

Identifikasi Transportasi Umum Bus di Kota Bandung

Identification of Bus Public Transportation in Bandung

Sevila Nur Alivia¹, Shevani Yustika², Tiara Siti Nurjanah³

^{1,2,3} Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung
Email: shevaniyustika15@gmail.com

ABSTRACT

Bus transportation serves as one of the primary modes of transport facilitating mobility in Bandung. However, there are still operational system challenges. This study aims to identify the types, routes, and several issues faced by public buses in Bandung. Data were collected through a literature review. The findings reveal various types of buses operating in Bandung, including DAMRI, Trans Metro Bandung (TMB), Trans Metro Pasundan (TMP), and Bus Rapid Transit Aman Sehat (BURATAS), each with distinct characteristics and routes. Several issues identified in this study include the limited availability of bus fleets and suboptimal departure time management. The novelty of this research lies in proposing a technology-based management system and the integration of mobile applications for users. By implementing these solutions, it is expected that the public bus transportation system in Bandung will become more reliable, efficient, and sustainable, encouraging the public to shift from private vehicles to public transportation.

Keywords: *public transportation, bus, Bandung, sustainability.*

ABSTRAK

Transportasi bus menjadi salah satu transportasi utama yang melayani mobilitas masyarakat di Kota Bandung, tetapi masih terdapat permasalahan sistem operasional. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi jenis, trayek, dan beberapa permasalahan yang dihadapi oleh kendaraan umum bus di Kota Bandung. Data dikumpulkan dengan studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan berbagai jenis bus yang beroperasi di kota Bandung, DAMRI, Trans Metro Bandung (TMB), Trans Metro Pasundan (TMP), Bus Rapid Transit Aman Sehat (BURATAS), dan karakteristik dan trayek yang beragam. Beberapa permasalahan yang teridentifikasi dalam penelitian ini, yaitu terkait terbatasnya ketersediaan armada bus dan manajemen waktu keberangkatan yang kurang optimal. Kebaruan dari penelitian ini terletak pada pengusulan sistem manajemen berbasis teknologi, serta integrasi aplikasi mobile untuk pengguna. Dengan menerapkan ini,

diharapkan sistem transportasi umum bus di Kota Bandung dapat menjadi lebih handal, efisien, dan berkelanjutan sehingga dapat mendorong masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum.

Kata Kunci: Transportasi umum, Bus, Kota Bandung, Berkelanjutan

PENDAHULUAN

Transportasi umum memegang peranan penting dalam mobilitas perkotaan, terutama di kota-kota besar yang menghadapi tantangan kepadatan lalu lintas dan polusi udara. Bandung sebagai salah satu kota besar di Indonesia dengan populasi lebih dari 2,5 juta jiwa pada tahun 2023, tidak terkecuali menghadapi permasalahan ini. Kota ini dikenal dengan tingkat kemacetan lalu lintas yang tinggi, yang sebagian besar disebabkan oleh tingginya penggunaan kendaraan pribadi. Laporan dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bandung menunjukkan peningkatan jumlah kendaraan bermotor setiap tahun, yang berkontribusi pada kemacetan dan peningkatan emisi polutan (BPS Kota Bandung, 2023). Dalam konteks ini, transportasi umum, khususnya bus, diharapkan dapat menjadi solusi efektif untuk mengurangi kemacetan dan memberikan alternatif mobilitas yang lebih efisien dan ramah lingkungan.

Bandung memiliki sistem transportasi bus yang cukup beragam, termasuk bus kota, bus antar-kota, dan bus pariwisata. Namun, kualitas layanan dan manajemen operasional transportasi bus di kota ini sering kali menghadapi berbagai masalah. Studi oleh Dewanti dan Anwar (2019) menunjukkan bahwa salah satu kendala utama adalah ketidakjelasan jadwal dan rute bus, serta kondisi armada yang kurang layak. Penelitian ini juga mengidentifikasi kurangnya fasilitas pendukung seperti halte dan terminal yang memadai sebagai salah satu faktor penghambat utama dalam sistem transportasi bus di Bandung.

Selain itu, persepsi masyarakat terhadap transportasi umum bus di Bandung masih cenderung negatif. Studi oleh Prasetyo (2020) mengungkapkan bahwa masyarakat mengeluhkan ketidaknyamanan dan ketepatan waktu yang rendah, yang mengakibatkan rendahnya minat untuk menggunakan bus sebagai moda transportasi utama. Hal ini diperparah dengan kurangnya informasi yang jelas mengenai rute dan jadwal bus, yang menyulitkan pengguna untuk merencanakan perjalanan mereka dengan efektif.

Keberhasilan sistem transportasi umum sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk kebijakan pemerintah, kualitas armada, manajemen operasional, dan infrastruktur pendukung. Cervero dan Golub (2007) dalam penelitiannya tentang transportasi informal global menekankan pentingnya kebijakan pemerintah yang mendukung serta integrasi antara perencanaan transportasi dan tata ruang kota untuk meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi transportasi umum. Penelitian ini relevan dalam konteks Bandung yang juga memerlukan kebijakan terintegrasi untuk mengoptimalkan sistem transportasi busnya.

Vuchic (2005) dalam bukunya mengenai operasi, perencanaan, dan ekonomi transit perkotaan menunjukkan bahwa kualitas layanan transportasi umum sangat bergantung pada kondisi armada, manajemen operasional, dan infrastruktur pendukung. Keterlibatan pemerintah dalam perencanaan dan pengelolaan transportasi umum sangat penting untuk memastikan keberlanjutan dan efektivitas layanan. Hal ini menunjukkan bahwa peran pemerintah daerah di Bandung dalam mengelola operasional bus sangat krusial untuk mencapai sistem transportasi yang lebih efisien dan efektif.

Berdasarkan tinjauan pustaka dan observasi online, terdapat beberapa masalah utama dalam sistem transportasi umum bus di Kota

Bandung. Pertama, keragaman dan kualitas armada yang tidak merata; jenis-jenis bus yang beroperasi di Bandung sangat bervariasi dalam hal ukuran, kapasitas, dan kondisi fisik. Banyak bus yang tidak memenuhi standar kenyamanan dan keamanan, yang mengakibatkan rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan transportasi bus. Kedua, manajemen operasional yang kurang efektif; ketidakjelasan jadwal dan rute bus sering kali menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna. Selain itu, informasi terkait rute dan jadwal bus tidak mudah diakses oleh masyarakat. Ketiga, peran pemerintah daerah; meskipun pemerintah daerah memiliki peran penting dalam mengatur dan mendukung operasional bus, kebijakan yang diterapkan sering kali kurang efektif dan tidak terintegrasi dengan baik dengan kebutuhan masyarakat. Keempat, tantangan infrastruktur; keterbatasan infrastruktur pendukung seperti halte, terminal, dan jalur khusus bus yang memadai menjadi hambatan dalam meningkatkan kualitas layanan bus. Kelima, tantangan sosial dan ekonomi; persepsi negatif masyarakat terhadap transportasi umum bus serta faktor biaya yang masih menjadi pertimbangan penting bagi pengguna.

Penelitian ini berargumen bahwa peningkatan efisiensi dan efektivitas transportasi umum bus di Kota Bandung dapat dicapai melalui peningkatan kualitas armada dengan menyediakan bus yang memenuhi standar pelayanan yang lebih baik dan kondisi fisik yang layak. Selain itu, optimalisasi manajemen operasional melalui implementasi jadwal dan rute yang jelas serta informasi yang mudah diakses oleh pengguna juga diharapkan dapat meningkatkan pengalaman pengguna. Dukungan kebijakan pemerintah yang lebih terintegrasi dan mendukung peningkatan kualitas dan aksesibilitas transportasi bus sangat diperlukan. Peningkatan infrastruktur pendukung seperti halte dan

terminal yang memadai juga penting untuk menunjang operasional bus. Terakhir, kampanye edukasi dan sosialisasi untuk mengubah persepsi masyarakat terhadap transportasi umum bus diharapkan dapat meningkatkan minat penggunaan bus.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan mengklasifikasikan jenis-jenis transportasi umum bus yang beroperasi di Kota Bandung, menganalisis karakteristik operasional dan kondisi fisik bus di Bandung, mengevaluasi peran dan kebijakan pemerintah daerah dalam mendukung operasional bus, mengidentifikasi hambatan yang dihadapi dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas transportasi umum bus, serta memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kualitas dan aksesibilitas transportasi bus di Kota Bandung. Dengan penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi signifikan dalam upaya perbaikan sistem transportasi umum bus di kota Bandung serta memberikan perspektif baru dalam pengelolaan transportasi umum yang lebih berkelanjutan dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif studi literatur. Riset ini dilakukan dengan cara mengumpulkan dan menganalisis informasi dari berbagai sumber, seperti jurnal ilmiah yang relevan, situs web terkait dengan transportasi umum di Bandung, dan juga buku-buku utama seperti "*The New Urban Sociology Gottdiener*" untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam tentang topik penelitian ini. Teknik pengumpulan data yang digunakan dengan penelusuran pustaka, di mana peneliti melakukan pencarian sumber-sumber relevan. Kemudian, peneliti juga membaca sumber-sumber literatur secara kritis untuk memahami isi dan makna dari sumber-sumber tersebut. Menganalisis isi

dari sumber-sumber literatur untuk mengidentifikasi tema-tema dan pola yang muncul. Juga dengan analisis tematik, yaitu peneliti mengkategorikan tema-tema dan pola yang muncul berdasarkan kesamaan makna. Terakhir dengan interpretasi data yang dilakukan dengan menginterpretasikan data yang telah dianalisis untuk menghasilkan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jenis-jenis Transportasi Bus di Kota Bandung

Dewasa ini mobilitas tenaga kerja menjadi fokus utama. Berbagai inovasi dilakukan untuk memenuhi kebutuhan penggunaan transportasi umum (Gottdiener & Hutchison, 2011). Oleh karena itu, Bandung sebagai ibu kota Provinsi Jawa Barat terus berusaha mengembangkan pelayanan transportasi umum bagi masyarakatnya. Hingga kini, Bandung memiliki empat jenis transportasi umum berupa bus yang beroperasi menghubungkan wilayah-wilayah di Bandung Raya. Jenis-jenis transportasi bus tersebut meliputi, (1) Trans Bandung Raya (DAMRI). Djawatan Angkoetan Motor Repoeblrik Indonesia atau sering disebut DAMRI merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berfokus pada bidang pelayanan transportasi darat. Perum DAMRI Bandung ialah kantor cabang yang memiliki segmen bisnis bus kota. Salah satunya, yaitu transportasi umum yang hadir di Kota Bandung. Bus ini memiliki 11 trayek dengan total armada sejumlah 76 unit (Fadhilah & Amalia, 2022). Trayek tersebut meliputi wilayah Cicaheum hingga Cibeureum, Ledeng hingga Leuwipanjang, Dipatiukur hingga Leuwipanjang, Elang hingga Jatinangor, Elang hingga Jatinangor melalui jalan tol, Dipatiukur hingga Jatinangor, Tanjungsari hingga Kebon Kalapa, Cicaheum hingga Leuwipanjang, Cibiru hingga Kebon Kalapa, Ciburuy hingga Alun-alun,

serta Kota Baru hingga Alun-alun. Namun, kini tidak semua rute bus beroperasi.

Fasilitas penunjang dari bus DAMRI berupa hadirnya koneksi internet, pendingin ruangan, GPS, *handle grip* sebagai tempat pegangan tangan bagi penumpang di sepanjang koridor, dan tempat duduk yang saling berhadapan. Bus DAMRI memiliki ukuran besar dengan kapasitas penumpang sebanyak 80 orang. Perbandingannya, yaitu 30 orang penumpang duduk dan 50 orang penumpang yang berdiri (Yuliyana & Febriyani, 2018); (2) Trans Metro Bandung (TMB). Pemerintah Kota Bandung terus berupaya meningkatkan pelayanan transportasi umum, yaitu dengan memperbanyak bus yang terjadwal keberangkatannya, berhenti di halte khusus, aman, nyaman, handal, bebas hambatan, dan tarif terjangkau. TMB menjadi satu di antara banyaknya upaya pemerintah Kota Bandung dalam mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas. Mengacu pada rencana operasional bus TMB oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung tahun 2008, tujuan dioperasikannya TMB ini untuk mereformasi sistem transportasi umum di Kota Bandung (Dini & Nurwulandari, 2015). Akhirnya, bus mulai dioperasikan pada tanggal 24 September 2009.

Terdapat tujuh rute yang dilalui oleh bus Trans Metro Bandung. Pertama, TMB F1 dimulai dari Gunung Batu menuju Stasiun Hall. Kedua, TMB F2 dimulai dari Summarecon menuju Cibeureum. Ketiga, TMB K1 dimulai dari Cibiru menuju Cibeureum. Keempat, TMB K2 dimulai dari Cicaheum menuju Cibeureum. Kelima, TMB K3 dimulai dari Cicaheum menuju Sarijadi. Keenam, TMB K4 dimulai dari Terminal Antapani menuju Terminal Leuwipanjang. Ketujuh, TMB K5 dimulai dari Terminal Antapani menuju Stasiun Hall. TMB F1 merupakan jalur bus dengan rute terpendek sementara TMB K1 merupakan jalur bus dengan rute terpanjang.

Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Tugas Angkutan (BLUD UPT Angkutan) menjadi pengoperasi bus TMB pada saat ini. Sementara itu, penentuan dan pengambilan keputusan menjadi tanggung jawab pihak Dinas Perhubungan. Fasilitas yang dapat digunakan ketika menaiki bus ini ialah AC, *hand grip*, kursi penumpang, serta kursi prioritas untuk lansia, ibu hamil, dan difabel. Adapun alat pemecah kaca atau palu hammer, serta Alat Pemadam Api Ringan (APAR) disediakan sebagai upaya antisipasi apabila terjadi bahaya yang mengancam (Yuniarti et al., 2023). Di samping itu, ketersediaan NFC dan QRIS juga menjadi fasilitas penunjang agar penumpang dapat melakukan sistem pembayaran secara non-tunai; (3) Trans Metro Pasundan (TMP). TMP merupakan transportasi umum yang mulai beroperasi di Bandung Raya pada tanggal 27 Desember 2021. Layanan dari TMP ini terdiri atas lima koridor dengan jangkauan wilayah Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung Barat, hingga Kabupaten Sumedang. Rute pada koridor 1, yaitu dari Terminal Leuwipanjang menuju Soreang Gading Tutuka dengan tipe armada bus besar. Rute pada koridor 2, yaitu dari Kota Baru Parahyangan menuju Alun-Alun Kota Bandung dengan tipe armada bus sedang. Rute pada koridor 3, yaitu dari Baleendah hingga Bandung Electronic Center (BEC) dengan tipe armada bus sedang. Rute pada koridor 4, yaitu dari Leuwipanjang menuju Dago dengan tipe armada bus besar. Rute pada koridor 5, yaitu dari Unpad Dipatiukur menuju Unpad Jatinangor melalui jalan tol dengan tipe armada bus besar (Permana & Indrianawati, 2023; Nanlohy, 2023).

Trans Metro Pasundan sudah dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti CCTV, kursi duduk ditambah dengan kursi prioritas, pengondisi udara/AC, *reader* kartu non-tunai, serta sensor alarm bagi pengemudi (Gunarto et al., 2023). Jumlah armada bus TMP sebanyak 85 unit dengan

jam operasional dimulai dari pukul 05.00 hingga 21.00. Sementara itu, halte bus Trans Metro Pasundan di kawasan Bandung Raya sudah ada di 188 titik (Permana & Indrianawati, 2023). Perum DAMRI dan PT Big Bird Pusaka lah yang melaksanakan operasionalnya sedangkan pemrakarsanya, yaitu dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Fadlil & Herdiana, 2023); (4) Bus Rapid Transit Aman dan Sehat (BURATAS). Rute yang dilalui oleh Bus Rapid Transit Aman dan Sehat ini hanya sepanjang wilayah Leuwipanjang hingga Majalaya. BURATAS hadir sejak tahun 2017 untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat terutama yang memerlukan angkutan. Saat beroperasi, BURATAS ini tidak mendapat penolakan karena rutenya tidak bersinggungan dengan angkutan umum (Hermawan, 2022). Oleh karena itu, hingga kini BURATAS masih terus berjalan dengan melewati sepuluh titik pemberhentian.

Karakteristik Transportasi Bus di Kota Bandung

Transportasi umum merupakan suatu komponen penting dalam sistem transportasi perkotaan yang efisien dan berkelanjutan. Di antara berbagai alat transportasi umum, bus menjadi peran kunci karena fleksibilitas rutenya dan kemampuannya untuk menjangkau area yang luas, termasuk daerah-daerah yang kurang terlayani oleh alat transportasi lain seperti kereta api atau sistem transit cepat (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021).

Karakteristik teknis transportasi bus yang mencakup pada aspek operasional melibatkan jadwal, frekuensi layanan, dan faktor-faktor yang memengaruhi kinerja operasional seperti kondisi lalu lintas dan infrastruktur jalan. Selain itu, penggunaan transportasi bus oleh masyarakat juga akan dibahas, persepsi kenyamanan dan keamanan, serta dampak sosial dan lingkungan dari sistem transportasi bus. Dengan

memahami karakteristik-karakteristik ini, kita dapat mengidentifikasi tantangan dan peluang untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi bus dan pada akhirnya, mendorong penggunaan transportasi umum yang lebih luas (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2022).

Transportasi umum bus di Kota Bandung memiliki beberapa karakteristik yang membedakannya dari sistem transportasi di kota-kota lain. Misalnya jenis dan layanan bus seperti Trans Metro Pasundan (TMP), dan Trans Metro Bandung (TMB). Sistem Bus Rapid Transit Aman dan Sehat (BURATAS) yang dikelola oleh pemerintah kota. Menghubungkan berbagai area penting di Bandung dengan jalur khusus yang lebih cepat dan efisien. Dilengkapi dengan fasilitas yang sudah modern contohnya seperti AC, kursi yang sudah nyaman, dan juga ada tempat khusus untuk difabel. Lalu Bus Damri, yang beroperasi di beberapa rute dalam kota. Menjadi pilihan utama bagi para penumpang yang akan menuju ke Bandara Husein Sastranegara.

Waktu operasional seperti jadwal keberangkatan pada jam-jam sibuk, bus lebih sering untuk menampung jumlah penumpang yang banyak. Sedangkan pada jam-jam non-sibuk, waktu operasional bisa berkurang, tetapi masih tetap ada pelayanan sepanjang hari. Waktu operasional biasanya mulai dari pagi hari hingga malam hari, menyesuaikan saja dengan kebutuhan masyarakat umum.

Tarif dan sistem pembayaran jam operasional TMB Bandung yaitu pada jam 06.00-18.00 WIB. Tarif TMB Bandung, yaitu Rp1 untuk buruh, guru honorer, dan veteran, tarif Rp1.000 untuk pelajar, dan tarif Rp3.000 untuk umum. Namun tarif tersebut dikhususkan untuk pembayaran non-tunai seperti menggunakan uang elektronik BRIZZI dan BNI TapCash. Sementara untuk tarif tunai, yaitu dengan tarif Rp2.000 untuk pelajar, tarif Rp4.000 untuk umum, dan tarif tetap dan terjangkau untuk berbagai

rute, ini membuatnya lebih ekonomis dibanding dengan menggunakan transportasi pribadi.

Sementara untuk jam operasional dan tarif TMP Bandung akan melayani penumpang pada jam operasional mulai dari pukul 05.00-22.00 WIB (Nurcahyo, 2023). Per tanggal 31 Oktober 2022, penumpang Teman Bus Bandung atau Trans Metro Pasundan akan dikenakan tarif per satu kali naik (Fadlil & Herdiana, 2023). Artinya, jika dalam suatu perjalanan penumpang TMP perlu berpindah rute atau koridor, maka mereka tidak akan terkena tarif lagi. Tarif yang akan dikenakan untuk tiap penumpang TMP Bandung atau Trans Metro Pasundan adalah sebesar Rp4.900 (Perdana, 2023). Dan juga, penumpang TMP hanya dapat melakukan pembayaran dengan melalui metode *cashless payment* menggunakan kartu non-tunai antara lain seperti E-money dari Bank Mandiri, Brizzi dari Bank BRI, Bank BNI Tap Cash, dan Flazz dari Bank BCA (Setyaningrum, 2022).

Untuk jam operasional bus DAMRI akan melayani penumpang pada jam operasional, yaitu mulai dari pukul 05.00 sampai pukul 22.00 yang akan melayani setiap hari. DAMRI ini juga dikenakan tarif sekitar sebesar Rp4.900 per tiket dengan menggunakan sistem pembayaran *tap on bus* menggunakan uang elektronik maupun QRIS (*Quick Response Code Indonesian Standard*) (Rahayu & Djumena, 2023). Sedangkan untuk BURATAS atau Bus Rapid Transit Aman dan Sehat di Bandung biasanya beroperasi pada pagi hingga malam hari. Jam operasionalnya bervariasi tergantung pada rute dan hari dalam seminggu. Secara umum BURATAS beroperasi sekitar pada pukul 07.00 pagi hingga sekitar pukul 14.00 sore. Untuk tarif yang dikenakan, yaitu sekitar Rp5.000 dan ini hanya dengan pembayaran tunai saja.

Sistem transportasi bus yang efisien dan andal tidak hanya dapat beroperasi secara independen tanpa infrastruktur pendukung. Infrastruktur pendukung yang efisien dan andal tidak dapat memulai operasi tanpa armada bus yang beroperasi. Infrastruktur seperti halte bus, jalur khusus bus, terminal, fasilitas pemeliharaan, dan teknologi informasi, termasuk manajemen lalu lintas dan manajemen penumpang. Misalnya, terminal dan halte. Dengan terminal bus yang tersedia di berbagai titik strategis di kota Bandung, masyarakat menjadi nyaman dalam memilih kendaraan transportasi ini. Halte bus di Kota Bandung telah menyiapkan beberapa fasilitas dasar, seperti kursi dan lainnya meski beberapa halte masih memerlukan perbaikan untuk menjaga kebersihan dan kenyamanannya. Dengan meningkatkan seperti kualitas layanan dan kenyamanan, bus bisa menjadi pilihan yang lebih menarik bagi masyarakat, yang pada nantinya dapat mengurangi kebutuhan akan kendaraan pribadi dan juga meminimalkan dampak negatifnya terhadap lingkungan sekitar.

Selain itu, ada juga beberapa tantangan yang harus dihadapi dalam konteks ini adalah seperti kemacetan lalu lintas. Kemacetan yang sering terjadi di Bandung dapat memengaruhi ketepatan waktu bus. Juga kualitas jalan di beberapa jalan di Bandung mungkin dalam kondisi yang kurang baik, yang dapat memengaruhi kenyamanan perjalanan bus. Untuk itu, ada beberapa upaya perbaikan dan inovasi seperti peningkatan armada bus secara berkala untuk memastikan kenyamanan dan keamanan para penumpang. Lalu juga pengembangan rute baru di mana pembukaan rute-rute baru untuk menjangkau lebih banyak area dan memperluas jaringan transportasi. Juga kerjasama dengan pihak swasta dan pemerintah untuk pengembangan infrastruktur dan penerapan teknologi transportasi yang lebih canggih.

Dapat disimpulkan bahwa bus memainkan peran yang esensial dalam sistem transportasi modern dengan berbagai keunggulan dan tantangan yang harus diatasi. Pertama-tama, yaitu fleksibilitas bus menjadi salah satu karakteristik yang membuatnya unggul dibanding dengan transportasi lainnya. Bus beroperasi di berbagai jenis jalan dan perkotaan dapat memungkinkan bus dapat menjangkau area yang mungkin tidak dapat dilalui oleh kereta api dan kendaraan pribadi. Hal ini sangat penting di dalam kota-kota besar yang berkembang di mana kebutuhan transportasi yang dapat menyesuaikan dengan perubahan pola permintaan yang sangat tinggi.

Aksesibilitas juga menjadi keunggulan transportasi bus. Dengan biaya operasional yang rendah atau murah per penumpangnya dibanding dengan mobil pribadi, bus menjadi pilihan yang mudah untuk individu yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Hal ini juga memungkinkan akses yang lebih luas ke layanan dan kesempatan yang tersedia di pusat-pusat perkotaan tanpa memerlukan investasi yang besar dalam infrastruktur tambahan.

Selain itu, dengan kapasitas angkut yang besar, bus dapat membantu mengurangi kemacetan karena bus mengangkut banyak penumpang dalam satu perjalanan. Hal ini dapat membantu memperbaiki kualitas udara dengan mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang beroperasi, juga dapat mempercepat perjalanan bagi mereka yang menggunakan transportasi publik. Juga dalam segi ekonomi, transportasi bus sangat berperan penting dalam mendukung pertumbuhan perekonomian lokal dengan memfasilitasi mobilitas tenaga kerja dengan akses ke pusat perdagangan dan layanan. Ini dapat membantu mengurangi kesenjangan sosial dan memungkinkan pengusaha lokal dapat mengembangkan usaha mereka dengan lebih efektif.

Transportasi bus secara keseluruhan bukan sekedar hanya sarana perjalanan, tetapi merupakan elemen kunci dalam pengembangan kota yang berkelanjutan, efisien secara alami, dan inklusif. Dengan terus meningkatkan infrastruktur, teknologi, dan kebijakan yang mendukung dalam penggunaan transportasi umum, bus dapat berperan sebagai solusi utama dalam memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat. Dengan melalui upaya yang kolaboratif antara pemerintah dan operator transportasi dan masyarakat, masa depan transportasi dapat menjadi sistem yang lebih ramah lingkungan, aksesibel, dan efisien bagi semua orang.

Peran Pemerintah Daerah dalam Mendukung dan Mengatur Operasional Bus

Pemerintah daerah memainkan peran yang sangat penting dalam mendukung dan mengatur operasional bus sebagai bagian integral dari sistem transportasi publik. Dalam beberapa tahun terakhir, peran ini semakin penting seiring dengan peningkatan kebutuhan akan transportasi yang efisien dan berkelanjutan di perkotaan. Berikut ini adalah penjelasan rinci mengenai peran pemerintah daerah dalam konteks ini, (1) Regulasi dan Kebijakan. Pemerintah daerah bertanggung jawab untuk menetapkan regulasi dan kebijakan yang memastikan operasional bus berjalan dengan baik. Kebijakan ini meliputi penentuan rute, tarif, jadwal operasional, dan standar pelayanan. Regulasi yang jelas dan konsisten tidak hanya memastikan aksesibilitas transportasi bagi semua lapisan masyarakat, tetapi juga membantu mengurangi kemacetan dan polusi udara di kota-kota besar. Misalnya, kebijakan penerapan jalur khusus bus (Bus Rapid Transit) dapat meningkatkan efisiensi perjalanan dan menarik lebih banyak penumpang untuk menggunakan transportasi umum; (2) Pendanaan dan Subsidi. Pendanaan adalah salah satu aspek

kunci dalam operasional bus. Pemerintah daerah dapat memberikan subsidi untuk menutupi biaya operasional dan pemeliharaan bus, terutama di daerah yang kurang menguntungkan secara komersial. Subsidi ini membantu menjaga tarif tetap terjangkau bagi penumpang dan memastikan bahwa layanan bus dapat berjalan tanpa gangguan (Hensher & Mulley, 2021, 78). Selain itu, pemerintah daerah juga dapat mengalokasikan anggaran untuk pengadaan bus baru yang ramah lingkungan, seperti bus listrik, yang dapat mengurangi emisi gas rumah kaca dan polusi udara; (3) Pengembangan Infrastruktur. Infrastruktur yang memadai sangat penting untuk mendukung operasional bus. Pemerintah daerah bertanggung jawab untuk membangun dan memelihara terminal bus, halte, dan jalur khusus bus. Infrastruktur yang baik tidak hanya meningkatkan kenyamanan dan keselamatan penumpang tetapi juga efisiensi operasional bus (Zhang & Zhao, 2022, 130). Investasi dalam teknologi informasi, seperti sistem manajemen transportasi dan aplikasi pelacakan bus, juga penting untuk memudahkan penumpang dalam merencanakan perjalanan mereka dan mengurangi waktu tunggu di halte. (4) Pengawasan dan Penegakan Hukum. Pengawasan yang efektif terhadap operasional bus adalah tanggung jawab penting lainnya dari pemerintah daerah. Meliputi pemantauan kinerja operator bus, kepatuhan terhadap regulasi, dan penegakan hukum terhadap pelanggaran yang terjadi. Pemerintah daerah harus memastikan bahwa operator bus memberikan layanan yang aman, nyaman, dan tepat waktu. Penegakan hukum yang tegas diperlukan untuk menangani pelanggaran seperti kondisi bus yang tidak layak jalan atau penyimpangan dari rute yang ditetapkan; (5) Kampanye dan Edukasi. Pemerintah daerah juga berperan dalam melakukan kampanye dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya menggunakan

transportasi umum. Kampanye ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan manfaat penggunaan transportasi umum, seperti pengurangan kemacetan dan polusi udara (Zhang & Zhao, 2022, 135). Edukasi juga mencakup informasi tentang hak dan kewajiban penumpang serta cara menggunakan layanan bus dengan aman dan nyaman. Melalui kampanye yang efektif, pemerintah daerah dapat mendorong lebih banyak orang untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum; (6) Kolaborasi dengan Sektor Swasta. Kolaborasi dengan sektor swasta adalah aspek penting dalam meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan bus. Pemerintah daerah dapat bekerja sama dengan perusahaan swasta dalam hal pengadaan bus baru, pengelolaan operasional, dan pengembangan teknologi. Kemitraan dengan sektor swasta juga dapat membuka peluang investasi dan inovasi dalam sistem transportasi umum. Dengan demikian, kolaborasi ini dapat membantu menciptakan layanan bus yang lebih modern dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Secara keseluruhan, peran pemerintah daerah dalam mendukung dan mengatur operasional bus sangatlah vital. Melalui regulasi yang tepat, pendanaan yang memadai, pengembangan infrastruktur, pengawasan yang ketat, kampanye edukasi yang efektif, dan kolaborasi dengan sektor swasta, pemerintah daerah dapat memastikan operasional bus yang efisien dan andal. Hal ini tidak hanya meningkatkan mobilitas masyarakat, tetapi juga berkontribusi pada pengurangan dampak lingkungan.

Kebijakan yang Diterapkan untuk Meningkatkan Kualitas dan Aksesibilitas Transportasi Bus

Transportasi bus merupakan tulang punggung transportasi umum di banyak kota di seluruh dunia. Untuk meningkatkan kualitas dan aksesibilitas layanan ini, berbagai kebijakan telah diterapkan oleh

pemerintah dan otoritas transportasi. Kebijakan-kebijakan ini mencakup pengembangan infrastruktur, adopsi teknologi, integrasi moda transportasi, kebijakan ramah lingkungan, subsidi, dan insentif. Berikut adalah penjelasan lebih rinci mengenai kebijakan-kebijakan tersebut. (1) Pengembangan Infrastruktur. Salah satu kebijakan utama untuk meningkatkan kualitas dan aksesibilitas transportasi bus adalah pengembangan infrastruktur. Pemerintah berinvestasi dalam pembangunan dan pemeliharaan halte, terminal, dan jalur khusus bus (Bus Rapid Transit atau BRT). Jalur khusus bus mengurangi waktu tempuh dan meningkatkan keandalan layanan dengan menghindari kemacetan lalu lintas (Zhang & Zhao, 2022, 138). Selain itu, halte dan terminal yang nyaman dan aman meningkatkan pengalaman penumpang dan membuat transportasi bus lebih menarik. Infrastruktur yang baik juga mencakup aksesibilitas untuk penyandang disabilitas, dengan fasilitas seperti ramp dan tanda khusus di halte dan terminal; (2) Adopsi Teknologi. Teknologi memainkan peran penting dalam meningkatkan kualitas layanan bus. Penggunaan sistem manajemen transportasi berbasis teknologi informasi, seperti aplikasi pelacakan bus dan sistem pembayaran digital, memberikan informasi *real-time* kepada penumpang mengenai kedatangan bus dan rute yang tersedia. Teknologi ini tidak hanya meningkatkan kenyamanan penumpang tetapi juga membantu operator bus dalam mengelola armada mereka secara lebih efisien. Sistem pembayaran digital, seperti kartu pintar dan aplikasi mobile, memudahkan penumpang untuk membayar tarif dan mengurangi waktu antrian di halte; (3) Integrasi Moda Transportasi. Integrasi antara bus dengan moda transportasi lain, seperti kereta api, trem, dan angkutan kota, merupakan kebijakan penting lainnya. Integrasi ini mencakup penyelarasan jadwal dan rute, serta penerapan sistem tiket terpadu yang

memungkinkan penumpang menggunakan satu tiket untuk berbagai moda transportasi. Kebijakan ini mempermudah perpindahan antar moda transportasi dan meningkatkan efisiensi perjalanan penumpang, sehingga mendorong lebih banyak orang untuk menggunakan transportasi umum (Zhang & Zhao, 2022, 142); (4) Kebijakan Ramah Lingkungan. Untuk mengurangi dampak lingkungan dari operasional bus, pemerintah menerapkan kebijakan ramah lingkungan seperti penggunaan bus listrik atau bus berbahan bakar alternatif yang lebih bersih. Kebijakan ini tidak hanya berkontribusi pada pengurangan emisi gas rumah kaca, tetapi juga meningkatkan kualitas udara di perkotaan (Hensher & Mulley, 2021, 102). Beberapa pemerintah memberikan insentif kepada operator bus yang menggunakan teknologi ramah lingkungan ini, seperti subsidi untuk pembelian bus listrik atau pengurangan pajak untuk bahan bakar alternatif; (5) Subsidi dan Insentif. Untuk memastikan aksesibilitas yang merata, terutama bagi kelompok masyarakat berpenghasilan rendah, pemerintah menerapkan kebijakan subsidi tarif dan insentif bagi operator bus. Subsidi ini membantu menjaga tarif bus tetap terjangkau dan memastikan layanan bus tersedia di semua daerah, termasuk di wilayah yang kurang menguntungkan secara ekonomi. Insentif bagi operator bus yang mencapai standar pelayanan tertentu juga diterapkan untuk mendorong peningkatan kualitas layanan. Contohnya adalah memberikan bonus atau penghargaan kepada operator yang berhasil menjaga kebersihan dan ketepatan waktu.

Berbagai kebijakan telah diterapkan untuk meningkatkan kualitas dan aksesibilitas transportasi bus. Pengembangan infrastruktur, adopsi teknologi, integrasi moda transportasi, kebijakan ramah lingkungan, serta subsidi dan insentif, semuanya berperan penting dalam mencapai tujuan ini. Dengan penerapan kebijakan-kebijakan tersebut, transportasi bus

dapat menjadi lebih efisien, nyaman, dan dapat diandalkan, serta berkontribusi pada pengurangan dampak lingkungan. Peningkatan kualitas dan aksesibilitas transportasi bus tidak hanya meningkatkan mobilitas masyarakat tetapi juga mendukung pembangunan perkotaan yang berkelanjutan.

Hambatan dalam Meningkatkan Efisiensi dan Efektivitas Transportasi Bus

Hambatan pertama datang dari faktor politik. Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai *stakeholder* kunci kurang memberikan dukungan terhadap penggunaan sistem pembayaran non-tunai dengan alasan bahwa pihak masyarakat masih belum siap akan hal itu. Ditambah dengan kurangnya ketegasan dari Dinas Perhubungan Kota Bandung selaku pemimpin politik formal terhadap praktik-praktik kecurangan seperti pungutan liar (pungli) yang dilakukan oleh supir dan kondektur bus. Hambatan kedua ialah ketersediaan fasilitas sistem pembayaran non-tunai yang kurang memadai. Fasilitas seperti mesin isi ulang saldo kartu dan *smartcard* tidak tersedia. Sementara itu, alat pendeteksi kartu untuk pembayaran dengan sistem non-tunai yang diberlakukan pada tahun 2018 lalu sudah mengalami kerusakan sehingga dihentikan penggunaannya. Hingga kini hanya alat *NFC reader* atau Pendeteksi *QR code* yang masih tersedia. Namun, alat tersebut juga tidak berfungsi dengan baik karena kurangnya pengontrolan dari daya baterai pendeteksi sehingga terkadang mati secara tiba-tiba, buruknya jaringan internet, dan kurangnya pemahaman dari masyarakat mengenai penggunaan QRIS. Hambatan terakhir muncul karena faktor kebijakan strategis. Seluruh kategori dari kebijakan memang mendukung adanya program pembayaran dengan sistem non-tunai, tetapi kebijakan tersebut tidak termasuk ke dalam kebijakan prioritas dari Renstra Dinas Perhubungan

Kota Bandung 2019-2023. Dengan demikian, pengimplementasian dari transportasi umum yang canggih dengan menuntut kecepatan, keandalan, serta keefisienan masih belum dilaksanakan dengan baik (Julieta & Adharina, 2023).

Hambatan dalam Pelaksanaan Program Sistem Bus Rapid Transit (BRT). Pelaksanaan program terhambat oleh tekanan dari sejumlah kelompok yang merasa dirugikan. Organisasi Angkutan Darat (Organda) yang mewakili para pemilik angkutan umum perkotaan (angkot) melayangkan sejumlah persyaratan terkait pemberlakuan BRT. Organda menilai bahwa pemberlakuan program tersebut berimbas pada menurunnya pendapatan mereka karena diperkirakan akan banyak penumpang yang beralih ke BRT. Jalan keluarnya, yaitu dengan diadakan negosiasi antara pemerintah dan Organda. Proses negosiasi terjadi cukup alot sehingga berakibat pada mundurnya waktu pengimplementasian program hingga bertahun-tahun.

Pengoperasian juga terhambat sementara waktu karena saat peresmian, pembangunan halte masih belum rampung. Hal tersebut disebabkan oleh dana APBD masih belum siap. Beberapa fasilitas yang saat ini telah rusak, tetapi tidak kunjung mendapat perbaikan dari pemerintah merupakan gambaran bagaimana kesiapan pendanaan ini berdampak. Seperti halnya marka jalan untuk jalur bus yang tidak diperbaharui, beberapa halte yang sudah dalam kondisi buruk, dan sistem *e-ticketing* yang belum kunjung diterapkan. Padahal, itu menjadi ukuran layanan utama yang disoroti dalam dokumen peraturan atau surat keputusan yang telah ditetapkan.

Jika mengacu pada jaringan jalan yang tersedia saat ini, bus seperti TMB kurang memungkinkan untuk memiliki jalur khusus yang terpisah dari lalu lintas reguler. Di sisi lain, perlintasan TMB juga tidak

memungkinkan berada di tengah jalur karena ada kepentingan dari pihak Dinas Pekerjaan Umum untuk merencanakan pembangunan jalan layang pada beberapa titik di jalan Soekarno-Hatta. Oleh karena itu, perlintasan TMB tetap harus berada di sisi kiri setiap jalur dan bersinggungan dengan lalu lintas yang ada sehingga layanan TMB tidak maksimal karena waktu tempuh masih sangat bergantung pada kondisi lalu lintas. Dengan demikian, tidak banyak perbedaan waktu perjalanan antara menggunakan bus TMB maupun transportasi umum lainnya yang melewati rute tersebut. Ada kalanya pula lalu lintas gabungan ini mengganggu operasional bus TMB. Taksi yang menunggu penumpang atau bahkan angkot yang menghalangi jalan masuk ke area halte menyebabkan penurunan kinerja dari layanan bus. Untuk itu, hambatan-hambatan tersebut perlu dibenahi dengan segera.

Operator seringkali mengizinkan penumpang untuk naik dan turun tidak pada tempat seharusnya dengan alasan bahwa ada permintaan dari penumpang dan ketidakberfungsian halte dengan baik. Hal tersebut telah bertentangan dengan aturan pelaksanaan operasional bus. Akhirnya, halte yang tidak digunakan itu dijadikan tempat mangkal becak dan warung kaki lima. Gelontoran dana APBD untuk membangun infrastruktur menjadi sia-sia dan merugi karena tidak beroperasi sebagaimana mestinya. Selain itu, masalah dari segi konektivitas dan keterpaduan dengan transportasi lain pun menjadi hambatan dalam upaya peningkatan pelayanan bus.

Kemudahan bagi pengguna untuk mendapatkan informasi yang mereka butuhkan berkenaan dengan jadwal operasional, tarif, jalur, lokasi halte dan rincian lainnya tidak dipertimbangkan oleh pihak bus seperti TMB. TMB hanya bergantung pada informasi yang disebarkan oleh media pada saat peluncuran. Tidak ada situs web resmi yang dapat

diakses oleh masyarakat untuk mendapatkan informasi. Hal ini juga berlaku pada lokasi halte, tidak ada satu pun petunjuk yang jelas yang mungkin sangat diperlukan oleh penumpang. UPT TMB hanya membagikan brosur di beberapa titik lokasi dalam melakukan sosialisasi (Listifadah & Puspitasari, 2015).

KESIMPULAN

Mengenai transportasi umum bus di Kota Bandung menyoroti beberapa aspek penting dalam pengembangan dan operasional bus sebagai bagian integral dari sistem transportasi perkotaan. Dalam analisis ini, terlihat bahwa bus memiliki peran sentral dalam mengatasi tantangan mobilitas kota modern, termasuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan aksesibilitas transportasi bagi berbagai lapisan masyarakat.

Pemerintah daerah Bandung terlibat secara aktif dalam mengatur dan mendukung operasional bus melalui regulasi yang ketat, pendanaan infrastruktur, dan kolaborasi dengan sektor swasta. Infrastruktur yang seperti halte, terminal, dan jalur khusus bus (BRT) membantu meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan. Selain itu, adopsi teknologi informasi seperti sistem manajemen transportasi dan pembayaran digital juga memberikan kontribusi besar dalam meningkatkan pengalaman penumpang.

Kebijakan pengembangan bus yang ramah lingkungan, integrasi dengan moda transportasi lain, serta subsidi tarif menunjukkan komitmen untuk menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan dan inklusif. Dengan demikian, transportasi bus tidak hanya menjadi sarana perjalanan, tetapi juga elemen penting dalam mendukung

pertumbuhan ekonomi lokal dan mengurangi dampak lingkungan di kota-kota besar.

Pengembangan infrastruktur yang lebih lanjut, inovasi dalam teknologi transportasi, dan kerjasama yang erat antara pemerintah dan sektor swasta akan memainkan peran kunci dalam meningkatkan kualitas dan aksesibilitas transportasi bus di Kota Bandung, serta di kota-kota lainnya di Indonesia.

Penelitian berikutnya dapat fokus pada evaluasi lebih mendalam terhadap penggunaan teknologi dalam mengelola operasional bus, seperti analisis keefektifan sistem manajemen transportasi berbasis IT. Selain itu, mengidentifikasi preferensi pengguna terhadap kualitas layanan dan dampak sosial-lingkungan dari sistem transportasi bus dapat membantu dalam merancang kebijakan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Bandung. (2024). *Volume Penumpang Angkutan Udara Jawa Barat Turun 3,96 Persen*.
- Dewanti, R., & Anwar, M. (2019). Analisis Kinerja Pelayanan Transportasi Umum di Kota Bandung. *Jurnal Transportasi*, 11(2), 115-130.
- Dini, P., & Nurwulandari, F. S. (2015). Kajian Tingkat Pelayanan Bus TMB (Trans Metro Bandung). *Jurnal Planologi Unpas*, 2(3), 223-224.
- Fadhilah, M. W., & Amalia, S. (2022). Pengaruh Kualitas Pelayanan Bus Kota DAMRI terhadap Kepuasan Pelanggan (Studi pada Penumpang Bus Kota DAMRI Bandung). *Jurnal Riset Bisnis dan Investasi*, 7(3), 151.
- Fadlil, H. A., & Herdiana, S. (2023). Analisis Tarif Angkutan Umum Bus Trans Metro Pasundan Bandung. *Prosiding FTSP*, (6), 1667.
- Gottdiener, M., & Hutchison, R. (2011). *The New Urban Sociology* (4th ed.). Westview Press.

- Gunarto, K. T., Taryono, O., Dwiputrianti, S., & Choerunnisa, R. R. (2023). Penguatan Implementasi Program Buy The Service Trans Metro Pasundan Koridor V dalam Upaya Mengurangi Kemacetan. *Konferensi Nasional Ilmu Administrasi 7.0*, 7(1), 190.
- Hensher, D. A., & Mulley, C. (2021). *Bus Transport: Economics, Policy, and Planning*. Routledge.
- Hermawan, A. (2022). *Pastikan Pelayanannya Baik, Komisi IV DPRD Jabar Tinjau Operasional Buratas Leuwipanjang-Majalaya*. Javanewstv.
- Julieta, D., & Adharina, N. D. (2023). Faktor Kelembagaan dalam Penerapan Pembayaran Non Tunai pada Trans Metro Bandung. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 6(3), 182-185.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Menuju Transportasi Perkotaan yang Ramah dan Nyaman*. Dephub.go.id.
- (2022). *Gerakan Nasional Kembali ke Angkutan Umum*. Dephub.go.id.
- Listifadah, & Puspitasari, R. (2015). Evaluasi Kinerja Trans Metro Bandung. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 17(2), 72-74.
- Nanlohy, V. (2023). *Dokumentasi Evaluasi Program Buy-the-Service Teman Bus di Indonesia*. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia.
- Nurchahyo, A. T. (2023). *Akhirnya, Bus TMP Koridor 4 Beroperasi Lagi Mula 1 Februari, Ini Rute dan Jam Operasionalnya*. prfmnews.id.
- Perdana, R. (2023). *Tarif Integrasi Trans Metro Pasundan Bandung Berlaku 90 Menit*. Prfmnews.id.
- Permana, S. D., & Indrianawati. (2023). Analisis Jangkauan Layanan Halte Trans Metro Pasundan. *Prosiding FTSP*, (6), 978-979.
- Prasetyo, A. (2020). Persepsi Masyarakat terhadap Transportasi Umum di Kota Bandung. *Jurnal Perkotaan*, 15(1), 23-34.

- Rahayu, I. R. S., & Djumena, E. (2023). *DAMRI Resmi Operasikan Bus Listrik di Bandung, Simak Tarif dan Titik Pemberhentiannya*. Kompas.com.
- Setyaningrum, P. (2022). *Trans Metro Pasundan: Harga Tiket, Rute, dan Jam Operasional Layanan Teman Bus Bandung Terbaru*. Kompas.com.
- Yuliyana, W., & Febriyani, E. (2018). Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Tarif terhadap Minat Beli Penumpang Bus DAMRI Unit Angkutan Kota Bandung. *Jurnal Ekonomi Manajemen*, 4(1), 21.
- Yuniarti, N. G., Erowati, D., & Supratiwi. (2023). Implementasi Kebijakan Trans Metro Bandung (TMB) dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bandung Tahun 2022. *Journal of Politic and Government Studies*, 12(4), 11.
- Zhang, L., & Zhao, J. (2022). Public Transport Planning and Management. *Journal of Urban Transportation*, 45(2), 123-137.

[Halaman ini sengaja dikosongkan]