



**Mohamad Davit Triandi
 Priatna¹**
Nandito Fahrelabarni²
Ijlaal Wiryateja³
Muhammad Hudzaifah⁴
Justin Nabil Alpasha⁵
Rudiana⁶

IMPLEMENTASI SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES DI KOTA CIMAHI MELALUI STUDI PADA SEKTOR TRANSPORTASI UMUM

Abstrak

Agenda Sustainable Development Goals (SDGs) tujuan 11 menekankan pentingnya pembangunan kota yang inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan, termasuk penyediaan sistem transportasi umum yang terjangkau dan ramah lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi SDGs 11.2 di Kota Cimahi, khususnya terkait upaya pemerintah dalam mewujudkan transportasi umum yang efisien, layak, dan berkelanjutan. Kota Cimahi menghadapi tantangan berat berupa kepadatan penduduk, keterbatasan lahan, serta stagnansi layanan angkutan umum, terutama armada angkot yang telah menua dan mengalami degradasi kualitas. Selain itu, rendahnya minat masyarakat terhadap transportasi publik dan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi turut memperburuk kinerja mobilitas perkotaan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik wawancara mendalam dan observasi lapangan untuk memperoleh pemahaman komprehensif mengenai dinamika implementasi kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hambatan utama terletak pada keterbatasan komunikasi kebijakan, minimnya sumber daya finansial dan teknis, fragmentasi kewenangan antarlevel pemerintahan, serta belum terbangunnya sistem insentif yang mendukung transformasi menuju transportasi berkelanjutan. Implementasi SDGs pada sektor transportasi umum di Kota Cimahi belum dapat dikategorikan efektif karena belum menghasilkan perubahan signifikan pada kualitas pelayanan maupun perilaku mobilitas masyarakat. Temuan ini mengindikasikan perlunya strategi kolaboratif, peremajaan armada, serta integrasi layanan berbasis feeder dan BRT untuk memperkuat sistem transportasi publik kota secara berkelanjutan.

Kata Kunci: Sdgs 11, Transportasi Umum, Pembangunan Berkelanjutan, Implementasi Kebijakan, Kota Cimahi.

Abstract

The Sustainable Development Goals (SDGs) Agenda, particularly Goal 11, emphasizes the importance of developing inclusive, safe, resilient, and sustainable cities, including the provision of affordable and environmentally friendly public transportation systems. This study aims to analyze the implementation of SDG 11.2 in Cimahi City, specifically regarding the government's efforts to develop efficient, adequate, and sustainable public transportation. Cimahi faces major challenges such as high population density, limited land availability, and stagnation in public transport services, especially aging angkot fleets that have experienced quality degradation. In addition, the low public interest in using public transportation and the growing reliance on private vehicles further exacerbate urban mobility performance. This study employs a descriptive qualitative approach using in-depth interviews and field observations to obtain a comprehensive understanding of the dynamics of policy implementation. The findings indicate that the main obstacles lie in limited policy communication, insufficient financial and

^{1,2,3,4,5,6)}Program Studi Ilmu Pemerintahan, FISIP Universitas Padjadjaran
 email: mohamad24002@mail.unpad.ac.id, nanditoabarni@gmail.com, ijlaal.w@gmail.com,
 muhammad24008@mail.unpad.ac.id, justin23004@mail.unpad.ac.id, rudiana2017@unpad.ac.id

technical resources, fragmented authority across governmental levels, and the absence of a supportive incentive system for sustainable transport transformation. The implementation of SDGs in the public transportation sector in Cimahi City cannot yet be considered effective, as it has not resulted in significant improvements in service quality or mobility behavior. These findings suggest the need for collaborative strategies, fleet rejuvenation, and the integration of feeder-based services and BRT to strengthen the city's public transportation system sustainably.

Keywords: Sdgs 11, Public Transportation, Sustainable Development, Policy Implementation, Cimahi City.

PENDAHULUAN

Agenda 2030 untuk Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development Goals/SDGs) menjadi kerangka kerja global yang mengarahkan negara-negara di dunia menuju pembangunan yang inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan (Bappenas, 2020). Dari 17 tujuan yang disepakati, tujuan ke-11, yaitu Sustainable Cities and Communities, memiliki urgensi terbesar di tengah percepatan urbanisasi. Tujuan ini menekankan pentingnya membangun kota yang menyediakan permukiman layak, ruang publik yang aman, serta sistem transportasi umum yang terjangkau dan berkelanjutan. Indonesia memperkuat komitmen implementasi SDGs melalui Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017, yang mengamanatkan keterlibatan pemerintah pusat hingga daerah dalam proses perencanaan, pelaksanaan, dan pemantauan SDGs secara terstruktur.

Konteks tersebut menjadi relevan bagi Kota Cimahi, sebuah kota dengan luas wilayah hanya 42,43 km² dan merupakan salah satu kawasan terpadat di Jawa Barat (BPS Kota Cimahi, 2025). Sebagai bagian integral dari Metropolitan Bandung Raya, Cimahi menanggung beban mobilitas yang tinggi karena berperan sebagai kota komuter bagi pekerja maupun pelajar. Keterbatasan lahan dan meningkatnya arus pergerakan harian berpengaruh langsung terhadap kualitas layanan transportasi umum, yang menjadi salah satu indikator dalam SDGs 11.2 mengenai Affordable and Sustainable Transport Systems. Tantangan ini semakin kompleks karena urbanisasi yang cepat tidak diimbangi dengan peningkatan akses, jangkauan, dan kualitas angkutan umum.

Cimahi menghadapi berbagai persoalan mendasar dalam penyediaan transportasi umum yang aman, nyaman, dan terjangkau. Ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi meningkat dari tahun ke tahun, sementara angkutan umum seperti angkot mengalami penurunan jumlah penumpang secara signifikan. Kondisi ini selaras dengan fenomena nasional di kota-kota padat penduduk, di mana semakin banyak warga yang menilai kendaraan pribadi lebih efisien dibandingkan layanan angkutan umum konvensional (Budihardjo & Sujarto, 1998). Penurunan minat terhadap angkot diperburuk oleh kondisi armada yang menua, belum memenuhi standar pelayanan minimal, serta trayek yang tidak adaptif terhadap perkembangan kawasan permukiman.

Dalam perspektif SDGs 11.2, transportasi bukan hanya soal mobilitas, tetapi juga tentang keadilan sosial. Sistem transportasi berkelanjutan menuntut layanan yang inklusif bagi seluruh kelompok masyarakat, termasuk perempuan, pelajar, lansia, dan penyandang disabilitas (Mandala, 2023). Namun di Cimahi, aksesibilitas angkutan umum bagi kelompok rentan masih terbatas, baik karena minimnya fasilitas pendukung maupun pola layanan yang tidak konsisten. Ketidaknyamanan seperti praktik ngetem berlebihan, perilaku merokok dalam kendaraan, serta durasi perjalanan yang tidak dapat diprediksi turut menurunkan tingkat kepercayaan publik terhadap moda transportasi ini.

Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Cimahi memegang peran kunci dalam rekreasi lalu lintas dan pembaharuan sistem angkutan umum. Namun, struktur administrasi transportasi yang terfragmentasi antara pemerintah daerah, provinsi, dan pusat menjadikan kebijakan transportasi di Cimahi cenderung reaktif dan belum sepenuhnya mampu memenuhi prinsip keberlanjutan sebagaimana tuntutan SDGs. Program modernisasi transportasi melalui integrasi angkot sebagai feeder menuju moda Bus Rapid Transit (BRT) di wilayah Bandung Raya baru direncanakan efektif pada 2026. Hingga saat ini, pembaruan armada dan penataan trayek belum berjalan optimal, menciptakan kesenjangan antara kebutuhan masyarakat dan kapasitas kebijakan pemerintah (McConnell & 't Hart, 2019).

Kesenjangan implementasi kebijakan ini menunjukkan pentingnya evaluasi mendalam terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas implementasi, sebagaimana dikemukakan Edwards III (1980). Keberhasilan kebijakan sangat dipengaruhi oleh kualitas komunikasi, ketersediaan sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Dalam konteks Cimahi, berbagai hambatan seperti keterbatasan anggaran, lemahnya internalisasi Standard Operating Procedure (SOP) di tingkat pengemudi, dan minimnya fasilitas pendukung di lokasi-lokasi strategis turut memperlambat transformasi transportasi publik. Dinamika ini mengindikasikan adanya masalah implementasi yang bersifat sistemik, bukan hanya teknis.

Melihat fenomena tersebut, kajian mengenai implementasi SDGs 11.2 pada sektor transportasi umum di Kota Cimahi menjadi urgensi akademik dan praktis. Pemahaman mendalam mengenai efektivitas program, tantangan yang dihadapi Dishub, serta persepsi masyarakat dan sopir angkot diperlukan untuk memetakan sejauh mana kesenjangan antara kebijakan dan realitas lapangan. Analisis berbasis SDGs 11 tidak hanya memberikan gambaran mengenai kondisi transportasi saat ini, tetapi juga membuka peluang perbaikan melalui strategi kolaboratif antara pemerintah, operator angkutan, dan masyarakat agar Cimahi dapat bergerak menuju kota yang inklusif, aman, dan berkelanjutan.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif untuk memahami secara mendalam implementasi Sustainable Cities and Communities di Kota Cimahi, khususnya pada sektor transportasi umum. Pendekatan kualitatif dipilih karena mampu menggali fenomena kebijakan dari perspektif para pelaksana kebijakan maupun masyarakat. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dengan informan kunci di Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Cimahi, pengemudi angkutan umum, serta masyarakat pengguna layanan. Selain itu, observasi lapangan dilakukan pada sejumlah titik transportasi seperti terminal, halte, serta jalur operasional angkot guna menilai kondisi armada, fasilitas pendukung, dan aksesibilitas bagi kelompok rentan. Lokasi penelitian dipusatkan di wilayah administratif Kota Cimahi sebagai salah satu kota padat penduduk dengan tantangan tinggi dalam mewujudkan transportasi berkelanjutan.

Analisis data dilakukan secara interaktif berdasarkan model Miles dan Huberman yang mencakup tiga tahapan utama, yaitu kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Proses kondensasi dilakukan dengan menyeleksi dan mereduksi data hasil wawancara dan observasi sesuai relevansi dengan indikator SDGs 11.2 tentang sistem transportasi aman dan berkelanjutan. Selanjutnya, data disajikan dalam bentuk uraian naratif untuk mengidentifikasi pola dan dinamika implementasi kebijakan. Pada tahap akhir, penarikan kesimpulan dilakukan dengan memverifikasi temuan lapangan menggunakan kerangka teori implementasi kebijakan George C. Edwards III, sehingga hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dan mampu memberikan gambaran komprehensif mengenai efektivitas implementasi transportasi berkelanjutan di Kota Cimahi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Objek Penelitian

Kota Cimahi merupakan kota dengan posisi strategis di dalam Metropolitan Bandung Raya. Dengan luas wilayah sekitar 42,43 km². Cimahi termasuk salah satu kota dengan luasan terkecil di Jawa Barat, namun memiliki tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi. Kondisi ini menyebabkan tekanan terhadap ketersediaan ruang, khususnya untuk pengembangan permukiman dan pelayanan transportasi. Struktur ruang Kota Cimahi didominasi oleh kawasan militer dan industri, yang membatasi ruang yang dapat dimanfaatkan untuk pembangunan permukiman baru maupun fasilitas publik. Keterbatasan lahan tersebut berdampak pada munculnya kawasan permukiman padat serta menantang pemerintah kota dalam memastikan kualitas infrastruktur dasar yang memadai.

Kecamatan dan Kota	Luas Wilayah Kota Cimahi (Km2)				
	2022				
Cimahi Selatan					17,41
Cimahi Tengah					10,89
Cimahi Utara					14,13
Kota Cimahi					42,43

Gambar 1. Luas Wilayah Kota Cimahi
Sumber: BPS Kota Cimahi (2022)

Dari sisi mobilitas, Cimahi juga menjadi kawasan perlintasan utama bagi aktivitas komuter menuju Kota Bandung. Hal ini meningkatkan kebutuhan akan layanan transportasi umum yang lebih teratur, terintegrasi, dan layak guna mendukung pergerakan masyarakat. Namun, kepadatan ruang terbangun membuat perluasan infrastruktur transportasi tidak selalu mudah dilakukan. Secara keseluruhan, karakteristik geografis dan demografis Kota Cimahi menjadi konteks penting dalam menganalisis implementasi SDGs 11, khususnya terkait penyediaan permukiman layak huni dan pengembangan transportasi berkelanjutan. Kondisi ini memberikan dasar pemahaman terhadap tantangan yang dihadapi pemerintah dalam mewujudkan kota yang inklusif, aman, dan berkelanjutan.

Rincian/Description	Satuan/Unit	2022	2023	2024
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
SOSIAL/SOCIAL				
Penduduk /Population ¹	juta/people	582,646	590,782	598,698
Laju Pertumbuhan Penduduk /Population Growth ²	%	1,43	1,40	1,38
Angka Harapan Hidup-i.e./Life Expectancy Rate ³	tahun/years	74,99	75,27	75,55
Angka Miskin Huruf Usia 15+ /Literacy Rate Aged 15+	%	99,84	99,84	99,71
Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja -TPK ⁴	%	67,22	68,43	66,53
Labour Force Participation Rate-LFP ⁵				
Tingkat Pengangguran Terbuka-TPT ⁶	%	10,77	10,52	8,97
Unemployment Rate-UR ⁷				
Penduduk Miskin/Poor People ⁸	ribu jiwa/thousand people	31,2	28,8	27,0
Persentase Penduduk Miskin ⁹	%	5,11	4,66	4,39
Indeks Pembangunan Manusia-IPM ¹⁰	-	79,01	79,69	80,30
EKONOMI/ECONOMIC				
Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Harga Berlaku ¹¹	triliun rupiah/trillion rupiahs	37,54 ¹²	40,50 ¹³	43,42 ¹⁴
GDP Regional Domestic Brutto (GRDP) at Current Price ¹⁵				
Laju Pertumbuhan Ekonomi ¹⁶ /Economic Growth ¹⁷	%	5,92 ¹⁸	5,19 ¹⁹	5,26 ²⁰
PDRB Per Kapita Harga Berlaku ²¹	juta rupiah/million rupiahs	64,43 ²²	68,55 ²³	72,53 ²⁴
Per Capita of GRDP at Current Price ²⁵				

Gambar 2. Statistik Kunci Kota Cimahi
Sumber: BPS Kota Cimahi (2025)

2. Analisis Implementasi Sistem Transportasi Berkelanjutan (SDGs 11.2)

Berbeda dengan sektor permukiman yang menunjukkan capaian cukup progresif, sektor transportasi umum di Kota Cimahi justru menghadapi berbagai tantangan dan kecenderungan degradasi kualitas layanan. Kondisi ini menandakan adanya persoalan mendasar dalam proses implementasi kebijakan transportasi yang perlu dikaji secara lebih komprehensif. Dengan menggunakan kerangka analisis Edwards III, yang mencakup variabel komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

penelitian ini menelaah sejauh mana faktor-faktor tersebut memengaruhi efektivitas penyelenggaraan transportasi umum, khususnya angkutan kota (angkot) sebagai modal utama yang masih beroperasi. Kerangka ini menjadi penting untuk mengidentifikasi letak hambatan implementatif, apakah berasal dari penyampaian kebijakan, kesiapan sumber daya, komitmen

pelaksana, atau desain kelembagaan yang belum adaptif terhadap dinamika kebutuhan mobilitas masyarakat.

1. Komunikasi

Dalam sektor transportasi, terlihat adanya kesenjangan komunikasi antara standar pelayanan yang ditetapkan pemerintah dan praktik yang terjadi di lapangan. Meskipun Dinas Perhubungan (Dishub) menyatakan telah melaksanakan sosialisasi dan edukasi kepada pengemudi angkutan kota, temuan lapangan menunjukkan bahwa pesan kebijakan belum sepenuhnya dipahami maupun diinternalisasi oleh operator. Keluhan masyarakat terutama perempuan dan pelajar masih tinggi, berkaitan dengan rasa tidak aman (risiko pelecehan dan kriminalitas), ketidaknyamanan akibat pengemudi yang merokok, serta lamanya waktu menunggu akibat praktik “ngetem” yang tidak teratur. Kondisi ini terjadi karena pemilik dan pengemudi angkot tidak memiliki kapasitas finansial memadai untuk melakukan peremajaan ataupun pemeliharaan rutin. Minimnya kemampuan ekonomi operator merupakan konsekuensi dari penurunan jumlah penumpang yang sangat signifikan dalam beberapa tahun terakhir.

Penurunan kinerja finansial tersebut dipicu oleh persaingan yang semakin ketat dengan transportasi berbasis aplikasi (ojek online) yang menawarkan layanan lebih cepat, fleksibel, dan dianggap lebih aman oleh pengguna. Selain armada, sumber daya rute juga menjadi kendala. Jaringan trayek angkot saat ini dinilai tidak efisien dan belum menjangkau kawasan perumahan-perumahan baru, sehingga memaksa masyarakat di wilayah tersebut menggunakan kendaraan pribadi. Fasilitas pendukung seperti halte jumlahnya terbatas dan belum sepenuhnya ramah terhadap penyandang disabilitas. Kombinasi berbagai faktor tersebut membuat angkot kehilangan pasar, sehingga pendapatan harian pengemudi tidak lagi cukup untuk mendukung operasional yang layak. Dengan demikian, keterbatasan sumber daya fisik dan finansial menjadi hambatan struktural yang serius dalam upaya peningkatan kualitas transportasi umum di Kota Cimahi.

2. Aspek Disposisi

Pada tingkat regulator, Dinas Perhubungan (Dishub) sebenarnya memiliki disposisi kebijakan yang progresif, ditunjukkan melalui rencana transformasi jangka panjang yang mengarah pada konversi angkot menjadi layanan feeder dan integrasinya dengan sistem Bus Rapid Transit (BRT) mulai tahun 2026. Namun, orientasi kebijakan ini belum sepenuhnya tercermin dalam tindakan konkret di lapangan. Implementasi pada saat ini, dengan kondisi yang ada, menunjukkan adanya kesenjangan antara komitmen kebijakan dan langkah operasional yang diperlukan.

Sementara itu, disposisi pelaksana di tingkat operasional, yakni para pengemudi dan pemilik angkot cenderung apatis. Mereka merasa tidak mendapatkan dukungan teknis maupun finansial yang memadai untuk menghadapi perubahan ekosistem transportasi, terutama dalam menghadapi dominasi transportasi online. Absennya insentif, seperti subsidi peremajaan armada atau program peningkatan kapasitas pengemudi, menyebabkan motivasi untuk meningkatkan kualitas layanan menjadi rendah. Kondisi ini memperkuat stagnansi sektor transportasi umum dan menegaskan bahwa disposisi pelaksana tidak selaras dengan arah kebijakan pemerintah.

3. Aspek Birokrasi

Implementasi kebijakan transportasi di Kota Cimahi juga terhambat oleh fragmentasi kewenangan antar level pemerintahan. Kewenangan strategis terkait pembangunan dan pengoperasian modal transportasi terintegrasi seperti Metro Jabar Trans (MJT) dan Bus Rapid Transit (BRT), sebagian besar berada pada Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pemerintah Pusat. Kondisi ini membuat Dishub Kota Cimahi hanya berperan pada ranah teknis seperti pengawasan trayek lokal, penataan terminal kecil, dan pengendalian operasi angkot, tanpa kapasitas penuh untuk melakukan reformasi struktural.

Fragmentasi ini semakin diperparah oleh tidak jelasnya regulasi turunan, khususnya terkait standar layanan, mekanisme peremajaan armada, kewajiban penggunaan kendaraan rendah emisi, dan skema pembiayaan transportasi publik. Tanpa payung kebijakan yang tegas dan operasional, upaya menuju transformasi transportasi berkelanjutan berjalan sangat lambat. Akibatnya, inovasi kebijakan yang direncanakan di tingkat kota tidak dapat

dieksekusi secara konsisten, karena bergantung pada keputusan di tingkat provinsi/pusat yang belum sinkron atau belum diturunkan ke level implementasi.

3. Pembahasan Capaian SDGs 11 di Kota Cimahi pada Sektor Transportasi

Sektor transportasi umum di Kota Cimahi saat ini menunjukkan stagnansi implementasi kebijakan yang berkaitan dengan upaya mewujudkan transportasi berkelanjutan sebagaimana tercantum dalam SDGs 11.2. Kondisi ini tampak dari rendahnya kualitas layanan angkutan umum, khususnya angkot, yang masih menjadi moda transportasi utama namun belum mengalami pembaruan signifikan. Armada yang menua, tidak terawat, dan tidak memenuhi standar kelayakan bukan hanya menjadi persoalan teknis, tetapi juga berdampak langsung pada menurunnya kepercayaan masyarakat terhadap angkutan umum. Hal ini sejalan dengan temuan Kementerian Perhubungan yang menyebutkan bahwa kualitas armada dan kenyamanan menjadi faktor penentu utama keterpilihan moda transportasi oleh masyarakat (Kemenhub, 2022). Ketika layanan tidak mampu memenuhi kebutuhan mobilitas yang aman dan nyaman, pengguna secara alami beralih pada moda lain yang lebih dapat diandalkan.

Komponen komunikasi kebijakan, salah satu aspek penting dalam teori implementasi George C. Edwards III, juga belum berjalan efektif di Kota Cimahi. Dishub telah merencanakan berbagai langkah transformasi seperti pengembangan angkutan feeder, integrasi layanan dengan Bus Rapid Transit (BRT) Bandung Raya, hingga wacana penerapan sistem transportasi publik yang lebih terstruktur. Namun, sosialisasi kebijakan ini tidak tersampaikan secara merata kepada pengemudi, pengusaha angkot, maupun masyarakat luas. Menurut Edwards (1980), komunikasi yang tidak jelas berpotensi menimbulkan ambiguitas kebijakan dan menghambat implementasi di tingkat operasional. Hal tersebut tercermin di Cimahi, di mana para operator angkot mengaku tidak mendapatkan informasi yang cukup mengenai arah kebijakan transformasi, sehingga mereka kesulitan menyesuaikan diri dengan perubahan yang direncanakan pemerintah.

Pada saat yang sama, perubahan perilaku mobilitas masyarakat memperburuk kondisi angkutan umum konvensional. Masyarakat semakin memilih menggunakan kendaraan pribadi atau layanan transportasi daring karena dianggap lebih cepat, nyaman, dan fleksibel. Fenomena ini dikenal sebagai modal shift, yaitu perpindahan preferensi moda ke layanan yang lebih adaptif terhadap kebutuhan mobilitas perkotaan (Litman, 2021). Supir angkot akhirnya berada dalam lingkaran masalah yang saling memperparah: penurunan jumlah penumpang mengurangi pendapatan harian, dan menurunnya pendapatan menghilangkan kemampuan mereka untuk melakukan perawatan atau peremajaan armada. Siklus ini berlangsung secara terus-menerus dan berujung pada penurunan kualitas layanan serta hilangnya daya saing angkutan umum tradisional.

Tantangan tersebut semakin diperumit oleh struktur kewenangan transportasi yang terfragmentasi antara pemerintah kota, provinsi, dan pusat. Fragmentasi ini menghambat Dishub Cimahi untuk mengambil keputusan strategis, terutama dalam program peremajaan armada atau penyusunan jaringan layanan transportasi baru. Sejumlah kebijakan, seperti izin trayek dan pengadaan armada BRT, berada dalam ranah kewenangan pemerintah provinsi atau pusat, sehingga pemerintah kota hanya memiliki ruang terbatas dalam melakukan inovasi kebijakan. Menurut World Bank (2020), fragmentasi tata kelola adalah salah satu penyebab utama ketidakefisienan sistem transportasi di kota-kota berkembang karena koordinasi antarlembaga sulit dicapai dan pengambilan keputusan menjadi lambat.

Keterbatasan sumber daya fiskal juga menjadi hambatan signifikan. Dishub Cimahi tidak memiliki mekanisme subsidi yang memadai untuk mendukung operasional angkutan umum maupun peremajaan armada. Padahal, berbagai studi internasional menunjukkan bahwa subsidi layanan publik, termasuk transportasi, merupakan instrumen penting yang digunakan banyak negara untuk mendorong keberlanjutan sistem transportasi perkotaan (UN-Habitat, 2019). Tanpa dukungan keuangan yang memadai, operator angkot tidak mampu meningkatkan layanan, sementara pemerintah tidak dapat menyediakan alternatif layanan baru secara optimal.

Situasi ini menunjukkan bahwa transformasi menuju transportasi berkelanjutan di Cimahi membutuhkan reformasi struktural yang lebih komprehensif. Pemerintah kota memerlukan dukungan regulasi turunan dari tingkat provinsi dan pusat untuk memperjelas arah implementasi transportasi berkelanjutan dan memperkuat kapasitas fiskal daerah. Selain itu, kolaborasi

dengan sektor swasta, terutama melalui skema public-private partnership atau kemitraan publik-swasta, dapat menjadi alternatif dalam pembiayaan peremajaan armada maupun pembangunan infrastruktur pendukung transportasi umum. Strategi ini telah banyak diterapkan di beberapa kota Asia Tenggara dalam pengembangan layanan transportasi publik modern.

Berdasarkan berbagai hambatan tersebut, dapat disimpulkan bahwa implementasi sektor transportasi umum di Kota Cimahi belum berjalan secara efektif dan masih jauh dari prinsip kota berkelanjutan. Diperlukan langkah-langkah strategis yang mengintegrasikan aspek kebijakan, sumber daya, komunikasi, dan dukungan kelembagaan agar Cimahi dapat bergerak menuju sistem mobilitas yang inklusif, aman, efisien, dan berkelanjutan. Tanpa intervensi yang terarah dan dukungan lintas-level pemerintahan, stagnansi yang terjadi saat ini berpotensi menjadi kemunduran jangka panjang dalam mewujudkan SDGs 11 di sektor transportasi.

Tabel 1. Sektor Transportasi

Variabel Edwards III	Sektor Transportasi
Komunikasi	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat kesenjangan komunikasi antara standar layanan (SPM) dan praktik di lapangan. Sosialisasi Dishub kepada supir angkot tidak menghasilkan perubahan perilaku signifikan (merokok, ngetem lama, keamanan rendah). Keluhan masyarakat tinggi menunjukkan pesan kebijakan tidak terinternalisasi.
Sumber Daya	<ul style="list-style-type: none"> Armada angkot tua, tidak terawat, dan tidak memenuhi standar kenyamanan. Pendapatan supir menurun akibat persaingan dengan transportasi online, sehingga kemampuan maintenance rendah. Minimnya subsidi, insentif peremajaan armada, serta kurangnya dukungan finansial memperparah kondisi.
Dispositioni	<ul style="list-style-type: none"> Di level regulator, Dishub memiliki rencana transformasi sistem (feeder–BRT), tetapi implementasinya masih lemah dan cenderung status quo. Supir angkot apatis karena merasa tidak dibina atau diberi insentif; motivasi rendah untuk meningkatkan kualitas layanan.
Struktur Birokrasi	<ul style="list-style-type: none"> Fragmentasi kewenangan tinggi: banyak kebijakan (BRT, integrasi moda) berada pada tingkat provinsi/pusat. Dishub Kota hanya mengawasi trayek lokal, sehingga ruang kebijakan terbatas. Tidak adanya regulasi turunan terkait peremajaan armada atau standar kendaraan ramah lingkungan memperlambat transformasi.

SIMPULAN

Implementasi Sustainable Cities and Communities (SDGs 11) pada sektor transportasi umum di Kota Cimahi menunjukkan bahwa upaya menuju mobilitas yang aman, inklusif, dan berkelanjutan belum berjalan efektif. Kondisi armada angkot yang menua, kualitas layanan yang menurun, serta lemahnya komunikasi kebijakan membuat transformasi transportasi publik berjalan lambat. Rendahnya minat masyarakat terhadap angkutan umum akibat kenyamanan yang tidak memadai dan meningkatnya preferensi terhadap kendaraan pribadi maupun transportasi daring semakin memperburuk kondisi ini, sehingga layanan publik transportasi kehilangan daya saing dan keberlanjutan.

Selain itu, fragmentasi kewenangan antara pemerintah kota, provinsi, dan pusat turut membatasi ruang gerak Dishub Cimahi dalam melakukan pembenahan struktural, termasuk peremajaan armada dan restrukturisasi trayek. Minimnya dukungan fiskal dan ketiadaan insentif bagi operator angkot menyebabkan berbagai rencana seperti integrasi feeder atau pengembangan sistem BRT sulit diwujudkan. Dengan demikian, diperlukan penguatan

koordinasi lintas pemerintahan, perbaikan tata kelola, serta dukungan kebijakan yang lebih konkret agar transportasi umum di Kota Cimahi dapat berkembang menuju sistem yang terjangkau, aman, dan selaras dengan prinsip pembangunan kota berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Cimahi. (2025). Kota Cimahi dalam Angka 2025. Cimahi: BPS Kota Cimahi.
- Badan Pusat Statistik Kota Cimahi. (2025). Luas Wilayah Kota Cimahi (2022). Cimahi: BPS Kota Cimahi.
- Bappenas. (2020). Pedoman Teknis Penyusunan Rencana Aksi Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs). Jakarta: Bappenas.
- Budihardjo, E., & Sujarto, D. (1998). Kota Berkelanjutan. Jakarta: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Creswell, J. W. (2019). Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran (Edisi ke-4). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Edwards, G. C. III. (1980). Implementing Public Policy. Washington DC: Congressional Quarterly Press. <https://doi.org/10.1007/s11077-019-09362-2>
- Mandala, Zeji. (2023). Mixed Use Development sebagai Representasi Pembangunan Kota Berkelanjutan (Sustainable City). Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- McConnell, A., & 't Hart, P. (2019). Inaction and Public Policy: Understanding Why Policymakers 'Do Nothing'. *Policy Sciences*, 52(1), 645–661.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan. (2017).