

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

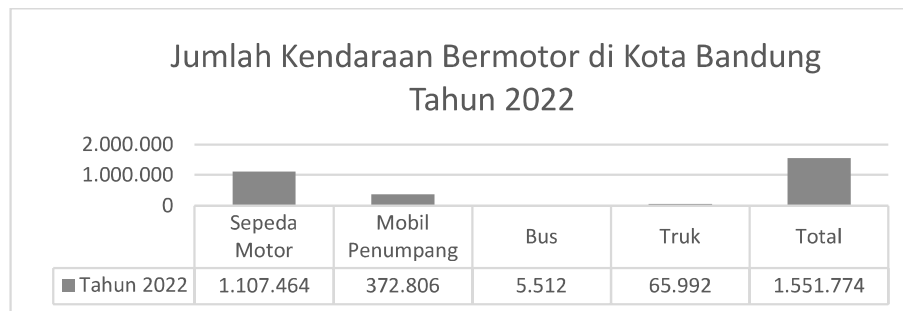
Transportasi dalam kehidupan suatu negara merupakan unsur penting, yang mana transportasi dijadikan sebagai dasar pembangunan ekonomi, pengembangan masyarakat, dan perindustrian. Maka dari itu, adanya transportasi tentu dapat mendorong masyarakat untuk melakukan kegiatan pembangunan dan pengembangan ekonomi di daerahnya.

Transportasi dapat dijadikan sebagai alat berinteraksi antarmasyarakat dan mempermudah untuk melakukan perpindahan barang dari satu tempat ke lainnya. Ciri dari masyarakat sebagai makhluk sosial yaitu salah satunya memerlukan sarana yang dapat menunjang aktivitas sehari-harinya, sarana tersebut ialah transportasi.

Indonesia mempunyai banyak Kota besar yang setiap tahunnya akan mengalami peningkatan jumlah penduduk. Hal tersebut disebabkan karena adanya perpindahan penduduk dan angka kelahiran anak. Salah satu Kota yang memiliki jumlah pertumbuhan penduduk tinggi yaitu Kota Bandung. Banyaknya penduduk di Kota Bandung menimbulkan jumlah kendaraan bermotor dan penggunaan transportasi menjadi semakin tinggi.

Jumlah kendaraan bermotor di Kota Bandung terdapat sebanyak 1.551.774 kendaraan yang meliputi sepeda motor, mobil penumpang, bus dan truk. Hal ini dapat dilihat dari data Badan Pusat Statistik Jawa Barat pada Tahun 2022 yaitu sebagai berikut:

Gambar 1. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Bandung Tahun 2022

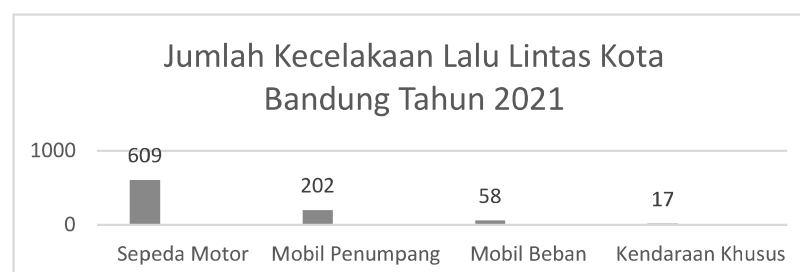


Sumber: Badan Pusat Statistik (2022)

Gambar 1.1 di atas menunjukkan, jenis kendaraan yang memiliki jumlah unit tertinggi yaitu sepeda motor sebanyak 1.107.464 unit, kemudian mobil penumpang sebanyak 372.806 unit, truk sebanyak 65.992 unit, dan terakhir bus sebanyak 5.512 unit. Banyaknya jumlah unit kendaraan dan aktivitas masyarakat yang sering berada di jalan, tak dapat dipungkiri bahwa kejadian buruk bisa saja menimpa seseorang seperti halnya kecelakaan lalu lintas.

Kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung terdapat sebanyak 886 kendaraan yang meliputi sepeda motor, mobil penumpang, mobil beban, dan kendaraan khusus. Hal ini, dapat dilihat dari data kecelakaan lalu lintas pada Tahun 2021 yaitu sebagai berikut:

Gambar 1. 2 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Kota Bandung Tahun 2021



Sumber: Badan Pusat Statistik (2021)

Gambar 1.2 di atas menunjukkan, bahwa kasus kecelakaan lalu lintas yang berada pada posisi pertama yaitu sepeda motor sebanyak 609 kasus, kemudian diposisi kedua yaitu mobil penumpang sebanyak 200 kasus, dan mobil beban sebanyak 58 kasus serta kendaraan khusus sebanyak 17 kasus.

Kecelakaan yang terjadi dapat disebabkan oleh beberapa faktor yaitu pertama, pengalaman pengendara yang masih minim. Kedua, pengendara yang tidak tertib pada aturan. Ketiga, kondisi lingkungan jalan, hal ini disebabkan karena kondisi jalan yang kurang memadai. Keempat, kelayakan kendaraan, hal ini disebabkan karena kondisi kendaraan yang kurang layak seperti sistem rem yang kurang memadai, kondisi mesin yang kurang memadai, dsb.

Kecelakaan lalu lintas dapat berpengaruh pada peningkatan beban dan kerugian dalam bidang ekonomi di suatu daerah. Hal tersebut terjadi karena aktivitas manusia dalam memajukan perekonomian akan semakin berkurang. Maka dari itu, sebagai pengguna jalan harus dapat memperhatikan segala aspeknya mulai dari kesiapan pengendara hingga kesiapan kendaraan bermotor.

Dalam menghadapi banyaknya jumlah unit kendaraan bermotor dan kecelakaan lalu lintas, pemerintah dapat melakukan perkembangan transportasi khususnya pada sarana dan prasarana pendukung transportasi. Hal ini juga, tentu perlu pengawasan yang bijak sehingga dapat menciptakan pelayanan transportasi yang baik juga memuaskan masyarakat.

Perkembangan sarana dan prasarana pendukung transportasi dapat diberikan oleh pemerintah salah satunya melalui pengujian kendaraan bermotor, di mana

setiap kendaraan umum yang beroperasi harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan. Hal ini harus dijadikan perhatian khusus oleh pemerintah, karena beberapa masyarakat di Kota Bandung menjadikan kendaraan umum sebagai alat transportasi untuk melakukan aktivitas sehari-hari.

Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor di Kota Bandung telah diatur dalam Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Presiden (PERPRES) 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, dan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan.

Sesuai dengan amanat peraturan perundang-undangan di atas, Dinas Perhubungan Kota Bandung memiliki salah satu misi yaitu menyediakan sarana angkutan umum yang aman dan nyaman. Di mana, hal tersebut diimplementasikan oleh bidang angkutan dan pengujian kendaraan bermotor. Pengujian kendaraan bermotor ini merupakan serangkaian kegiatan pengujian bagian-bagian dari kendaraan bermotor.

Berdasarkan observasi ke Dinas Perhubungan Kota Bandung, peneliti menduga bahwa **ketepatan target** belum optimal. Hal itu dapat dilihat dari data kendaraan angkutan umum yang melaksanakan dan tidak melaksanakan pengujian

kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Kota Bandung pada Tahun 2020-2022, yaitu sebagai berikut:

Tabel 1. 1 Data Kendaraan Bermotor Jenis Angkutan Umum yang Melaksanakan dan Tidak Melaksanakan Pengujian Kendaraan Bermotor di Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2020-2022

Tahun	Jenis Kendaraan	Kendaraan yang melaksanakan PKB	Kendaraan yang Tidak Melaksanakan PKB
2020	Taxi	640	1089
	Otobus	1.079	564
	Microbus	2.462	617
	Minibus	957	1267
	Angkot	1.706	1896
	Total	6.844 (55%)	5.433 (45%)
2021	Taxi	158	41
	Otobus	1.564	761
	Microbus	1.574	784
	Minibus	2.048	1010
	Angkot	581	200
	Total	5.925 (67%)	2.796 (33%)
2022	Taxi	101	4
	Otobus	1481	131
	Microbus	1676	58
	Minibus	1931	149
	Angkot	642	137
	Total	5.831 (92%)	479 (8%)

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung, diolah peneliti (2023)

Dari tabel 1.1 di atas menunjukkan bahwa pada tahun 2020-2022 masih ada kendaraan jenis angkutan umum yang tidak melaksanakan pengujian kendaraan. Di mana pada tahun Tahun 2020 yaitu sebanyak 5.433 kendaraan, Tahun 2021 sebanyak 2.796 kendaraan dan Tahun 2022 sebanyak 479 kendaraan.

Selain itu, peneliti juga menduga bahwa **ketepatan lingkungan** belum optimal. Hal itu dapat dilihat dari masyarakat yang mengeluhkan terkait praktik percaloan. Harga yang di tawarkan oleh calo yaitu berkisar antara Rp. 300.000,-

sampai Rp.350.000,-. Sedangkan harga uji yang tertera dalam Perda Kota Bandung No 3 Tahun 2020 yaitu uji tipe berkisar antara Rp.85.000,- hingga Rp.95.000,- dan uji berkala berkisar antara Rp.45.000,- hingga Rp.55.000,- saja. Tentu hal tersebut sangat jauh berbeda dengan harga aslinya sehingga menyebabkan harga pengujian menjadi mahal.

Berdasarkan beberapa fenomena dan permasalahan yang di atas, penulis memandang hal tersebut penting untuk dikaji lebih mendalam khususnya berkaitan dengan pengujian kendaraan bermotor. Adapun judul yang diangkat dalam penelitian ini yaitu mengenai **Efektivitas Implementasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor Jenis Angkutan Umum Di Dinas Perhubungan Kota Bandung (Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan)**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan sebelumnya, maka peneliti mengidentifikasi beberapa permasalahan utama yang muncul yaitu sebagai berikut:

- 1) Permasalahan pada indikator **tepat target** diduga belum optimal karena masih ada kendaraan jenis angkutan umum tidak melaksanakan pengujian kendaraan bermotor pada Tahun 2020 yaitu 5.433 kendaraan, Tahun 2021 sebanyak 2.796 kendaraan dan Tahun 2022 sebanyak 479 kendaraan.
- 2) Permasalahan pada indikator **tepat lingkungan** diduga belum optimal karena adanya praktik percaloan yang mengakibatkan tarif pengujian menjadi mahal yaitu berkisar antara Rp.300.000,- sampai Rp.350.000.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah dijabarkan sebelumnya, maka peneliti membuat 2 (dua) rumusan masalah yaitu sebagai berikut:

- 1) Bagaimana efektivitas implementasi kebijakan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan umum di Dinas Perhubungan Kota Bandung?
- 2) Bagaimana faktor penghambat dan pendukung dalam implementasi kebijakan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan umum di Dinas Perhubungan Kota Bandung?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan 2 (dua) rumusan masalah di atas, maka terdapat tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui dan menganalisis mengenai efektivitas implementasi kebijakan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan umum di Dinas Perhubungan Kota Bandung.
- 2) Untuk mengetahui dan menganalisis mengenai faktor penghambat dan pendukung dalam implementasi kebijakan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan umum di Dinas Perhubungan Kota Bandung.

1.5 Manfaat Penelitian

Peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat memberikan dampak positif dan bermanfaat untuk masa depan yang lebih baik lagi. Maka dari itu, manfaat secara teoritis maupun secara praktis yaitu sebagai berikut:

1) Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian secara teoritis yaitu dapat memberikan sumbangsih dan penyempurna ilmu pengetahuan dalam bidang administrasi publik, terkhususnya pada kajian permasalahan efektivitas implementasi pengujian kendaraan bermotor. Yang mana, hal tersebut sangat diperlukan karena berkaitan dengan penunjang aktivitas masyarakat yang berkenaan dengan transportasi. Jika penunjang aktivitas masyarakat bisa terlaksana dengan baik, maka perekonomian di suatu daerah pun akan membaik pula.

2) Manfaat Praktis

- a. Bagi Pemerintah Kota, bisa dijadikan sebagai masukan kepada Pemerintah Kota khususnya kepada Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk dapat memberikan pelayanan pengujian kendaraan bermotor dengan baik dan maksimal, sehingga dapat menyelesaikan berbagai permasalahan yang ada di Kota Bandung khususnya mengenai transportasi publik.
- b. Bagi masyarakat, diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang pentingnya sebuah pengujian kendaraan bermotor untuk mencegah kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung.
- c. Bagi peneliti, bisa memberikan wawasan dan pemahaman keilmuan lebih luas mengenai kajian efektivitas serta bagian dari syarat pemenuhan tugas akhir.

1.6 Kerangka Pemikiran

Efektivitas implementasi kebijakan merupakan fokus bahasan penelitian. Efektivitas merupakan manajemen operasi yang dimaksudkan pada kemampuan

dalam mencapai target atau tujuannya. Kemudian, efektivitas implementasi kebijakan juga sangat berkaitan dengan manajemen operasi, di mana kemampuan suatu kebijakan dapat mencapai tujuannya (Nugroho, 2020).

Kemudian, menurut pandangan (Nugroho, 2020), terdapat 5 (lima) tepat yang perlu dipenuhi dalam mengkaji keefektifan implementasi kebijakan yaitu:

- 1) Tepat kebijakan. Ketepatan kebijakan dapat di lihat dari tiga sisi yaitu pertama, apakah kebijakan yang dibuat dapat menyelesaikan masalah yang hendak diselesaikan. Kedua, apakah perumusan kebijakan yang telah dibuat sudah sesuai dengan masalah yang hendak diselesaikan. Ketiga, apakah aktor yang merumuskan kebijakan sudah sesuai dengan kewenangan (misi kelembagaan) karakter kebijakan.
- 2) Tepat pelaksanaan. Dalam pelaksanaan kebijakan, tentu harus ada aktor yang mengimplementasikannya. Terdapat tiga implementor yaitu pemerintah, pemerintah dan masyarakat/swasta yang bekerja sama serta implementasi kebijakan yang diberikan kepada pihak swasta (monopoli).
- 3) Tepat target. Dalam penargetan suatu kebijakan, terdapat tiga hal yaitu pertama, apakah target yang diintervensi oleh pemerintah sudah sesuai dengan apa yang direncanakan sebelumnya. Misalnya, target yang diintervensi oleh pemerintah tidak bertolak belakang atau bertentangan dengan kebijakan yang lainnya. Kedua, apakah target sudah memiliki kesiapan untuk diintervensi oleh pemerintah. Ketiga, apakah intervensi yang dibuat oleh pemerintah bersifat kebaruan atau memperbarui dan melengkapi kebijakan yang sudah ada sebelumnya.
- 4) Tepat lingkungan. Ada dua hal mengenai lingkungan yang paling berpengaruh yaitu pertama, lingkungan kebijakan. Kedua, interaksi antara pihak yang merumuskan kebijakan dan yang melaksanakan kebijakan dengan pihak lain yang terkait. Menurut Donald J Calista, lingkungan kebijakan terbagi menjadi dua yaitu internal kebijakan dan eksternal kebijakan. Internal kebijakan terdapat tiga komposisi antara lain *authoritative arrangement* (kebijakan yang memiliki kekuatan otoritas), *network composition* (komposisi jaringan organisasi yang dilibatkan dalam sebuah kebijakan), dan *implementation setting* (proses negoisasi antara pihak yang mengeluarkan kebijakan dengan pihak yang melaksanakan kebijakan). Selanjutnya, eksternal kebijakan terdapat tiga komposisi antara lain *public opinion* (opini atau pandangan publik terhadap kebijakan yang dilaksanakan), *interpretive instutions* (opini atau pandangan kelompok-kelompok kepentingan dan media massa), dan *individual* (individu yang terlibat dan berperan penting dalam kebijakan).
- 5) Tepat proses. Dalam proses implementasi kebijakan, terdapat tiga proses. Pertama yaitu *policy acceptance*, hal ini dimaksudkan publik dapat memahami kebijakan sebagai “aturan main” untuk menata masa depan yang lebih baik dan pemerintah dapat memahami kebijakan sebagai tugas yang wajib dilaksanakan.

Kedua yaitu *policy adoption*, hal ini dimaksudkan publik dapat menerima kebijakan sebagai “aturan main” untuk menata masa depan yang lebih baik dan pemerintah menerima kebijakan sebagai tugas yang wajib dilaksanakan. Ketiga yaitu *strategic readiness*, hal ini dimaksudkan publik siap melaksanakan kebijakan yang telah dibuat dan pemerintah siap menjadi pelaksana kebijakan.

Pada penelitian ini, peneliti akan mengukur Efektivitas Implementasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor Jenis Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kota Bandung. Agar lebih jelas, peneliti menyajikan berupa gambar dari kerangka berpikir yang akan digunakan yaitu sebagai berikut:

Gambar 1. 3 Kerangka Berpikir

