

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kota Bekasi merupakan bagian dari Megapolitan yang terbesar di Indonesia dengan pusat kegiatannya berada di DKI Jakarta dan sekaligus merupakan Kota pengimbang DKI Jakarta. Sebagai Kota yang berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta, banyak keuntungan yang diperoleh Bekasi dalam bidang perekonomian maupun sosial. Kota Bekasi adalah Kota yang sangat ramai karena selain harus melayani warga dari wilayah sendiri juga dari wilayah yang mengelilinginya, yaitu provinsi DKI Jakarta, Kabupaten Bogor, dan Kabupaten Bekasi. Menurut BPS (2011), Jumlah penduduk Kota Bekasi sebanyak 2.098.805 jiwa. Adanya pertumbuhan sektor ekonomi, sosial maupun fisik, berpengaruh terhadap urbanisasi sehingga jumlah penduduk semakin meningkat dan kebutuhan akan kemudahan dan perbaikan khususnya dalam bidang transportasi terus meningkat.

Sektor transportasi sangatlah penting dan strategis, tidak hanya bagi bidang perekonomian melainkan juga dalam kerangka politik, sosial, budaya, dan pertahanan keamanan. Transportasi pada hakekatnya merupakan *derived demand* yang mempunyai sifat menerus serta tidak mengenal batas, sehingga tidak bisa dipenggal atas dasar suatu wilayah administratif tertentu. Dalam kaitan ini, transportasi pada dasarnya adalah urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, dimana pada tahap awal, peranan transportasi adalah sebagai *the promoting sector*, yaitu sarana dan prasarana transportasi disediakan mendahului pembangunan sektor-sektor lain, sedangkan pada tahap berikutnya peranan transportasi adalah sebagai *the servicing sector* yang nampak lebih nyata apabila kegiatan rutin sudah terlaksana sehingga perlu dilayani dengan jasa transportasi yang sesuai (Adisasmita, 2011).

Transportasi dalam kehidupan modern ini telah menjadi satu kebutuhan mendasar yang vital terutama untuk masyarakat perkotaan. Fungsi transportasi pada aktifitas di perkotaan dalam hal ini memiliki peranan penting yang berpengaruh dalam pembentukan Kota itu sendiri yakni dalam hal kemudahan aksesibilitas penduduk di dalamnya. Distribusi barang, manusia, dan lain-lain menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya, Sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan wilayah di Kota Bekasi. Namun di sisi lain

akan menyebabkan kemacetan. Demi mengurangi tingkat kemacetan pemerintah Kota Bekasi memberikan sarana dan prasarana kepada masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi publik untuk mengurangi pemakaian kendaraan pribadi. Jenis-jenis transportasi publik yang sudah ada di wilayah Kota Bekasi adalah Mobil Elf, Angkutan Kota, Commuterline, Transportasi berbasis online, dan Trans Patriot.

Trans Patriot adalah sebuah konsep layanan transportasi publik yang di hadirkan untuk memenuhi kebutuhan transportasi dan berusaha mengubah pandangan masyarakat Kota Bekasi mengenai transportasi baru di wilayahnya, dengan cara memfasilitasi kebutuhan perjalanan masyarakat dan menghadirkan angkutan umum yang aman, nyaman, mudah, dan murah.

**Tabel 1. Jumlah Rata-rata Penumpang Trans Patriot Koridor 1 dan Koridor 3 Tahun 2019.**

No.	Penumpang	Jumlah
1.	Per Trip	20-35
2.	Per Hari	620-2000
3.	Per Bulan	25.000-45.000

*Sumber: Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP) 2019.*

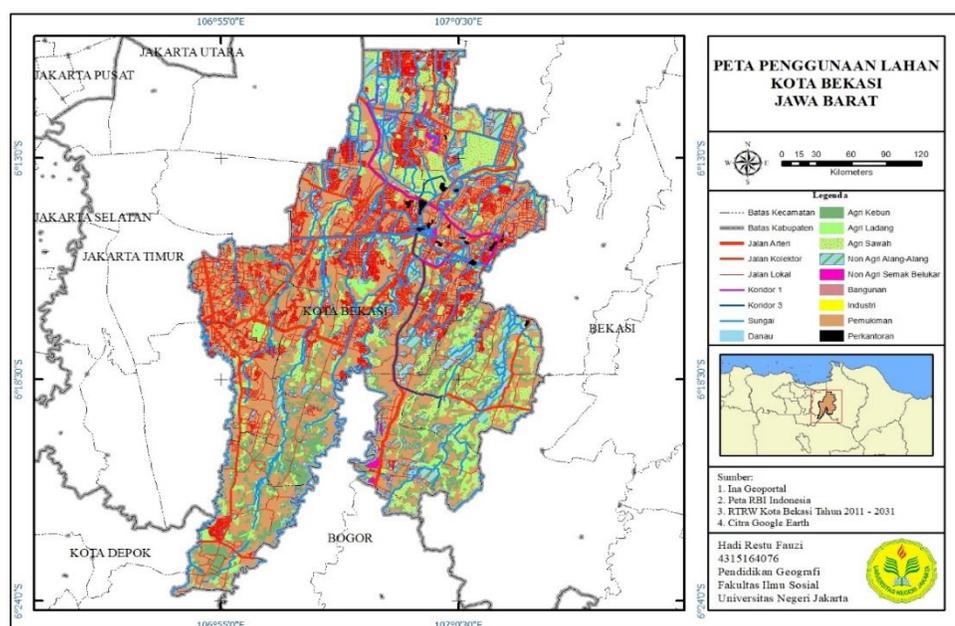
**Tabel 2. Jumlah Armada dan Jam Operasional Layanan Trans Patriot Subsidi dan Non Subsidi.**

No.	Koridor	Jumlah Armada	Kapasitas	Jam Operasional
1.	Harapan Indah - Terminal Bekasi (Subsidi)	9	40 (25 duduk, 15 berdiri)	05.00 – 21.00
2.	Sumber Arta - Wisma Asri (Non Subsidi)	1	40 (25 duduk, 15 berdiri)	05.00 – 21.00
3.	Summarecon - Vida (Non Subsidi)	11	40 (25 duduk, 15 berdiri)	05.00 – 21.00

*Sumber: Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP) 2019.*

Pada tabel diatas menjelaskan tentang sarana dan prasarana yang di siapkan oleh Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP). Dengan rata-rata jumlah penumpang dalam satu trip mencapai 20-35 penumpang, per hari mencapai 620-2.000 penumpang, dan per bulan mencapai 25.000-45.000 penumpang. Meskipun jasa transportasi publik di Kota Bekasi sudah banyak, seperti Angkutan Kota, Commuterline, dan Angkutan berbasis online. Dengan hadirnya Trans Patriot diharapkan bisa mengubah pandangan masyarakat Kota Bekasi mengenai layanan transportasi publik sekaligus bisa menekan jumlah pengguna kendaraan pribadi yang cukup semerawut di beberapa titik Kota Bekasi.

Trans Patriot terdiri dari dua bagian yaitu subsidi dan non subsidi. pada Trans Patriot subsidi yaitu koridor 1 rute Harapan Indah-Terminal Bekasi dimana rute tersebut melewati bangunan seperti Stasiun Kereta api, sekolah, pusat perbelanjaan, dan terminal beklasi yang menjadi pusat bus-bus dari dalam dan luar kota, sekaligus fasilitas publik lainnya. lalu Trans Patriot non subsidi pada koridor 3 rute Summarecon-Vida melewati kompleks perkantoran baik perkantoran swasta maupun perkantoran milik pemerintah, lalu melewati pusat perbelanjaan dan fasilitas publik lainnya, hal tersebut dapat dilihat pada gambar 1 di bawah ini



Gambar 1. Peta Tata Guna lahan dan Jalur Trans Patriot.

Dari gambar di atas dapat diketahui jika trayek atau jalur Trans Patriot subsidi dan non subsidi melewati fasilitas publik yang sangat penting sehingga keberadaan Trans Patriot

sangat dapat membantu masyarakat dalam melakukan mobilitas dari satu tempat ke tempat lainnya, dengan sangat cepat, murah, aman, dan nyaman. Selain itu Trans Patriot subsidi ini mempunyai persamaan dan perbedaan dengan Trans Patriot non subsidi. Persamaannya yaitu kondisi halte yang terbuka dan kecil serta di beberapa halte ada yang tidak terawat dan sering dijadikan parkir liar oleh beberapa driver ojek online, selain itu Trans Patriot subsidi dan non subsidi sering kali menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada halte yang telah disediakan. Perbedaannya yaitu sarana di dalam Trans Patriot non subsidi mempunyai tiga tempat prioritas, dua tempat duduk untuk Ibu hamil dan lansia, dan satu ruang kosong untuk disabilitas, sedangkan Trans Patriot subsidi hanya mempunyai dua tempat duduk prioritas saja. Selain itu untuk kenyamanan penumpang kondisi AC Trans Patriot subsidi tidak terasa dingin jika dibandingkan dengan Trans Patriot non subsidi. Akan tetapi Trans Patriot non subsidi tidak mempunyai stiker nomor darurat jika terjadi kecelakaan atau pengaduan yang ditempelkan di dalam bus seperti yang ada pada Trans Patriot subsidi. Dan daya angkut Trans Patriot non subsidi terkadang bisa melebihi batas maksimal dari kapasitas yang sudah ditetapkan sebelumnya yaitu jumlah maksimal empat puluh penumpang, dengan penetapan tarif Trans Patriot non subsidi sebesar Rp 7.500,- untuk sekali perjalanan (flat) jauh atau dekat. Berbeda dengan Trans Patriot subsidi, tarif yang ditetapkan sebesar Rp 4.000,- untuk pulang pergi.

Dalam kajian dimensi ruang dan waktu yang menunjukkan kenyamanan dalam bentuk *ticketing* pada rute perjalanan Trans Patriot koridor 1 dan koridor 3 menunjukkan perbedaan. Untuk pengguna Trans Patriot koridor 1, dari halte pemberangkatan sampai halte pemberhentian. Pengguna Trans Patriot bisa kembali ke halte pemberangkatan dengan menunjukkan tiket dan tidak keluar koridor, akan tetapi pada koridor 3 harga tiket tersebut hanya untuk sekali perjalanan saja. Selain itu Trans Patriot belum memiliki jalur sendiri seperti Trans Jakarta, sehingga dalam armada bus yang beroperasi pada jam sibuk, seperti saat berangkat dan pulang jam kantor atau sekolah. Sehingga bisa menimbulkan kemacetan di beberapa titik Kota Bekasi yang banyak sekali melakukan mobilitas didalamnya. Oleh karena itu perlu adanya penilaian pelaksanaan mengenai standar pelayanan minimal dalam sudut pandang pengguna layanan Trans Patriot subsidi dan non subsidi khususnya di koridor 1 dan koridor 3. Apakah pelayanan yang diberikan Trans Patriot subsidi dan non subsidi sudah sesuai dengan prosedur yang diterbitkan langsung oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi yang

mengacu pada peraturan menteri No. 98 /2013 dan No. 29/2015. Maka dari itu dengan tujuan melihat pelaksanaan standar pelayanan minimal sebagai pengguna layanan Trans Patriot sangat bergantung pada seberapa efektif dan efisien layanan yang telah di berikan oleh Trans Patriot subsidi dan non subsidi, karena efektif atau tidaknya suatu moda transportasi dapat dilihat dari sasaran dan tujuan yang telah dicapai. Kualitas layanan sangat menentukan antusias masyarakat dalam menggunakan layanan transportasi publik Trans Patriot. Agar semakin banyak masyarakat yang menggunakan transportasi publik dan dapat menekan jumlah pengguna kendaraan pribadi. Dari latar belakang yang telah diuraikan maka peneliti tertarik untuk menganalisis pelaksanaan standar pelayanan minimal Trans Patriot subsidi dan non subsidi sebagai jasa transportasi publik di Kota Bekasi studi kasus Trans Patriot Koridor 1 dan koridor 3.

#### **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan diatas maka identifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu “Bagaimana pelaksanaan standar pelayanan minimal Trans Patriot subsidi dan non subsidi sebagai jasa transportasi publik di Kota Bekasi studi kasus Koridor 1 dan Koridor 3”.

#### **C. Pembatasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka penelitian ini dibatasi pada pelaksanaan standar pelayanan minimal Trans Patriot subsidi dan non subsidi sebagai jasa transportasi publik di Kota Bekasi. Studi Kasus Trans Patriot Koridor 1 dan Koridor 3 dari aspek Keselamatan, Keamanan, Kenyamanan, Keterjangkauan, Kesetaraan, dan Keteraturan.

#### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pembatasan masalah diatas, masalah dalam penelitian ini di rumuskan untuk mengetahui pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal Trans Patriot subsidi dan non subsidi sebagai jasa transportasi publik di Kota Bekasi studi kasus Trans Patriot Koridor 1 dan Koridor 3

## **E. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini untuk:

1. Sebagai wadah bagi penulis untuk mengaplikasikan ilmu yang telah di dapat selama mengikuti perkuliahan dan menambah wawasan ilmu pengetahuan peneliti.
2. Untuk Pemerintah atau pengelola Trans Patriot, diharapkan hasil penelitian ini bisa menjadi masukan dalam melakukan perbaikan sarana transportasi agar jauh lebih baik dari yang sudah ada.

