



Jurnal Administrasi dan Kebijakan Publik

ISSN (online): 2657-0092 | ISSN (print): 2301-4342 |

Website: <http://jakp.fisip.unand.ac.id> | Lisensi:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> |

Email: jakp@fisip.unand.ac.id |

FENOMENA PELANGGARAN STANDAR KELAYAKAN KENDARAAN OLEH ANGKUTAN KOTA AKIBAT DARI PERSAINGAN USAHA

Aditya Nugraha¹, Kristian Widya Wicaksono^{1*}

¹ Program Studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Katolik Parahyangan, Bandung, Indonesia

* Corresponding Author: kristian.widya@unpar.ac.id

Article Information

Submitted : 28/08/2024

Review : 12/09/2024

Accepted : 01/10/2024

Published : 31/10/2024

DOI

<https://doi.org/10.25077/jakp.9.1.220-243.2024>

Keywords

Trancendental Phenomenology,
Non-Compliance with Vehicle
Eligibility Standard, Bandung

Abstract-

The phenomenon of non-compliance with the eligibility standards of public minivans (angkot) has contributed to making public transportation in the city of Bandung uncomfortable and unsafe for its residents. This study aims to reveal the factors that drive this phenomenon of non-compliance by applying a transcendental phenomenology approach. To analyze the data, interview results were processed by identifying significant statements from each participant's responses, coding these statements, and grouping them into themes. After grouping them into themes, each theme was explained. Each explained theme was then given a textual description and a structural description to illustrate the relationships between the themes. A composite description was then constructed to link the textual and structural descriptions to find the essence of the participants' experiences regarding the phenomenon studied. The findings indicate that the non-compliance phenomenon arises due to competition between public minivan businesses and online transportation services, which negatively impacts the income of minivan operators. As a result, government law enforcement and public outreach efforts have been ineffective. This has led to minivans operating in unsafe and substandard conditions, contributing to incidents that should not have occurred.

PENDAHULUAN

Standar kelayakan kendaraan umum saat ini menjadi hal yang penting untuk dibahas. Kelayakan dari kendaraan akan menentukan ketertarikan masyarakat menggunakan kendaraan umum. Kendaraan umum yang layak akan memberikan kenyamanan dan rasa aman pada masyarakat yang menumpang kendaraan tersebut. Namun, akibat dari kondisi angkot yang tidak sesuai standar kelayakan kendaraan yang tertuang pada Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 30 Tahun 2020, minat masyarakat

Kota Bandung semakin menurun untuk menggunakan angkutan umum.

Angkot sendiri bisa dikatakan menjadi alat transportasi yang jauh lebih populer bagi masyarakat Kota Bandung karena tidak perlu berhenti di halte tertentu. Berdasarkan pernyataan dari Ketua Bidang Perencanaan dan Pembinaan Transportasi, Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandung, jumlah angkot terdapat 5.571 unit yang terdiri dari 36 trayek. Saat ini, angkot yang beroperasi hanya 3.000 unit atau sekitar 60% dari total unit yang tersedia (Pemerintah Daerah Jawa Barat, 2021).

Kondisi jumlah angkot yang menurun ini diakibatkan oleh kondisi angkot yang tidak sesuai standar, seperti lampu rem yang sudah pecah, tidak adanya sabuk pengaman, dan kondisi penunjuk kecepatan yang tidak bekerja. Kondisi kendaraan angkot tersebut menyebabkan banyaknya pengusaha angkot yang tidak melakukan uji KIR. Menurut Kepala Seksi Bidang Kelayakan dan Keselamatan Transportasi Dishub Kota Bandung, hanya sekitar 10% angkot di Kota Bandung yang melakukan uji KIR. Hal ini menyulitkan Dishub Kota Bandung untuk melakukan pengawasan terhadap standar kelayakan kendaraan angkot di Kota Bandung.

Permenhub Nomor 30 Tahun 2020 telah mengatur mengenai standar kelayakan kendaraan bermotor, namun ketidakpatuhan terhadap aturan tersebut masih tinggi sehingga perlu adanya kajian untuk mengetahui sebab dari ketidakpatuhan tersebut. Hal ini penting karena keamanan dan kenyamanan dari angkot dapat meningkatkan jumlah penggunaan transportasi umum, khususnya angkot, sehingga kemacetan di Kota Bandung dapat berkurang akibat berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi.

Penelitian yang menganalisis ketidakpatuhan dalam implementasi kebijakan telah dilakukan oleh beberapa peneliti. Penelitian Urwatil (2022) berfokus kepada hubungan pengetahuan dan sikap terhadap ketidakpatuhan masyarakat mengikuti protokol kesehatan Pencegahan Covid-19 di Lingkungan matakali. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan ketidakpatuhan dapat di ketahui berdasarkan hasil P Value = 0.000 (<0.05) menunjukkan adanya hubungan yang bermakna, dan hasil analisis hubungan antara sikap dengan ketidakpatuhan. Berdasarkan hasil P Value = 0.000 (<0.05) menunjukkan adanya hubungan yang bermakna antara variabel sikap dengan variabel ketidakpatuhan. Selain itu kajian yang sama juga dilakukan oleh Ervi (2021) yang menunjukkan bahwa terdapat lima faktor yang memiliki hubungan yang signifikan dengan ketidakpatuhan masyarakat terhadap protokol kesehatan yaitu aspek psikologis (p 0,000), aspek sosial (p 0,000), dan persepsi

terhadap pemerintah (p 0,000).

Berbeda dengan 2 penelitian di atas Aldawiyah (2020) melakukan kajian yang sama menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa respons masyarakat terhadap individu yang tidak mematuhi protokol kesehatan terkait penanganan Covid-19 ialah emosi negatif, menasihati, tidak peduli, berpikir positif, dan lain-lain. Adapun alasan masyarakat terhadap respons tersebut dikelompokkan berdasarkan teori *Health Belief Model* yang terdiri dari persepsi keparahan, persepsi hambatan, persepsi manfaat, petunjuk bertindak, persepsi kerentanan dan lain-lain.

Penelitian terdahulu yang telah dilakukan dalam waktu 3 tahun terakhir berfokus kepada ketidakpatuhan masyarakat terhadap protokol kesehatan di masa pandemi Covid-19. Semua penelitian di atas berusaha menggali aspek masyarakat dalam ketidakpatuhan terhadap protokol kesehatan yang diimplementasikan oleh pemerintah. Sejauh ini, belum ada penelitian terbaru yang menganalisis ketidakpatuhan dalam bidang angkutan umum, khususnya yang bersangkutan dengan fisik kendaraan operasional angkutan umum. Sehingga penelitian ini menghadirkan gap dalam ketidakpatuhan terhadap implementasi kebijakan. Dalam jurnal berjudul *“Getting People to Behave: Research Lessons for Policy Makers”* karya Weaver (2015), hal yang menyebabkan ketidakpatuhan terjadi adalah masalah insentif untuk mendorong kepatuhan, masalah pengawasan, dan masalah pelaksanaan kebijakan seperti penegakkan, informasi kebijakan, perilaku terhadap norma kelompok sasaran kebijakan, pengaruh antar kelompok, sasaran sumber daya, dan sasaran otonomi.

Menurut Weaver (2015), insentif bisa dijadikan alat untuk meningkatkan kepatuhan, baik itu dari hadiah maupun hukuman yang diberikan kepada pihak yang tidak patuh. Namun, dalam temuan pada penelitian ini, insentif sendiri tidak memiliki dampak apapun terhadap tindakan patuh pengusaha angkot terhadap aturan standar kelayakan. Lebih lanjut Weaver (2015) mengatakan masalah pengawasan yang muncul pada sisi pemerintah adalah keterbatasan anggaran untuk mengawasi berbagai bentuk pelanggaran. Solusi yang ditawarkan adalah dengan mengubah strategi pemerintah untuk melakukan pengawasan, sehingga kepatuhan terjadi. Dari hasil temuan pada penelitian ini, pengawasan tidak bisa berjalan efektif bila pihak yang diawasi tidak bisa menjalankan kepatuhan mereka dan kesadaran dari pihak yang diawasi. Dinas Perhubungan Kota Bandung sendiri sudah melakukan strategi razia gabungan, namun hal tersebut tidak mendorong pengusaha angkot untuk lebih patuh, melainkan mereka

berusaha menghindari razia tersebut. Lalu, alat ukur yang digunakan oleh pemerintah seperti uji KIR sendiri tidak bisa digunakan, karena pengujian KIR sendiri tidak mau dilakukan oleh pengusaha angkot.

Pada permasalahan penegakkan hukum, dibutuhkan kekuatan pemerintah dan ketegasan pihak-pihak yang berada di lapangan untuk menegakkan hukum. Namun, berdasarkan temuan lapangan, polisi yang bertugas untuk menegakkan hukum tersebut tidak bisa melakukan tugasnya, karena ada rasa kasihan pihak polisi terhadap sopir-sopir angkot yang mengoperasikan angkot mereka yang tidak layak. Alasannya adalah karena rasa simpati dan empati para polisi terhadap kondisi ekonomi sopir angkot maupun pemilik angkot (Weaver, 2015).

Weaver (2015) mengatakan bahwa permasalahan mengenai informasi dan pengenalan terhadap suatu aturan akan menimbulkan ketidakpatuhan pada kelompok sasaran dari aturan tersebut. Dari temuan di lapangan, pemerintah sendiri telah melakukan sosialisasi mengenai manajemen keselamatan pada kendaraan. Hal ini juga melibatkan Organda sebagai penyambung komunikasi antara pemerintah dengan pengusaha angkot. Namun, walaupun informasi telah tersampaikan, dan bahkan dalam temuan, baik sopir maupun pemilik angkot sudah tahu mengenai aturan yang harus diikuti, fenomena ketidakpatuhan tetap terjadi.

Menurut Weaver (2015), perilaku dan nilai-nilai kelompok pada suatu program atau aturan bisa mempengaruhi tingkat kepatuhan pada suatu kelompok. Pada temuan lapangan, pengusaha maupun sopir angkot sangat ingin mematuhi aturan pemerintah, seperti aturan peremajaan kendaraan maupun standar kelayakan kendaraan. Namun karena kondisi keuangan yang dialami, pengusaha angkot tidak bisa melakukan peremajaan dan perawatan kendaraan. Namun, mereka cenderung mengatakan bahwa pemerintah tidak memberikan aturan yang sama terhadap transportasi online. Bisa dikatakan, perilaku dan nilai-nilai ini tidak menyebutkan bahwa penerapan kebijakan yang adil dapat mendorong kepatuhan pada kelompok sasaran dari kebijakan pemerintah.

Lalu, Weaver (2015) mengatakan pada bagian efek antar kelompok, disebutkan bahwa kesenjangan antara norma deskriptif dengan moralitas yang menyebabkan dua persepsi yang berbeda dalam menjalankan kepatuhan. Pada temuan dalam penelitian ini, pengabaian terhadap kepatuhan muncul akibat dari kekurangan sumber daya keuangan. Tidak ada perbedaan perspektif mengenai cara pengusaha angkot untuk mematuhi

aturan.

Weaver (2015) juga mengatakan bahwa target sumber daya menjadi hal yang membuat ketidakpatuhan terjadi. Hal ini sesuai dengan temuan di lapangan bahwa uang adalah hal yang sangat diperlukan oleh pengusaha angkot untuk mengikuti standar kelayakan kendaraan. Kemudian, tidak adanya bantuan dari pemerintah untuk pengusaha angkot ini tidak mendorong pengusaha angkot untuk patuh terhadap standar kelayakan kendaraan.

Kemudian, Weaver (2015) mengatakan bahwa target otonomi, bahwa target kebijakan tidak bisa mengambil keputusan karena ada pihak lain yang melakukan kontrol terhadap target kebijakan pemerintah. Berdasarkan temuan di lapangan, perawatan angkot memang hanya dipegang oleh pengusaha angkot. Sopir angkot sendiri hanya bertugas mengoperasikan kendaraan mereka.

Terakhir, jika dihubungkan dengan teori rasa keadilan, terdapat temuan dari hasil wawancara bahwa pengusaha maupun sopir angkot membandingkan bagaimana pemerintah mengimplementasikan aturan standar kelayakan kendaraan yang tertera dalam Permenhub Nomor 30 Tahun 2020 antara angkot dengan transportasi online. Menurut salah satu sopir angkot, pemerintah lebih membebaskan transportasi online dibandingkan dengan angkot yang lebih diharuskan untuk menaati aturan tersebut. Hal ini yang menyebabkan turunnya tingkat kepatuhan dari pengusaha sopir angkot. Pernyataan tersebut sesuai dengan hasil wawancara dengan Sekretaris DPD Organda Jawa Barat.

Standar kelayakan pada kendaraan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 30 Tahun 2020. Dalam Permenhub tersebut, terdapat tiga kategori kendaraan yang diatur, yang di antaranya adalah M1 dengan kapasitas paling banyak 8 orang penumpang dengan bobot tidak lebih dari 3.500 kg, kategori M2 dengan kapasitas penumpang lebih dari 8 orang dengan bobot hingga 5.000 kg, dan kategori M3 dengan kapasitas penumpang lebih dari 8 orang dan bobot lebih dari 5.000 kg. Angkot sendiri termasuk ke dalam kategori M1 karena kapasitas dan bobotnya sesuai dengan spesifikasi tersebut. Masih dalam aturan yang sama, kelengkapan komponen kendaraan yang perlu diikuti adalah (1) lampu utama, (2) lampu petunjuk arah, (3) lampu rem, (4) lampu posisi, (5) lampu mundur, (6) rem utama dan rem parkir, (7) speedometer, (8) tempat duduk pengemudi yang kokoh, dan (9) sabuk keselamatan.

Berdasarkan paparan di atas, alasan penelitian ini dipilih adalah karena kondisi angkot

yang tidak sesuai standar kelayakan yang akan membahayakan masyarakat Kota Bandung yang menggunakan alat transportasi tersebut. Oleh karena itu, tujuan penelitian yaitu untuk menganalisis fenomena ketidakpatuhan standar kelayakan pada kendaraan, sehingga bisa memberikan solusi untuk mengatasi ketidakpatuhan pada pengusaha angkot.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data adalah wawancara mendalam terhadap sopir angkot. Dengan mewawancarai secara mendalam, diharapkan bisa mengumpulkan data mengenai kesulitan-kesulitan yang dihadapi oleh sopir angkot. Hal ini sesuai dengan fokus dari penelitian studi kasus, yaitu untuk mengembangkan deskripsi dari sebuah kasus yang dianalisis (Creswell, 2013).

Peneliti akan menanyakan latar belakang dari sopir angkot, untuk mengetahui pengalaman mereka selama bekerja sebagai sopir angkot. Selain itu, peneliti berusaha menggali informasi mengenai keluhan-keluhan sopir angkot selama mengoperasikan angkot mereka, seperti jumlah penumpang yang mereka dapatkan, tantangan yang dihadapi sopir angkot, serta pendapatan mereka. Setelah mendapatkan informasi tersebut, peneliti mulai menanyakan alasan kondisi angkot kurang terawat dan menanyakan bagaimana cara sopir angkot melakukan perawatan terhadap kendaraan mereka.

Selanjutnya, selain mewawancarai sopir angkot, peneliti juga akan mewawancarai orang-orang yang terlibat dalam pengecekan standar kelayakan kendaraan di Dinas Perhubungan Kota Bandung. Peneliti akan mencari informasi mengenai cara yang dilakukan Dinas Perhubungan untuk mengawasi standar kelayakan kendaraan pada angkot. Selain itu, informasi mengenai hal-hal yang menghambat Dinas Perhubungan untuk melakukan pengawasan, serta keterbatasan dari Dinas Perhubungan untuk mengontrol pengawasan standar kelayakan kendaraan.

Untuk melengkapi data, wawancara akan dilakukan dengan pihak Organda, untuk mengetahui langkah-langkah yang dilakukan Organda dalam mendorong kepatuhan pemilik kendaraan angkot terhadap standar kelayakan kendaraan. Selain itu, wawancara dengan pihak Organda dilakukan untuk menggali informasi mengenai penyebab para pemilik maupun sopir angkot tidak mematuhi regulasi pemerintah tentang kelayakan kendaraan.

Pada wawancara angkot, peneliti akan mencoba melakukan forum diskusi kepada

partisipan yang telah diwawancarai, untuk melihat kembali apakah pernyataan partisipan yang telah ditulis dalam penelitian ini telah sesuai dengan yang diucapkan sebelumnya. Tujuan dari forum diskusi ini adalah memberikan transparansi kepada sopir/pemilik angkot serta tidak ada kalimat yang dilebih-lebihkan. Setiap wawancara akan direkam kemudian ditulis ulang dalam bentuk teks.

Selain berbagai wawancara yang dilakukan, peneliti juga akan melakukan observasi secara langsung untuk melihat kondisi fisik angkot. Kendaraan angkot yang terindikasi memiliki kondisi fisik tidak layak akan didokumentasikan dalam bentuk foto. Foto-foto tersebut dikumpulkan dan akan disematkan dalam penulisan sebagai bukti langsung bahwa adanya indikasi angkot yang tidak sesuai dengan aturan. Data-data tersebut akan dinarasikan dalam laporan penelitian secara rinci.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada penelitian ini, terdapat 6 partisipan yang telah diwawancarai, yang di antaranya adalah pemilik angkot (1 orang), sopir angkot (2 orang), pengurus angkot (1 orang), kemudian dari pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung, yaitu Kepala Seksi Kelaikan dan Keselamatan Transportasi (1 orang). Selain itu, adapun narasumber dari pihak Organda, yaitu Sekretaris DPD Organda Jawa Barat (1 orang). Untuk lebih jelasnya, bisa dilihat dalam tabel 1 berikut ini.

Tabel 1. Partisipan Penelitian

No.	Samaran	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Jabatan	Lama Kerja
<i>Angkot</i>						
1	Murat	Laki-laki	40	SMA	Pemilik Angkot	6 tahun
2	Mbep	Laki-laki	45	SMA	Sopir Angkot	20 tahun
3	Rodi	Laki-laki	58	SMP	Sopir Angkot	23 tahun
4	DR	Laki-laki	30	SMP	Pengurus/Pemilik Angkot	-
<i>Dinas Perhubungan Kota Bandung</i>						
1	DA	Laki-laki	-	Magister	Kepala Seksi Kelaikan dan Keselamatan Transportasi	-

Organisasi Angkutan Darat DPD Jawa Barat

1	Aaron	Laki-laki	49	Magister	Sekretaris Organda DPD Jawa Barat	23 tahun
---	-------	-----------	----	----------	--------------------------------------	----------

Dari hasil pengolahan data pada wawancara terhadap partisipan, ditemukan pernyataan signifikan yang dilabeli seperti yang terdapat pada tabel 2 berikut ini.

Tabel 2. Rumusan Pernyataan Signifikan dan Pengodean

Partisipan	Pernyataan Signifikan	Kode
P1	<i>"Sekarang angkot kalau dapat uang, dapat setoran doang, dalam jalan 1 hari dapat uang, buat setoran doang, ke rumah nggak ada. Jadi terpaksa pakai uang setoran dulu. Kan itu jadi dampak. Dampaknya kita harus buat dobel setoran. Ya... nggak dikasih begitu. Itu jadi beban juga buat kitanya. Kerasa lah sama saya sendiri, saya juga sopir."</i>	Jumlah Pendapatan
P1	<i>"Ini ya contohnya kaya angkot ini, kalau dia pakai dempul, ini mobil, dia nggak akan habis 1 juta kalau nggak pakai dempul, tapi kalau pakai dempul, bisa nyampe habis 4 juta-5 juta. Ini mobil nggak pakai dempul, langsung dempulnya dikelotokin, langsung dicat."</i>	Biaya Perbaikan
P1	<i>"Kita ngantar anak sekolah, kalo mahasiswa libur, kita ngandelin dari... kalau ada borongan ya borongan, itu dapat uang lebih. Kalau nggak ada, yaudah seada-adanya di jalan aja. Di mana lagi? Kalau nggak maksain, nggak akan dapat uang. Kalau didiamin, nggak dapet uang."</i>	Sumber Pendapatan
P1	<i>"Nih Kir, kan dari angkot itu 10 tahun harus diremajain. Dalam jangka 10 tahun, dalam jangka 7 tahun, ada SKnya di saya di rumah. Ada</i>	Peraturan Operasional Kendaraan

*urutannya sampai Undang-Undang yang ada apa-
apanya ada semua. Angkot layaknya 7 tahun sudah
harus diremajain. Sedangkan, diremajain saja itu
uangnya dari mana?"*

P1	<i>"Kita liat ankot ini, kalau orangnya mau merawat, bakal bersih bening begini. Ya disebut bisa disebut bersih.. memang ada kaca pecah, ya namanya dijalan lah ya."</i>	Kesadaran Untuk Merawat Angkot
P2	<i>"Selama perawatan mobil ya kurang lebih sama dengan mobil pribadi, seperti ganti oli, lalu filter oli, kampas rem, lampu, semuanya harus berjalan. Cuma, karena angkot sering dipakai, waktu perawatannya lebih rutin dibandingkan dengan mobil pribadi."</i>	Komponen Perawatan
P2	<i>"Untuk pengelolaannya, dulu ada Organda yang berdiri sampai sekarang, lalu ada Kombanter (berbentuk koperasi) yang mengurus surat-surat izin operasi angkot."</i>	Pengelolaan
P2	<i>"Kalau kendala, itu kembali kepada pendapatan dari sopir angkot, bila pendapatannya kurang, maka tidak ada biaya yang cukup untuk merawat kondisi angkot."</i>	Kendala Pendapatan
P2	<i>"Saya pribadi baru mendengar peraturan ini, akan tetapi sebenarnya sopir angkot sudah ada patokan untuk kelayakan, yaitu uji KIR. Uji KIR ini melihat bagaimana kelayakan angkot dioperasikan. Uji KIR ini ada di kantor Dinas Perhubungan di GBLA."</i>	Landasan Peraturan
P2	<i>"Menurut saya setiap kendaraan harus dilayaki. Aturan mengenai kelayakan ini harusnya ada sosialisasi untuk memberi keterangan kepada pemilik angkot, apa saja yang harus diikuti oleh sopir angkot."</i>	Kewajiban Merawat Angkot

P3	<i>"Kalau merawat, kebetulan bukan mobil saya, punya majikan. Kalau merawat, paling saya ngikutin montir majikan biar diservis atau saya bantu-bantu. Paling masalah waktu... biasanya kalau mobilnya lancar, itu saya dapat uang ya, baik 10 ribu maupun 20 ribu.</i>	Tanggung Jawab Perawatan
P3	<i>"Kalau kendala... ya... ada tapi nggak seberapa. Yang jadi kendalanya sekarang penumpang. Sekarang sudah ada grab online, gojek. Sekarang kan ada penumpang 3 orang 4 orang, di depan angkot... set.. naik... kalau nggak ada online, nggak mungkin lah naik truk, naik delman, nggak mungkin.. pasti naik angkot."</i>	Persaingan Usaha
P3	<i>"...walaupun ada, peremajaan, itu yang punya belum tentu sanggup bayarnya, soalnya per bulannya minimal 4 jutaan per bulan. Sedangkan yang punya ngambil dari sopir, misalnya 100 ribu, kalau sebulan berarti 3 juta, belum dipotong ganti oli... ganti oli sudah kewajiban sebulan ganti oli. Terus kalau ada kerusakan... kalau mobil baru tapi kalau sedikit-sedikit ada sih mobil baru juga sedikit-sedikit. Jadi kalau ada peremajaan, belum tentu mau juga, soalnya mikir-mikir lagi buat bayarnya. Kalau lagi nggak kebayar, pasti mobil barunya diambil lagi sama dealer... uang muka hangus. Uang muka misalnya 15 juta."</i>	Biaya Tinggi
P3	<i>"Iya, memperhatikan, cuman ya bagaimana kalau nggak ada uang."</i>	Tidak Ada Biaya
P3	<i>"Tapi polisi sekarang sudah cuek, asal jangan melanggar terang-terangan di jalur juga. Kalau dulu di Bojongloa, banyak yang ngetem di sana, banyak yang ditilang kalau dulu. Nggak boleh dulu</i>	Penegakkan Aturan

di sana. Kan perempatan. Tapi kalau sekarang, asal jangan membikin macet... asal jangan netral pelanggarnya. Malah polisi yang baik, "saya kasihan sama sopir angkot, bukan saya mau nilang, kalau saya punya, mau ngasih", tapi itu cuman ngomong doang, kalau uang 50 ribu dia punya lah, uang 20 ribu punya. Kasihan karena tahu sudah banyak diserobot sama online."

P3	<i>"Boro-boro buat bodi... ya buat bodi mau kinclong mau bagus, buat mesin saja 300 ribu 400 ribu, belum tentu ada. Kalau bodi itu bisa 10 sekian juta... yang penting mesin dulu kan, mau motor mau mobil, itu juga mesin dulu, boro-boro buat bodi. Ban juga... banyak yang gundul-gundul. Saya juga pernah bleduk di jalan. Itu apa... kalau kita injak paku, nggak mungkin, itu karena bannya sudah botak, sudah kelamaan, jadinya pas penumpang penuh meledak, langsung oleng."</i>	Kesadaran Akan Keselamatan
P4	<i>"Kalau dulu ya, sopir angkot bisa menabung. Sekarang boro-boro untuk menabung, makan kita saja susah sekali. Faktor yang paling sulit ya dari biaya, apalagi sekarang penumpang jumlahnya sedikit, belum uang setoran, belum uang untuk makan, jadi sulit juga... pengennya angkot sudah pasti yang bagus."</i>	Penurunan Pendapatan
P4	<i>"Kalau dibilang merhatiin ya merhatiin, cuman kan uangnya nggak ada. Pendapatan aja sudah sulit, bagaimana mau bicara soal angkot bagus."</i>	Tidak Ada Biaya Perawatan
P4	<i>"Saya kurang tahu ya, tapi biasanya kita mengikuti dari aturan pengujian Kir. Di situ ada standar-standarnya yang harus diikuti."</i>	Peraturan yang Diikuti
P4	<i>"Mengapa angkot itu bisa nggak kerawat? Karena</i>	Kemampuan

	<p><i>uangnya kan? Kalau dia itu kan sambil kerja, sambil apa... bisa ngatasi kendaraan. Mobil itu kan diperbaharui, enak dipandang, apa... enak dalamnya diperbaharui, bagaimana bagusya. Untuk makan juga membagi-bagi di penghasilan itu."</i></p>	Merawat Angkot
P5	<p><i>"Jadi gini ya dek ya, untuk angkutan kota, kita memang sekarang ini lagi ada penurunan dari segi jumlah yang diuji ya. Mungkin sekitar dari prosentasinya, ya sekitar 10 persen yang diuji. Itu kaitannya ya, karena sekarang kalau angkutan kota itu dibilang, mungkin kolep juga ya dari segi, dari segi apa? Dari segi pendapatan..."</i></p>	Jumlah Pengujian Kelayakan
P5	<p><i>"Nah itu kembali lagi pada perusahaan atau perorangan yang mengoperasikan. Kalau menerapkan manajemen keselamatan di perusahaannya, ya pasti mobilnya bagus-bagus begitu kan. Mulai dari pemeliharaan kendaraannya, manajemen sopirnya, manajemen perawatannya, itu kan ada gitu kan, harus ada gitu ya, dalam perusahaan atau badan hukum yang bergerak di bidang angkutan. Jadi mungkin saja ada yang di lapangan kondisi ini bagus, kondisi ini jelek, gitu kan, ya kembali lagi pada kesadaran dari operator, dan mungkin dari segi finansialnya untuk memperbaiki."</i></p>	Kesadaran Pengusaha Angkot
P5	<p><i>Sebenarnya di kota Bandung sendiri juga sudah ada batasan ya, umur usia kendaraan. Jadi untuk angkutan kota itu dibatasi 10 tahun. Jadi ya minimal kalau 10 tahun, ya kalau dipelihara mungkin masih agak bagus lah begitu ya, kalau 10 tahun. Pemeliharaan, mulai dari kendaraannya, sopirnya juga nggak jorok ya, itu masih bagus lah,</i></p>	Aturan Peremajaan

begitu kan. Tapi kan kadang-kadang sopir kejar setoran, itulah yang perlu dipahami dari sistem manajemen keselamatan.

P5	<i>"Jadi dari sopirnya harus dibina, terus perusahaannya harus melakukan pemeliharaan. Kalau dari kita kan, disuruh perbaiki, tapi dari segi keuangan nggak mampu, ya bagaimana ya, kita nggak bisa maksa, paling kita tidak meluluskan uji."</i>	Penegakkan Kepatuhan
P5	<i>"Kalau di lapangan kan ada penindakan dan pembinaan. Tapi waktunya kan nggak bisa tiap hari kan, karena razianya gabungan sama polri, kemudian dari Dinas Perhubungan, bahkan kadang-kadang melibatkan unsur TNI, supaya bersinergi di lapangan."</i>	Keterbatasan Pengawasan
P5	<i>"Sekarang kan ada transportasi berbasis aplikasi yang lebih mudah dan bagus kan, kalau angkutan kota kan, dari trayek ya itu-itu saja kan, dari satu titik ke titik. Tapi kan kalau untuk yang berbasis aplikasi kan bisa kemana saja. Pelayanannya lebih bagus. Mungkin itu lah, ada dampaknya juga dari kemajuan teknologi, ya mau nggak mau harus diikuti, karena ini ada kemajuan teknologi."</i>	Persaingan Layanan
P5	<i>"Kami bekerjasama dengan ini ya organisasi-organisasi angkutan, kita juga sosialisasi masalah keselamatan, jadi keselamatan itu bukan hanya di pengujian saja untuk pengecekan kendaraan, tapi juga merupakan kewajiban juga dari pemilik angkutan itu baik perorangan maupun koperasi, atau berbadan hukum yang lain."</i>	Sinergi Organisasi
P5	<i>"Tapi kan ada dari segi kemampuan keuangan dengan kondisi seperti ini, ya tidak bisa</i>	Kendala Biaya

memperbaiki kendaraannya. Mungkin begitu dek, kendala juga bagi kita. Kalau kita sih pemerintah, pengujian ya tegas, misal, kalau tidak lulus ya tolong diperbaiki, karena menyangkut keselamatan, karena kalau keselamatan kan nggak bisa tawar menawar kan.”

P5	<i>“Kami juga, memang untuk pelaksanaan penindakan di lapangan ada pengawasan juga. Ada pengawasan di lapangan, baik razia dengan gabungan, baik razia dengan Dinas Perhubungan, yaitu Dalop.”</i>	Penegakkan dan Pengawasan
P6	<i>“Nah jadi, Organda sering melakukan pembinaan, kita juga selain langsung turun di lapangan, di jalan, di terminal, kemudian langsung ke garasi atau pul, tapi mulai tahun 2015 ini masyarakat pengusaha, makin sulit untuk melaksanakan peremajaan kendaraan. Apalagi sekarang ditambah tidak adanya leasing atau perbankan yang mau menjadi pendana bagi pengadaan kendaraan angkutan umum.”</i>	Pinjaman Bank Sulit
P6	<i>“Bukan pengusaha yang tidak mau untuk meremajakan kendaraannya, atau meningkatkan pelayanan, sehingga masyarakat lebih nyaman, namun banyak faktor yang menyebabkan itu sulit terlaksana.”</i>	Penurunan Kualitas Layanan
P6	<i>“Selain bentuk pelayanan kendaraan, yang tentunya betul, kami juga tidak memungkiri itu, dari sisi kelaikannya, penampilannya, kalau kelaikan, itu sudah melalui uji Kir. Tentunya uji kir ini kan bertujuan menguji kelaikan kendaraan. Kemudian, hanya mungkin karena angkutan umum ini beroperasi setiap hari sehingga cat dan</i>	Peraturan Uji Kelayakan

sebagainya juga memudar, sehingga penampilannya juga sudah kurang enak dipandang, begitu.”

P6	<p><i>“Sekarang, mulai tumbuh juga, dikhawatirkan ini akan semakin masif, turunnya tingkat kepatuhan para pengusaha terhadap regulasi yang diberikan oleh pemerintah. Karena mereka berpikir begini, angkutan ilegal saja masih beroperasi dengan bebas, mereka tidak perlu mengurus perizinan, tapi tidak ada pengawasan dan penindakan, ngapain saya harus urus itu.... biarkan saja semuanya tidak perlu ada perizinan.”</i></p>	<p>Penurunan Kepatuhan</p>
P6	<p><i>Tentunya Organda pun sangat mendorong, karena apa? Karena dengan terlaksananya sistem manajemen keselamatan ini dengan baik, maka diharapkan akan menekan tingkat kecelakaan. Kalau terjadi kecelakaan juga kan, yang rugi pengusaha. Kita sangat mendorong terkait kebijakan pemerintah dalam hal sistem manajemen keselamatan.”</i></p>	<p>Penerapan Manajemen Keselamatan</p>

Setelah pernyataan partisipan diformulasikan dalam kode dari masing-masing pernyataan, terbentuklah 6 tema seperti yang ditampilkan dalam tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. Tema Formulasi Kode

Tema 1 : Kalah Bersaing Dengan Transportasi *Online*

- Persaingan Usaha
- Persaingan Layanan

Tema 2 : Penurunan Pendapatan Angkot

- Jumlah Pendapatan
- Sumber Pendapatan
- Kendala Pendapatan
- Penurunan Pendapatan

Tema 3 : Tidak Mampu Merawat Angkot

- Biaya Perbaikan
- Biaya Tinggi
- Tidak Ada Biaya Perawatan
- Kemampuan Merawat Angkot
- Kendala Biaya
- Pinjaman Bank Sulit

Tema 4 : Kondisi Angkot Tidak Sesuai Standar Kelayakan Kendaraan

- Komponen Perawatan
- Pengelolaan
- Penurunan Kualitas Layanan

Tema 5 : Pemilik Angkot Tidak Melakukan Uji KIR

- Sinergi Organisasi
- Peraturan Operasional Kendaraan
- Landasan Peraturan
- Penegakkan Aturan
- Peraturan yang Diikuti
- Jumlah Pengujian Kelayakan
- Aturan Peremajaan
- Penegakkan Kepatuhan
- Keterbatasan Pengawasan
- Penegakkan dan Pengawasan
- Peraturan Uji Kelayakan

Tema 6 : Pengabaian Terhadap Standar Kelayakan Kendaraan

- Kesadaran Akan Keselamatan
- Penurunan Kepatuhan
- Penerapan Manajemen Keselamatan
- Kesadaran Untuk Merawat Angkot
- Kewajiban Merawat Angkot
- Tanggung Jawab Perawatan
- Kesadaran Pengusaha Angkot

KALAH BERSAING DENGAN TRANSPORTASI ONLINE

Transportasi online menjadi alat transportasi pilihan masyarakat kota Bandung, karena

kemudahan dan fleksibilitas yang diberikan. Selain itu, unit yang digunakan lebih nyaman dibandingkan dengan angkutan kota. Unit angkot yang tidak bisa bersaing secara kenyamanan dan juga kelayakan, membuat angkot semakin jarang diminati oleh masyarakat kota Bandung. Bisa dikatakan, layanan yang diberikan oleh angkot tidak bisa menyaingi transportasi online, sehingga berakibat turunnya jumlah penumpang.

Dalam wawancara, P3 dan P5 mengatakan kendala yang mereka alami adalah penumpang yang lebih memilih transportasi online karena fleksibilitasnya. P4 mengatakan bahwa penurunan pendapatan akibat berkurangnya penumpang, menyebabkan sopir angkot tidak bisa menabung, atau untuk makan sehari-hari. Kemudahan serta kenyamanan yang ditawarkan oleh transportasi online membuat masyarakat memilih alat transportasi tersebut.

PENURUNAN PENDAPATAN ANGKOT

Dukungan sumber daya merupakan salah satu faktor untuk menjalankan kepatuhan, dalam hal ini adalah standar kelayakan yang harus diikuti oleh pengusaha angkot. Salah satu hal yang membuat dukungan sumber daya menjadi sulit adalah jumlah pendapatan. P1 dan P2 mengatakan bahwa pendapatan mereka hanya cukup untuk setoran, sementara untuk kebutuhan sehari-hari tidak bisa terpenuhi. P6 mengatakan banyak faktor yang menyebabkan angkot pada akhirnya menjadi tidak terawat, seperti masalah pendapatan ini. Akibat dari banyaknya sopir angkot yang ingin tetap mendapatkan penghasilan, angkot yang berbahaya tetap dioperasikan. Hal ini seperti yang dikatakan oleh P3 bahwa dirinya pernah mengalami ban pecah saat sedang bekerja dan mobil nyaris oleng. Beruntung saat itu tidak terjadi hal yang buruk dan menimbulkan korban jiwa.

Pada dasarnya, untuk mengatasi masalah penurunan pendapatan ini, pemerintah perlu membuat sistem transportasi yang terintegrasi, sehingga angkot maupun alat transportasi lainnya seperti Trans Metro Pasundan bisa saling melengkapi mobilitas masyarakat Kota Bandung. Untuk mempermudah masyarakat, sistem pembayaran bisa menggunakan e-money yang langsung bisa digunakan baik Angkot maupun Trans Metro Pasundan.

TIDAK MAMPU MERAWAT ANGKOT

Seperti yang telah dijelaskan, dampak dari kendala pendapatan ini membuat kepatuhan pengusaha angkot sulit untuk dilaksanakan, dan pemerintah sulit melakukan

penegakkan. Hal ini disebutkan oleh P1, P2, P4, dan P5, bahwa biaya yang dikeluarkan bisa 1 juta hingga 4 juta. Komponen yang memerlukan biaya tersebut di antaranya adalah cat mobil dan melakukan dempul pada bodi mobil. Selain hal tersebut, pengusaha angkot mengalami kesulitan untuk melakukan cicilan kendaraan baru karena sulitnya kreditur memberi pinjaman. Hal ini dikarenakan risiko tidak bisa membayar cicilan tersebut dan kemungkinan kendaraan bisa disita oleh kreditur.

KONDISI ANGKOT TIDAK SESUAI STANDAR KELAYAKAN KENDARAAN

Untuk mencapai kelayakan, banyak komponen kendaraan yang harus diganti atau diperbaiki, seperti bagian bodi kendaraan, ban yang harus diganti secara berkala, lalu pada bagian mesin kendaraan seperti oli, kampas rem, dan lampu. Pada komponen ban dan bagian mesin, perawatan harus sering dilakukan, karena kendaraan beroperasi setiap hari. Seperti yang dijelaskan pada tema sebelumnya, biaya perawatan tersebut membutuhkan biaya yang tinggi. Namun, karena kondisi pendapatan terus berkurang, akhirnya kendaraan angkot ini menjadi tidak terawat dan tidak sesuai standar. P6 mengatakan bahwa kesulitan melakukan peremajaan angkot sudah dirasakan sejak tahun 2015. Kemudian, hal tersebut diperburuk oleh sulitnya pinjaman bank, seperti yang dijelaskan sebelumnya. Akibatnya, banyak pengusaha angkot tidak memiliki niat untuk meremajakan atau melayakkan kendaraannya karena pendapatan mereka yang tidak bisa dipenuhi.

PEMILIK ANGKOT TIDAK MELAKUKAN UJI KIR

Kendaraan yang dioperasikan usaha angkot dilandasi oleh aturan operasional mengenai peremajaan kendaraan. Menurut P1, terdapat aturan yang mewajibkan angkot harus diremajakan setiap 7 hingga 10 tahun sekali. Walaupun pengusaha mengetahui aturan peremajaan tersebut, peremajaan tidak bisa dilaksanakan karena kendala biaya. Sementara itu menurut P2, pengusaha angkot melihat angkot layak atau tidak melalui uji KIR. Sementara Permenhub Nomor 30 Tahun 2020 kurang populer di kalangan pengusaha dan sopir angkot. Hal ini juga disebutkan oleh P4 yang mengatakan bahwa dirinya mengikuti aturan uji KIR.

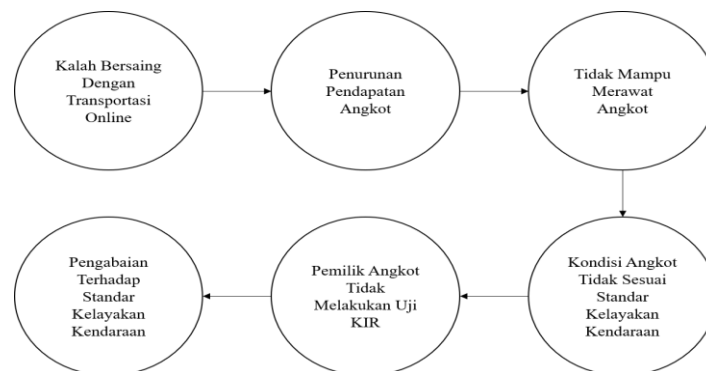
Walaupun sudah ada aturan uji KIR, masih ada pengusaha yang tidak mengikuti aturan. Namun, saat penegakkan hukum, aparat cenderung tidak melakukan penilangan pada angkot-angkot tersebut dengan alasan kasihan. Hal ini disebutkan oleh P3 yang mengatakan bahwa polisi tidak melakukan penilangan dan bahkan secara dermawan ingin memberikan uang untuk membantu sopir angkot yang pendapatannya terus

menurun. Kemudian, P5 mengatakan angkot di Kota Bandung yang teruji KIR hanya 10% yang menyulitkan pengawasan Dishub Kota Bandung. Dishub Kota Bandung sendiri telah melakukan upaya razia untuk mengatasi permasalahan tersebut, namun keterbatasan waktu membuat razia sendiri tidak bisa dilakukan setiap saat.

PENGABAIAN TERHADAP STANDAR KELAYAKAN KENDARAAN

Kesadaran dari sopir angkot menjadi aspek penting untuk melaksanakan kepatuhan. Namun, bila sopir tersebut tidak bisa leluasa dalam melakukan perawatan mobil, hal ini bisa menghambat kepatuhan. Menurut P1, bila memiliki kesadaran, maka angkot dalam kondisi yang baik dan tidak ada kerusakan pada fisik kendaraan. Hal ini dicontohkan oleh P1 saat ada satu unit kendaraan yang memang memiliki kondisi yang baik. Untuk tanggung jawab mengenai perawatan angkot, P3 mengatakan bahwa sopir bergantung pada pemilik dari angkot. Beliau mengatakan hanya membantu sedikit ketika sedang ada perawatan berkala pada kendaraannya. P3 mengatakan dirinya bisa mendapatkan uang 10 ribu hingga 20 ribu bila mobil tidak sedang dilakukan perbaikan. P5 dan P6 mengatakan sudah melakukan sosialisasi untuk meningkatkan kepatuhan terhadap standar kelayakan kendaraan. Namun, sosialisasi tidak bisa mempengaruhi pengusaha angkot karena kondisi keuangan yang tidak memungkinkan. Pada akhirnya, sinergi antar organisasi menjadi tidak berdampak apapun. Pengusaha angkot juga selalu membandingkan bagaimana pemerintah cenderung lebih leluasa dalam meregulasi transportasi online, sehingga pengusaha angkot enggan mematuhi aturan standar kelayakan kendaraan.

Gambar 1. Bagan Fenomena Ketidakpatuhan



Sumber: Dioalah oleh peneliti

Permasalahan angkot tersebut, merupakan sebuah rangkaian masalah yang menyebabkan terjadinya ketidakpatuhan, seperti yang ditampilkan pada gambar 1 di atas. Angkot sendiri tidak bisa serta-merta dihilangkan, melainkan bisa dijadikan transportasi penyambung untuk mengakses alat transportasi lainnya seperti Trans Metro Pasundan. Dengan sistem transportasi yang dipadukan, baik angkot maupun alat transportasi lainnya di Kota Bandung bisa saling melengkapi kebutuhan mobilitas masyarakat Kota Bandung. Kemudian, untuk mempermudah akses transportasi yang terpadu ini, pemerintah Kota Bandung bisa menerapkan sistem pembayaran yang terpadu juga, seperti menggunakan kartu *e-money*.

ESENSI DARI FENOMENA KETIDAKPATUHAN

Esensi dari fenomena ketidakpatuhan, bila dihubungkan dengan berbagai tema yang telah dirumuskan, maka penjelasannya adalah tidak bisa bersaingnya angkot dengan transportasi online mengakibatkan jumlah penumpang menurun. Dampak berikutnya, pendapatan angkot menurun, sehingga pengusaha angkot tidak mampu merawat angkot dengan biaya yang tinggi. Dengan kondisi angkot yang tidak layak, maka kendaraan yang beroperasi tidak sesuai standar kelayakan, yang berdampak pada enggannya pemilik angkot melakukan uji KIR. Akhirnya, terjadi pengabaian terhadap standar kelayakan.

Jika dihubungkan dengan teori Weaver, masalah insentif, masalah pengawasan, masalah penegakkan hukum, masalah informasi dan pengenalan aturan, perilaku dan nilai-nilai antar kelompok, dan efek antar kelompok ini kurang bisa menjelaskan ketidakpatuhan yang terjadi dalam ketidakpatuhan pada angkot karena masalah keuangan serta tidak bisa bersaingnya usaha angkot ini memang tidak hanya bisa sekadar diberi subsidi, tetapi harus dikelola ulang dan harus disusun ulang agar usaha angkot bisa lebih bersaing dengan transportasi online.

Walaupun demikian, untuk mencapai layanan angkot yang berkualitas, pemerintah perlu mengambil tindakan untuk tidak hanya mengawasi, tetapi juga bisa mengelola angkot tersebut untuk memberikan layanan yang aman bagi masyarakat, seperti mobil-mobil angkot yang sesuai standar kelayakan kendaraan.

Kurangnya pelatihan serta ketidakpatuhan ini jadi membudaya, ditambah tidak adaptifnya transportasi angkot terhadap perkembangan zaman, membuat angkot tidak bisa bersaing dengan transportasi *online* yang tersedia saat ini. Pada akhirnya, pengusaha angkot hanya menginginkan regulasi yang merata untuk berbagai transportasi umum. Regulasi yang ketat tidak hanya diterapkan pada angkot, tetapi juga pada alat

transportasi *online*

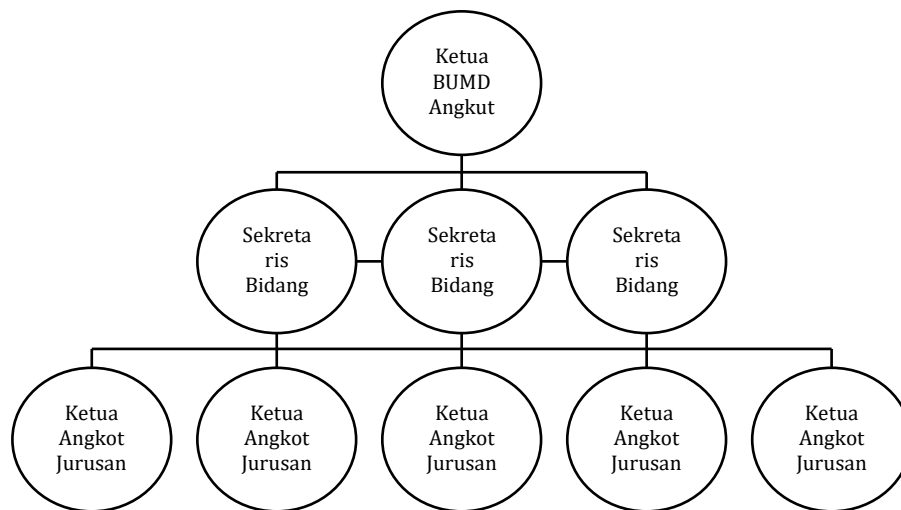
PENUTUP

Berdasarkan paparan pembahasan yang telah diuraikan, dapat disimpulkan bahwa fenomena ketidakpatuhan pengusaha angkot terhadap standar kelayakan kendaraan ini di antaranya adalah disebabkan oleh hal-hal berikut:

- a. Tidak adanya pendapatan yang diakibatkan oleh persaingan antara pengusaha angkot dengan transportasi online, dan kurangnya bantuan keuangan pemerintah untuk bisa menanggulangi kondisi angkot yang tidak sesuai standar kelayakan;
- b. Keterbatasan pengawasan pemerintah serta penurunan kesadaran pengusaha angkot untuk melakukan uji KIR yang merupakan alat bagi Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk mengawasi kondisi angkot di Kota Bandung. Banyak pengusaha angkot yang merasa bahwa pemerintah cenderung memberi keleluasaan terhadap transportasi online, sehingga mereka merasa tidak perlu mengikuti aturan;
- c. Penegakkan aturan yang tidak efektif, akibat dari tidak adanya biaya bagi pengusaha angkot untuk mendorong terjadinya kepatuhan.

Untuk itu, rekomendasi yang bisa diberikan untuk menanggulangi fenomena ketidakpatuhan ini di antaranya adalah membentuk Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) untuk angkot yang bisa dikelola langsung oleh Dishub Kota Bandung, yang diharapkan bisa memudahkan pengawasan serta pengelolaan perusahaan angkot untuk bisa lebih bersaing dengan transportasi online. Pengelolaan sendiri bisa menunjuk ketua setiap jurusan angkot untuk mengurus masing-masing jurusan, serta menunjuk orang-orang yang ahli mengelola keuangan organisasi. Bentuk dari struktur organisasi dari BUMD tersebut kurang lebih sebagai yang ditampilkan pada gambar 2 berikut.

Gambar 2. Konsep Struktur BUMD Angkot Kota Bandung



Sumber: Dioalah oleh peneliti

BUMD Angkot Kota Bandung ini memiliki Ketua yang langsung dibawah oleh Sekretaris Bidang Pengembangan Sumber Manusia, Sekretaris Bidang Keuangan, dan Sekretaris Bidang Standar Keselamatan. Sekretaris Bidang Pengembangan Sumber Daya Manusia bertujuan untuk memastikan bahwa setiap sopir angkot mendapatkan pelatihan untuk menjadi sopir yang ramah dan bisa menjaga kendaraannya. Pada Sekretaris Bidang Keuangan dibentuk dengan tujuan untuk mengelola dan mencapai target keuntungan tertentu dan berfokus pada penerapan layanan terbaik dari angkot. Terakhir adalah Sekretaris Bidang Standar Keselamatan yang bertugas untuk mengawasi kualitas dan keamanan kendaraan, untuk memastikan bahwa kendaraan yang digunakan selalu prima dan tidak memiliki kondisi yang membahayakan sopir dan penumpang pengguna angkot. Selain membentuk BUMD, membuat sistem pembayaran digital dalam bentuk non-tunai menggunakan e-money, untuk mempermudah pembayaran. Kemudian tarif fleksibel bisa diterapkan, bergantung pada jam sibuk atau tidaknya saat angkot beroperasi, sehingga ada keuntungan yang bisa digunakan untuk merawat angkot dan memberikan pelayanan terbaik tanpa perlu membebani masyarakat dengan ongkos yang terlalu mahal. Pembayaran ini dibuat untuk bisa terintegrasi dengan transportasi seperti Trans Metro Pasundan yang sudah beroperasi. Untuk memastikan bahwa sistem berjalan, perlu ada uji coba sistem yang harus dilakukan oleh pemerintah, untuk memastikan sistem yang mudah untuk digunakan oleh masyarakat Kota Bandung.

Selain hal tersebut, perlu adanya pelatihan sumber daya manusia untuk menghasilkan budaya organisasi yang lebih disiplin dan patuh terhadap aturan, serta memiliki

kesadaran untuk memberikan layanan terbaik. Dengan membiasakan sopir angkot dan pengelolanya untuk disiplin, maka akan menciptakan budaya yang lebih patuh dan berorientasi pada pelayanan.

Kemudian, Dishub Kota Bandung perlu menata ulang rute transportasi umum di Kota Bandung, sehingga tidak terjadi rute yang tumpang tindih, melainkan menjadikan rute transportasi yang saling terhubung untuk membantu mobilitas masyarakat. Hal ini, seperti yang telah disebutkan sebelumnya, bisa menggunakan sistem pembayaran terintegrasi menggunakan e-money pada angkot dan bisa digunakan pada alat transportasi lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Birkland, T. A. (2019). *An Introduction to the Policy Process: Theories, Concept, and Models of Public Policy Making (5th Edition)*. New York: Routledge.
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches, Third Edition*. London: SAGE.
- Flowers, P., Smith, J. A., & Larkin, M. (2009). *Interpretative Phenomenological Analysis: Theory, Method and Research*. London: SAGE Publications Ltd.
- Hill, M., & Hupe, P. (2002). *Implementing Public Policy*. London: British Library.
- Kingdon, J. W. (2014). *Agendas, Alternatives, and Public Policies*. Essex: Pearson Education Limited.
- Knoepfel, P., Larrue, C., Varone, F., & Hill, M. (2007). *Public Policy Analysis*. Bristol: The Policy Press.
- Larsen, H. G. (2023). *Eight Domains of Phenomenology and Research Methods*. Oxon: Routledge.
- Merriam, S. B., & Tisdell, E. J. (2016). *Qualitative Research: A Guide to Design and Implementation*. San Fransisco: Jossey-Bass.
- Pemerintah Daerah Jawa Barat. (2021, Agustus 10). Dorong Penggunaan Transportasi Umum, Dishub Tingkatkan Kualitas Pelayanan. Diambil kembali dari [jabarprov.go.id: https://jabarprov.go.id/index.php/news/43851/Dorong Penggunaan Transportasi Umum Dishub Tingkatkan Kualitas Pelayanan#:~:text=Sementara%20itu%2C%20Kepala%20UPT%20Angkutan,sebanyak%2036%20trayek%20yang%20Oberoperasi](https://jabarprov.go.id/index.php/news/43851/Dorong_Penggunaan_Transpor_tasi_Umum_Dishub_Tingkatkan_Kualitas_Pelayanan#:~:text=Sementara%20itu%2C%20Kepala%20UPT%20Angkutan,sebanyak%2036%20trayek%20yang%20Oberoperasi).
- Sabatier, P. (1986). Top-Down and Bottom-Up Approaches to Implementation Research: a Critical Analysis and Suggested Synthesis. *Journal of Public Policy*, 21-48.

Vagle, M. D. (2018). *Crafting Phenomenological Research (Second Edition)*. New York: Routledge.

Weaver, R. K. (2015). Getting People to Behave: Research Lessons for Policy Makers. *Public Administration Review*, 806-816.