerah. Prinsip hierarki ini dimaksudkan untuk menjaga konsistensi dan keselarasan antar peraturan, agar tidak terjadi konflik norma yang dapat membingungkan pelaksana maupun masyarakat. Maka, di dalam lapangan hukum, tidak mungkin ada hukum yang lebih rendah mendahului hukum yang lebih tinggi, begitu juga sebaliknya. Dengan demikian, keberlakuan suatu

¹ Muslim Lobubun, Yohanis Anthon Raharusun, Iryana Anwar, (2022), *Inkonsistensi Peraturan Perundang-undangan Dalam Penyelenggaraan Pemerintah Daerah di Indonesia*, Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, Vol. 4, No. 2, h. 296.

kebijakan lokal, seperti peraturan wali kota, harus tetap merujuk pada norma yang berada di atasnya. Konsekuensinya, evaluasi terhadap pelaksanaan kebijakan daerah juga harus memperhatikan kesesuaiannya dengan prinsip-prinsip hukum nasional.

Misalnya, Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 menjadi landasan dalam tata kelola transportasi publik di Indonesia, yang mengamanatkan penyelenggaraan angkutan umum yang efektif dan efisien bagi masyarakat, sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum dan pertumbuhan ekonomi nasional. Pasal-pasalnya menegaskan tanggung jawab negara dalam memberikan pelayanan mobilitas bagi rakyat, termasuk perencanaan jaringan transportasi hingga subsidi bagi angkutan umum di daerah. Sebagai payung hukum nasional, UU ini menuntut agar semua kebijakan daerah, termasuk Peraturan Wali kota Bandung No. 1175 Tahun 2015, tidak bertentangan dan harus bersinergi dalam upaya optimalisasi pelayanan transportasi publik. Turunan teknis dari UU tersebut diatur melalui Peraturan Pemerintah, seperti PP Nomor 30 Tahun 2021 yang mengatur analisis dampak lalu lintas, penyelenggaraan terminal, izin trayek, hingga subsidi transportasi publik sesuai amanat UU Cipta Kerja dan UU LLAJ. PP ini menjabarkan kewenangan teknis pemerintah pusat dan daerah dalam memastikan kendaraan umum layak jalan dan layanan publik berjalan efektif demi kemaslahatan masyarakat.

Pada tingkat provinsi, Pemerintah Provinsi Jawa Barat telah menetapkan Pergub Jabar Nomor 38 Tahun 2013 (Revisinya seperti Pergub No. 15 Tahun 2016, No. 77 Tahun 2014) yang mengatur tarif dasar angkutan penumpang antar kota dan bus kota di wilayah Jawa Selain itu, Pergub Jabar No. 27 Tahun 2024 juga mengatur Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan massal antar kota/kabupaten di dalam provinsi. Pergub ini menjadi rujukan tarif dan layanan transportasi di Bandung Raya, sehingga pada saat Kebijakan transportasi di daerah-daerah wilayah Jawa Barat, harus menetapkan tarif, integrasi moda dan feeder, semuanya selaras dengan standar dan aturan provinsi agar tidak terjadi perbedaan normatif yang mengganggu konsistensi hukum di wilayah tersebut.

Sebagai bagian dari sistem pemerintahan daerah, Kota Bandung memiliki kewenangan juga untuk menetapkan kebijakan publik melalui instrumen peraturan wali kota. Peraturan ini bersifat mengikat dan menjadi pedoman pelaksanaan kebijakan di tingkat kota, khususnya dalam sektor pelayanan publik seperti transportasi umum. Pemerintah Kota Bandung, dalam hal ini Wali Kota, berperan dalam merumuskan strategi pembangunan melalui rencana induk yang dituangkan dalam regulasi tingkat lokal. Salah satu instrumen kebijakan tersebut adalah Peraturan Wali Kota Nomor 1175 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung. Pada praktiknya, regulasi ini menjadi landasan formal bagi perangkat daerah untuk mengembangkan sistem transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan. Kepatuhan terhadap peraturan wali kota mencerminkan komitmen daerah terhadap perencanaan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan arah pembangunan nasional.

Pasal 7

- a. Peningkatan peran sistem angkutan umum, sebagai bagian dari Kawasan Metropolitan Bandung, untuk mengambil pangsa pasar angkutan penumpang di Daerah paling sedikit 40% (empat puluh perseratus);
- b. Terwujudnya sistem angkutan massal di Kota, sebagai bagian dari sistem angkutan pada Kawasan Metropolitan Bandung, yang berbasis jalan rel dengan menghubungkan semua pusat kegiatan utama KH1, KH2, KH3, PPK dan SPK secara efisien;
- c. Pengembangan sistem angkutan bus atau bus-lane sebagai pelengkap hubungan antar pusat kegiatan di Daerah sebagai alternatif dan tambahan kapasitas yang dapat diandalkan;
- d. Mengembangkan angkutan pengumpan (feeder) angkutan umum dengan menggunakan berbagai jenis sarana angkutan, seperti: angkutan kota, taksi dan konsep berbagi sepeda/bike-sharing, agar tujuan perjalanan dapat tercapai dengan nyaman, cepat, murah dan selamat;

- e. Mengembalikan fungsi (angkutan kota dan Mobil Penumpang Umum menjadi moda dengan trayek angkutan pengumpan (feeder) dan trayek pelayanan lingkungan;
- f. Mengembangkan simpul intermodal pada setiap pusat kegiatan yang memungkinkan pergantian moda secara efisien dan nyaman;
- g. Mengembangkan sisten angkutan untuk menunjang pengembangan pariwisata Kota melalui penyediaan bus wisata, yang menghubungkan antar simpul kedatangan wisatawan menuju lokasi tujuan wisata Daerah;
- h. Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum melalui peningkatan kondisi sarana dan prasarana serta sistem pelayanan angkutan umum dengan memanfaatkan sistem aplikasi dan teknologi;
- i. Menyediakan pelayanan angkutan umum yang efisien dan terjangkau oleh semua golongan masyarakat.

Meskipun Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 1175 Tahun 2015 telah merumuskan secara rinci mengenai arah kebijakan transportasi publik di Kota Bandung, implementasinya di lapangan masih jauh dari harapan. Peraturan tersebut menggarisbawahi pentingnya integrasi moda transportasi, peningkatan layanan angkutan umum, serta pengurangan penggunaan kendaraan pribadi. Namun, hasil wawancara dan observasi peneliti, masih menunjukkan bahwa realisasi dari perencanaan tersebut belum optimal. Masih terjadi ketidaksesuaian antara rencana induk dan kondisi nyata yang dialami masyarakat sehari-hari.² Hal ini mencerminkan adanya kesenjangan antara norma hukum dan pelaksanaan administratif di tingkat teknis. Dengan demikian, perlu adanya evaluasi menyeluruh terhadap faktor-faktor yang menghambat keberhasilan implementasi peraturan ini.

Wawancara dengan Kang Bagus, salah seorang dari bidang Media dan Humas Dinas Perhubungan Kota Bandung, setidaknya, inilah penyebab-penyebab utama mengapa implementasi Peraturan Wali Kota Bandung Nomor

² Trystan Ramadhane, (2023), *Transportasi Publik di Bandung Jalan di Tempat*, diakses pada tanggal 8 Mei 2025. (<https://bandungbergerak.id/article/detail/158867/transportasi-publik-di-bandung-jalan-di-tempat>).

1175 Tahun 2015 dianggap belum maksimal:

Alasan Tidak Maksimalnya Implementasi	
1	Bertambahnya tingkat kemacetan dari tahun ke tahun
2	Tingginya penggunaan transportasi pribadi dari tahun ke tahun
3	Kualitas layanan transportasi publik yang belum maksimal

Tabel 1.1. Alasan Tidak Maksimalnya Implementasi

Salah satu indikator yang menunjukkan belum maksimalnya implementasi kebijakan transportasi adalah tingkat kemacetan yang masih sangat tinggi di Kota Bandung.³ Tidak heran, jika Bandung menjadi kota dengan tingkat kemacetan tertinggi di Indonesia, terutama pada jam-jam sibuk dan akhir pekan. Tingginya volume kendaraan yang melintasi ruas jalan utama telah menyebabkan penurunan terhadap efisiensi mobilitas masyarakat.⁴ Kondisi ini tidak hanya berdampak pada waktu tempuh, tetapi juga terhadap kualitas udara dan tingkat stres pengendara. Upaya pengendalian lalu lintas yang bersifat sektoral dan parsial sejauh ini belum menunjukkan hasil yang cukup. Oleh karena itu, kemacetan menjadi cerminan dari belum terintegrasinya sistem transportasi sebagaimana yang direncanakan dalam Peraturan Wali kota Bandung No. 1175 Tahun 2015.

Fakta lain bahwa kemacetan di Kota Bandung semakin diperparah dengan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi.⁵ Pertumbuhan kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat, berlangsung lebih cepat dibandingkan dengan peningkatan kapasitas jalan maupun fasilitas transportasi umum. Masyarakat cenderung memilih kendaraan pribadi sebagai moda utama karena alasan kenyamanan, kecepatan, dan fleksibilitas. Fenomena ini

³ Patrick Rafael Wijaya (2023), *Mahasiswa Bersuara: Mencari Akar Kemacetan, Melihat Kembali Arah Pembangunan Transportasi Umum di Kota Bandung*, diakses pada tanggal 8 Mei 2025. (<https://bandungbergerak.id/article/detail/1597653/mahasiswa-bersuara-mencari-akar-kemacetan-melihat-kembali-arah-pembangunan-transportasi-umum-kota-bandung>)

⁴ Nabila Eva Elfani, (2024), *Kado 214 Tahun Kota Bandung: Perkara Parah Kemacetan*, diakses tanggal 8 Mei 2025. (<https://bandungbergerak.id/article/detail/1597916/kado-214-tahun-kota-bandung-perkara-parah-kemacetan>)

⁵ Sarah Asilah (2023), *Data Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Bandung 1996-2020 Melonjak Tiga Kali lipat, Bandung Bergerak*, diakses pada 8 Mei 2025. (<https://bandungbergerak.id/article/detail/1587/data-pertumbuhan-jumlah-kendaraan-bermotor-di-kota-bandung-1996-2020-melonjak-tiga-kali-lipat>).

sekaligus menunjukkan rendahnya kepercayaan publik terhadap angkutan umum sebagai alternatif mobilitas. Akibatnya, upaya pengurangan kemacetan yang tertuang dalam kebijakan menjadi sulit untuk direalisasikan secara maksimal.

Dalam observasi peneliti pun, terdapat beberapa halte Trans Metro Bandung berada dalam kondisi yang memprihatinkan: tempat duduk sering rusak atau hilang, kaca atau atap halte ada yang bocor/lubang, kebersihan tidak terjaga, dan tidak adanya fasilitas akses difabel (Misal ramp, pegangan tangan) pada halte.⁶ Lebih lanjut, selain fisik halte yang kurang nyaman, fasilitas informasi pemberhentian (Jadwal bus, rute, penunjuk arah) di halte juga belum konsisten: Ada halte yang tidak memiliki tanda berupa papan rute atau pemberhentian yang jelas, atau tidak semua bus berhenti di semua halte resmi sesuai rute karena hal-halte tidak dikenali dengan baik.⁷ Kondisi ini membuat penumpang merasa tidak nyaman atau ragu untuk menggunakan halte karena takut tertinggal bus, atau harus berjalan jauh untuk ke halte yang layak.



Gambar 1.1. Peta dan Rute TMB Daerah Bandung Selatan

Setelah mengobservasi beberapa titik halte yang tersebar di seluruh

⁶ Setiva Alifia Putri (2023), *Halte Trans Metro Bandung Rusak Bikin Warga Tak Nyaman*, diakses pada 20 Agustus 2025 (<https://www.detik.com/jabar/berita/d-6999656/hte-trans-metro-bandung-rusak-bikin-warga-tak-nyaman>)

⁷ Merryndriani Gabriela Mour Suardy (2025), *Analisis Efisiensi Rute Trans Metro Bandung (TMB)*, diakses pada 20 Agustus 2025. (<https://mapid.co.id/blog/analisis-efisiensi-rute-trans-metro-bandung-tmb>).

Kota Bandung, peneliti menemukan kemiripan hampir di beberapa halte, yakni halte yang tidak memberikan tempat nyaman bagi para penumpang menunggu transportasi umum. Bisa dilihat dalam foto diatas, yakni halte Soeta-Kawaluyaan, bahwa kursi halte yang terbuat dari pipa besi yang memanjang saja. Tentu, tidak semua orang mau menunggu sembari duduk dalam keadaan yang demikian. Selain membuat duduk tidak nyaman, kondisi halte tersebut tidak juga memberikan ruang nyaman bagi beberapa perempuan yang seakan mau tidak mau harus berdesak-desakan jika ia perlu untuk duduk. Kemudian, tidak ada juga perhatian khusus bagi para difabel dan lansia yang padahal mereka memiliki hal yang sama sebagai warga Kota Bandung.



Gambar 1.2. Majalah Dinding Halte

Pada observasi yang sama, peneliti menemukan majalah dinding halte yang sudah tidak diperbaharui. Tertera jelas dalam mading tersebut bahwa informasi yang disediakan adalah valid pada bulan November 2024. Sayangnya, hal tersebut telah berlalu satu tahun dan tidak ada pembaharuan sama sekali. Padahal, ada informasi yang sangat penting untuk semua pengguna transportasi publik, bahwa pembayaran kini sudah diharuskan menggunakan e-money atau qris. Hal tersebut, membuktikan bahwa keberadaan mading sudah tidak diperbaharui, yang menambah jumlah fakta lapangan bahwa halte kian tidak terurus sejak 2024. Sehingga, kualitas layanan yang belum memenuhi ekspektasi pengguna berdampak langsung terhadap

rendahnya daya tarik moda transportasi publik.⁸

Dalam cakupan wilayah Kota Bandung itu sendiri, Trans Metro Bandung (TMB) merupakan salah satu moda transportasi publik berbasis bus rapid transit (BRT) yang diluncurkan oleh Pemerintah Kota Bandung sejak tahun 2008 sebagai upaya menghadirkan angkutan umum yang lebih modern, teratur, dan nyaman dibandingkan angkutan kota (angkot) konvensional. Sistem ini dirancang untuk mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi sekaligus menekan tingkat kemacetan yang semakin parah di Bandung. Operasional TMB berada di bawah pengelolaan Dinas Perhubungan Kota Bandung dengan dukungan operator swasta.⁹ TMB hadir sebagai bentuk implementasi dari kebijakan transportasi perkotaan yang berorientasi pada efisiensi, integrasi moda, dan keberlanjutan, sehingga diharapkan menjadi tulang punggung sistem transportasi publik di Kota Bandung di masa depan.

Menurut hasil observasi peneliti, TMB menggunakan koridor-koridor jalan utama sebagai lintasan, antara lain Jalan Soekarno-Hatta, Jalan Asia Afrika, Jalan Pasirkaliki, hingga Jalan Surapati yang menjadi jalur penghubung pusat-pusat aktivitas masyarakat. TMB melayani lima koridor utama. Koridor 1 menghubungkan Cicaheum–Cibeureum, Koridor 2 melayani Cicaheum–Cibiru, Koridor 3 melayani Cicaheum–Sarijadi, Koridor 4 menghubungkan Antapani–Ciroyom, dan Koridor 5 menghubungkan Dipatiukur–Leuwipanjang. Rute-rute ini dirancang untuk menghubungkan titik-titik penting seperti terminal bus, pusat perdagangan, kawasan pendidikan, dan pemukiman padat penduduk. Dengan jaringan ini, TMB diharapkan dapat menjadi tulang punggung transportasi massal perkotaan yang terintegrasi dengan moda lain seperti angkot dan ojek daring. Oped Data dari Pemerintah Kota Bandung menunjukkan bahwa hingga beberapa tahun terakhir, jumlah

⁸ Andi Rafli AB, dkk. (2024), *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Preferensi Penumpang di Kota Makassar (Studi Kasus Pengguna Bus Trans Maminnasata dan Gojek)*, *Ekonodinamika: Jurnal Ekonomi Dinamis*, Vol. 6, No. 2, h. 160.

⁹ Dinas Perhubungan Kota Bandung (2025), *Jumlah Armada Transmetro Bandung Berdasarkan Jurusan di Kota Bandung*, diakses pada 20 Agustus 2025. (<https://opendata.bandung.go.id/dataset/jumlah-armada-trans-metro-bandung-berdasarkan-jurusan-di-kota-bandung>).

bus TMB yang aktif sekitar 42 unit pada tahun 2020. Keterbatasan armada berimbas pada frekuensi keberangkatan: waktu tunggu antarbus bisa mencapai lebih dari 20 menit, jauh dari standar pelayanan minimal angkutan massal perkotaan. Bus-bus TMB umumnya beroperasi sejak pagi hari sekitar pukul 05.00 WIB hingga malam sekitar pukul 20.00 WIB, dengan jumlah rit yang berbeda di tiap koridor tergantung pada ketersediaan unit dan kondisi operasional harian.

Sasaran utama TMB adalah masyarakat perkotaan yang membutuhkan moda transportasi murah, aman, dan efisien. Peneliti dalam observasi menemukan, bahwa tarif yang diberlakukan relatif terjangkau, berkisar Rp 4.000–5.000 per sekali perjalanan, dengan potongan harga untuk pelajar, lansia, dan penyandang disabilitas. Meskipun tarifnya murah, jumlah pengguna TMB masih rendah.

Setiap koridor memiliki halte-halte resmi yang berfungsi sebagai titik naik turun penumpang, meskipun dalam praktiknya banyak penumpang masih naik turun di luar halte. Terdapat keluhan dari masyarakat bahwa waktu tunggu antarbus (headway) terlalu lama, dan kadang tidak ada bus untuk beberapa koridor pada waktu tertentu.¹⁰ Lebih jauh lagi, penelitian mengenai koridor 2 Trans Metro Pasundan (yang operasionalnya tumpang tindih dengan rute-TMB/transportasi kota di Bandung Raya) menunjukkan bahwa headway dan frekuensi belum memenuhi standar pelayanan umum; artinya meskipun ada armada, distribusinya dan pemakaiannya (jadwal/headway) belum optimal.

Rute-rute yang dilayani oleh TMB maupun moda-transportasi serumpun seperti Trans Metro Pasundan/Metro Jabar Trans terkadang tidak menjangkau wilayah selatan kota dengan sebaik wilayah utara. Misalnya, studi terbaru dari MAPID (2025) menunjukkan sebaran halte Trans Metro Bandung tidak merata: banyak halte berada di koridor utara (khususnya Koridor 3 Cicaheum-Sarijadi), sedangkan selatan kota masih sangat kurang penyediaan

¹⁰ Merryndriani Gabriela Mour Suardy (2025), *Analisis Efisiensi Rute Trans Metro Bandung (TMB)*, diakses pada 20 Agustus 2025. (<https://mapid.co.id/blog/analisis-efisiensi-rute-trans-metro-bandung-tmb>).

halte.¹¹ Selain itu, rute-rute feeder atau trayek tambahan belum cukup banyak/efisien untuk mengisi “kosong-kosongnya” jaringan transportasi di wilayah yang berkembang di pinggiran kota. Rute-koridor utama ada lima, tapi beberapa kegiatan warga (ke sekolah, ke pasar, ke tempat kerja) memerlukan beberapa kali transit atau berjalan jauh ke halte karena rute utama tidak melewati semua permukiman atau kawasan aktivitas.

Sehingga setelah melakukan observasi, ini yang peneliti temukan tentang hal-hal yang menjadi penyebab masih belum maksimalnya secara teknis keberadaan Trans Metro Bandung dalam menjawab masalah transportasi publik di Kota Bandung:

Penyebab Tidak Optimalnya Trans Metro Bandung	
1	Jumlah unit kendaraan yang terbatas
2	Rute yang tidak merata
3	Pelayanan halte yang tidak memadai

Tabel 1.2. Tabel Penyebab Tidak Optimalnya Trans Metro Bandung

Memang benar, bahwa tidak ada satu pun peraturan perundang-undangan di Indonesia yang menyebut angka pasti tentang harus sekian unit bus untuk satu kota. Dalam undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. UU ini tidak menyebut jumlah bus, tetapi mewajibkan negara dan pemerintah daerah menyediakan angkutan umum yang memenuhi asas keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Artinya, ukuran cukup atau tidak jumlah bus diukur dari kemampuan melayani mobilitas masyarakat, bukan dari angka mutlak. Selain itu, ada Permenhub Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Di sana ditegaskan bahwa angkutan massal harus menjamin frekuensi pelayanan, kepastian waktu tunggu, dan kapasitas angkut. Lagi-lagi, tidak disebut angka bus.

Oleh karenanya, peneliti mencoba untuk menggunakan logika analitis, yang berbasis perhitungan matematika. Praktik transportasi perkotaan, tentu

¹¹ Merryndriani Gabriela Mour Suardy (2025), *Analisis Efisiensi Rute Trans Metro Bandung (TMB)*, diakses pada 20 Agustus 2025. (<https://mapid.co.id/blog/analisis-efisiensi-rute-trans-metro-bandung-tmb>).

tidak semua penduduk bergerak bersamaan, dan tidak semua menggunakan angkutan umum. Pertama, kita gunakan waktu siklus yakni perjalanan satu unit bus (berkapasitas maksimal 60 penumpang) dari titik awal, menyusuri rute, lalu kembali lagi ke titik semula, sekitar 1 Jam perjalanan. Kemudian, Penduduk Kota Bandung tahun 2024 diketahui 2.591.763 jiwa dan kita ambil asumsi sangat rendah, hanya 10% yang melakukan aktivitas setiap harinya, maka kita akan mendapatkan angka 259.176 jiwa (jauh dari jumlah usia produktif pada tahun 2024 di Kota Bandung: 1.700.715 Jiwa). Puncak perjalanan terjadi dalam 4 jam sibuk per hari (pagi, sebelum dzuhur, setelah dzuhur, dan sore). Dengan waktu siklus perjalanan sekitar 1 jam dan target waktu tunggu 15 menit, maka setiap koridor idealnya membutuhkan sedikitnya 4 unit bus agar kontinuitas layanan tetap terjaga hanya untuk satu jamnya. Akan tetapi, fakta bahwa TMB memiliki 5 Koridor dan armada yang tersedia hanya 19 armada bus pada tahun yang sama, alhasil dengan perhitungan seperti apapun, terlihat jelas bahwa jumlah 19 armada tersebut sangat minim.

Terkait masalah persebaran rute yang tidak merata, perlu mengingat Pasal 7 Peraturan Walikota Nomo1175 Tahun 2015 kembali, bahwa dalam poin b tercantum: “Terwujudnya sistem angkutan massal di Kota, sebagai bagian dari sistem angkutan pada Kawasan Metropolitan Bandung, yang berbasis jalan rel dengan menghubungkan semua pusat kegiatan utama KH1, KH2, KH3, PPK dan SPK secara efisien” dan poin selanjutnya: “Pengembangan sistem angkutan bus atau bus-lane sebagai pelengkap hubungan antar pusat kegiatan di Daerah sebagai alternatif dan tambahan kapasitas yang dapat diandalkan.” Selanjutnya, diketahui bahwa yang dimaksud dengan pusat kegiatan utama:

1. KH1 adalah pusat kegiatan tingkat tertinggi, biasanya pusat kota atau pusat pemerintahan dan ekonomi utama.
2. KH2 dan KH3 adalah pusat kegiatan pendukung dengan skala pelayanan lebih kecil, seperti sub-pusat kota, kawasan perdagangan, pendidikan, atau jasa.
3. PPK (Pusat Pelayanan Kota) melayani kebutuhan warga kota dalam skala luas, misalnya kawasan perkantoran, rumah sakit besar, atau terminal utama.

4. SPK (Sub Pusat Kegiatan) melayani kebutuhan lokal atau kawasan tertentu.

Hasil observasi peneliti, menemukan bahwa terdapat ketidakterhubungan wilayah Bandung Selatan dan Bandung Timur dengan sistem TMB yang berimplikasi langsung pada gagalnya integrasi antara pusat kegiatan utama KH1, KH2, dan KH3 dengan PPK dan SPK. Padahal, sistem angkutan massal dirancang untuk menjembatani hubungan antarpusat kegiatan tersebut secara efisien dan berkelanjutan. Ketika layanan transportasi publik hanya terkonsentrasi di pusat kota, maka mobilitas dari dan menuju PPK serta SPK di wilayah selatan dan timur cenderung bergantung pada kendaraan pribadi atau angkutan informal, yang pada akhirnya memperparah kemacetan dan ketimpangan akses layanan publik.

Selanjutnya, peneliti mengobservasi mengenai pelayanan halte yang tidak memadai. Teknik pengambilan sampel observasi dilakukan dengan menggunakan purposive sampling, yaitu teknik penentuan lokasi penelitian secara sengaja berdasarkan pertimbangan tertentu dengan tujuan penelitian.¹² Pemilihan teknik ini didasarkan pada kenyataan empiris bahwa Kota Bandung memiliki puluhan halte TMB yang tersebar di berbagai wilayah, sehingga tidak dimungkinkan secara waktu, tenaga, dan sumber daya untuk mengobservasi seluruh halte satu per satu. Oleh karena itu, purposive sampling dipilih agar observasi tetap representatif, fokus, dan tidak kehilangan substansi analisis implementasi kebijakan transportasi publik. Berdasarkan teknik tersebut, penelitian ini menetapkan beberapa halte sebagai lokasi observasi lapangan, yaitu Halte Perempatan Buah Batu, Halte Gang H. Kurdi, Halte depan Stasiun Buah Batu, Halte Alun-Alun, Halte Diponegoro, Halte Lembong, dll. Pemilihan halte-halte ini bukan dilakukan secara acak, melainkan didasarkan pada karakteristik wilayah, fungsi ruang kota, serta relevansinya dengan tujuan Pasal 7 Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 1175 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung.

¹² Imam Machali, *Metode Penelitian Kuantitatif: Panduan Praktis Merencanakan, Melaksanakan dan Analisis dalam Penelitian Kuantitatif*. (Yogyakarta: Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan UIN Sunan Kalijaga, 2021). h. 74.

Halte Perempatan Buah Batu, Halte Gang H. Kurdi, dan Halte depan Stasiun Buah Batu dipilih untuk merepresentasikan wilayah Bandung Selatan, yang secara faktual merupakan kawasan dengan tingkat mobilitas tinggi, kepadatan permukiman besar, serta aktivitas pendidikan dan ekonomi yang padat. Kawasan ini juga sering disebut sebagai wilayah penyangga yang memiliki keterkaitan kuat dengan pusat kota, namun dalam praktiknya belum terlayani secara optimal oleh angkutan massal TMB. Dengan mengobservasi halte-halte di kawasan Buah Batu, penelitian ini berupaya melihat secara langsung bagaimana kondisi infrastruktur halte, tingkat keterpakaian, serta kesesuaian antara perencanaan kebijakan dan realitas lapangan di wilayah yang seharusnya masuk dalam jangkauan pusat pelayanan kota atau sub-pusat kegiatan.

Sementara itu, Halte Cibiru dipilih sebagai representasi wilayah Bandung Timur, yang secara spasial berada di kawasan berkembang dengan pertumbuhan penduduk relatif tinggi dan berfungsi sebagai salah satu pintu masuk Kota Bandung dari arah timur. Wilayah ini memiliki peran sebagai penghubung antara pusat kota dan wilayah kabupaten sekitarnya, sehingga idealnya menjadi bagian dari jaringan transportasi massal yang terintegrasi. Observasi di Halte Cibiru dilakukan untuk menilai apakah kebijakan transportasi publik telah mempertimbangkan kebutuhan mobilitas di kawasan pinggiran kota serta bagaimana kondisi halte di wilayah yang relatif jauh dari pusat pemerintahan kota.

Adapun Halte Alun-Alun dan Halte Diponegoro dipilih untuk merepresentasikan wilayah Bandung Pusat, yang selama ini menjadi pusat konsentrasi rute TMB. Kedua halte tersebut berada di kawasan dengan intensitas aktivitas sangat tinggi, baik dari sisi pemerintahan, perdagangan, jasa, maupun ruang publik. Pemilihan halte di pusat kota bertujuan untuk memberikan pembandingan terhadap kondisi halte di wilayah selatan dan timur, sehingga dapat dianalisis secara komparatif apakah terdapat kesenjangan kualitas infrastruktur, tingkat pemeliharaan, serta perhatian kebijakan antarwilayah dalam satu kota yang sama.

Validasi peneliti dalam pemilihan halte-halte tersebut terletak pada kemampuannya untuk merepresentasikan ketimpangan spasial layanan transportasi publik di Kota Bandung. Dengan mengobservasi halte di wilayah selatan, timur, dan pusat kota, penelitian ini dapat menunjukkan secara empiris bahwa implementasi kebijakan transportasi publik belum berjalan merata, baik dari segi infrastruktur halte, keterhubungan rute, maupun tingkat kenyamanan pengguna yang disesuaikan dengan standar pelayanan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Angkutan Minimal Massal Berbasis Jalan. Pendekatan ini selaras dengan tujuan penelitian yang tidak semata-mata menilai keberadaan norma hukum, tetapi juga mengkaji bagaimana norma tersebut diwujudkan dalam praktik sosial yang nyata.

Menjawab masalah dalam paragraf di atas, Teori Implementasi Kebijakan yang dikemukakan oleh Van Meter dan Van Horn menjadi salah satu acuan yang dapat dipakai untuk menilai keberhasilan atau kegagalan pemerintah dalam pelaksanaan suatu kebijakan tersebut. Model ini menawarkan kerangka analitis dengan memperhatikan berbagai variabel yang mempengaruhi proses implementasi. Semisal implementasi Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 1175 Tahun 2015, teori ini tentu dapat digunakan untuk menganalisis variabel-variabel yang menyebabkan tidak tercapainya tujuan kebijakan secara optimal. Variabel-variabel seperti standar dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik badan pelaksana, komunikasi antarorganisasi, kondisi sosial ekonomi, serta kecenderungan para pelaksana menjadi indikator penilaian.¹³ Dengan demikian, model ini tidak hanya bersifat deskriptif tetapi juga evaluatif terhadap dinamika pelaksanaan kebijakan publik.

Teori yang diusung oleh Van Meter dan Van Horn, aspek politik dan hukum adalah gerbang awal yang mampu untuk mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, misalnya: Ketepatan rumusan kebijakan, kejelasan

¹³ Dwiyanto Indiahono, *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analisis* (Yogyakarta: Gaya Media, 2009), h. 38.

mandat hukum, serta stabilitas politik akan sangat menentukan arah dan intensitas pelaksanaan suatu program. Di tingkat daerah seperti Kota Bandung, dukungan dari pemangku kepentingan politik, termasuk wali kota, DPRD, dan birokrasi, memiliki peran paling awal dalam mendorong efektivitas kebijakan transportasi. Selain itu, keberadaan regulasi yang tidak sinkron atau multitafsir dapat melemahkan posisi hukum kebijakan tersebut. Oleh karenanya, kebijakan yang didukung secara politis dan dilandasi dasar hukum yang kuat akan lebih berpotensi untuk berhasil diimplementasikan. Semisal,

Teori Van Meter dan Van Horn pun memberikan perhatian pada aspek sosiologis dalam proses implementasi kebijakan, terutama dalam melihat sejauh mana masyarakat menerima dan merespons kebijakan yang dijalankan. Dalam transportasi publik di Kota Bandung, penerimaan masyarakat terhadap angkutan umum dan kebijakan pengaturan lalu lintas sangat memengaruhi keberhasilan implementasi Peraturan Wali kota Bandung 1175 Tahun 2015. Persepsi masyarakat terhadap manfaat, kenyamanan, serta aksesibilitas angkutan umum menjadi indikator dalam perubahan perilaku berkendara. Selain itu, kebijakan yang tidak memperhatikan nilai-nilai sosial dan budaya lokal cenderung akan ditolak secara pasif oleh masyarakat.¹⁴ Oleh karenanya, interaksi antara pemerintah dan masyarakat melalui sosialisasi, edukasi, dan partisipasi publik menjadi hal yang tidak boleh dilupakan.

Teori Implementasi Kebijakan milik Van Meter dan Van Horn berhasil membuktikan kekeliruan dari kinerja pemerintah kota, maka solusi untuk mengatasi itu semua dapat dilihat melalui siyasah dusturiyah (Politik ketatanegaraan Islam) bahwa pemerintah memiliki tanggung jawab untuk membentuk kebijakan yang melindungi kesejahteraan rakyatnya.¹⁵ Jika pemerintah mengabaikan Peraturan Wali kota Bandung 1175 dengan tidak segera mengoptimalkan atau merealisasikan dengan lebih maksimal. maka pemerintah telah gagal menjalankan prinsip dasar siyasah dusturiyah. Dalam

¹⁴ Joko Riskiyono, (2015), *Partisipasi Masyarakat dalam Pembentukan Perundang-Undangan Untuk Mewujudkan Kesejahteraan*. Jurnal Aspirasi, Vol. 6, No. 2, h. 161.

¹⁵ Salman Abdul Muthib dan Muhammad Faizur Ridha, (2019), *Siyasah Dusturiyah sebagai Sistem Perpolitikan dalam Al-Qur'an*. Tafse: Journal of Qur'anic Studies, Vol. 4, No. 2. H. 151.

Islam, kepemimpinan bukan sekadar alat kekuasaan, tetapi amanah yang harus dijalankan untuk menciptakan kemaslahatan bagi seluruh lapisan masyarakat.

Allah SWT berfirman dalam surat An-Nisa (58):

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ ۗ إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا

Artinya: “Sesungguhnya Allah menyuruh kamu menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan (menyuruh kamu) apabila menetapkan hukum di antara manusia supaya kamu menetapkan dengan adil. Sesungguhnya Allah memberi pengajaran yang sebaik-baiknya kepadamu. Sesungguhnya Allah adalah Maha Mendengar lagi Maha Melihat.”¹⁶

Rasulullah SAW secara tegas menyampaikan betapa beratnya amanah yang dipikul oleh seorang pemimpin dalam mengurus kesejahteraan rakyat. Dalam sebuah hadits yang diriwayatkan oleh Al-Bukhari dan Muslim, beliau bersabda:

كُلُّكُمْ رَاعٍ وَكُلُّكُمْ مَسْئُولٌ عَنْ رَعِيَّتِهِ

Artinya: “Setiap kalian adalah pemimpin, dan setiap kalian akan dimintai pertanggungjawaban atas yang dipimpinnya.”¹⁷

Hadits ini menegaskan bahwa setiap bentuk kepemimpinan, khususnya dalam skala pemerintahan, membawa tanggung jawab yang besar di hadapan Allah SWT. Pemimpin harus memastikan bahwa kebijakan yang dibuat benar-benar dilaksanakan dan berdampak nyata bagi masyarakat luas. Dalam hal ini, pelayanan transportasi umum merupakan salah satu bentuk pelayanan dasar yang harus dijaga agar dapat menjangkau masyarakat secara merata dan layak. Maka, ketika pemimpin lalai dalam mengimplementasikan kebijakan publik yang bertujuan untuk kesejahteraan rakyat, ia tidak hanya bertanggung jawab

¹⁶ Al-Hikmah, Departemen Agama RI, *Al-Quran dan Terjemahannya*, (Bandung: Diponegoro 2008). h. 87.

¹⁷ Achmad Sunarto dkk. *Tarjemahan Shahih Bukhari*, Jilid 1-9 (7194 hadis). Semarang: CV Asy-Syifa. Cetakan Pertama, Desember 1991-Juli 1993. No: 4801. h. 125.

secara administratif, tetapi juga secara moral dan spiritual. Hadits ini menjadi pengingat bahwa kekuasaan adalah tanggung jawab, bukan sekadar kehormatan, sebab implementasi kebijakan publik, termasuk di bidang transportasi, harus mengarah pada terciptanya kemaslahatan, dan bukan sekadar formalitas hukum, dan kaidah ushul fikih berbunyi:

تَصَرَّفُ الْإِمَامِ عَلَى الرَّعِيَّةِ مُنَوِّطٌ بِالْمَصْلَحَةِ

Artinya: “Kebijakan pemimpin terhadap rakyat harus terkait dengan kemaslahatan.”¹⁸

Dalam Siyash Dusturiyah, persoalan tata kelola negara tidak pernah dilepaskan dari sebelas prinsip yang dapat dilihat dalam nash.¹⁹ Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan tiga prinsip yang dianggap paling dekat secara substansi dengan keseluruhan argumentasi penelitian. Tiga prinsip tersebut, yakni: kebutuhan akan pemimpin, prinsip tanggung jawab, dan prinsip hubungan antara pemimpin dan rakyat. Ketika penelitian ini membahas implementasi Pasal 7 Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 1175 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung, sesungguhnya yang sedang diuji bukan hanya kebijakan transportasi, tetapi juga sejauh mana ketiga prinsip tersebut benar-benar hadir dalam praktik pemerintahan di tingkat implementasinya.

1. Prinsip pertama, kebutuhan akan pemimpin, dalam Siyash Dusturiyah berangkat dari kesadaran bahwa urusan publik tidak mungkin dibiarkan berjalan tanpa arah. Transportasi publik adalah contoh paling konkret dari urusan yang menuntut kepemimpinan. Tanpa keputusan, tanpa koordinasi, dan tanpa visi yang jelas, sistem transportasi akan berjalan secara sporadis dan reaktif. Dalam konteks Kota Bandung, keberadaan Wali Kota beserta perangkatnya, termasuk Dinas Perhubungan, merupakan manifestasi dari

¹⁸ Difka Hasyiyah, *Implementasi Kaidah Fiqh “Tasharruf al-Imam ‘ala al-ra’iyah manuthun bi al-maslahah” Dalam Kebijakan Kbrl Kuala Lumpur*. (Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, Skripsi, 2025), h. 2.

¹⁹ Ali Akhbar Abaib Mas Rabbani Lubis, “*Ilmu Hukum dalam Simpul Siyash Dusturiyah*”, (Yogyakarta: Semesta Aksara), h. 56.

prinsip ini. Pasal 7 Perwal 1175 Tahun 2015 sendiri menunjukkan bahwa negara, melalui pemerintah daerah, menyadari kebutuhan untuk menghadirkan kepemimpinan yang mengatur sistem angkutan massal secara terencana, terintegrasi, dan berkelanjutan. Namun, skripsi ini menunjukkan bahwa kebutuhan akan pemimpin tidak cukup hanya dipenuhi secara struktural. Kepemimpinan yang dimaksud dalam Siyasah Dusturiyah bukan sekadar keberadaan jabatan, melainkan kemampuan memimpin arah kebijakan secara nyata, termasuk keberanian untuk memastikan bahwa wilayah selatan dan timur Kota Bandung tidak terus-menerus tertinggal dari pusat kota dalam pelayanan transportasi publik.

2. Prinsip kedua, tanggung jawab, merupakan jantung dari Siyasah Dusturiyah. Kekuasaan dipahami bukan sebagai hak, melainkan sebagai amanah. Dalam skripsi ini, amanah tersebut terwujud dalam kewajiban pemerintah daerah untuk memastikan bahwa kebijakan transportasi publik tidak berhenti pada perencanaan di atas kertas. Minimnya armada TMB, halte yang tidak layak, penyebaran rute yang timpang, serta waktu tunggu yang tidak realistis menunjukkan adanya jarak antara tanggung jawab normatif dan pelaksanaan faktual. Prinsip tanggung jawab menuntut agar pemerintah tidak berlindung di balik keterbatasan anggaran atau kompleksitas birokrasi semata, tetapi secara aktif mencari solusi yang paling mungkin dilakukan dalam kapasitas yang ada. Siyasah Dusturiyah memandang bahwa kegagalan dalam memenuhi kebutuhan dasar mobilitas warga kota bukan sekadar kegagalan teknis, melainkan kelalaian dalam menjalankan amanah publik. Di sinilah skripsi ini berdiri sebagai bentuk evaluasi moral dan konstitusional terhadap praktik penyelenggaraan transportasi di Kota Bandung.
3. Prinsip ketiga, hubungan antara pemimpin dan rakyat, memberi dimensi yang lebih hidup dalam analisis ini. Siyasah Dusturiyah menolak relasi satu arah antara penguasa dan yang dikuasai. Hubungan tersebut bersifat timbal balik, di mana pemimpin berkewajiban mendengar kebutuhan rakyat, sementara rakyat memiliki peran untuk terlibat dan memberikan respons terhadap kebijakan yang dijalankan. Dalam konteks transportasi publik, relasi ini tercermin dari

bagaimana kebijakan TMB diterima, digunakan, atau justru diabaikan oleh masyarakat. Temuan skripsi ini menunjukkan bahwa sikap apatis sebagian warga Kota Bandung terhadap TMB tidak dapat sepenuhnya disalahkan kepada masyarakat. Ketika layanan tidak efisien, rute tidak menjangkau pusat aktivitas warga, dan waktu tunggu terlalu lama, maka hubungan antara pemimpin dan rakyat mengalami keretakan kepercayaan. Siyash Dusturiyah mengajarkan bahwa pemimpin yang adil adalah pemimpin yang mampu membaca respons rakyat sebagai cermin keberhasilan atau kegagalan kebijakan, bukan sebagai gangguan terhadap otoritas.²⁰

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana implementasi Pasal 7 Peraturan Wali Kota Bandung 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung?
2. Bagaimana implikasi implementasi Pasal 7 Peraturan Wali Kota Bandung 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung terhadap transportasi publik di Kota Bandung?
3. Bagaimana tinjauan Siyash Dusturiyah terhadap implementasi Pasal 7 Peraturan Wali Kota Bandung 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui implementasi Pasal 7 Peraturan Wali Kota Bandung 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung.
2. Mengetahui implikasi Pasal 7 Peraturan Wali Kota Bandung 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung terhadap transportasi publik di Kota Bandung.
3. Mengetahui tinjauan Siyash Dusturiyah terhadap implementasi Pasal 7 Peraturan Wali Kota Bandung 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung.

D. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat penelitian merujuk pada kegunaan atau kontribusi yang

²⁰ Ali Akhbar Abaib Mas Rabbani Lubis, “*Ilmu Hukum dalam Simpul Siyash Dusturiyah*”, (Yogyakarta: Semesta Aksara), h. 60.

dihasilkan dari suatu penelitian, baik dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun penerapannya dalam masyarakat. Dalam penelitian ini, diharapkan akan memberikan manfaat berupa:

1. Manfaat Teoritis

- a. Menambah khazanah keilmuan dalam bidang siyasah dusturiyah dan hukum Islam terkait rencana induk transportasi Kota Bandung, khususnya dalam sektor transportasi publik.
- b. Mengembangkan pemahaman mengenai implementasi *maqashid syariah* dan prinsip *maslahah* dalam pembuatan kebijakan publik.
- c. Memberikan kontribusi akademik bagi studi hukum pelayanan publik dan hukum tata negara Islam, terutama dalam lingkup transportasi umum.
- d. Menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang ingin membahas transportasi publik dari perspektif Hukum Islam.

2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum.
- b. Memberikan masukan bagi Pemerintah Kota Bandung dalam merancang kebijakan yang lebih efektif dan efisien.
- c. Menjadi dasar bagi revisi atau pembentukan peraturan daerah yang lebih menekankan pada tata *good governance* dan *good government*.
- d. Memberikan wawasan bagi masyarakat umum mengenai urgensi peningkatan transportasi umum, sehingga meningkatkan kesadaran akan pentingnya regulasi yang diterapkan secara transparan bagi semua pihak dalam ekosistem transportasi publik.

E. Kerangka Berpikir

Kerangka pemikiran merupakan gambaran dari konsep-konsep tertentu atau sekumpulan definisi yang saling berkaitan dengan istilah-istilah yang akan dianalisis dan/atau dijelaskan dalam suatu karya ilmiah.²¹ Kerangka ini berfungsi sebagai panduan dalam menganalisis permasalahan serta merumuskan hipotesis atau argumen yang akan dikembangkan dalam

²¹ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), h. 96.

penelitian. Selain itu, kerangka pemikiran mencerminkan hubungan antara variabel-variabel yang diteliti, baik dalam penelitian kualitatif maupun kuantitatif. Dalam penelitian kuantitatif, kerangka pemikiran sering kali divisualisasikan dalam bentuk model atau diagram yang menunjukkan keterkaitan antarvariabel. Sementara itu, dalam penelitian kualitatif, kerangka pemikiran lebih bersifat naratif dengan menjelaskan keterkaitan konsep-konsep utama berdasarkan kajian literatur dan teori yang digunakan.

Pentingnya kerangka pemikiran terletak pada kemampuannya dalam memberikan arah yang jelas bagi penelitian. Dengan adanya kerangka ini, peneliti dapat memastikan bahwa studi yang dilakukan memiliki dasar teoritis yang kuat dan metodologi yang sesuai dengan tujuan penelitian. Dalam penulisan penelitian ini, terdapat kerangka pemikiran seperti:

1. Teori Efektivitas Implementasi

Teori implementasi kebijakan publik yang dikembangkan oleh Van Meter dan Van Horn merupakan salah satu pendekatan yang sangat berpengaruh dalam dunia akademik tentang kebijakan publik. Dalam artikelnya yang terkenal, *The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework*, mereka menyampaikan bahwa keberhasilan atau kegagalan suatu implementasi kebijakan dipengaruhi oleh enam variabel utama yang saling berhubungan secara dinamis.

Dalam konteks skripsi yang mengkaji Pasal 7 Peraturan Wali Kota Nomor 1175 Tahun 2015, yang berisi strategi pengembangan sistem transportasi umum di Kota Bandung, pendekatan Van Meter dan Van Horn sangat tepat digunakan untuk mengevaluasi sejauh mana kebijakan tersebut diimplementasikan secara efektif. Mari kita lihat bagaimana keenam variabel teori tersebut dapat diterapkan dalam analisis kebijakan ini:

No.	Variabel
1	<i>Policy Standards and Objectives</i>
	Standar dan sasaran harus jelas, realistis, terukur, dan dipahami secara konsisten oleh semua pihak yang terlibat dalam implementasi. Tanpa

	kejelasan standar dan sasaran, para pelaksana di lapangan akan kesulitan menerjemahkan kebijakan menjadi tindakan konkret.
2.	<i>Resources</i>
	Sumber daya mencakup dana, personel, fasilitas, teknologi, dan informasi yang diperlukan untuk menjalankan kebijakan. Ketika sumber daya terbatas atau tidak dikelola secara baik, maka pelaksanaan kebijakan akan mengalami hambatan.
3.	<i>Inter-organizational Communication and Enforcement Activities</i>
	Komunikasi yang baik antara pembuat kebijakan, pelaksana, dan pihak terkait lainnya untuk meminimalisir terjadinya distorsi informasi. Koordinasi antarlembaga juga berfungsi untuk menjaga konsistensi dalam tindakan pelaksanaan kebijakan.
4.	<i>Characteristics of the Implementing Agencies</i>
	Karakteristik ini mencakup struktur birokrasi, pola kepemimpinan, gaya manajemen, hingga nilai-nilai organisasi yang dianut oleh badan pelaksana. Faktor ini menentukan seberapa terampil para pelaksana dapat menyesuaikan diri dengan tujuan kebijakan.
5.	<i>Economic, Social, and Political Conditions</i>
	Lingkungan eksternal seperti dinamika masyarakat, kondisi politik lokal, dan tekanan ekonomi juga mempengaruhi implementasi. Stabilitas lingkungan akan mempermudah pelaksanaan kebijakan, sementara konflik atau resistensi akan menghambatnya
6.	<i>Disposition or Response of the Implementers</i>
	Suasana hati, sikap, persepsi, dan motivasi pelaksana terhadap kebijakan yang akan diimplementasikan. Jika para pelaksana tidak memahami, tidak mendukung, atau merasa tidak dilibatkan, maka implementasi cenderung akan gagal. ²²

Tabel 1.3. Penjelasan tiap variabel teori Implementasi Kebijakan

²² Subarsono A. G. *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar. 2005) h. 99.

Tabel diatas bisa kita bandingkan dengan kondisi lapangan di Kota Bandung hasil daripada wawancara dan observasi peneliti, yang telah diselaraskan dengan studi kepustakaan terhadap implementasi Pasal 7:

No.	Fakta Lapangan Kota Bandung berdasarkan analisis Van Meter dan Van Horn
1.	Masih banyak warga Bandung yang mengeluhkan minimnya kenyamanan, keterjangkauan, dan keamanan dalam transportasi publik. Ketidaksesuaian antara standar kebijakan dan realitas lapangan mengindikasikan bahwa pelaksanaan Pasal 7 belum mencapai sasaran sebagaimana dirancang. ²³
2.	Kebijakan ini terkendala oleh keterbatasan anggaran daerah, infrastruktur jalan yang belum memadai, serta kekurangan armada angkutan publik yang layak. ²⁴
3.	Seringkali koordinasi antara lembaga-lembaga ini berjalan secara sendiri-sendiri dan tidak koordinasi yang disiplin. ²⁵
4.	Lambannya reaksi terhadap kritik warga terkait trayek angkot yang tumpang tindih dan tidak efisien. ²⁶
5.	Banyak masyarakat yang memilih kendaraan pribadi karena menganggap transportasi umum tidak layak dan tidak nyaman (61%). ²⁷

²³ Bagas Charli Manuel Purba (2024) *Orang-orang Muda Bandung Mempertanyakan Mengapa Pemerintah Enggan Membangun Transportasi Publik yang Aman dan Nyaman?* Diakses pada tanggal 9 Mei 2025 (<https://bandungbergerak.id/article/detail/1598293/orang-orang-muda-bandung-mempertanyakan-mengapa-pemerintah-enggan-membangun-transportasi-publik-yang-aman-dan-nyaman>).

²⁴ M. Naufal Hafiz (2024) *Tanggapan Pakar Transportasi ITB Soal Jalan Tol Kota Bandung, Perlu Solusi Jangka Panjang.* Diakses pada tanggal 9 Mei 2025 (<https://itb.ac.id/berita/tanggapan-pakar-transportasi-itb-soal-jalan-tol-dalam-kota-bandung-perlu-solusi-jangka-panjang/60491#:~:text=Kendala%20yang%20mungkin%20dihadapi%20dalam,biaya%20investasi%20dan%20manfaat%20tol.>)

²⁵ Imam Herdiana (2023) *Klaim Smart City Kota Bandung Tak Membekas Pada Transportasi Publik.* Diakses pada tanggal 9 Mei 2025 (<https://bandungbergerak.id/article/detail/15870/klaim-smart-city-kota-bandung-tak-membekas-pada-transportasi-publik#:~:text=Permasalahan%20permasalahan%20ini%20antara%20lain,koordinasi%2C%20konktivitas%2C%20dan%20efisiensi.>)

²⁶ Hanifah Salsabila (2023) *Ironi Transportasi Bandung: Potensi besar, minim perhatian.* Diakses pada tanggal 9 Mei 2025 (<https://www.detik.com/jabar/berita/d-7051140/ironi-transportasi-bandung-potensi-besar-minim-perhatian>).

²⁷ Shonya Nur Rohmatunnisa (2024) *Masalah Transportasi Umum di Bandung yang Tak*

	Persepsi negatif ini terbentuk dari pengalaman langsung pengguna yang tidak puas dengan pelayanan, waktu tempuh, atau keamanan transportasi umum.
6.	Jika aparat pelaksana hanya menjalankan kebijakan sebagai formalitas tanpa komitmen dan pemahaman terhadap visi yang hendak dicapai, maka implementasi akan bersifat simbolik belaka ²⁸

Tabel 1.4. Fakta Lapangan Kota Bandung berdasarkan hasil wawancara dan observasi Analisis Teori Implementasi Kebijakan

2. Teori Kewenangan

Secara etimologis, istilah “hierarki” berasal dari bahasa Yunani hierarkhia, yang terdiri atas dua kata: hieros yang berarti suci dan archein yang berarti memerintah. Dalam perkembangan bahasa modern, istilah ini lebih dimaknai sebagai susunan tingkatan atau jenjang kekuasaan dari yang paling tinggi hingga paling rendah.²⁹ Dalam konteks hukum, hierarki merujuk pada tingkatan norma hukum berdasarkan tingkat kekuatan mengikat dan kewenangan pembentuknya. Sementara itu, istilah “Hukum Perundang-undangan” berasal dari bahasa Latin *lex* (undang-undang) dan dalam bahasa Indonesia berkembang menjadi produk hukum, Prof Bagir Manan mendefinisikannya sebagai yang tertulis yang dibentuk oleh lembaga berwenang dan berlaku secara umum.³⁰

Secara terminologis, Teori Hierarki Hukum Perundang-undangan adalah konsep yang menyatakan bahwa setiap norma hukum harus tunduk pada norma hukum yang lebih tinggi.³¹ Teori ini menempatkan norma-norma

Kunjung Usai. Diakses pada tanggal 9 Mei 2025 (<https://jurnalposmedia.com/masalah-transportasi-umum-di-bandung-yang-tak-kunjung-usai/#:~:text=Berdasarkan%20riset%20yang%20dilakukan%20oleh,jangkauan%20terhadap%20akses%20transportasi%20umum.>).

²⁸ Imam Herdiana (2023) *Klaim Smart City Kota Bandung Tak Membekas Pada Transportasi Publik*. Dikses pada tanggal 9 Mei 2025 (<https://bandungbergerak.id/article/detail/15870/klaim-smart-city-kota-bandung-tak-membekas-pada-transportasi-publik#:~:text=Permasalahan%2Dpermasalahan%20ini%20antara%20lain,koordinasi%2C%20konktivitas%2C%20dan%20efisiensi.>).

²⁹ Ni'matul Huda (2006), *Kedudukan Peraturan Daerah dalam Hirarki Peratur Perundang-undangan*. Jurnal Hukum, Vol 13, No. 1, h. 33

³⁰ Ghazali. *Pengantar Ilmu Peundang-Undangan* (Mataram: Sanabil, 2022) h. 3.

³¹ Aziz Syamsuddi, *Proses Dan teknik Penyusunan Undang-undang*, Cetakan Pertama,

hukum dalam sebuah susunan yang sistematis dan berjenjang, di mana norma di tingkat bawah harus sesuai, tidak bertentangan, dan mengacu pada norma yang berada di atasnya. Teori ini bertujuan menjaga konsistensi sistem hukum, memberikan kejelasan dalam proses legislasi, serta mencegah terjadinya konflik norma.

Teori ini secara klasik dipelopori oleh Hans Kelsen (1881-1973), seorang ahli hukum asal Austria, melalui gagasan *Stufenbau Theorie* atau teori bangunan bertingkat dalam sistem hukum. Menurut Kelsen, sistem hukum memiliki struktur piramidal yang terdiri atas norma-norma yang berjenjang dari yang paling tinggi (*Grundnorm*) hingga norma yang paling konkret atau peraturan teknis atau kebijakan administratif³². Dalam persoalan hierarki hukum di Indonesia, konsep ini secara eksplisit diadopsi dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Sebagaimana telah diubah oleh UU No. 15 Tahun 2019).³³

Berdasarkan struktur hierarki hukum, Peraturan Wali Kota berada pada posisi paling bawah dalam tatanan hukum nasional. Meskipun begitu, peraturan tersebut tetap memiliki daya ikat dalam wilayah administratifnya, selama tidak bertentangan dengan norma hukum di atasnya. Hierarki ini juga menuntut agar setiap kebijakan atau norma yang lahir di tingkat daerah harus mengacu pada norma hukum yang lebih tinggi agar tidak menimbulkan disharmoni hukum.

Selain itu, teori hierarki hukum memiliki kemungkinan praktis dalam proses pembatalan atau *judicial review*. Bila suatu peraturan yang lebih rendah bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, maka peraturan tersebut dapat dibatalkan oleh lembaga berwenang, seperti Mahkamah Agung untuk peraturan di bawah undang-undang.³⁴ Hal ini mempertegas fungsi kontrol

(Jakarta: Sinar Grafika, 2011), h. 14.

³² Jimly Asshiddiqie. *Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara Jilid I*. (Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, 2006). h. 27.

³³ UU No. 15 Tahun 2019

³⁴ Ridwan, *Hukum Administrasi dan Peradilan Administrasi* (Yogyakarta: FH UII Press) h.

dalam sistem hukum agar seluruh produk hukum tetap konsisten dan tidak bertentangan secara vertikal.

Skripsi yang berjudul “Tinjauan Siyasah Dusturiyah terhadap Implementasi Pasal 7 Peraturan Wali Kota Nomor 1175 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung dalam Mengoptimalkan Pelayanan Transportasi Umum di Kota Bandung”, Pasal 7 dalam Peraturan Wali Kota Bandung tersebut mengatur arah pembangunan sistem transportasi kota, mulai dari pengembangan angkutan massal, integrasi antarmoda, hingga peningkatan kualitas pelayanan. Namun, sebagai bagian dari Peraturan Kepala Daerah, kebijakan ini harus tunduk dan sesuai dengan kerangka hukum nasional yang lebih tinggi. Misalnya, implementasi Pasal 7 haruslah selaras dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menjadi dasar nasional pengelolaan transportasi. Selain itu, kebijakan tersebut juga harus mengacu pada visi dan misi transportasi nasional yang diatur dalam dokumen perencanaan jangka panjang dan menengah nasional. Jika isi atau pelaksanaan Pasal 7 bertentangan dengan prinsip dasar atau norma dari peraturan di atasnya, maka secara hukum, peraturan tersebut dapat dipertanyakan keabsahannya.

Alhasil, setelah dengan tegas dapat dijelaskan mengenai struktur-struktur Lembaga negara, maka selanjutnya dapat masuk kedalam apa yang disebut dengan *kewenangan*. Pasalnya, tidak mungkin jika ada kewenangan yang diluar dari struktur kelembagaan negara. Pengetahuan terhadap hierarki pun diperlukan sebab dalam kewenangan, aka nada beberapa tupoksi yang berstatus secara vertical, seperti: atribusi, delegasi dan mandat.

3. Teori Siyasah Dusturiyah

Secara etimologis, siyasah berasal dari bahasa Arab سَاسٌ – يَسُوسُ – سِيَاسَةٌ yang berarti mengatur, memimpin, atau mengelola.³⁵ Dengan demikian, siyasah dusturiyah berarti kebijakan pemerintahan yang diatur dalam konstitusi

³⁵ Muhammad Iqbal, *Fiqh Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik Islam*, (Jakarta: Gaya Media Pratama), h. 3.

(Sebagai dasar suatu negara) berdasarkan prinsip-prinsip Islam.³⁶ Istilah ini dipakai dalam berbagai konteks, baik pemerintahan, hukum, hingga diplomasi. Sedangkan dusturiyah berasal dari kata دُسْتُورٌ yang berarti konstitusi atau dasar hukum. Dalam perkembangan pemikiran politik Islam kontemporer, istilah siyasah dusturiyah dipahami sebagai politik ketatanegaraan, yaitu sistem pemerintahan dan tata kelola kekuasaan yang dibingkai dalam prinsip-prinsip Islam.

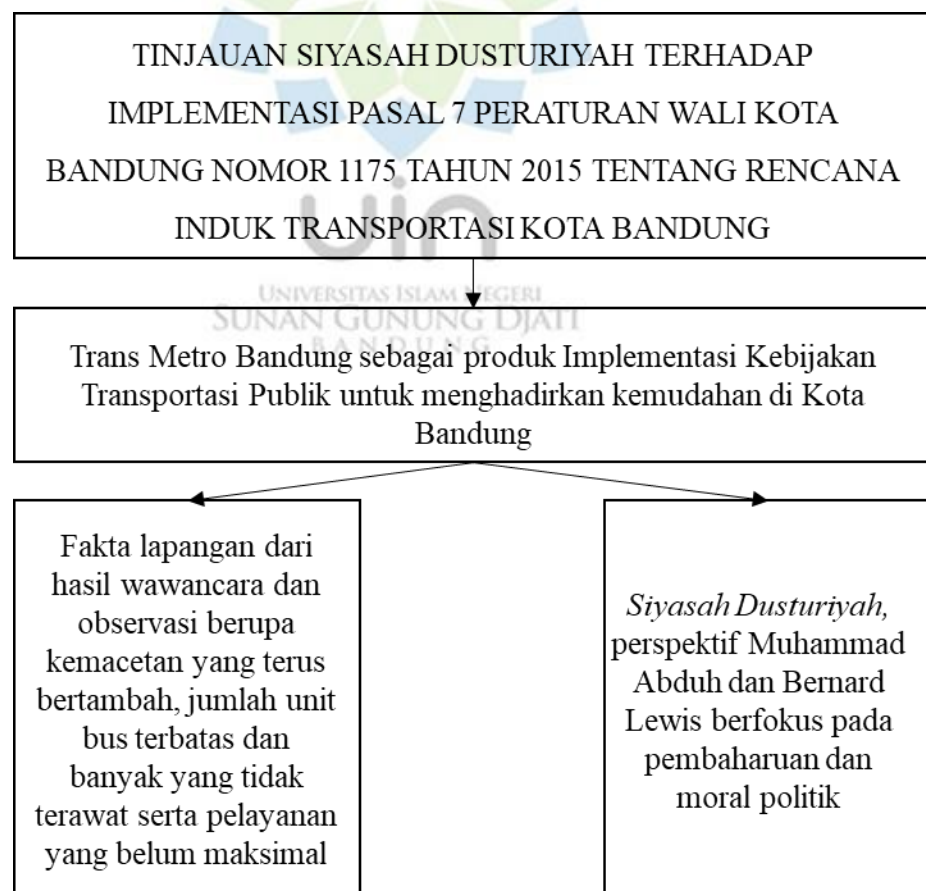
Ibnu Khaldun (1332 M – 1406 M), berpendapat bahwa siyasah dusturiyah adalah bentuk pemerintahan yang bertujuan untuk menegakkan keadilan berdasarkan prinsip-prinsip Islam dan menjaga kesejahteraan masyarakat. Kemudian Al-Mawardi (972 M – 1058 M) dalam Al-Ahkam al-Sulthaniyyah menjelaskan bahwa siyasah dusturiyah harus mengacu pada hukum syari'ah yang dapat menjamin stabilitas negara dan kesejahteraan rakyat. Terakhir, Ibnu Taimiyyah (1263 M – 1328) menekankan bahwa kepemimpinan dalam Islam harus didasarkan pada keadilan dan keberpihakan kepada rakyat, sehingga pemimpin bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua kebijakan yang diambil membawa manfaat bagi umat. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa siyasah adalah manajerial kenegaraan berdasarkan prinsip Islam untuk mencapai suatu tujuan tertentu.³⁷

Siyasah Dusturiyah memiliki gambaran yang utuh, tentang bangunan negara yang ideal. Teori hierarki hukum, sebagaimana dikemukakan oleh Hans Kelsen (1881 – 1973), menjelaskan bahwa sistem hukum terdiri dari norma-norma yang tersusun secara bertingkat, di mana norma tertinggi menjadi dasar legitimasi bagi norma-norma di bawahnya. Dalam hukum di Indonesia, struktur ini tercermin dalam susunan perundang-undangan yang berpuncak pada Undang-Undang Dasar 1945. Sementara itu, Siyasah Dusturiyah dalam tradisi Islam berbicara tentang politik ketatanegaraan yang harus berpijak pada prinsip-prinsip keadilan dan kemaslahatan, dengan hukum syariat sebagai

³⁶ H.A.Djazuli, *Fiqh Siyasah Implementasi Kemaslahatan Umat dalam Rambu-Rambu Syari'ah*, (Jakarta: Kencana, 2003), h. 47

³⁷ Suyuti Pulung, *Fikih Siyasah: Ajaran, Sejarah dan Pemikiran*, (Yogyakarta: Ombak, 2014), h. 44.

sumber nilai tertinggi. Hubungan keduanya terletak pada kesamaan struktur dan tujuan: Jika teori hierarki hukum menekankan keteraturan legal formal, maka Siyasa Dusturiyah menekankan nilai-nilai moral dan spiritual sebagai roh dari tatanan hukum tersebut. Dalam pandangan ini, konstitusi bukan hanya norma hukum tertinggi, tetapi juga amanah yang harus dijaga agar senantiasa sejalan dengan nilai ilahiah. Maka, setiap peraturan dalam hierarki hukum modern sebaiknya tidak sekadar sah secara prosedural, tetapi juga selaras dengan prinsip-prinsip syariat yang menekankan keadilan, perlindungan hak dan kesejahteraan umat. Keduanya, teori hierarki hukum dan Siyasa Dusturiyah, jika digabungkan, menjadi fondasi bagi pembangunan sistem hukum yang tidak hanya kuat secara struktur, tetapi juga akan ideal dalam implementasi.



Gambar 1.1. Kerangka berpikir

F. Hasil Penelitian Terdahulu

Dalam sebuah penelitian, kajian terhadap penelitian terdahulu berfungsi sebagai referensi utama dalam memahami perkembangan studi di bidang yang sama. Penelitian-penelitian sebelumnya dapat memberikan wawasan tentang teori yang telah digunakan, metode yang diterapkan, serta hasil-hasil yang telah ditemukan. Dengan melakukan pembacaan terlebih dahulu terhadap penelitian terdahulu, peneliti dapat menilai apakah terdapat perbedaan atau kesamaan dalam pendekatan yang diambil, serta bagaimana penelitian baru ini dapat memberikan kontribusi yang lebih luas atau mendalam terhadap bidang yang dikaji. Penelitian terdahulu yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini yaitu:

No.	Nama, Judul (Tahun)	Persamaan	Perbedaan
1.	“Irfan Alan Fauzi Ramdani, <i>Pelaksanaan Tata Kelola dan Inventarisasi Kendaraan Dinas berdasarkan Pasal 6 Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2017 tentang</i>	Skripsi ini membahas menggunakan perspektif <i>siyasah dusturiyah</i> terkait implementasi (Baca: pelaksanaan) Perda.	Skripsi ini menitik beratkan pada Pasal 6 Perda No. 3 Tahun 2017 Tentang Pengelolaan Barang milik Daerah di Kabupaten Bandung

	<p><i>Pengelolaan Barang Milik Daerah di Kabupaten Bandung Tahun 2018-2019 Perspektif Siyasah Dusturiyah (2003).”</i></p>		
2.	<p>“Imma Patimah Koswara, <i>Tinjauan Siyasah Dusturiyah Terhadap Implementasi Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 217 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Penyelenggaraan Reklame (2019).”</i></p>	<p>Skripsi ini membahas Implementasi Peraturan Wali kota beserta efektivitas dan efisiensinya.</p>	<p>Skripsi ini memiliki objek kajian yang berbeda dengan usulan penelitian yang diajukan</p>
3.	<p>“Khusnul Zannah, <i>Tinjauan Fiqh Siyasah Terhadap Implementasi Peraturan</i></p>	<p>Skripsi ini menggunakan Peraturan untuk dikaji oleh <i>Fiqh Siyasah</i></p>	<p>Skripsi ini menggunakan Peraturan Menteri sebagai objek kajian utama</p>

	<p><i>Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Fasilitas Terminal Penumpang (2020).”</i></p>		
4.	<p>“Wiwin Triana Santi, <i>Tinjauan Fiqh Dusturiyah Terhadap Efektivitas Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kecamatan Lut Tawar Kabupaten Aceh Tengah (2022).”</i></p>	<p>Skripsi ini memfokuskan pada efektivitas peraturan dalam penerapannya di masyarakat</p>	<p>Skripsi memiliki menggunakan Undang-undang Sebagai objek kajian utama</p>
5	<p>“Danista Hazrul Huda, <i>Analisis Fiqh Siyasah Tentang Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan No. 117 Tahun 2018 Tentang</i></p>	<p>Skripsi ini membahas menggunakan perspektif <i>siyasah dusturiyah</i> terkait implementasi (Baca: pelaksanaan)</p>	<p>Skripsi ini lebih membahas mengenai Penyelenggaraan Angkutan Orang tidak dalam trayek, bukan transportasi umum</p>

	<i>Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek (2023).”</i>	Peraturan menteri.	
--	---	--------------------	--

Tabel 1.5. Hasil Penelitian Terdahulu

Kemudian, penelitian terdahulu juga membantu dalam menghindari duplikasi penelitian, sehingga studi yang dilakukan memiliki kebaruan dan nilai tambah yang lebih mutakhir. Peneliti dapat menemukan aspek yang belum dieksplorasi atau memodifikasi pendekatan yang telah ada untuk menghasilkan temuan yang lebih progresif dengan peristiwa saat ini.

