

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kebijakan pemerintah merupakan keputusan yang dibuat oleh pemerintah yang bertujuan untuk memecahkan permasalahan yang menyangkut kepentingan umum. Kebijakan tersebut dapat berbentuk Undang-Undang, Peraturan Presiden, Peraturan Pemerintah, Peraturan Daerah, Keputusan Walikota dan lain sebagainya yang merupakan produk dari kebijakan publik.

Merujuk pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas, dalam pasal 93 ayat (1) dijelaskan bahwa Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Demi tercapainya akuntabilitas instansi pemerintah yang baik dalam mengurangi kemacetan, Dinas Perhubungan dituntut untuk selalu melakukan pembenahan. Pembenahan sendiri diharapkan mampu meningkatkan peran dan fungsi Dinas Perhubungan sebagai sub sistem dari sistem Pemerintahan Daerah yang berupaya memenuhi aspirasi masyarakat. Selama ini Kota Bandung merupakan salah satu kota yang tingkat kemacetannya sangat tinggi.

Kemacetan yang semakin memburuk pada musim liburan membuat Kota Bandung dianggap tidak siap untuk menjadi kota wisata, maraknya parkir liar juga membuat kemacetan semakin tidak terkendali. Sorotan parkir liar penyebab macet tertuju pada kawasan Alun-alun Kota Bandung Parkir wisatawan yang

mengunjungi Alun-alun Bandung, bahkan hampir setiap malam, terpantau sepanjang lajur kiri Jalan Asia Afrika. (Sumber:<http://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2018/01/01/kemacetan-di-bandung-semakin-tidak-terkendali-417006>). Hal ini tentunya tidak membuat pemerintah Kota Bandung berdiam diri karena jika hal ini dibiarkan maka kemacetan di Kota Bandung akan semakin parah dari waktu ke waktu.

Kemacetan sendiri dapat dipahami sebagai akibat dari adanya kegiatan masyarakat atau aktivitas ekonomi yang terjadi. Arus lalu lintas di berbagai jalan di Kota Bandung pada umumnya cukup padat, apalagi pada jalan-jalan tertentu yang dimana disana merupakan daerah perkantoran, sekolah, dan pusat perbelanjaan.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No. 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan disebutkan bahwa Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan.

Banyak faktor yang menyebabkan kemacetan di Kota Bandung diantaranya masih banyak kendaraan yang berhenti dan parkir sembarangan, angkot ngetem sembarangan dan melakukan pelanggaran lalu lintas, volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan dan masih banyak PKL yang ada di sepanjang jalan.

Tabel 1.1
Lokasi dan Penyebab Terjadinya Kemacetan Di Kota Bandung

NO	LOKASI	PENYEBAB
1	Jl. Pasirkoja	Volume kendaraan tinggi dan angkot ngetem
2	Jl. Ahmad Yani (pasar Kosambi)	PKL, angkot ngetem dan parkir
3	Jl. Buah Batu	Lebar jalan sempit, volume kend. tinggi
4	Jl. Cibaduyut	Parkir dan lebar jalan sempit
5	Jl. Kiaracandong (bawah jembatan)	PKL dan angkot ngetem
6	Jl. Jamika	PKL dan angkot ngetem
7	Jl. Jend. Sudirman	Parkir dan volume kendaraan
8	Jl. Pasar Andir	PKL dan lebar jalan sempit
9	Jl. Sunda	Angkot ngetem, vol. Kendaraan, pintu KA
10	Jl. A. Yani (Cicadas)	PKL
11	Jl. A. Yani (Cicaheum)	Bus dan angkot ngetem
12	Jl. Cibiru	Bus dan angkot ngetem
13	Jl. Ciwastra	Angkot ngetem
14	Jl. Jend. Sudirman (pasar andir)	PKL
15	Jl. Dr. Djundjuran	Vol kendaraan tinggi

Sumber : Lakip Dishub Tahun, 2017, Data Diolah Peneliti, 2019.

Dari data diatas dapat dilihat bahwa masih terdapat 15 titik kemacetan yang harus diatasi oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung, dimana penyebab dari kemacetan itu diantaranya adalah volume kendaraan yang tinggi, lebar jalan yang sempit, angkot ngetem dan masih terdapat banyak PKL. Dari fenomena tersebut mengindikasikan bahwa penerapan kebijakan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung sendiri belum berjalan dengan maksimal dikarenakan masih banyak titik-titik kemacetan yang belum teratasi.

Untuk dapat mewujudkan Kota Bandung yang aman dan tertib berlalu lintas Walikota Bandung mengeluarkan keputusan. Berdasarkan Keputusan Walikota Bandung NOMOR : 551 / Kep.798-Dishub / 2014 Tentang Tim Koordinasi

Penanggulangan Kemacetan Di Kota Bandung, disebutkan bahwa tim mempunyai tugas pokok sebagai berikut :

1. Membuat jadwal dan rencana kerja tim;
2. Melakukan perencanaan dan pembahasan sehubungan dengan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung;
3. Melaksanakan program kegiatan sehubungan dengan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung;
4. Mengkoordinasikan perencanaan, pembahasan dan pelaksanaan program kegiatan sehubungan dengan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung dengan pihak pemangku kebijakan dan kepentingan di bidang perhubungan;
5. Memberikan masukan dan bahan pertimbangan kebijakan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung;
6. Melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan program kegiatan sehubungan dengan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung.

Adanya keputusan ini merupakan langkah baru dari pemerintah Kota Bandung dalam rangka untuk mengurangi kemacetan. Sehingga penerapan kebijakan ini diharapkan dapat menjadi solusi yang ditawarkan oleh pemerintah Kota Bandung dan Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk mengurai kemacetan yang ada di Kota Bandung.

Tabel 1.2
Capaian Indikator Kinerja Strategis
Presentase Titik Kemacetan Yang Teratasi

Tahun	Satuan	Target	Realisasi	Capaian (%)
2014	%	31	31,25	100,81
2015	%	47	46,88	99,74
2016	%	15	11,76	78,40
2017	%	15	13,33	88,89

Sumber : Lakip Dishub Tahun, 2014-2017, Data Diolah Peneliti, 2019.

Dari data tersebut, dapat dilihat bahwa dari tahun 2015-2017 Dinas Perhubungan Kota Bandung belum mampu mencapai target untuk mengurangi titik kemacetan. Pada tahun 2015 target capaian yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung adalah sebesar 47% sedangkan pada tahun 2016 dan 2017 target yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung hanya sebesar 15%. Jadi terjadi penurunan yang sangat signifikan antara target realisasi pada tahun 2015 dan tahun 2016-2017.

Pada tahun 2017 target Indikator kinerja sebesar 15% atau secara akumulasi sebesar 85% sedangkan realisasi kinerja sebesar 13,33% sehingga capaian kinerja sebesar $13,33\% / 15\% \times 100\% = 88,89\%$. Capaian indikator “Persentase titik kemacetan yang teratasi” adalah sebesar 88,89%. Target yang harus dicapai pada akhir masa Renstra tahun 2018 adalah 100% sehingga jika dibandingkan dengan pencapaian kinerja pada tahun 2017 sebesar 59,37% maka capaian kerjanya baru mencapai $59,37\% / 100\% \times 100\% = 59,37\%$. Sehingga masih tersisa capaian target sebesar $100\% - 59,37\% = 40,63\%$. Dengan sisa waktu pencapaian target selama 1 tahun maka setiap tahun harus ada peningkatan capaian kinerja sebesar 40,63%. (Sumber : *Lakip Dishub Tahun, 2017*)

Tabel 1.3
Capaian Indikator Kinerja Strategis
Presentase Penurunan Pelanggaran Angkutan Umum di Jalan

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2014	5 %	7,11 %	142,20 %
2015	5 %	4,02 %	80,40 %
2016	5 %	5,86 %	117,20 %
2017	5 %	2,45 %	49,00 %

Lakip Dishub Tahun, 2014-2017

Dari data diatas, dapat dilihat bahwa relisasi dari indikator presentase penurunan pelanggaran angkutan umum di jalan mengalami naik turun sedangkan pada tahun 2017 program ini tidak mencapai target. Tingginya angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh awak angkutan umum di jalan raya merupakan salah satu penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi, dengan mengambil tindakan yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas tanpa kecuali akan merubah tingkah laku pengemudi dalam berlalu lintas dan pada gilirannya akan meningkatkan keselamatan dalam berlalu lintas. Oleh karena itu Dinas Perhubungan Kota Bandung bekerja sama dengan Satlantas Polrestabes Kota Bandung yang juga didampingi oleh pihak TNI melalui Polisi Militer dan jajaran Kodim beberapa kali menggelar operasi / razia yang khususnya ditujukan kepada angkutan umum di jalan.

Dari gelaran razia tersebut didapat data pelanggaran seperti : izin trayek sudah habis (belum diperpanjang), belum melaksanakan uji KIR, fasilitas penunjang kendaraan tidak lengkap (lampu rem tidak nyala, lampu depan mati

sebelah, lampu sign tidak menyala, lampu penerangan penumpang tidak menyala dan sebagainya.

Salah satu upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung dalam mengurangi kemacetan yaitu dengan dibuatnya jembatan layang (Flyover) Antapani. Pembangunan jalan layang itu dimulai pada 10 Juni 2016 yang ditandai groundbreaking oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono. Setelah enam bulan pengerjaan, jalan layang tersebut rampung dan telah melalui tes uji coba lalu lintas pada 28 Desember 2016 dan serangkaian tes lainnya.

Pembangunan jalan layang Antapani bertujuan untuk mengatasi kemacetan yang setiap hari terjadi di persimpangan Jalan Terusan Jakarta dan Jalan Ibrahim Adjie. Terlebih, kemacetan pada jam sibuk pagi dan sore hari serta akhir pekan. Pembangunan jalan layang Antapani merupakan proyek kerja sama antara Pusjatan Kementerian PUPR, Pemerintah Kota Bandung, dan pemerintah Korea. Dari anggaran Rp 35 miliar yang dibutuhkan untuk pembangunan, komposisi pembiayaan terdiri atas Rp 22 miliar berasal dari Pusjatan Kementerian PUPR, Rp 10 miliar dari Pemerintah Kota Bandung, dan Rp 3 miliar dari Pemerintah Korea dalam bentuk komponen material. (Sumber:<https://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2017/01/24/pertama-di-indonesia-flyover-antapani-gunakan-teknologi-cmp-391514>)

Dari beberapa fenomena diatas mengindikasikan bahwa penerapan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung belum berjalan dengan maksimal karena masih terdapat banyak titik kemacetan.

Maka dari itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Implementasi Kebijakan Penanggulangan Kemacetan Di Kota Bandung (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Kota Bandung)”**

B. Identifikasi Masalah

Penelitian ini difokuskan pada proses implementasi kebijakan penanggulangan kemacetan di Dinas Perhubungan Kota Bandung.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka dapat ditarik rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu :

1. Bagaimana implementasi kebijakan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung?
2. Apa saja hambatan-hambatan dalam implementasi kebijakan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam menanggulangi kemacetan di Kota Bandung?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung.
2. Untuk mengetahui apa saja hambatan-hambatan dalam implementasi kebijakan penanggulangan kemacetan di Kota Bandung.

3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam menanggulangi kemacetan di Kota Bandung.

E. Kegunaan Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Secara Teoretis

Diharapkan peneliti bisa memberikan sebuah solusi dalam mengatasi masalah kemacetan yang ada di kota-kota besar khususnya Kota Bandung. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi sumber referensi baru bagi program studi Administrasi Publik maupun dapat dijadikan sebagai bahan masukan bagi perkembangan Administrasi Publik.

2. Secara Praktis

- a. Bagi penulis, dapat menambah wawasan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan implementasi kebijakan publik.
- b. Bagi instansi, diharapkan dapat memberikan solusi dalam masalah kemacetan khususnya di Kota Bandung.
- c. Bagi umum, diharapkan dapat menjadi pengetahuan baru tentang implementasi kebijakan tentang penanggulangan kemacetan.

F. Kerangka Pemikiran

Menurut Nicholas Henry 1988 dalam (Pasolong, 2014:8) mendefinisikan administrasi publik adalah suatu kombinasi yang kompleks antara teori dan praktik, dengan tujuan mempromosi pemahaman terhadap pemerintah dalam hubungannya dengan masyarakat yang diperintah, dan juga mendorong kebijakan

publik agar lebih responsif terhadap kebutuhan sosial. Administrasi publik berusaha melembagakan praktik-praktik manajemen agar sesuai dengan nilai efektivitas, esensi dan pemenuhan kebutuhan masyarakat secara lebih baik.

Secara sederhana dapat dikatakan bahwa kebijakan publik adalah:

“....setiap keputusan yang dibuat oleh negara, sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan dari negara. Kebijakan publik adalah strategi untuk mengantar masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju kepada masyarakat yang dicita-citakan.”(Nugroho, 2014:129)

Chaizi Nasucha dalam (Pasolong, 2014:39) mengatakan bahwa kebijakan publik adalah kewenangan pemerintah dalam pembuatan suatu kebijakan yang digunakan ke dalam perangkat peraturan hukum. Kebijakan tersebut bertujuan untuk menyerap dinamika sosial dalam masyarakat, yang akan dijadikan acuan perumusan kebijakan agar tercipta hubungan sosial yang harmonis.

Dalam pandangan Edwards III, implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel, yakni:

1) Komunikasi

Variabel pertama yang mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan, menurut Edward III, adalah komunikasi. Menurutnya, sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus ditransmisikan (atau dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat. Selain itu, kebijakan yang

dikomunikasikan pun harus tepat, akurat, dan konsisten. Komunikasi diperlukan agar para pembuat keputusan di dan para implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat.

Terdapat tiga indikator yang dapat dipakai (atau digunakan) dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi tersebut di atas, yaitu:

- a. Transmisi; penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian (miskomunikasi), hal ini disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi sehingga apa yang diharapkan terdistorsi di tengah jalan.
- b. Kejelasan; komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan (*street-level-bureuacrats*) haruslah jelas dan tidak membingungkan (tidak ambigu). Ketidakjelasan pesan kebijakan tidak selalu menghalangi implementasi, pada tataran tertentu, namun para pelaksana membutuhkan kejelasan informasi dalam melaksanakan kebijakan agar tujuan yang hendak dicapai dapat diraih sesuai konten kebijakan.
- c. Konsistensi; perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten (untuk diterapkan dan dijalankan). Ini karena jika perintah yang diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan bagi para pelaksana dilapangan.

2) Sumberdaya

Variabel kedua yang mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan adalah sumber daya. Sumber daya merupakan hal penting lainnya, menurut George C. Edward III, dalam mengimplementasikan kebijakan. Indikator sumber-sumber daya terdiri dari beberapa elemen, yaitu:

- a. Staf; sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf atau sumber daya manusia (SDM). Kegagalan sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh karena staf yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten di bidangnya. Penambahan jumlah staf atau implementor saja tidak mencukupi, tetapi diperlukan pula kecukupan staf dan keahlian serta kemampuan yang diperlukan (kompeten dan kapabilitas) dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri.
- b. Informasi; dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk yaitu: (i) informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan di saat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan. Dan (ii) informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Implementor harus mengetahui apakah orang lain yang terlibat di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum.

- c. Wewenang; pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Ketika kewenangan itu nihil, maka kekuatan para implementor di mata publik tidak terlegitimasi, sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan. Tetapi, dalam konteks yang lain, ketika kewenangan formal tersebut ada, maka sering terjadi kesalahan dalam melihat efektivitas kewenangan. Di satu pihak, efektivitas kewenangan diperlukan dalam pelaksanaan implementasi kebijakan, tetapi disisi lain, efektivitas akan menyurut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri atau demi kepentingan kelompoknya.
- d. Fasilitas; fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin memiliki staf yang mencukupi, mengerti apa yang harus dilakukannya, dan memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

3) Disposisi

Variabel ketiga yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan publik, bagi George C. Edward III, adalah disposisi. Disposisi atau 'sikap dari pelaksana kebijakan' adalah faktor penting ketiga dalam pendekatan mengenai pelaksanaan suatu kebijakan publik. Jika pelaksanaan kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang

akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias.

Hal-hal penting yang perlu dicermati pada variabel disposisi, menurut Edward III, adalah:

- a. Efek disposisi; disposisi atau sikap para pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implemtasi kebijakan bila personil yang ada tidak melaksanakan kebijakan-kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat tinggi. Oleh karena itu, pemilihan dan pengangkatan personil pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan warga.
- b. Melakukan pengaturan birokrasi (*staffing the bureaucracy*); dalam konteks ini Edward III mensyaratkan bahwa implementasi kebijakan harus dilihat juga dalam hal pengaturan birokrasi. Ini merujuk pada penunjukan dan pengangkatan staf dalam birokrasi yang sesuai dengan kemampuan, kapabilitas, dan kompetensinya. Selain itu, pengaturan birokrasi juga bermuaran pada ‘pembentukan’ sistem pelayanan publik yang optimal, penilaian personil dalam bekerja, hingga metode *bypassing* personil.
- c. Insentif; Edward III menyatakan bahwa salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah kecenderungan para pelaksana adalah dengan memanipulasi insentif. Pada umumnya orang bertindak menurut kepentingan mereka sendiri, maka memanipulasi insentif oleh para

pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambahkan keuntungan atau biaya tertentu mungkin akan menjadi faktor pendorong yang membuat para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik. Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi perintah yang baik. Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi (*self interest*) atau organisasi.

4). Struktur birokrasi

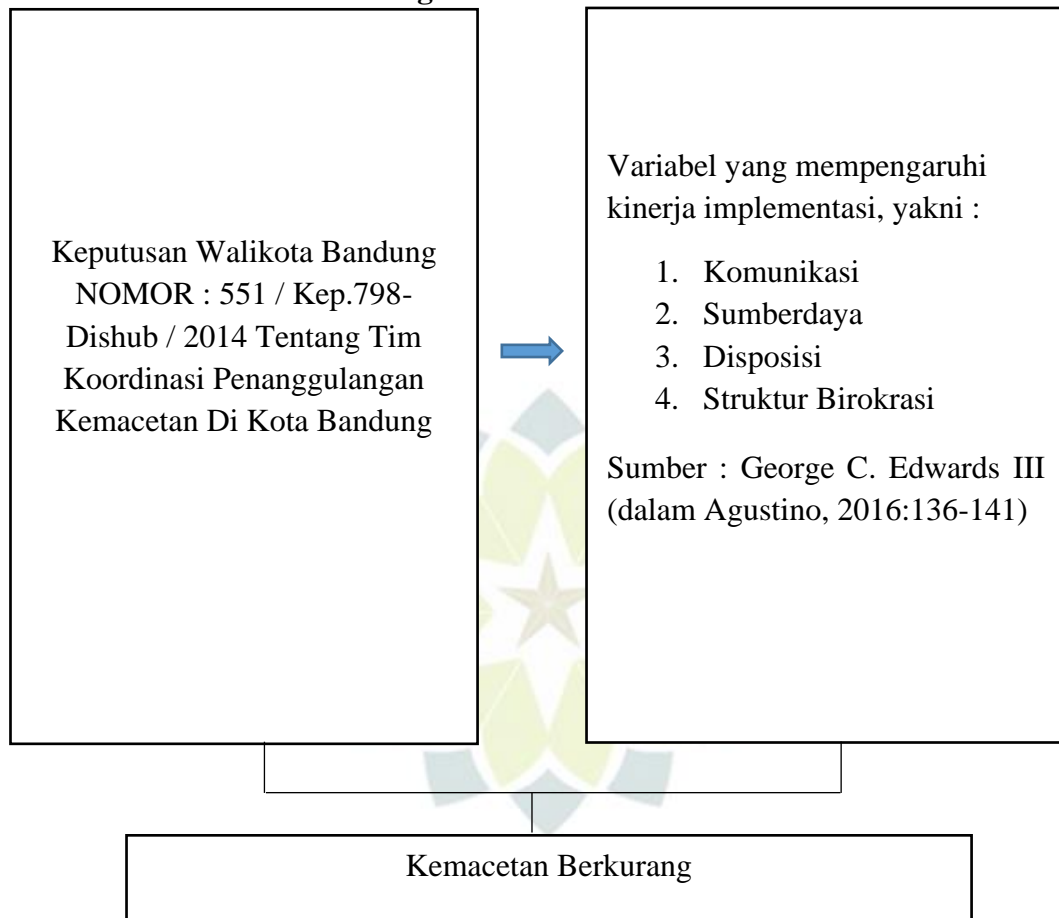
Variabel keempat, menurut George C. Edward III, yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan publik adalah struktur birokrasi. Walaupun sumber-sumber daya untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia, atau para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang seharusnya dilakukan, dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapat kelemahan dalam struktur birokrasi. Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini akan menyebabkan sumber-sumber daya menjadi tidak efektif dan tidak termotivasi sehingga menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi sebagai pelaksana sebuah kebijakan harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik.

Dua karakteristik, menurut Edward III, yang dapat mendorong kinerja struktur birokrasi atau organisasi ke arah yang lebih baik adalah:

- a. Membuat *Standar Operating Procedures* (SOP) yang lebih fleksibel, SOP adalah suatu prosedur atau aktivitas terencana rutin memungkinkan para pegawai (atau pelaksana kebijakan seperti aparatur, administrator, atau birokrat) untuk melaksanakan kegiatan-kegiatannya pada setiap harinya (*days-to-days politics*) sesuai dengan standar yang telah ditetapkan (atau standar minimum yang dibutuhkan warga).
- b. Melaksanakan fragmentasi, tujuannya untuk menyebar tanggungjawab pelbagai aktivitas, kegiatan, atau program pada beberapa unit kerja yang sesuai dengan bidangnya masing-masing. Dengan terfragmentasinya struktur birokrasi, maka implementasi akan lebih efektif karena dilaksanakan oleh organisasi yang kompeten dan kapabel.

Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni prosedur birokrasi rumit dan kompleks. Ini pada gilirannya menyebabkan aktivitas organisasi tidak fleksibel.

Gambar 1.1
Kerangka Pemikiran Penelitian



G. Proposisi

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas, maka proposisi dari penelitian ini adalah implementasi kebijakan penanggulangan kemacetan di Dinas Perhubungan Kota Bandung yaitu yang ditentukan dengan standar dan sasaran kebijakan, sumberdaya, hubungan antar organisasi, karakteristik agen pelaksana, kondisi sosial, politik dan ekonomi, dan disposisi implementor.