

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Hadirnya layanan transportasi umum bertujuan untuk memudahkan mobilisasi masyarakat dalam beraktivitas. Bekasi memiliki sistem transportasi bus raya terpadu (BRT) yang telah beroperasi di Kota Bekasi sejak 26 November 2018 yang di kelola melalui Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP). Layanan BRT ini dinamakan Trans Patriot, pada mulanya saat diresmikan, Trans Patriot melayani 3 koridor. Namun, setelah pandemi Covid-19, hanya satu koridor yang masih beroperasi, yaitu Trans Patriot Koridor 1, yang melayani rute Terminal Bekasi - Harapan Indah.

Dalam pengoperasiannya, BRT Trans Patriot tidak memiliki jalur khusus sehingga bercampur dengan jalur yang dilalui oleh kendaraan lain dan hanya berhenti pada halte-halte yang ditentukan. Halte merupakan tempat khusus untuk menaikkan dan menurunkan penumpang BRT, sehingga keberadaan fasilitas halte dan tempat pemberhentian harus disesuaikan dengan kebutuhan dan tata guna lahan di sekitar titik halte tersebut di tentukan agar pelayanan BRT terhadap penumpang dapat optimal.

Berdasarkan pengamatan di lapangan, dalam pengoperasian BRT Trans Patriot Koridor I terjadi aktivitas naik dan turun penumpang di luar halte dan tempat pemberhentian bus dengan rambu yang telah ditentukan, yaitu mengikuti permintaan penumpang. Hal ini mengindikasikan bahwa halte dan tempat pemberhentian BRT Trans Patriot belum optimal dalam melayani penumpang. Menurut (Abiyyuna, I. T dkk, 2023), terbengkalainya beberapa halte merupakan dampak dari kurangnya kedisiplinan operator bus terhadap rute pemberhentian yang dimilikinya.

Rendahnya aksesibilitas halte berpengaruh pada minat calon penumpang, aksesibilitas halte dinilai berdasar pertimbangan lokasi pemberhentian dan jarak dari dan menuju lokasi pemberhentian (Fathoni, S. dkk, 2022). Dari observasi yang telah dilakukan, jarak antar halte atau pemberhenteian bus BRT Trans Patriot koridor I memiliki rata-rata diatas 1000m dengan jarak terjauh 4200m, dan terdekat adalah 400m. Menurut

(Putri, A. A., & Tama, Y. P. 2022) jarak menjadi faktor pertimbangan utama saat seseorang memutuskan untuk berjalan kaki dan kemauan rata-rata orang Indonesia untuk berjalan kaki adalah ≤ 400 m.

Tingkat pelayanan halte BRT Trans Patriot perlu memperhatikan fasilitas yang tersedia dan kenyamanannya. Pada BRT Trans Patriot koridor I, terdapat 15 pemberhentian dengan bangunan halte yang memiliki kondisi relatif sama yaitu terdapat kerusakan baik disengaja oleh seseorang seperti aksi vandalisme dan pencurian serta kerusakan alami dikarenakan kurangnya perawatan oleh pengelola.

Berdasar latar belakang tersebut, perlu adanya penelitian terkait evaluasi kinerja halte Trans patriot yang memberikan analisis terkait permasalahan dan upaya dalam optimalisasi kinerja halte Trans Patriot melalui penelitian berjudul **"EVALUASI KINERJA PELAYANAN HALTE BRT TRANS PATRIOT KORIDOR I DI KOTA BEKASI"**.

1.2 Identifikasi Masalah

Sebagaimana latar belakang yang penulis uraikan, terdapat beberapa permasalahan yang perlu mendapat perhatian, maka dilakukan identifikasi masalah sebagai berikut:

- a. Terjadi naik dan turun penumpang diluar halte dan tempat pemberhentian bus, hal ini mengindikasikan perlunya evaluasi terhadap halte BRT Trans Patriot meliputi titik lokasi pemberhentian, jarak antar pemberhentian dan kebutuhan halte.
- b. Kondisi fisik halte BRT Trans Patriot terindikasi belum memenuhi kriteria standar kelayakan halte berdasar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat nomor: 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.
- c. Perlu dilakukan optimalisasi terkait kinerja pelayanan halte BRT Trans Patriot koridor I.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan, dirumuskan masalah yang akan dikaji sebagai berikut:

1. Bagaimana hasil evaluasi titik lokasi pemberhentian BRT Trans Patriot Koridor I yang berbentuk bangunan halte serta rambu pemberhentian tanpa bangunan halte?
2. Bagaimana hasil evaluasi kinerja halte Trans Patriot yang telah ada menurut persepsi pengguna halte?
3. Bagaimana usulan optimalisasi yang dapat dilakukan dari hasil evaluasi kinerja halte Trans Patriot?

1.4 Maksud dan Tujuan

Dari masalah yang dirumuskan, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja halte Trans Patriot yang telah ada serta mengajukan usulan optimalisasi, meliputi:

1. Melakukan evaluasi titik lokasi pemberhentian BRT Trans Patriot Koridor I yang memiliki bangunan halte dan rambu tanpa halte.
2. Melakukan evaluasi kinerja halte BRT Trans Patriot melalui persepsi pengguna halte, mencakup kondisi halte eksisting dan fasilitas yang tersedia dengan didasarkan pada pedoman teknis tempat perhentian kendaraan penumpang umum.
3. Memberikan usulan optimalisasi halte BRT Trans Patriot Koridor I mencakup titik lokasi halte, fasilitas umum, fasilitas khusus, dan fasilitas penunjang yang disesuaikan dengan persepsi masyarakat dan peraturan yang berlaku.

1.5 Ruang Lingkup

Dalam penelitian ini diperlukan batasan masalah agar tidak menyimpang dari sasaran yang dituju dan memudahkan dalam pengumpulan data, analisis data, dan pengolahan lebih lanjut. Maka batasan penelitian sebagai berikut:

1. Wilayah kajian merupakan halte BRT Trans Patriot di sepanjang rute yang dilayani oleh Trans Patriot Koridor I.

2. Penelitian hanya membahas evaluasi titik lokasi pemberhentian dan evaluasi kinerja halte BRT Trans Patriot berdasarkan persepsi masyarakat yang didasarkan pada peraturan yang berlaku, yang mencakup kondisi fisik halte, ketersediaan fasilitas utama, serta ketersediaan fasilitas penunjang.