
**EFEKTIVITAS PENGGUNAAN BUS TRANS PATRIOT SEBAGAI ANGKUTAN
UMUM MASSAL DALAM MENGATASI KEMACETAN DI KOTA BEKASI****Oleh****Indah Aurellia Putri Sahara¹⁾, Asep Hidayat²⁾, Wawan Setiawan Abdillah³⁾****^{1,2,3}Jurusan Administrasi Publik, UIN Sunan Gunung Djati Bandung****E-mail: ¹indahshr26@gmail.com, ²drasephi62@gmail.com, ³wansabdillah.80@gmail.com****Abstract**

Congestion is a situation or a traffic choke due to the large number of vehicles that exceed the capacity of the road. Congestion problems become multidimensional problems that interfere with activities. The results of the government's performance in serving the community can be seen in public services that become benchmarks. Good government performance can result in good quality public services. Successful public services are built by the government by looking at professionalism, effectiveness and efficiency. This research uses descriptive qualitative research methods using interview data collection techniques, observations and documentation. The results of this study show that the use of Trans Patriot buses has not been effective to reduce congestion, then it still often intersects with angkot, the socialization process is lacking and in the implementation of the Trans Patriot bus program can be said to have not been able to reduce congestion due to the lack of a fleet of buses operating.

Keywords: Congestion, Public Services, Public Transport**PENDAHULUAN**

Di Indonesia laju pertumbuhan ekonomi dan sosial sangat pesat terutama di kota-kota metropolitan sehingga meningkatkan mobilitas masyarakat. Hasil kinerja pemerintah dalam melayani masyarakat dapat dilihat dalam pelayanan publik yang menjadi tolak ukur. Kinerja pemerintah yang baik dapat menghasilkan kualitas pelayanan publik yang baik. Pelayanan publik yang berhasil dibangun oleh pemerintah dengan melihat dari profesionalisme, efektifitas dan efisiensi (Mazmanian, 1983).

Dengan demikian dibutuhkan sarana dan prasarana yang dapat memberikan kenyamanan dan keamanan dalam berlalu lintas terutama dalam upaya mengatasi kemacetan. Kemacetan merupakan situasi atau keadaan tersendatnya lalu lintas disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Masalah kemacetan menjadi permasalahan multidimensional yang mengganggu aktivitas publik. Kota Bekasi sebagai penyangga Ibukota menyanggah

predikat sebagai kota termacet ke-6 dalam masalah kemacetan di wilayah Jabodetabek (detikfinance, n.d.). Hal demikian dikarenakan Kota Bekasi memiliki jumlah penduduk yang terus bertambah serta perilaku konsumtif terhadap kendaraan pribadi yang tidak sesuai dengan perbaikan angkutan umum massal serta pertumbuhan ruas pada jalan-jalan besar. (Martina & Hidayatullah, 2016).

Kota Bekasi memiliki luas 210,49 km² dengan peningkatan penduduk yang signifikan di tiap tahunnya. Pada tahun 2018 Kota Bekasi memiliki jumlah penduduk tertinggi ketiga setelah DKI Jakarta dan Surabaya dengan jumlah penduduk sebanyak 2.943.859 jiwa. Tahun 2019 jumlah penduduk di Kota Bekasi mencapai 3.013.851 jiwa. Kemudian tahun 2020 meningkat menjadi 3.083.644 jiwa yang artinya mengalami peningkatan sebanyak 69.793 jiwa dalam setahun.

Tabel 1.
Jumlah Penduduk Kota Bekasi
berdasarkan wilayah/kecamatan

Wilayah/kecamatan	Jumlah Penduduk		
	2018	2019	2020
Pondokgede	313,021	320,249	327,326
Jatisampurna	154,516	161,207	168,027
Pondokmelati	162,874	166,432	169,881
Jatiasih	258,451	265,551	271,665
Bantargebang	126,157	129,511	132,800
Mustikajaya	277,091	294,944	313,726
Bekasi Timur	260,377	260,759	261,958
Rawalumbu	271,465	278,816	286,133
Bekasi Selatan	232,172	234,235	236,046
Bekasi Barat	304,207	306,220	307,928
Medansatria	190,845	193,497	195,980
Bekasi Utara	392,683	402,430	412,174
Jumlah	2,943,859	3,013,851	3,083,644

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Bekasi

Peningkatan jumlah penduduk dikarenakan tingginya urbanisasi ke Kota Bekasi. Tentunya semakin tinggi jumlah penduduk mengakibatkan tingginya mobilitas masyarakat yang kemudian berdampak pada permasalahan kemacetan. Selain karena faktor penduduk, kemacetan di Kota Bekasi disebabkan oleh sikap masyarakat yang memilih menggunakan kendaraan pribadi disertai dengan minimnya kesadaran dalam menggunakan transportasi publik. Pada tahun 2019, Samsat Kota Bekasi mencatat ada sekitar 1.613.317 kendaraan yang dimiliki masyarakat dengan presentase sebesar 75% kendaraan bermotor dan 25% kendaraan mobil. (Administrator, 2020).

Data yang dihimpun dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi, tercatat 19 titik rawan kemacetan di Kota Bekasi. Ayobekasi.net (2018) Angkutan umum dibutuhkan setiap masyarakat dalam menjalankan kehidupannya. Rasa tidak aman dan nyaman saat menggunakan fasilitas angkutan umum adalah salah satu faktor belum optimalnya penggunaan fasilitas angkutan umum. Dengan demikian, dalam upaya mengatasi kemacetan, pemerintah Kota Bekasi telah melakukan reformasi angkutan umum yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah (PERDA) Kota Bekasi No.9 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan (Bekasi, 2013). Adapun tujuannya yaitu a) Terciptanya penyelenggaraan lalu lintas yang tertib, selamat, lancar dan aman untuk mendorong perekonomian wilayah; b) Terciptanya etika lalu lintas yang efektif serta efisien; c) Terciptanya proteksi hukum serta kepastian hukum bagi pengguna jalan; d) Terciptanya pelaksanaan angkutan jalan di daerah untuk mobilitas masyarakat, barang serta jasa. Adapun implementasinya yaitu peningkatan pelayanan transportasi umum dengan dibuatnya program Trans Patriot.

Angkutan umum yang banyak digunakan di Kota Bekasi salah satunya adalah transportasi darat. Masyarakat Kota Bekasi mengharapkan adanya perbaikan pada angkutan umum baik dari segi pelayanan, fasilitas dan penambahan armada angkutan. Hal ini sangat penting akan kebutuhan alat transportasi umum, yaitu kenyamanan, keamanan dan kelancaran pengangkutan penumpang. Beberapa faktor penyebab beralihnya pengguna angkutan umum kepada angkutan pribadi, antara lain:

- Aktivitas ekonomi belum mampu dilayani oleh angkutan umum yang cukup memadai
- Dibukanya jalan baru akan menarik pengguna kendaraan pribadi, karena biasanya di jalan baru belum terdapat jaringan layanan angkutan umum.

Trans Patriot adalah sistem transportasi *Bus Rapit Transit (BRT)* pertama di Kota Bekasi. Dengan adanya Trans Patriot Pemerintah berharap dapat meningkatkan daya tarik masyarakat untuk menggunakan transportasi umum sehingga dapat menekan pengurangan pengguna kendaraan pribadi. Trans Patriot merupakan Hibah dari Kementerian Perhubungan kepada Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP) Kota Bekasi yang beroperasi sejak 26 November 2018. Saat ini Kota Bekasi sudah memiliki 9 bus Trans Patriot dengan rute yaitu Harapan Indah-Terminal Bekasi. Trayek Terminal Bekasi-Harapan Indah via jalan Ahmad Yani, 14,7 kilometer.

Sedangkan melalui trayek Terminal Bekasi-Harapan Indah via jalan Juanda, 9,6 kilometer. Bus Trans Patriot dapat menjadi *feeder* untuk masyarakat yang ingin menggunakan MRT di Kota Bekasi. Penyelenggaraan Trans Patriot didasarkan dengan trayek yang berjenjang sesuai dengan pola dan besar pergerakan penumpang yang ingin dilayani. Pada awalnya bus Trans Patriot memiliki 2 sistem kebijakan yaitu bus Trans Patriot Subsidi dengan bus Trans Patriot Non-Subsidi. Namun, saat ini bus yang masih beroperasi hanya bus Trans Patriot yang bersubsidi.

Sistem transportasi terintegrasi merupakan perwujudan diadakannya program Trans Patriot. PDMP masih menerapkan sistem pembayaran tiket secara manual pada bus Trans Patriot. Kurangnya sosialisasi menyebabkan banyak masyarakat yang tidak mengetahui mengenai sistem dari Trans Patriot. Sepi penumpang di beberapa wilayah pemberhentian bus, biaya operasional sudah disubsidi oleh pemerintah dan bus harus tetap dioperasikan. Prasarana yang kurang memadai menjadi permasalahan selanjutnya serta Trans Patriot tidak memiliki jalan khusus untuk mengatasi kemacetan.

Untuk mendalami permasalahan yang ada, maka peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana Efektivitas Penggunaan Bus Trans Patriot sebagai Angkutan Umum Massal dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi. Dengan tujuan penelitian untuk mengetahui Efektivitas Penggunaan Bus Trans Patriot sebagai Angkutan Umum Massal dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi.

LANDASAN TEORI

Pelayanan Publik

Menurut Winardi yang dikutip dari buku “Sisi Gelap Perencanaan” memaparkan bahwa agar terjadi koordinasi efektif, maka koordinasi dilaksanakan tidak dengan cara otoriter melainkan dirancang secara demokratik yang akan membuat seluruh orang ikut berpartisipasi dengan kehendak yang diselaraskan. (Fadjar,

2014). Dalam pelayanan publik menjamin keberlanjutan yang melibatkan pengembangan kebijakan pelayanan yang berasal dari dan untuk kepentingan publik. Berdasarkan prinsip profesional dan etika pelayanan publik yaitu efektivitas, akuntabilitas, efisiensi, netralitas, keadilan dan integritas bagi penerima pelayanan. Kunci keberhasilan suatu kegiatan yang bersifat jasa adalah pelayanan yang efektif. Dapat dikatakan efektif yaitu telah berhasil mencapai tujuan yang telah ditetapkan dan berorientasi pada pencapaian tujuan yang ditetapkan sebelumnya. (Jumarianto, 2013).

Efektivitas

Menurut (Mahmudi, 2015:86) Efektivitas adalah korelasi antara output dengan tujuan, sebuah kontribusi yang besar pada pencapaian output dan tujuan maka akan efektifnya aktivitas, program dan organisasi. Efektivitas merupakan pemanfaatan sumber daya, sarana serta prasarana pada jumlah tertentu yg secara sadar ditetapkan sebelumnya buat membentuk sejumlah barang atas jasa aktivitas yg dijalankannya. Efektivitas pertanda keberhasilan asal segi tercapai tidaknya target yang telah ditetapkan. Bila yang akan terjadi kegiatan semakin mendekati target, berarti makin tinggi efektivitasnya menurut (Siagian, 2001:24) Adapun menurut (Prihartono, 2012:37) efektivitas diartikan menjadi tingkat keberhasilan mencapai sasaran. target diartikan menjadi keadaan atau kondisi yg diinginkan. Sedangkan efisiensi ialah perbandingan terbaik antara input dan output, atau seringkali dianggap ratio input serta output. Menurut (Indrawijaya, 2010) menjelaskan ada 3 dimensi pencapaian efektivitas meliputi:

- a. Tepat waktu
Tepat waktu dengan kata lain penyelesaian tugas yang ditetapkan sesuai dengan batas waktu yang ditentukan.
- b. Tepat kualitas
Tepat kualitas dengan kata lain pekerjaan dikerjakan sesuai dengan kualitas yang telah ditetapkan dan dikerjakan dengan penuh kesungguhan dan ketelitian.

c. Tepat kuantitas

Tepat kuantitas dengan kata lain kemampuan seseorang untuk memenuhi target yang telah ditetapkan dan dapat menyelesaikan pekerjaan dengan rasa tanggung jawab.

Dan dari beragam pendekatan, efektivitas harus berprinsip pada input, hasil dan output. Efektivitas muncul untuk meningkatkan taraf pelayanan publik untuk mencapai target yang telah ditetapkan.

Duncan dalam (Steers, 2020) menyebutkan tiga hal yang menjadi ukuran efektivitas, yaitu sebagai berikut:

1. Pencapaian Tujuan

Suatu proses yang dilakukan secara menyeluruh merupakan sebagai suatu pencapaian tujuan dalam hal kurun waktu dan sasaran yang menjadi target. Pencapaian terciptanya penyelenggaraan lalu lintas yang tertib, selamat, lancar dan aman belum sesuai dengan keadaan di lapangan, pada kenyataannya penyelenggaraan lalu lintas belum mencapai keinginan sesuai dengan PERDA No.09 Tahun 2019 yang mana diharapkan bisa menjawab persoalan akan efektif kah bus Transpatriot dalam mengatasi kemacetan di Kota Bekasi.

2. Integrasi

Integrasi adalah indeks pengukuran suatu organisasi dalam meningkatkan kemampuan dalam sosialisasi, komunikasi, dan lainnya. Kurangnya koordinasi dalam penyampaian informasi dan sosialisasi terhadap masyarakat membuat masyarakat tidak mengetahui adanya Bus Transpatriot ini.

3. Adaptasi

Adaptasi merupakan penyesuaian diri suatu organisasi atau kebijakan dengan lingkungan atau masyarakat. Sebagai suatu tahapan apakah adanya bus Transpatriot ini masyarakat dapat menyesuaikan diri dan bisa beralih dari transportasi pribadi menjadi transportasi umum, sangat disayangkan sebuah angkutan umum yang sudah baik

tetapi tidak terintegrasi oleh antusias masyarakat akan pelayanan ini. Yang menyebabkan kurang optimal dalam pelayanan maupun kemampuan dari Sumber Daya Manusia yang ada di PDMP.

Dengan demikian, teori dan dimensi menurut Duncan ini sangat cocok untuk bisa menjawab permasalahan karena perlu adanya koordinasi yang baik antara pemerintah dan masyarakat untuk mengatasi kemacetan di Kota Bekasi.

Dalam penelitian sebelumnya, dalam penelitian (Dewi, 2017) yang berjudul “*Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Kasus : BRT Mamminasata)*” menyatakan bahwa permasalahan dalam penelitian ini adalah menentukan kualitas pelayanan transportasi yang aman, lancar dan inovatif, dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, adapun hasil dari penelitian ini yaitu efektivitas pelayanan transportasi BRT Mamminasata yaitu pelayanannya belum berjalan secara efektif segala pihak telah menciptakan karekteristik organisasi dan manajemen yang baik untuk mendukung pencapaian efektivitas dan faktor lingkungan yang belum mendukung . pada penelitian yang dilakukan oleh (Mia, 2019) yang berjudul “*Efektivitas Pengelolaan dan Operasional Angkutan Trans Siginjai di Provinsi Jambi*” permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana sistem dan efektivitas pengelolaan dan operasional angkutan trans siginjai serta upaya pemerintah dalam menjalankan trans siginjai, adapun metode penelitian yang digunakan penelitian kualitatif deskriptif. Dengan hasil penelitian menurutnya efektivitas pengelolaan dan operasional angkutan Trans Siginjai belum efektif karena ketidaktepatan waktu. Selanjutnya, pada penelitian yang dilakukan oleh (Wau, 2020) yang berjudul “*Efektivitas program Trans Mebidang dalam meningkatkan pelayanan transportasi massal di Kota Medan*”. Permasalahan dalam penelitian ini mengoperasikan bus merupakan salah satu

upaya untuk menekan kemacetan lalu lintas terutama di kota medan, dan metode penelitian yang digunakan deskriptif kualitatif. Dan hasil dari penelitian ini Trans Mebidang sudah berjalan berdasarkan SOP tetapi pelayanan sarana dan prasarana belum maksimal serta melibatakn masyarakat untuk menjaga fasilitas pelayanan publik agar fasilitas pelyanan publik tetap terjaga.

Penjelasan pada penelitian terdahulu diatas, bahwasannya penelitian saat ini peneliti lakukan dengan yang terdahulu terletak pada integrasi dan adaptasi angkutan umum itu sendiri. Selanjutnya *novelty* atau yang membedakan penulis dengan penelitian terdahulu, penulis menggunakan teori dari Duncan dalam (Steers, 2020) yang tedapat tiga dimensi tersebut, serta lokus peneliti berbeda dengan peneliti terdahulu., dengan lokus penelitian peneliti di Perusahaan Daerah Mitra Patriot Kota Bekasi. Maka dari itu, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui Efektivitas Penggunaan Bus Trans Patriot dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini yang berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah, maka peneliti menggunakan teknik deskriptif dengan metode kualitatif. Menurut Miles dan Huberman dalam (Silalahi, 2012:284) Kualitatif ialah sumber dari deskripsi yang luas dan memuat penjelasan yang terjadi pada lingkup setempat yang dapat memahami alur insiden secara kronologis serta membentuk kerangka teoritis baru.

Teknik deskriptif dapat memberikan gambaran yang sebenarnya, melalui pencarian data, mengumpulkan data dan melengkapi sebagai perbandingan terkait sinkronisasi Efektivitas penggunaan bus Transpatriot sebagai angkutan umum massal di Kota Bekasi. Jenis penelitian ini merupakan jenis data kualitatif yang dihasilkan dari proses teknik observasi, teknik wawancara, teknik dokumentasi yang berkaitan dengan efektivitas

penggunaan bus Transpatriot sebagai angkutan umum massal dalam mengatasi kemacetan di Kota Bekasi.

Dalam penelitian ini sumber data yang dikumpulkan terbagi menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dalam berbagai *setting*, sumber dan metode. Mengumpulkan data secara alami dilihat berdasarkan prespektif teknik pengumpulan data yaitu:

1. Teknik Observasi

Observasi atau pengamatan yang dilakukan oleh peneliti bertujuan untuk mengamati secara langsung yaitu Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP) di Kota Bekasi sebanyak 5 kali

2. Teknik Wawancara

Wawancara secara mendalam dilakukan dalam penelitian ini dengan maksud untuk menggali informasi, dan bukti yang kuat mengenai Efektivitas Penggunaan Bus Transpatriot sebagai Angkutan Umum Massal dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi.

3. Teknik Dokumentasi

Pada penelitian ini peralatan yang diperlukan adalah surat-surat, laporan dan keterangan terkait efektivitas penggunaan bus Transpatriot. Dokumentasi diperlukan sebagai pendukung data penelitian.

Sampel yang dipakai menggunakan *purposive sampling* yang berhubungan dengan permasalahan yang terjadi dan berdasarkan pada informan yang dianggap dan memahami tentang permasalahan yang akan diteliti. dengan alasan unit-unit yang dipilih Informan penelitian adalah seseorang yang mengetahui objek penelitian. Informan dalam penelitian ini adalah Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP) Dalam penelitian ini dipilih beberapa orang yang menjadi sumber primer informan, yaitu:

Tabel 2.
Informan Penelitian

No.	Nama	Jabatan
1.	Sindula G	Kep. Divisi Transpatriot
2.	Ridwan F	Kep. Pool Transpatriot
3.	Doni M	Petugas Layanan Bus

Sumber: diolah peneliti, 2022

Miles dan Huberman dalam Sugiyono (Sugiyono, 2018) mengatakan bahwa proses analisis data kualitatif dilakukan secara sistematis, terstruktur, teratur dan mempunyai data untuk memperoleh kesimpulan diantaranya:

1. Reduksi data

Peneliti akan merangkum dan mereduksi data, memilih data yang pokok, fokus terhadap pembahasan yang penting, hasil reduksi data akan memudahkan peneliti untuk melakukan penelitian lebih lanjut.

2. Penyajian data

Peneliti akan melakukan sekumpulan data tersusun untuk menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan untuk analisis kualitatif yang valid.

3. Penarikan kesimpulan dan verifikasi

Peneliti akan menarik kesimpulan yang sudah dilakukan selama penelitian berlangsung dan mendapatkan temuan yang belum ada sebelumnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dilakukan oleh peneliti, peneliti akan menguraikan data dan hasil penelitian tentang permasalahan yang diangkat yaitu mengenai Efektivitas Penggunaan Bus Trans Patriot



sebagai Angkutan Umum Massal dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi. peneliti

melakukan wawancara Bapak Sindula Gunawangsa sebagai PLT. Direksi Trans Patriot, Bapak Ridwan Farid Pratama sebagai Kepala Pool Trans Patriot dan Bapak Doni Maulana sebagai Pengemudi Bus Trans Patriot. Dengan demikian, dalam mengatasi kemacetan di Kota Bekasi khususnya pada penggunaan bus Trans Patriot. Peneliti menggunakan teori Efektivitas menurut Duncan dalam (Steers, 2020) dengan tiga dimensi, yakni Pencapaian Tujuan, Integrasi dan Adaptasi. Ketiga dimensi tersebut di analisis dengan hasil wawancara berikut.

1. Pencapaian Tujuan

Pencapaian tujuan dari penggunaan Bus Transpatriot sebagai angkutan umum massal dalam mengatasi kemacetan di Kota Bekasi yaitu berdasarkan hasil wawancara di lapangan dengan Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP) tujuan dari adanya Bus Trans Patriot yaitu sebagai penataan trayek angkutan kota, peningkatan pelayanan angkutan kota, serta penataan operasional angkutan kota berdasarkan Keputusan Walikota (KEPWAL) Nomor: 551.1/Kep.182-Dishub/III/2015 untuk mengurangi jumlah angkot dan beralih ke BRT yang perannya untuk mewujudkan kelancaran berlalu lintas serta memberikan kenyamanan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, serta tujuan lainnya ialah Pemerintah Kota menyiapkan kendaraan umum publik dengan kapasitas lebih besar dan bisa mengurangi jumlah kendaraan. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel tersebut.

Gambar 1.
Laporan Tahunan Ticketing 2019 - 2021





Sumber : PD. Mitra Patriot

Adapun penjelasan dari gambar tersebut yaitu tingkat laporan tiketing 2019 – 2021 masih relatif sama setiap tahunnya, dan pada masa pandemi Covid-19 mengalami penurunan serta mengalami kenaikan walaupun tidak naik secara signifikan. Hal ini menjadi perhatian bagi Pemkot agar upaya dilakukannya reformasi angkutan umum yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah (PERDA) Kota Bekasi No.9 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terwujud.

Berdasarkan hasil yang diperoleh dilapangan yang berkaitan dengan penataan trayek masih terdapat beberapa kendala dalam pencapaiannya yaitu kendala yang sering bersinggungan antara pengemudi angkot dengan Bus Trans patriot yang membuat penataan trayek belum berjalan sesuai keinginan Pemerintah Kota.

Serta sasaran dari pencapaian tujuan yang sesuai dengan Keputusan Walikota Bekasi yaitu sebagai upaya memajukan kesejahteraan masyarakat umum Kota Bekasi, khususnya sangat dibutuhkan oleh pekerja dan warga biasa yang biasa berkegiatan sehari-hari. Dan dasar hukum dari pelaksanaan pencapaian tujuan pelaksanaan program Bus Transpatriot tidak keluar dari Keputusan Walikota Nomor: 551.1/Kep.182-Dishub/III/2015.

Jadi, dapat peneliti simpulkan, bahwa pelayanan Bus Trans Patriot yaitu sudah memberikan kenyamanan masyarakat dalam menggunakan angkutan dan dapat meminimalisir penggunaan angkutan pribadi ke angkutan massal. Dan yang menjadi kendala yaitu masih sering bersinggungan dengan angkot, karena angkot merasa penumpangnya di ambil oleh bus Trans Patriot padahal operasi

bus Trans Patriot terbatas, hanya 6 kali trip dari pukul 06.00 – 18.00.

2. Integrasi

Proses pengukuran terhadap program Bus Transpatriot tidak terlepas dari Perusahaan Daerah Mitra Patriot (PDMP) dalam mengadakan sosialisasi dan berintegrasi dengan Dinas Perhubungan Kota Bekasi dan pihak swasta lainnya sebagai penunjang keberlangsungan kesejahteraan masyarakat yang sudah menjadi tanggung jawab bersama untuk mendukung keberlangsungan dalam suatu program Pemkot ini.

Hasil penelitian di lapangan terkait Efektivitas Penggunaan Bus Transpatriot dalam mengatasi kemacetan di Kota Bekasi bahwa integrasi yang dibangun oleh PDMP sudah saling berintegrasi dengan PT Gojek Indonesia sebagai *feeder* (penyambung layanan angkutan umum) dan mitra promosi yang dapat mendukung jalannya Bus Transpatriot ini. Serta Integrasi dengan Dinas Perhubungan selaku penyelenggara sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Serta sistem bayar *ticket* perjalanan sudah menerapkan sistem QRIS hal ini yang dapat memudahkan masyarakat dalam beraktivitas. Dan sosialisasi yang terus dilakukan dengan menggunakan media sosial yang terus disebarluaskan.

Adapun beberapa kendala dalam proses integrasi Bus TransPatriot ini hanya aktif satu rute perjalanan saja yaitu Harapan Indah – Terminal Bekasi. Jadi, untuk masyarakat yang ingin berpergian diluar rute tersebut tidak bisa menggunakan Bus Transpatriot yang mana hal tersebut belum juga bisa mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Serta dalam proses sosialisasi tidak ada hal yang secara khusus untuk menarik penumpang untuk menggunakan Bus Transpatriot ini. Dan beralihnya pembayaran *ticketing* yang tadinya manual beralih menjadi E-money atau QRIS minimnya Sumber Daya Manusia (SDM) yang belum memahami hal tersebut.

3. Adaptasi

Proses adaptasi memiliki beberapa dimensi antara lain yaitu peningkatan kemampuan serta adanya sarana dan prasarana yang mendukung untuk pelaksanaan Bus Trans Patriot. Hal ini berkaitan dengan Sumber Daya Manusia (SDM) yang ada secara kuantitas terbatasnya jumlah pegawai atau petugas layanan bus disediakan, yang mana jumlah pegawainya hanya disesuaikan dengan jumlah armada yang beroperasi sehingga kesulitan dalam pengoptimalan kerja pegawai. Adapun minimnya sarana *BRT* yang disediakan oleh Pemkot dalam keberlangsungan pelayanan yang hanya menyediakan 9 bus setiap harinya yang jarang ditemui oleh masyarakat di setiap halte atau pemberhentian bus bahkan Pemkot menonaktifkan 3 rute yang awalnya sudah berjalan. Hal tersebut harus menjadi perhatian bagi Pemkot dan PDMP selaku pengelola Bus Transpatriot ini agar dapat memudahkan masyarakat dan nantinya bisa mengurangi kemacetan.

Rute Bus Transpatriot
Gambar 2.



Sumber: PD. Mitra Patriot

Lintasan bus berawal dari Terminal Harapan Indah, Jalan Sultan Agung, hingga Stasiun Bekasi di Jalan Ir. Juanda dan berakhir di Terminal Bekasi. Dimana rute tersebut melewati bangunan seperti sekolah, Pusat Perbelanjaan, stasiun kereta api dan terminal bekasi yang menjadi pusat bus-bus dari dalam dan luar kota, serta fasilitas lainnya.

Dari segi kualitas pegawai PDMP dalam menjalankan pelayanan sudah cukup baik yang mana pada setiap bulannya PDMP rutin mengadakan rapat untuk evaluasi dari segi pelayanan maupun SDM.

Prasarana yang diberikan PDMP yaitu hanya terfasilitasinya bus Transpatriot ini dalam memberikan kenyamanan, keselamatan dan ketepatan waktu untuk penumpang. Berdasarkan hasil penelitian di lapangan Prosedur Operasional Layanan Bus Transpatriot dari aspek kenyamanan, keselamatan dan ketepatan waktu sudah baik, Bus berAC, terdapat CCTV, alat pemadam kebakaran, alat pemecah kaca, dan tidak ada pengamen atau pedagang. Namun, hal tersebut hanya penunjang sarana meskipun baik.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian diatas dapat disimpulkan bahwa efektivitas penggunaan Bus Transpatriot dalam mengatasi kemacetan di Kota Bekasi berdasarkan 3 dimensi teori efektivitas, yaitu pencapaian tujuan, integrasi dan adaptasi belum efektif, karena masih terdapat kendala dan permasalahan yang dihadapi. Hal ini berdasarkan 3 dimensi yaitu Pencapaian Tujuan belum mencapai tujuan untuk penataan trayek sesuai KEPWAL hal ini masih sering terjadi singgungan dengan angkot atau angkutan umum lainnya, Kemudian dari Integrasi yaitu proses sosialisasi yang belum lancar yang membuat masyarakat yang belum mengetahui adanya bus Transpatriot ini. Atau juga ada yang mengetahui tetapi tidak memahami rute perjalanan dan sembarangan dalam menaiki Bus Transpatriot yang malah menambah kemacetan karena naik-turun tidak di halte atau stop bus. Selanjutnya dari Adaptasi hanya terdapat prasarana penunjang saja yang baik tetapi sarana bus yang sangat kurang dan belum ada lagi penambahan rute perjalanan.

Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, peneliti menyampaikan saran kepada Pemerintah Kota khususnya PDMP untuk terus mengawasi dan memperbaiki apa saja yang kurang. Terutama dalam mengaktifkan kembali rute perjalanan yang seharusnya sudah berjalan semakin banyak rute perjalanan yang ada maka semakin banyak minat masyarakat untuk beralih ke

transportasi publik, serta mensosialisasikan kepada masyarakat bahwa untuk membiasakan menggunakan transportasi publik daripada kendaraan pribadi dan diharapkan Pemkot menambahkan lagi armada bus dalam beroperasi di rute yang sudah ada.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Administrator. (2020). *Bekasi Macet, Dishub: Kapasitas Jalan dan Kendaraan Tak Sebanding*. <https://eyeclick.bekasikota.go.id/blogs/umum/bekasi-macet-dishub-kapasitas-jalan-dan-kendaraan-tak-sebanding>
- [2] Bekasi, W. (2013). *Lembaran daerah kota beksi*. 6, 1–20.
- [3] detikfinance. (n.d.). *Ini Kota Termacet di RI, Bogor Nomor 1 dan Bekasi Nomor 6*. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2725620/ini-kota-termacet-di-ri-bogor-nomor-1-dan-bekasi-nomor-6>
- [4] Dewi, N. U. (2017). *Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Kasus: Brt Mamminasata)*, Skripsi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin, Makassar.
- [5] Fadjar, T. sakti. (2014). SISI GELAP PERENCANAAN (Studi Implementasi Kebijakan Kepala Daerah). In *FISIP UNPAS PRESS Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan Jalan*.
- [6] Indrawijaya. (2010). *Teori, Perilaku, dan Budaya Organisasi*.
- [7] Jumarianto. (2013). *EFEKTIVITAS PELAYANAN PUBLIK BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 24 TAHUN 2013 (Studi Penelitian pada Kantor Kecamatan Barambai Kabupaten Barito Kuala)*. 2013, 14–27.
- [8] Keputusan Walikota Bekasi Nomor: 551.1/Kep.182-Dishub/III/2015.
- [9] Mahmudi. (2015). Manajemen Kinerja, Kinerja Organisasi serta Implikasinya Terhadap Kualitas Pelayanan Organisasi Sektor Publik. *Jurnal Ilmu Administrasi*.
- [10] Martina, K., & Hidayatullah, R. S. (2016). *ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS DARI PUSAT KEGIATAN TERHADAP KEMACETAN LALU LINTAS (Studi Kasus: Jalan Ahmad Yani, Kota Bekasi)*. 7(November), 1–11.
- [11] Mazmanian, D. A. dan S. (1983). No Title. *Implementation and Public Policy*.
- [12] Mia, S. (2019). *Efektivitas Pengelolaan Dan Operasional Angkutan Trans Siginjai Di Provinsi Jambi*, Skripsi, Fakultas Syariah, UIN Sulthan Thaha Saifuddin, Jambi
- [13] Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- [14] Prihartono. (2012). *Administrasi, Organisasi, dan Manajemen: Pendekatan. Praktis dan Teknik Mengelola Organisasi*.
- [15] Siagian, S. P. (2001). *Manajemen Sumber Daya Manusia*.
- [16] Silalahi, U. (2012). *Metode Penelitian Sosial*.
- [17] Steers, R. M. (2020). *Efektivitas Organisasi*.
- [18] Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*.
- [19] Wau, R. N. (2020). *Efektivitas Program Trans Mebidang Dalam Meningkatkan Pelayanan Transportasi Massal Di Kota Medan*, Skripsi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Univ. Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan.

HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN