

Natashya Rizkia Putri Mustari<sup>1</sup>  
 Putri Rizky Yanti<sup>2</sup>  
 Muhammad Ghifari  
 Arfananda<sup>3</sup>  
 Gabriella Putri Kezia Hutasoit<sup>4</sup>  
 Ivan Darmawan<sup>5</sup>

## EVALUASI PELAKSANAAN PERDA NOMOR 12 TAHUN 2024 DI KECAMATAN CIBIRU DAN IMPLIKASINYA TERHADAP EKOLOGI PEMERINTAHAN

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi pelaksanaan Peraturan Daerah (Perda) Nomor 12 Tahun 2024 di Kecamatan Cibiru dan menganalisis implikasinya terhadap ekologi pemerintahan di tingkat lokal. Latar belakang masalah muncul dari adanya disparitas antara tujuan kebijakan yang dikonsepkan dalam Perda dengan realitas operasional di lapangan, khususnya terkait partisipasi publik, koordinasi antar-instansi, dan tata kelola sumber daya. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam, studi dokumentasi, dan observasi partisipatif. Informan penelitian meliputi aparatur kecamatan, perangkat desa, tokoh masyarakat, serta akademisi lokal. Hasil analisis menunjukkan bahwa: (1) tingkat implementasi kebijakan mencapai 68%, dipengaruhi oleh kapasitas sumber daya manusia dan mekanisme monitoring yang belum optimal; (2) partisipasi masyarakat masih bersifat insidental dan belum terstruktur; (3) kolaborasi lintas sektor menunjukkan kemajuan, namun terdapat tumpang tindih wewenang yang memicu inefisiensi; dan (4) pola komunikasi antar-pemangku kepentingan memerlukan penyempurnaan untuk menciptakan sinergi kebijakan yang berkelanjutan. Implikasi terhadap ekologi pemerintahan mencakup perlunya reformasi tata kelola partisipatif, peningkatan kapasitas birokrasi berbasis teknologi informasi, dan pembentukan forum koordinasi resmi yang rutin. Temuan ini memberikan rekomendasi strategis bagi pemangku kebijakan untuk memacu efektivitas pelaksanaan Perda dan memperkuat ekosistem pemerintahan yang adaptif, transparan, dan akuntabel.

**Kata kunci:** Perda 12/2024, Implementasi Kebijakan, Ekologi Pemerintahan, Partisipasi Publik, Koordinasi Lintas Sektor, Kecamatan Cibiru.

### Abstract

This study evaluates the implementation of Regional Regulation No. 12 of 2024 in Cibiru District and examines its implications for the local governance ecology. Employing a descriptive qualitative framework, data were gathered through in-depth interviews with district officials, village administrators, community leaders, and academics; document analysis; and participatory observation. Findings reveal that (1) policy implementation reached 68 %, hindered by limitations in human resource capacity and suboptimal monitoring mechanisms; (2) public participation remains sporadic without a structured framework; (3) inter-sectoral collaboration, although improving, is hampered by overlapping authorities that reduce efficiency; and (4) stakeholder communication patterns require restructuring to foster sustainable policy synergy. Implications for governance ecology include the need for participatory governance reform, enhancement of bureaucratic capacity via information technology, and establishment of a regular, formal coordination forum. These insights offer strategic recommendations to bolster the effectiveness of Perda implementation and strengthen an adaptive, transparent, and accountable governance ecosystem.

**Keywords:** Regional Regulation 12/2024, Policy Implementation, Governance Ecology, Public Participation, Inter-Agency Coordination, Cibiru District.

<sup>1,2,3,4,5</sup> Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjajaran  
 email: natashya23001@mail.unpad.ac.id<sup>1</sup>, putri23015@mail.unpad.ac.id<sup>2</sup>,  
 muhammad23079@mail.unpad.ac.id<sup>3</sup>, gabriella23009@mail.unpad.ac.id<sup>4</sup>, ivan.darmawan@unpad.ac.id<sup>5</sup>

## PENDAHULUAN

Transportasi umum merupakan salah satu kebutuhan vital dalam menunjang mobilitas dan aksesibilitas warga perkotaan, termasuk di Kecamatan Cibiru, Kota Bandung. Peran transportasi publik sangat penting dalam mendukung aktivitas sosial-ekonomi masyarakat, mulai dari akses pendidikan, pekerjaan, hingga layanan publik lainnya. Namun, perkembangan pesat kota Bandung menimbulkan berbagai tantangan dalam pengelolaan transportasi, seperti kemacetan yang kian parah, tumpang tindih trayek angkutan kota (angkot), serta keterbatasan armada angkutan massal seperti Damri. Kondisi ini menyebabkan pelayanan transportasi umum belum optimal dan berdampak pada penurunan kualitas hidup masyarakat (Kementerian Perhubungan RI, 2022).

Sebagai respons terhadap permasalahan tersebut, Pemerintah Kota Bandung mengeluarkan Peraturan Daerah (Perda) Nomor 12 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Perda ini menjadi landasan hukum strategis yang mengatur berbagai aspek transportasi, mulai dari jaringan trayek, fasilitas penunjang seperti terminal dan halte, hingga pengelolaan angkutan umum yang lebih terintegrasi dan teratur. Regulasi ini bertujuan untuk mengurangi kemacetan, meningkatkan efektivitas layanan angkutan umum, serta mendorong penggunaan transportasi massal yang ramah lingkungan dan berkelanjutan (Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 Tahun, 2024).

Pelaksanaan Perda ini menjadi ujian penting bagi tata kelola transportasi di tingkat kecamatan, khususnya di Cibiru yang memiliki karakteristik sosial dan geografis yang unik. Keberhasilan implementasi perda tidak hanya bergantung pada substansi regulasi, tetapi juga pada kapasitas pelaksana, koordinasi antar lembaga, serta partisipasi aktif masyarakat dan operator angkutan. Dalam konteks ini, teori implementasi kebijakan publik Mazmanian dan Sabatier (1983) menekankan pentingnya kejelasan tujuan kebijakan, kapasitas pelaksana, dan kondisi eksternal sebagai faktor utama yang mempengaruhi efektivitas pelaksanaan.

Selain itu, dinamika sosial-politik dan budaya lokal juga menjadi faktor penting yang harus diperhatikan. Pendekatan ekologi pemerintahan yang dikemukakan oleh Fred W. Riggs (1964) menegaskan bahwa struktur pemerintahan harus mampu beradaptasi dengan kondisi sosial budaya masyarakat agar kebijakan dapat berjalan efektif. Di Kecamatan Cibiru, interaksi antara pemerintah kota, pemerintah kecamatan, masyarakat, dan operator angkutan menunjukkan adanya tantangan koordinasi dan sinergi yang perlu diatasi untuk mencapai tujuan perda.

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi pelaksanaan Perda Nomor 12 Tahun 2024 di Kecamatan Cibiru dan menganalisis implikasinya terhadap tata kelola transportasi serta ekologi pemerintahan di tingkat lokal. Evaluasi ini penting untuk mengidentifikasi kendala dan peluang dalam implementasi kebijakan, sehingga dapat memberikan rekomendasi yang konstruktif bagi pemerintah daerah dan pemangku kepentingan terkait dalam meningkatkan kualitas layanan transportasi umum.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi akademik dalam kajian kebijakan publik dan tata kelola pemerintahan daerah, serta manfaat praktis dalam optimalisasi penyelenggaraan transportasi publik di Kota Bandung, khususnya di Kecamatan Cibiru.

## METODE

Dalam studi ini digunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menggali secara mendalam proses implementasi Perda 12/2024 serta implikasinya terhadap ekologi pemerintahan di Kecamatan Cibiru. Data primer diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur dengan masyarakat yang dipilih secara purposive sampling berdasarkan kriteria. Setiap sesi wawancara berdurasi rata-rata 60-90 menit, direkam audio, dan ditranskrip penuh untuk memastikan akurasi konten.

Data sekunder dikumpulkan melalui studi dokumen mencakup salinan resmi Perda No. 12/2024, laporan bulanan Dinas Perhubungan Jawa Barat tentang tingkat kepatuhan dan hambatan lapangan, serta berkas koordinasi lintas-instansi (risalah rapat antara kecamatan, Dishub, dan *stake-holders* transportasi) yang diakses via arsip dinas. Seluruh dokumen dianalisis dengan content analysis, di mana setiap klausul Perda direferensikan pada temuan lapangan untuk mengidentifikasi kesenjangan teori-praktik.

Observasi partisipatif dilakukan dalam tiga fase selama Juni-Juli 2025. Fase pertama adalah pemetaan titik kritis di Bundaran Cibiru dan perempatan utama, mencatat volume kendaraan dan pola hambatan samping menggunakan counter manual. Fase kedua meliputi pengamatan dinamika arus pada jam sibuk pagi (06.30-08.30 WIB) dan sore (16.00-18.00 WIB), dengan catatan kualitatif mengenai kepatuhan pengguna jalan terhadap rambu dan pengaturan petugas. Fase ketiga berfokus pada interaksi pengguna moda (TMJ, DAMRI, angkot) di halte, diukur melalui survei singkat on-site ( $n=200$ ) tentang jarak akses, waktu tunggu, dan persepsi keselamatan

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Hasil Evaluasi Pelaksanaan Perda No. 12 Tahun 2024**

Perda No. 12 Tahun 2024 dirancang sebagai payung hukum dan pedoman teknis penyelenggaraan transportasi perkotaan di Kota Bandung. Perda ini memuat definisi operasional, kewenangan lembaga, serta standar pelayanan minimal bagi setiap moda transportasi. Di dalamnya tertuang kebijakan tentang manajemen arus, mulai dari penetapan kapasitas lajur dan fase sinyal, serta regulasi bagi fasilitas parkir baik di area publik maupun di sepanjang ruas jalan utama. Ketentuan Angkutan Umum mengharuskan ketersediaan Bus Rapid Transit (BRT) dengan frekuensi dan kapasitas tertentu, serta integrasi rute dengan angkot dan DAMRI. Selain itu, Perda No. 12/2024 menekankan pada pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur ITS, termasuk pemasangan CCTV dan sensor kecepatan, serta keharusan menyelenggarakan forum LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) di tingkat kecamatan sebagai sarana partisipasi masyarakat. Turunan kebijakan yang diterbitkan Dinas Perhubungan Kota Bandung berupa Pergubwal pengelolaan parkir, Perwali penempatan marka dan rambu, Surat Edaran penertiban angkutan umum, serta pedoman teknis pembangunan stasiun pengisian EV dan forum LLAJ.

Berikut Turunan kebijakan utama yang ada pada Perda No. 12 Tahun 2024:

- a. Pergubwal tentang Tata Cara Pengelolaan Parkir
- b. Perwali Penempatan Marka dan Rambu Jalan
- c. Surat Edaran Penertiban Angkutan Umum

#### **1. Kondisi Ideal Versus Aktual di Kawasan Cibiru**

Dalam skenario ideal sesuai Perda No. 12/2024, Bundaran Cibiru harus beroperasi pada *Level of Service (LOS)* C atau lebih baik, dimana derajat kejemuhan arus lalu lintas tidak melewati nilai 0,85. Ketersediaan parkir umum diproyeksikan mencukupi hingga 80% dari kebutuhan puncak, dengan sistem tarif elektronik dan pengawasan digital. Layanan BRT wajib beroperasi setiap 10 menit, menampung minimal 70% kapasitas, serta halte yang ramah difabel dan terintegrasi lintas moda. ITS idealnya meliputi minimal enam titik CCTV dan sensor kecepatan yang terhubung *real-time* ke pusat kontrol. Forum LLAJ diselenggarakan minimal empat kali per tahun di tingkat kecamatan, memastikan aspirasi warga langsung direspon. Namun, lapangan menunjukkan sebaliknya, Bundaran Cibiru menderita LOS F dengan derajat kejemuhan mencapai 1,6, parkir liar dan pedagang kaki lima menguasai 25% lajur, menurunkan kapasitas efektif, frekuensi BRT malampaui 15 menit, dengan okupansi menurun ke 55%, hanya dua CCTV terpasang tanpa integrasi data, dan belum ada forum LLAJ lokal yang aktif, sehingga aspirasi warga terhenti di birokrasi kota tanpa tindak lanjut setempat.

#### **2. Evaluasi Kepatuhan Perda No. 12/2024**

Menggunakan tolok ukur ideal versus realitas lapangan, implementasi Perda No. 12/2024 di Cibiru tergolong belum memadai. Rekayasa lalu lintas yang dijanjikan, seperti *contra-flow*, *one-way* dinamis, dan optimasi fase sinyal baru diaplikasikan secara *ad hoc* tanpa evaluasi berkala. Penertiban parkir liar hanya dilakukan sesaat, tanpa kesisteman dan sinergi lintas instansi, hal ini berimbas pada penurunan kecepatan rata-rata kendaraan hingga 12 km/jam di jam sibuk. Fasilitas BRT tidak mencapai target pelayanan, yakni armada terbatas, halte kerap rusak, dan integrasi dengan angkot serta DAMRI masih terputus. Sisi teknologi juga tertinggal, aplikasi *mobile* yang dijanjikan tak kunjung dirilis, sedangkan pusat kontrol ITS beroperasi di balik layar tanpa umpan balik publik. Uji berkala kendaraan, yang harusnya mencapai 90% kepatuhan, baru di kisaran 60%, menimbulkan kecemasan akan keselamatan.

Keterlibatan masyarakat juga minim, tidak ada forum LLAJ dalam dua semester terakhir, sementara anggaran penertiban baru terealisasi 45% dari pagu.

### 3. Rekomendasi Strategis

Untuk menutup jurang antara kebijakan dan implementasi, serangkaian langkah perlu segera diambil. Pertama, jadwalkan simulasi MKJI tiap triwulan untuk menyesuaikan fase sinyal berdasarkan data volume aktual, serta terapkan *contra-flow* dan *one-way* otomatis dengan bantuan rambu digital. Kedua, tingkatkan kapasitas parkir resmi sebanyak 200 slot pada area potensial seperti *underpass* dan lahan kosong, disertai patroli harian tim gabungan Dishub-Polri-Satpol PP untuk menertibkan PKL dan parkir liar. Ketiga, perluas armada BRT dan atur ulang rute integrasi dengan angkot/DAMRI, sehingga hitungan frekuensi dapat dipatok maksimum 10 menit dan okupansi  $\geq 70\%$ . Keempat, kembangkan “InfoCibiru” aplikasi *mobile* yang memuat data arus, jadwal BRT, laporan warga, dan notifikasi sanksi, serta pasang paling tidak enam CCTV baru, semua terhubung ke pusat kontrol Dishub. Kelima, dirikan pos uji kelayakan temporer di pintu masuk Cibiru dengan target kepatuhan 80% dalam enam bulan, menggandeng bengkel bersertifikat untuk peremajaan kendaraan. Terakhir, aktifkan forum LLAJ kecamatan minimal setiap bulan, alokasikan anggaran mikro untuk tindak lanjut hasil forum, dan publikasikan laporan kinerja serta audit eksternal setiap semester untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas.

### Implikasi terhadap Ekologi Pemerintahan

Ekologi pemerintahan menekankan pentingnya kolaborasi antara aktor seperti pemerintah kota, kecamatan, masyarakat, dan operator angkutan dalam menciptakan tata kelola transportasi yang efektif dan berkelanjutan. Penerapan Perda No. 12 Tahun 2024 di Kecamatan Cibiru menjadi contoh bagaimana relasi antar aktor membentuk dinamika pemerintahan lokal, di mana sinergi atau fragmentasi yang terjadi berdampak langsung pada kualitas layanan transportasi.

Pelaksanaan kebijakan ini melibatkan peran sentral Pemerintah Kota Bandung sebagai perumus kebijakan dan pengawas, serta pemerintah kecamatan sebagai pelaksana yang menjembatani kebijakan kota dengan kebutuhan masyarakat di lapangan. Masyarakat sebagai pengguna transportasi berperan penting dalam memberikan umpan balik terkait kualitas layanan, trayek, serta aspek keamanan dan kenyamanan. Partisipasi ini, baik melalui forum langsung maupun media sosial dan pengaduan publik, menjadi bentuk kontrol sosial yang mendorong perbaikan layanan.

Sementara itu, operator angkutan baik BUMD seperti Damri maupun swasta bertugas menjalankan operasional sesuai ketentuan perda, termasuk penyesuaian trayek, standar pelayanan, dan integrasi sistem pembayaran. Namun, relasi dengan pemerintah sering kali diwarnai tarik ulur kepentingan, terutama soal pembagian trayek, subsidi, dan penegakan aturan.

Dalam pelaksanaan Perda No. 12 Tahun 2024, ditemukan adanya kecenderungan fragmentasi antar aktor, khususnya dalam aspek koordinasi lintas lembaga dan kepentingan. Fragmentasi ini muncul akibat belum optimalnya komunikasi antara pemerintah kota, kecamatan, dan operator angkutan. Misalnya, ketidaksinkronan data trayek dan jadwal operasional antara Dishub Kota Bandung dengan pemerintah kecamatan menyebabkan tumpang tindih trayek dan ketidakpastian layanan bagi masyarakat (Sari dan Nugroho, 2020).

Selain itu, keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan dan evaluasi kebijakan masih bersifat formalitas. Banyak forum musyawarah yang belum mampu menampung aspirasi masyarakat secara efektif, sehingga kebijakan yang dihasilkan sering kali tidak sesuai dengan kebutuhan riil di lapangan. Hal ini diperparah oleh lemahnya mekanisme umpan balik (*feedback*) yang seharusnya menjadi kanal dua arah antara pemerintah dan masyarakat.

Namun demikian, terdapat pula upaya membangun sinergi, misalnya melalui pembentukan forum koordinasi transportasi di tingkat kota dan kecamatan, serta pelibatan operator dalam diskusi perumusan kebijakan. Studi di Surakarta menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan transportasi publik sangat bergantung pada kolaborasi antar pemangku kepentingan, baik pemerintah pusat, daerah, maupun masyarakat. Kolaborasi yang efektif dapat meningkatkan efisiensi layanan, mengurangi tumpang tindih trayek, dan mempercepat integrasi sistem transportasi.

Fragmentasi antar aktor berdampak langsung pada kualitas pelayanan publik di bidang transportasi. Ketidakterpaduan kebijakan dan lemahnya koordinasi menyebabkan layanan angkutan umum di Cibiru belum optimal, baik dari segi keterjangkauan, ketepatan waktu,

maupun kenyamanan. Banyak masyarakat yang akhirnya beralih ke transportasi alternatif seperti ojek online atau kendaraan pribadi, yang pada gilirannya memperburuk kemacetan dan menambah beban lingkungan.

Fragmentasi dalam tata kelola mencerminkan lemahnya prinsip *good governance*, terutama dalam hal transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi publik. Pemerintah daerah perlu memperkuat kolaborasi dengan seluruh aktor, termasuk membuka ruang partisipasi yang lebih luas bagi masyarakat dan operator. Studi di Jakarta menunjukkan bahwa kepemimpinan yang kuat dan komunikasi efektif menjadi kunci keberhasilan kolaborasi lintas aktor.

Sebaliknya, sinergi antara pemerintah, masyarakat, dan operator mampu menciptakan tata kelola transportasi yang responsif dan adaptif. Partisipasi aktif masyarakat dalam perencanaan dan evaluasi kebijakan meningkatkan legitimasi dan efektivitas kebijakan. Integrasi antarmoda yang didukung kolaborasi juga memperbaiki aksesibilitas, efisiensi layanan, serta mendukung pertumbuhan ekonomi dan pelestarian lingkungan.

Dinamika hubungan antar aktor dalam pelaksanaan Perda No. 12 Tahun 2024 di Cibiru dapat dianalisis melalui perspektif ekologi pemerintahan dan collaborative governance. Teori ekologi menekankan pentingnya adaptasi sistem pemerintahan terhadap perubahan lingkungan serta interaksi harmonis antar aktor. Sementara itu, collaborative governance menekankan kepemimpinan inklusif, komunikasi efektif, dan pembagian peran yang jelas.

Untuk mengatasi fragmentasi dan memperkuat sinergi, diperlukan forum komunikasi rutin lintas aktor, penguatan kanal umpan balik masyarakat, peningkatan kapasitas pemerintah kecamatan, serta integrasi data dan sistem informasi transportasi. Dengan langkah-langkah ini, pelaksanaan Perda diharapkan mampu mewujudkan transportasi publik yang efektif, inklusif, dan berkelanjutan, sekaligus memperkuat tata kelola di tingkat lokal.

Dengan memperkuat kolaborasi dan memperbaiki tata kelola, pelaksanaan Perda No. 12 Tahun 2024 diharapkan dapat menciptakan sistem transportasi publik yang lebih efektif, inklusif, dan berkelanjutan, sekaligus memperkuat ekologi pemerintahan di tingkat lokal.

### **Dampak Sosial Ekonomi**

Belum optimalnya pelaksanaan Perda No. 12 Tahun 2024 di Kecamatan Cibiru berdampak signifikan terhadap kondisi sosial-ekonomi masyarakat. Salah satunya adalah terhambatnya mobilitas warga dalam menjalankan aktivitas sehari-hari yang diakibatkan kemacetan karena banyaknya pengguna kendaraan pribadi. Data menunjukkan bahwa rata-rata durasi kemacetan yang dialami oleh pengguna mobil adalah sekitar 64,03 menit, sementara pengguna sepeda motor mengalami kemacetan selama 45,75 menit, dan penumpang angkutan umum menghadapi kemacetan sekitar 55,20 menit per hari. Jika dirata-ratakan, total waktu yang hilang akibat kemacetan ini mencapai hampir 55 menit setiap hari (Daryamah, 2019). Waktu yang terbuang ini bukan hanya sekadar waktu yang hilang, melainkan waktu produktif yang seharusnya bisa digunakan untuk berbagai aktivitas penting seperti bekerja, belajar, atau mengurus kebutuhan keluarga.

Keterlambatan yang berulang ini juga menimbulkan tekanan sosial yang cukup besar, karena masyarakat harus menghadapi ketidakpastian waktu dalam menjalankan aktivitas sehari-hari, yang pada akhirnya menurunkan kualitas hidup mereka. Misalnya, keterlambatan ke tempat kerja dapat berujung pada pemotongan upah atau kehilangan kesempatan kerja, sementara pelajar yang terlambat ke sekolah berpotensi tertinggal materi pelajaran. Dampak waktu yang hilang ini juga berimplikasi pada produktivitas ekonomi secara luas, karena semakin banyak waktu yang terbuang di jalan, semakin sedikit waktu yang dapat digunakan untuk kegiatan yang menghasilkan nilai tambah bagi individu maupun masyarakat (Herawan dan Ria Haryatiningsih, 2022).

Selain kerugian waktu, pemborosan bahan bakar akibat dari minimnya layanan angkutan umum dan kemacetan yang dihasilkan juga berdampak pada perekonomian warga. Pengeluaran rata-rata pengguna mobil meningkat drastis menjadi Rp56.427 per hari ketika mereka terjebak dalam kemacetan, sedangkan pengguna sepeda motor harus mengeluarkan sekitar Rp17.475 per hari untuk bahan bakar akibat kondisi lalu lintas yang padat dan sering berhenti-berhenti. Secara keseluruhan, kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh pemborosan bahan bakar ini mencapai Rp25.478 per hari untuk setiap pengguna jalan (Cucu, 2019). Pemborosan bahan bakar ini merupakan masalah serius yang akan menambah beban ekonomi masyarakat, terutama bagi mereka yang bergantung pada kendaraan pribadi untuk mobilitas sehari-hari.

Biaya transportasi alternatif yang harus ditanggung masyarakat juga menjadi beban tambahan yang signifikan dalam kehidupan sehari-hari. Keterbatasan armada angkutan kota dan Damri membuat masyarakat tidak memiliki banyak pilihan selain beralih menggunakan ojek *online* sebagai alternatif utama untuk menunjang mobilitas. Namun, kenaikan tarif ojek *online* sebesar 8-15% yang diberlakukan secara nasional semakin memberatkan pengguna, khususnya masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah. Mereka yang sebelumnya hanya membutuhkan sekitar Rp5.000-Rp7.000 per perjalanan dengan angkot kini harus mengeluarkan rata-rata Rp13.000-Rp25.000 sekali jalan dengan ojek *online*, yang berarti terjadi peningkatan pengeluaran transportasi harian hingga lebih dari 200 persen (Kompas, 2025).

Kemudian terjadi penurunan pendapatan dan keberlanjutan usaha para pelaku transportasi umum lokal seperti sopir angkot dan Damri. Ketika layanan transportasi publik tidak berjalan maksimal, jumlah penumpang menurun drastis karena sebagian besar masyarakat beralih ke moda transportasi lain yang dianggap lebih praktis atau ekonomis, meskipun sebenarnya lebih mahal dalam jangka panjang. Akibatnya, pendapatan sopir angkot dan Damri menurun, bahkan terancam kehilangan mata pencaharian jika ini terus berlanjut. Hal ini dapat menyebabkan keberlanjutan usaha transportasi umum lokal menjadi tidak terjamin, memperburuk ketimpangan ekonomi dan sosial di masyarakat (Hasibuan, dkk, 2024).

Keterbatasan transportasi umum juga berdampak pada pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) di sekitar Kecamatan Cibiru seperti pasar. Penurunan omset usaha mikro ini terjadi akibat mobilitas yang sulit dikarenakan kurangnya transportasi umum ke tempat tujuan. Konsumen enggan membayar ongkos yang mahal dan menghadapi kemacetan yang parah untuk berbelanja. Waktu tempuh yang panjang dan ketidakpastian waktu perjalanan membuat konsumen memilih untuk mengurangi frekuensi kunjungan ke pasar, sehingga pendapatan para pelaku usaha mikro menurun secara signifikan. Penurunan aktivitas ekonomi ini dapat menyebabkan berkurangnya lapangan pekerjaan dan menurunkan daya beli masyarakat lokal, sehingga menciptakan lingkaran kemiskinan dan ketidakstabilan sosial. Selain itu, usaha mikro yang mengalami penurunan omset juga kesulitan untuk berinvestasi dan mengembangkan usahanya, yang pada akhirnya menghambat pertumbuhan ekonomi daerah secara keseluruhan.

Dampak kurangnya pengadaan transportasi umum tidak hanya dirasakan secara fisik, tetapi juga sangat memengaruhi kondisi mental dan kesehatan pengguna jalan. Rasa stres karena keterlambatan, kecemasan kehilangan pekerjaan karena sulit mobilitas, hingga frustasi terhadap kurang nyamannya pelayanan publik dapat memicu stres kronis yang berakibat pada penurunan kualitas hidup seseorang. Selain itu paparan kemacetan lebih dari satu jam per hari meningkatkan risiko gangguan psikosomatis hingga 40% dibandingkan dengan wilayah yang memiliki lalu lintas lancar (Ramadhan, 2024).

### **Perbandingan Hasil Penelitian dengan Teori Implementasi Kebijakan Publik**

Hasil penelitian terhadap pelaksanaan Peraturan Daerah (Perda) Nomor 12 Tahun 2024 di Kecamatan Cibiru menunjukkan adanya sejumlah kendala dalam aspek koordinasi kelembagaan, kejelasan teknis kebijakan, dan partisipasi masyarakat. Ketika dianalisis melalui kerangka teori implementasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh Mazmanian dan Sabatier (1983), terlihat bahwa beberapa prasyarat penting dalam menunjang keberhasilan implementasi belum terpenuhi secara optimal.

Pertama, dari aspek substansi kebijakan, Perda telah menetapkan tujuan yang strategis, yakni pengadaan fasilitas penunjang transportasi untuk mengurangi tingkat kemacetan. Namun demikian, dalam praktiknya ditemukan bahwa isi perda masih kurang rinci dalam hal teknis pelaksanaan, seperti penentuan lokasi fasilitas, sumber pembiayaan, dan mekanisme pengawasan. Hal ini menunjukkan bahwa *variabel clarity of objectives and causal theory* sebagaimana diuraikan oleh Mazmanian dan Sabatier belum tercermin secara utuh dalam peraturan tersebut.

Kedua, dari segi struktur pelaksana, ditemukan bahwa koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Bandung, Pemerintah Kecamatan Cibiru, kelurahan, serta instansi terkait lainnya belum berjalan efektif. Terdapat tumpang tindih kewenangan, lemahnya kapasitas teknis, dan ketidakjelasan komando operasional dalam pelaksanaan proyek pembangunan terminal. Situasi ini mencerminkan lemahnya struktur dan sumber daya pelaksana (*non-statutory variables*) sebagaimana diidentifikasi dalam teori Mazmanian dan Sabatier.

Ketiga, dari perspektif lingkungan eksternal, dukungan politik dari legislatif daerah terhadap anggaran implementasi masih terbatas, sementara resistensi sosial dari kelompok warga yang terdampak menunjukkan bahwa kebijakan belum mendapat legitimasi sosial yang kuat. Dengan demikian, faktor eksternal (*socio-economic and political conditions*) berperan besar dalam memperlambat implementasi kebijakan di tingkat lokal.

Secara keseluruhan, temuan penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan Perda ini belum sepenuhnya sejalan dengan karakteristik ideal implementasi kebijakan yang diuraikan dalam model top-down Mazmanian dan Sabatier. Kebijakan telah disusun secara formal, tetapi implementasinya belum didukung oleh instrumen pelaksana yang memadai dan kontekstual.

### **Kaitan dengan Konsep Ekologi Pemerintahan**

Pendekatan ekologi pemerintahan yang diperkenalkan oleh Fred W. Riggs (1964) menjadi alat analisis penting untuk memahami mengapa implementasi kebijakan publik di negara berkembang seringkali menghadapi berbagai hambatan struktural dan kultural. Dalam konteks Kecamatan Cibiru, dinamika sosial-politik lokal menunjukkan bahwa sistem pemerintahan belum sepenuhnya adaptif terhadap karakteristik lingkungan masyarakatnya. Salah satu ciri utama masyarakat prismatic menurut Riggs adalah formalisme, yaitu adanya kecenderungan untuk menjadikan kebijakan dan peraturan sebagai simbol legalitas semata tanpa diikuti dengan pelaksanaan yang konsisten. Hal ini tercermin dalam pelaksanaan Perda Nomor 12 Tahun 2024, di mana ketentuan hukum telah tersedia, namun pelaksanaannya menghadapi kendala teknis dan sosial akibat minimnya kesiapan kelembagaan serta keterbatasan daya dukung lokal.

Selain itu, praktik patronase dan dominasi aktor informal seperti tokoh masyarakat atau kelompok pengusaha transportasi lokal turut mempengaruhi pengambilan keputusan di luar mekanisme formal. Ini memperlihatkan adanya celah antara sistem birokrasi modern dan realitas sosial yang masih dipengaruhi oleh nilai-nilai tradisional, sebagaimana dijelaskan dalam teori masyarakat prismatic. Lebih jauh, sistem pemerintahan lokal di Kecamatan Cibiru belum menunjukkan kapasitas adaptif yang cukup untuk mengelola perubahan sosial dan tekanan kebijakan secara responsif. Ketiadaan ruang partisipasi yang inklusif, lemahnya komunikasi antara pemangku kepentingan, dan absennya mekanisme evaluasi berbasis masyarakat mengindikasikan bahwa sistem pemerintahan lokal masih berada dalam proses transisi dari model tradisional ke model administratif modern. Dengan demikian, dari perspektif ekologi pemerintahan, pelaksanaan kebijakan transportasi publik di Cibiru mencerminkan keterbatasan dalam adaptasi struktural dan kelembagaan, yang berkontribusi terhadap tidak optimalnya hasil kebijakan.

### **Rekomendasi Perbaikan Tata Kelola Transportasi di Kecamatan Cibiru**

Berdasarkan temuan penelitian dan analisis teoritik yang telah dibahas sebelumnya, dapat dirumuskan beberapa rekomendasi strategis guna memperbaiki tata kelola transportasi di Kecamatan Cibiru, khususnya dalam kerangka implementasi Perda Nomor 12 Tahun 2024:

1. Revisi Teknis dan Penjabaran Kebijakan

Pemerintah Kota Bandung perlu menyusun peraturan teknis turunan dari Perda yang memuat rencana aksi yang lebih operasional. Penjabaran harus mencakup lokasi pembangunan, indikator kinerja, tahapan pelaksanaan, serta pembagian tanggung jawab secara rinci antar instansi.

2. Penguatan Kapasitas Pelaksana dan Koordinasi Lintas Sektor

Diperlukan peningkatan kapasitas teknis dan manajerial aparatur pelaksana di tingkat kecamatan maupun OPD terkait. Pembentukan forum koordinasi lintas sektor menjadi kunci dalam mensinergikan peran dan menghindari tumpang tindih kewenangan.

3. Peningkatan Partisipasi Masyarakat dan Transparansi Informasi

Partisipasi warga harus menjadi elemen utama dalam proses perencanaan dan pelaksanaan kebijakan. Pemerintah dapat mengembangkan forum warga atau musyawarah kelurahan yang bersifat deliberatif guna menyerap aspirasi masyarakat secara lebih adil dan terbuka.

4. Penerapan Pendekatan Ekologis yang Kontekstual

Implementasi kebijakan harus mempertimbangkan kondisi lokal seperti ketersediaan lahan, kepadatan penduduk, dan eksistensi angkutan informal. Perlu pendekatan adaptif yang tidak semata-mata teknokratik, melainkan berbasis sosial dan budaya setempat.

5. Monitoring dan Evaluasi Berbasis Data dan Umpulan Balik

Diperlukan sistem pemantauan berkala terhadap implementasi Perda yang dilengkapi dengan indikator kuantitatif dan kualitatif. Evaluasi harus melibatkan unsur masyarakat sipil, akademisi, dan media sebagai bagian dari pengawasan demokratis.

Dengan mengadopsi rekomendasi di atas, diharapkan tata kelola transportasi di Kecamatan Cibiru dapat menjadi lebih adaptif, partisipatif, dan selaras dengan prinsip-prinsip *good governance*.

## SIMPULAN

Pelaksanaan Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung Nomor 12 Tahun 2024 di Kecamatan Cibiru telah memperlihatkan adanya upaya perbaikan dalam tata kelola transportasi publik di tingkat lokal, namun hasilnya masih jauh dari optimal. Secara umum, tingkat implementasi kebijakan mencapai 68%, yang berarti terdapat capaian-capaian tertentu namun masih banyak kekurangan mendasar yang harus segera dibenahi. Salah satu capaian positif adalah penurunan derajat kejemuhan lalu lintas pada beberapa titik melalui penerapan rekayasa arus dan teknologi adaptif pada sistem sinyal lalu lintas. Namun, capaian tersebut tidak disertai dengan keberhasilan dalam memperkuat koordinasi lintas sektoral dan partisipasi masyarakat, yang masih bersifat formalitas tanpa mekanisme *feedback* yang memadai.

Selain itu, keterbatasan kapasitas sumber daya manusia, lemahnya komitmen politik, dan rendahnya efektivitas pengawasan menjadi faktor penghambat utama. Hal ini sejalan dengan teori implementasi kebijakan publik Mazmanian dan Sabatier yang menyatakan bahwa keberhasilan implementasi sangat dipengaruhi oleh substansi kebijakan, kapasitas pelaksana, dan kondisi eksternal. Dalam kasus Cibiru, ketiga aspek ini menunjukkan kelemahan yang saling terkait dan berdampak pada rendahnya efektivitas kebijakan transportasi publik yang diatur dalam Perda.

Dari perspektif ekologi pemerintahan Fred W. Riggs, fenomena di Cibiru memperlihatkan ciri-ciri masyarakat prismatic, di mana kebijakan yang secara normatif baik, terjebak pada praktik formalisme, patronase, dan tumpang tindih kewenangan. Kegagalan dalam menyelaraskan kebijakan dengan kondisi sosial budaya lokal menyebabkan fragmentasi antar aktor dan menurunkan kualitas layanan transportasi publik. Masyarakat, operator transportasi, dan pemerintah daerah belum membentuk ekosistem kolaborasi yang efektif, sehingga berbagai program yang dilaksanakan bersifat parsial dan tidak terintegrasi.

Dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan akibat pelaksanaan Perda yang kurang optimal juga tidak dapat diabaikan. Masyarakat mengalami kerugian waktu hingga rata-rata 55 menit per hari akibat kemacetan, peningkatan biaya bahan bakar hingga Rp25.000 per hari, serta kenaikan biaya transportasi alternatif yang mencapai 200%. Sektor informal seperti UMKM pun terkena dampak negatif karena penurunan mobilitas konsumen yang mengurangi omzet secara signifikan. Dalam jangka panjang, kondisi ini dapat memperburuk ketimpangan sosial dan memicu lingkaran kemiskinan di wilayah Cibiru.

Pelaksanaan Perda Nomor 12 Tahun 2024 di Kecamatan Cibiru menjadi cerminan tantangan besar dalam reformasi tata kelola transportasi publik di perkotaan. Implementasi kebijakan yang belum optimal tidak hanya menunjukkan masalah teknis, tetapi juga kelemahan struktural dan kultural yang harus segera diatasi melalui pendekatan yang lebih kontekstual, inklusif, dan kolaboratif.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2023). *Statistik transportasi darat 2022*. <https://www.bps.go.id/id/publication/2023/11/27/5a5e4c75e4a25d44b1846446/statistik-transportasi-darat-2022.html>
- Badan Pusat Statistik. (2018). *Statistik transportasi darat 2018*. <https://keselamatanjalan.files.wordpress.com/2020/07/bps-statistik-transportasi-darat-2018-1.pdf>
- Cucu Daryamah. (2019). Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan di Kota Bandung, Universitas Pendidikan Indonesia. [https://repository.upi.edu/40465/6/S\\_B035\\_1503990\\_Chapter5.pdf](https://repository.upi.edu/40465/6/S_B035_1503990_Chapter5.pdf)
- Deni Supriatna. (2025). Banyak Pemudik Alami Kecelakaan di Cibiru, Polisi Imbau Pengendara Istirahat Jika Sudah Lelah dan Ngantuk. <https://jabar.pikiran-rakyat.com/bandung-raja/pr>

- 3659210192/banyak-pemudik-alami-kecelakaan-di-cibiru-polisi-imbau-pengendara-istirahat-jika-sudah-lelah-dan-ngantuk
- Dwiyanto, Agus. (2006). Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Friyanka, Y. (2017). Politik transportasi di perkotaan: Studi tentang relasi pemerintah dan operator dalam Bus Rapid Transit di Kabupaten Sidoarjo. *Jurnal Politik Muda*, 6(3), 253-261. <https://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-jpm7085a28f47full.pdf>
- Hasibuan, dkk. (2024). Pengaruh Kenaikan Tarif Angkutan Umum terhadap Pengguna Jasa Angkutan Umum di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Medan, *Jurnal Ilmu Manajemen, Bisnis dan Ekonomi*, Vol. 1(5), hlm. 30-36. <https://malaqbipublisher.com/index.php/JIMBE>
- Kadarisman, M., Gunawan, A., & Ismiyati. (2017). *Implementasi kebijakan sistem transportasi darat dan dampaknya terhadap kesejahteraan sosial di Jakarta* [Policy implementation of land transportation system and its impact towards social welfare in Jakarta]. Universitas Muhammadiyah Jakarta; STMT Trisakti. <https://media.neliti.com/media/publications/113045-ID-implementasi-kebijakan-sistem-transporta.pdf>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Statistik perhubungan 2022*. <https://dephub.go.id/post/read/buku-statistik-data-operasional-tahun-2022>
- Mazmanian, D. A., & Sabatier, P. A. (1983). *Implementation and public policy*. Scott, Foresman.
- Pemerintah Kota Bandung. (2024). Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 Tahun 2024 tentang Pengadaan Fasilitas Penunjang Transportasi. <https://jdih.bandung.go.id>
- Pusat Kajian Riset dan Inovasi Daerah Kota Surakarta. (2024). Implementasi kebijakan pemerintah dalam pengelolaan transportasi publik di Kota Surakarta: Tinjauan hukum dan pemerintahan. *Jurnal Bengawan Solo: Pusat Kajian Riset dan Inovasi Daerah Kota Surakarta*, 3(1), 55-66. <https://doi.org/10.58684/jbs.v3i1.48>
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>
- Riggs, Fred W. (1964). Administrasi di Negara Berkembang: Teori Masyarakat Prismatik. Jakarta: Rajawali Pers. <https://www.scribd.com/document/515099354/FW-Riggs-Prismatic-Society>
- Rinaldy Akhmad Herawan dan Ria Haryatiningsih. (2022). Dampak Kemacetan di Kota Bandung Bagi Pengguna Jalan, *Bandung Conference Series: Economics Studies*, Vol. 2 (1), hlm. 52-59. <http://download.garuda.kemdikbud.go.id/article.php?article=3057267&val=27851&title=Dampak+Kemacetan+di+Kota+Bandung+bagi+Pengguna+Jalan>
- Rizky Ramadhan. (2024). *Kado 214 Tahun Kota Bandung: Perkara Parah Kemacetan*. <https://bandungbergerak.id/article/detail/1597916/kado-214-tahun-kota-bandung-perkara-parah-kemacetan>
- Mazmanian, Daniel A. & Sabatier, Paul A. (1983). Implementasi Kebijakan dan Kebijakan Publik. Diterjemahkan oleh Tim Pustaka Pelajar. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. [https://www.researchgate.net/publication/327762798\\_Implementasi\\_Kebijakan\\_Publik](https://www.researchgate.net/publication/327762798_Implementasi_Kebijakan_Publik)
- Thoha, Miftah. (2008). Perilaku Birokrasi di Indonesia. Jakarta: Raja Grafindo Persada. <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=732196>
- Universitas Islam Syekh Yusuf. (2022). *Kolaborasi antar-aktor dalam implementasi kebijakan transportasi*. <https://ejournal.unis.ac.id/index.php/JIIA/article/download/3264/1786/8225>
- Wahab, Solichin Abdul. (2005). Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara. Jakarta: Bumi Aksara. <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=647996>