

URGENSI SERTA INOVASI PENGEMBANGAN TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA BANDUNG

Fadlan Duana Putra¹⁾, Deni Setiawan²⁾

¹²Administrasi Publik,Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati,Bandung, Indonesia

fadlanduana05@gmail.com ¹⁾ denistwnn2004@gmail.com ²⁾

Keywords: Public transportation, transportation innovation, urban transportation, traffic congestion, service quality	Abstract: <i>This study aims to analyze transportation problems and examine the role of innovation in the development of public transportation in Bandung City. The research employs a qualitative descriptive approach using a literature study method, with data obtained from scientific journals, government reports, and statistical sources. The findings indicate that Bandung experiences significant transportation challenges, including high congestion levels, population density, and a strong reliance on private vehicles, reflecting the suboptimal performance of public transportation services. The analysis shows that innovation, such as Metro Jabar Trans, integrated fare systems, digital payment, and service integration, contributes to improving the attractiveness of public transportation. However, these innovations have not been fully effective due to limitations in service quality and system integration. This study highlights the importance of aligning innovation with service improvement and system integration to enhance public transportation performance</i>
Kata Kunci: Transportasi publik, inovasi transportasi, transportasi perkotaan, kemacetan lalu lintas, kualitas layanan	Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis permasalahan transportasi serta mengkaji peran inovasi dalam pengembangan transportasi publik di Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan metode studi literatur, dengan data yang diperoleh dari jurnal ilmiah, laporan pemerintah, dan data statistik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kota Bandung menghadapi permasalahan transportasi yang signifikan, seperti tingginya tingkat kemacetan, kepadatan penduduk, serta ketergantungan pada kendaraan pribadi, yang mencerminkan belum optimalnya kinerja transportasi publik. Hasil analisis menunjukkan bahwa inovasi seperti Metro Jabar Trans, sistem pembayaran digital, tarif terintegrasi, serta integrasi layanan berkontribusi dalam meningkatkan daya tarik transportasi publik. Namun, inovasi

tersebut belum berjalan optimal akibat keterbatasan kualitas layanan dan integrasi sistem. Penelitian ini menekankan pentingnya keselarasan antara inovasi, peningkatan kualitas layanan, dan integrasi sistem dalam pengembangan transportasi publik.

Pendahuluan

Kota Bandung sebagai Ibukota Provinsi Jawa Barat sekaligus sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi, pendidikan, dan pariwisata di Indonesia mengalami perkembangan pesat dalam jumlah penduduk dan aktivitas perkotaan. Pertumbuhan tersebut berdampak pada meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat yang tidak diimbangi dengan sistem transportasi publik yang memadai. Kondisi ini memicu berbagai permasalahan perkotaan, terutama kemacetan lalu lintas yang semakin kompleks dari waktu ke waktu.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (2023), pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di wilayah Jawa Barat, termasuk Bandung, terus mengalami peningkatan signifikan setiap tahunnya. Sementara itu, tingkat penggunaan transportasi publik di Kota Bandung masih tergolong rendah, yaitu sekitar 13% dari total pergerakan masyarakat (Pandelly & Kartini, 2025). Rendahnya minat masyarakat terhadap transportasi publik menunjukkan masih adanya permasalahan pada kualitas layanan, aksesibilitas, serta integrasi antar moda transportasi.

Selain itu, tingkat kemacetan di Kota Bandung juga tergolong tinggi akibat dominasi penggunaan kendaraan pribadi. Menurut laporan World Bank (2023), kota-kota besar di Indonesia, termasuk Bandung, menghadapi tantangan serius dalam pengelolaan transportasi perkotaan akibat ketidakseimbangan antara pertumbuhan kendaraan dan kapasitas infrastruktur jalan. Kondisi ini tidak hanya menyebabkan peningkatan waktu tempuh, tetapi juga berdampak pada kerugian ekonomi dan peningkatan emisi gas rumah kaca.

Lebih lanjut, Pemerintah Kota Bandung melalui Dinas Perhubungan Kota Bandung, (2024) menyatakan bahwa sistem transportasi publik yang ada saat ini, seperti

angkutan kota dan Trans Metro Bandung, masih belum optimal dalam hal pelayanan, kenyamanan, dan keterpaduan antar moda. Hal ini menyebabkan transportasi publik belum mampu menjadi pilihan utama masyarakat dalam memenuhi kebutuhan mobilitas sehari-hari (Ramdhana & Karniawati, 2025).

Dengan meningkatnya jumlah perjalanan harian di kota Bandung serta pertumbuhan lalu lintas yang signifikan, kebutuhan akan sistem transportasi publik yang terintegrasi, efisien, dan berkelanjutan menjadi semakin mendesak. Oleh karena itu, pengembangan transportasi publik di Kota Bandung tidak hanya menjadi solusi untuk mengurangi kemacetan, tetapi juga merupakan langkah strategis dalam mendukung pembangunan kota yang berkelanjutan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Tinjauan Literatur

Konsep Transportasi Publik

Transportasi publik merupakan sistem angkutan yang disediakan untuk melayani kebutuhan mobilitas masyarakat secara massal dengan rute, jadwal, dan tarif tertentu. Dalam perspektif administrasi publik, transportasi publik tidak hanya dipahami sebagai sarana perpindahan, tetapi juga sebagai bentuk pelayanan publik yang harus memenuhi prinsip efisiensi, efektivitas, keadilan, dan aksesibilitas. Seran & Joewono (2018) menjelaskan bahwa kualitas transportasi publik ditentukan oleh beberapa atribut utama, seperti keandalan waktu, kenyamanan, keamanan, kemudahan akses, serta keterjangkauan tarif. Atribut-atribut tersebut menjadi indikator penting dalam menilai apakah suatu sistem transportasi publik mampu memenuhi kebutuhan masyarakat.

Lebih lanjut, transportasi publik memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Keberadaan sistem transportasi publik yang baik dapat mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, menekan tingkat kemacetan, serta mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan seperti polusi udara dan kebisingan. Pandelly & Kartini (2025) menegaskan bahwa transportasi

publik juga berfungsi sebagai instrumen pemerataan pembangunan karena memberikan akses mobilitas bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok berpenghasilan rendah. Dengan demikian, pengembangan transportasi publik tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis, tetapi juga memiliki dimensi sosial dan ekonomi yang luas.

Pengembangan Transportasi Publik di Perkotaan

Pengembangan transportasi publik di wilayah perkotaan menjadi semakin mendesak seiring dengan pertumbuhan penduduk dan urbanisasi yang tinggi. Kota-kota besar di Indonesia, termasuk Kota Bandung, menghadapi tekanan yang besar terhadap sistem transportasi akibat meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Ramdhana & Karniawati (2025) menyatakan bahwa ketidakseimbangan antara pertumbuhan kendaraan dan kapasitas jalan menyebabkan kemacetan lalu lintas yang semakin kompleks dan sulit diatasi jika tidak dilakukan intervensi kebijakan yang tepat.

Selain itu, urgensi pengembangan transportasi publik juga berkaitan dengan dampak ekonomi yang ditimbulkan oleh kemacetan. Kemacetan menyebabkan pemborosan waktu, peningkatan biaya operasional kendaraan, serta penurunan produktivitas masyarakat. Dalam konteks ini, transportasi publik menjadi solusi yang tidak hanya mengurangi jumlah kendaraan di jalan, tetapi juga meningkatkan efisiensi sistem transportasi secara keseluruhan. Prasetia (2020) menambahkan bahwa transportasi publik yang baik dapat mendukung konsep pembangunan berkelanjutan melalui pengurangan emisi gas rumah kaca dan penggunaan energi yang lebih efisien.

Dari sisi sosial, transportasi publik juga memiliki peran dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Akses transportasi yang baik memungkinkan masyarakat untuk menjangkau fasilitas pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan dengan lebih mudah. Oleh karena itu, pengembangan transportasi publik tidak hanya menjadi kebutuhan teknis, tetapi juga merupakan bagian dari upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan.

Permasalahan Transportasi Publik di Kota Bandung

Meskipun Kota Bandung telah memiliki berbagai moda transportasi publik seperti angkutan kota (angkot) dan Trans Metro Bandung (TMB), namun sistem transportasi yang ada masih menghadapi berbagai permasalahan yang kompleks. Salah satu permasalahan utama adalah rendahnya kualitas layanan yang diberikan kepada pengguna. Pandelly & Kartini (2025) mengungkapkan bahwa faktor kenyamanan, keamanan, dan ketepatan waktu masih menjadi keluhan utama masyarakat terhadap transportasi publik di Bandung.

Selain itu, permasalahan lain yang cukup signifikan adalah kurangnya integrasi antar moda transportasi. Sistem transportasi yang tidak terintegrasi menyebabkan perjalanan menjadi tidak efisien karena pengguna harus berpindah moda dengan sistem yang tidak saling terhubung. Hal ini berdampak pada meningkatnya waktu tempuh dan menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. Rachmatia & Joewono (2009) juga menunjukkan bahwa pengalaman negatif pengguna, seperti kondisi kendaraan yang kurang layak dan pelayanan yang tidak profesional, turut mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap transportasi publik.

Permasalahan lainnya adalah masih dominannya penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini dipengaruhi oleh persepsi bahwa kendaraan pribadi lebih fleksibel, nyaman, dan efisien dibandingkan transportasi publik. Kondisi ini menciptakan lingkaran masalah di mana rendahnya kualitas transportasi publik menyebabkan rendahnya minat pengguna, yang pada akhirnya berdampak pada tidak optimalnya pengembangan sistem transportasi publik itu sendiri.

Kebijakan dan Tata Kelola Transportasi Publik

Pemerintah memiliki peran sentral dalam mengatur dan mengembangkan sistem transportasi publik melalui kebijakan dan tata kelola yang efektif. Di Kota Bandung, salah satu kebijakan yang diimplementasikan adalah pengembangan sistem Bus Rapid Transit (BRT) melalui Trans Metro Bandung (TMB). Kebijakan ini bertujuan untuk menyediakan transportasi massal yang efisien dan terjangkau bagi masyarakat. Namun

demikian, implementasi kebijakan tersebut masih menghadapi berbagai tantangan. Kartika et al (2023) menyatakan bahwa pelaksanaan program TMB belum sepenuhnya optimal karena masih rendahnya tingkat penggunaan serta belum terpenuhinya standar pelayanan yang diharapkan masyarakat. Selain itu, permasalahan dalam koordinasi antar instansi serta keterbatasan sumber daya juga menjadi hambatan dalam pengelolaan transportasi publik.

Dari perspektif administrasi publik, tata kelola transportasi publik harus mengacu pada prinsip good governance, seperti transparansi, akuntabilitas, partisipasi, dan efektivitas. Nabilah (2020) menegaskan bahwa kelemahan dalam tata kelola dapat berdampak pada rendahnya kualitas layanan serta kurangnya kepercayaan masyarakat terhadap transportasi publik. Oleh karena itu, diperlukan perbaikan dalam sistem manajemen dan pengawasan agar kebijakan yang diterapkan dapat berjalan secara optimal.

Inovasi dalam Transportasi Publik

Inovasi menjadi elemen kunci dalam meningkatkan kualitas dan daya saing transportasi publik di era modern. Inovasi tidak hanya terbatas pada penggunaan teknologi, tetapi juga mencakup pengembangan sistem, manajemen, serta model pelayanan yang lebih adaptif terhadap kebutuhan masyarakat. Rizki et al., (2018) menunjukkan bahwa perkembangan transportasi berbasis aplikasi di Kota Bandung telah mengubah pola mobilitas masyarakat, di mana kemudahan akses dan fleksibilitas menjadi faktor utama dalam memilih moda transportasi.

Inovasi dalam transportasi publik juga dapat berupa integrasi antar moda, penerapan sistem pembayaran digital, serta pengembangan transportasi berbasis ramah lingkungan. Integrasi sistem transportasi memungkinkan pengguna untuk melakukan perjalanan dengan lebih efisien tanpa harus menghadapi kendala perpindahan moda yang kompleks. Selain itu, penggunaan teknologi informasi dapat meningkatkan transparansi dan keandalan layanan, seperti melalui sistem informasi jadwal dan pelacakan kendaraan secara real-time.

Prasetia (2020) menekankan bahwa inovasi dalam transportasi publik harus diarahkan pada konsep keberlanjutan, yaitu sistem transportasi yang tidak hanya efisien secara ekonomi, tetapi juga ramah lingkungan dan inklusif secara sosial. Dengan demikian, inovasi menjadi faktor penting dalam menjawab berbagai permasalahan transportasi publik di Kota Bandung.

Konsep Pelayanan Publik dan Kualitas Layanan

Transportasi publik sebagai bagian dari pelayanan publik harus mampu memberikan layanan yang berkualitas kepada masyarakat. Kualitas pelayanan menjadi faktor utama yang menentukan tingkat kepuasan dan loyalitas pengguna. Dalam teori pelayanan publik, kualitas layanan diukur melalui beberapa dimensi, seperti keandalan, daya tanggap, jaminan, empati, dan bukti fisik. Seran & Joewono (2018) menyatakan bahwa peningkatan kualitas layanan transportasi publik dapat meningkatkan minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi publik. Hal ini menunjukkan bahwa kualitas layanan memiliki hubungan yang erat dengan keberhasilan pengembangan transportasi publik. Selain itu, kualitas layanan juga mencerminkan kinerja pemerintah dalam menyediakan pelayanan publik yang efektif dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Dengan demikian, peningkatan kualitas layanan harus menjadi prioritas utama dalam pengembangan transportasi publik, baik melalui peningkatan fasilitas, profesionalisme petugas, maupun perbaikan sistem pelayanan secara keseluruhan. Berbagai penelitian terdahulu telah mengkaji transportasi publik di Kota Bandung dari berbagai perspektif. Pandelly & Kartini (2025) menekankan pentingnya peningkatan kualitas layanan dan aksesibilitas sebagai upaya meningkatkan penggunaan transportasi publik.

Sementara itu, Kartika et al., (2023) mengkaji implementasi kebijakan Trans Metro Bandung dan menemukan bahwa kebijakan tersebut belum berjalan optimal. Di sisi lain, (Rizki et al., 2018) menunjukkan adanya perubahan perilaku masyarakat akibat perkembangan teknologi transportasi berbasis aplikasi, yang menjadi tantangan

sekaligus peluang bagi pengembangan transportasi publik. Rachmatia & Joewono (2009) juga menyoroti pentingnya pengalaman pengguna dalam membentuk persepsi terhadap transportasi publik. Meskipun berbagai penelitian tersebut telah memberikan kontribusi yang signifikan, namun kajian yang mengintegrasikan aspek urgensi dan inovasi dalam pengembangan transportasi publik di Kota Bandung masih terbatas.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif melalui metode studi literatur (library research). Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini bertujuan untuk memahami secara mendalam fenomena permasalahan transportasi publik di Kota Bandung, khususnya terkait urgensi pengembangan dan inovasi layanan transportasi publik. Penelitian kualitatif menekankan pada pemahaman makna, konteks, dan dinamika sosial yang terjadi di masyarakat, sehingga sesuai untuk menganalisis isu transportasi yang kompleks dan multidimensional. Menurut Muhammad Rijal Fadli (2021), penelitian kualitatif bersifat deskriptif dan berupaya menggambarkan fenomena secara holistik berdasarkan data yang diperoleh dari berbagai sumber.

Jenis penelitian yang digunakan adalah studi literatur, yaitu metode penelitian yang dilakukan dengan mengkaji berbagai sumber tertulis seperti jurnal ilmiah, buku, laporan resmi pemerintah, serta data statistik yang relevan dengan topik penelitian. Metode ini digunakan untuk mengidentifikasi konsep, teori, serta temuan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan transportasi publik, kemacetan, dan kebijakan transportasi di perkotaan. Studi literatur memungkinkan peneliti untuk memperoleh pemahaman komprehensif tanpa melakukan pengumpulan data lapangan secara langsung. Hal ini sejalan dengan pendapat Hasanah & Murhayati (2025) yang menyatakan bahwa studi literatur merupakan bagian dari teknik pengumpulan data kualitatif yang memanfaatkan dokumen, arsip, dan publikasi ilmiah sebagai sumber utama penelitian.

Sumber data dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari berbagai lembaga kredibel, seperti Badan Pusat Statistik (BPS), Dinas Perhubungan,

laporan internasional, serta artikel jurnal ilmiah yang relevan. Selain itu, data juga diperoleh dari laporan indeks kemacetan, media daring, serta platform digital yang memuat informasi mengenai kondisi transportasi di Kota Bandung, seperti tingkat kemacetan, kepadatan penduduk, dan penggunaan kendaraan pribadi. Penggunaan data sekunder ini bertujuan untuk menggambarkan kondisi empiris secara faktual dan mendukung analisis terhadap permasalahan transportasi publik yang terjadi.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui dokumentasi, yaitu dengan mengumpulkan dan mengkaji berbagai dokumen, laporan, serta publikasi yang relevan dengan topik penelitian. Data yang telah terkumpul kemudian dianalisis menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif, yaitu dengan cara mengorganisasikan data, mengelompokkan informasi berdasarkan tema, serta menginterpretasikan temuan untuk menghasilkan pemahaman yang sistematis. Menurut Muhammad Rijal Fadli (2021), analisis data kualitatif dilakukan dengan menafsirkan data secara mendalam untuk menemukan pola, hubungan, dan makna dari fenomena yang diteliti.

Dalam konteks penelitian ini, analisis dilakukan dengan mengaitkan antara kondisi empiris di Kota Bandung seperti tingginya tingkat kemacetan, kepadatan penduduk, serta dominasi penggunaan kendaraan pribadi dengan teori dan hasil penelitian terdahulu. Selain itu, penelitian ini juga menganalisis berbagai inovasi transportasi publik, seperti pengembangan Bus Rapid Transit (BRT) dan integrasi layanan transportasi (Metro Jabar Trans), untuk menilai sejauh mana kebijakan yang ada mampu menjawab permasalahan transportasi perkotaan.

Hasil Penelitian

Kemacetan di Kota Bandung

TomTom Traffic Index merupakan sebuah laporan tahunan yang dirilis oleh perusahaan teknologi navigasi TomTom yang berbasis di Belanda. Indeks ini digunakan untuk mengukur dan membandingkan tingkat kemacetan lalu lintas di berbagai kota di

dunia berdasarkan data perjalanan kendaraan yang dikumpulkan secara real-time melalui perangkat GPS, aplikasi navigasi, dan sistem pemetaan digital

Permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Bandung menunjukkan kondisi yang semakin serius dan membutuhkan perhatian kebijakan yang mendesak. Berdasarkan laporan TomTom Traffic Index 2024, Kota Bandung dinobatkan sebagai kota termacet di Indonesia sekaligus menempati peringkat ke-12 kota termacet di dunia. Capaian ini menempatkan Bandung di atas kota-kota besar lain di Indonesia seperti Jakarta dan Surabaya yang selama ini identik dengan kemacetan tinggi. (TomTom, 2024).

Tingkat kemacetan tersebut juga tercermin dari rata-rata waktu tempuh perjalanan yang mencapai sekitar 32 menit 37 detik untuk jarak 10 kilometer. Kondisi ini menunjukkan bahwa mobilitas masyarakat menjadi tidak efisien, di mana waktu perjalanan yang seharusnya dapat ditempuh lebih cepat menjadi terhambat akibat kepadatan lalu lintas yang tinggi. Bahkan, dalam skala global, posisi ini menunjukkan bahwa permasalahan transportasi di Bandung telah mencapai tingkat kompleksitas yang setara dengan kota-kota besar dunia.

Selain itu, tingkat kemacetan di Bandung tercatat mencapai sekitar 48%, yang mengindikasikan bahwa hampir dari setengah dari waktu perjalanan dihabiskan dalam kondisi lalu lintas padat. Tingginya tingkat kemacetan ini tidak hanya berdampak pada keterlambatan perjalanan, tetapi juga meningkatkan biaya ekonomi, konsumsi bahan bakar, serta memperburuk kualitas lingkungan akibat emisi kendaraan bermotor.

Kota Termacet di Indonesia (2024)

No	World Rank	Kota	Rata-rata Waktu Perjalanan per 10 Km	Congestion Level / Tingkat Kemacetan	Waktu Terbuang per-Tahun di Jam Sibuk (Jam)
1	12	Bandung	32 menit 37 detik	48%	108
2	15	Medan	32 menit 3 detik	40%	111
3	53	Palembang	27 menit 55 detik	41%	94
4	70	Surabaya	26 menit 59 detik	31%	76
5	90	Jakarta	25 menit 31 detik	43%	108

Sumber: Tomtom Traffic Index

GoodStats

Gambar 1. Peringkat Kota Termacet di Indonesia

Sumber : GoodStats, diolah dari TomTom Traffic Index (2024)

Temuan dari TomTom Traffic Index pada tahun 2024 tersebut memperkuat bahwa kemacetan di Kota Bandung bukan lagi sekadar persoalan teknis, melainkan telah menjadi permasalahan struktural perkotaan. Ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi, keterbatasan kapasitas infrastruktur jalan, serta belum optimalnya sistem transportasi publik menjadi faktor yang memperparah kondisi tersebut. Oleh karena itu, tingginya tingkat kemacetan ini menjadi indikator kuat atas urgensi pengembangan transportasi publik sebagai solusi strategis untuk meningkatkan efisiensi mobilitas dan kualitas hidup masyarakat di Kota Bandung.

Tanpa intervensi, Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung akan menghadapi kemacetan yang semakin parah akibat meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi. Sejumlah ruas jalan pada jam sibuk sudah mencapai Level of Service F. Hal ini berarti volume kendaraan melebihi kapasitas jalan dan kemacetan panjang terjadi secara rutin. Tanpa sistem angkutan massal yang andal, peluang mengintegrasikan mobilitas perkotaan dengan moda lain seperti kereta komuter dan bus antarkota akan terlewatkan. Jaringan transportasi Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung tetap terfragmentasi dan tidak efisien.

Jumlah dan Kepadatan Penduduk

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik BPS (2020) jumlah penduduk Kota Bandung mencapai sekitar 2,5 juta jiwa. Dengan luas wilayah yang relatif terbatas, yaitu sekitar 166,59 km² (BPS, 2021) kondisi ini berdampak pada tingginya tingkat kepadatan penduduk yang mencapai 14.776 jiwa per km² (BPS, 2022). Tingkat kepadatan tersebut menunjukkan bahwa Bandung termasuk dalam kategori kota dengan kepadatan sangat tinggi, yang berimplikasi pada meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat.

Secara teoritis, kepadatan penduduk yang tinggi merupakan prasyarat utama bagi pengembangan transportasi umum massal, karena berkorelasi langsung dengan tingginya permintaan perjalanan (*travel demand*). Menurut (Vukan R. Vuchic, 2007), sistem transportasi massal menjadi lebih efisien dan layak diterapkan pada wilayah dengan kepadatan tinggi karena mampu mengangkut pergerakan dalam jumlah besar secara efektif. Sejalan dengan itu, (Robert Cervero, 1998) menyatakan bahwa kepadatan tertentu (*transit-supportive density*) diperlukan agar layanan transportasi umum dapat beroperasi secara optimal, di mana kawasan dengan kepadatan tinggi cenderung membutuhkan sistem angkutan massal. Bahwa kota dengan jumlah penduduk besar dan kepadatan tinggi memerlukan sistem transportasi publik yang terintegrasi untuk menghindari ketergantungan pada kendaraan pribadi yang dapat memperparah kemacetan dan inefisiensi mobilitas perkotaan. (World, Bank. 2017:2002)

Dalam perspektif transportasi perkotaan, tingginya jumlah dan kepadatan penduduk tersebut menjadi indikator kuat meningkatnya permintaan perjalanan (*travel demand*). Keterbatasan ruang wilayah yang tidak sebanding dengan pertumbuhan penduduk berpotensi memperparah penggunaan kendaraan pribadi apabila tidak diimbangi dengan sistem transportasi umum yang memadai. Kondisi ini pada akhirnya dapat memicu kemacetan lalu lintas, inefisiensi waktu tempuh, serta penurunan kualitas lingkungan perkotaan.

Dengan demikian, karakteristik demografis Kota Bandung yang ditandai oleh jumlah penduduk yang besar dan kepadatan yang sangat tinggi mempertegas urgensi pengembangan transportasi umum yang terintegrasi dan berkapasitas tinggi. Pengembangan transportasi publik bukan hanya menjadi kebutuhan, tetapi juga merupakan langkah strategis untuk menjawab tantangan mobilitas perkotaan yang semakin kompleks.

Ketergantungan Pada Kendaraan Pribadi yang Tinggi

Ketika suatu penduduk di perkotaan bertambah, di satu sisi lain pemerintah masih mengabaikan pengembangan transportasi umum yang baik maka otomatis masyarakat beraktivitas menggunakan kendaraan pribadi. Menurut data dari BPS (2025), jumlah total kendaraan di Kota Bandung meliputi bus, mobil penumpang, truk dan sepeda motor mencapai 1.527.139 unit. Namun data lain dari *Electronic Registration and Identification* (ERI) Korps Lalu Lintas Polri (Korlantas Polri) yang ditulis Fadhlurrahman (2025) dalam website databooks.katadata.co.id, menyatakan jumlah sepeda motor di Kota Bandung sebanyak 1,81 juta unit. serta Jumlah kendaraan bermotor di Kota Bandung, Jawa Barat mencapai 2,39 juta unit pada April 2025. Jumlah ini belum termasuk mobilitas arus kendaraan komuter di kawasan peyangga kota Bandung yang turut memperparah tekanan terhadap sistem transportasi di Kota Bandung.

Arus pergerakan harian penduduk dari wilayah penyangga seperti Kabupaten Bandung, Kota Cimahi, dan Kabupaten Bandung Barat menuju Kota Bandung sebagai pusat aktivitas ekonomi, pendidikan, dan pemerintahan menyebabkan peningkatan volume kendaraan secara signifikan, terutama pada jam sibuk. Ketergantungan komputer terhadap kendaraan pribadi, yang dipicu oleh keterbatasan layanan transportasi umum yang terintegrasi antar wilayah, semakin memperburuk tingkat kemacetan di koridor-koridor utama. Dengan demikian, permasalahan transportasi di

Kota Bandung tidak hanya dipengaruhi oleh faktor internal kota, tetapi juga oleh tingginya interaksi dan mobilitas regional antar wilayah di sekitarnya

Kerugian Ekonomi dan Polusi Udara

Berdasarkan laporan media sekitar bandung.com oleh Aulia (2025), dia menuliskan bahwa data laporan dari Kementerian Perhubungan pada 2024, kerugian kemacetan di Bandung bisa mencapai Rp 12 triliun per tahun. Kerugian itu dihitung dari segi ekonomi, waktu, lingkungan, kesehatan, sosial, penurunan produktivitas, juga kesenjangan akses dan pendidikan. Selanjutnya menurut data dari website Nafas Indonesia pada 2023 polusi udara di kawasan Kota Bandung dan sekitarnya atau Bandung raya menunjukkan tingkat yang tidak sehat bagi kelompok sensitif, sudah melebihi pedoman ambang batas aman tahunan WHO.



Gambar 2. Peringkat Polusi udara di Berbagai daerah di Indonesia

sumber : website Nafas Indonesia

Hal ini diperparah dengan data Numbeo (2025), yang menjelaskan mayoritas warga Kota Bandung memang menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi

utamanya. Numbeo mengumpulkan data ini dari persepsi dan pengalaman pengguna situs selama 5 tahun terakhir, dengan pembaharuan terakhir pada Januari 2025. Lebih rincinya, sebanyak 58% responden memilih sepeda motor untuk beraktivitas sehari-hari. Angka ini jauh melampaui penggunaan mobil pribadi yang hanya mencapai 21%, serta moda lainnya seperti berjalan kaki sebesar 6%, transportasi umum sebesar 3%, bekerja dari rumah sebesar 6%, dan sepeda sebesar 3%.

Tingginya persentase penggunaan kendaraan pribadi menambah polusi udara di Kota Bandung dan sekitarnya. Emisi gas rumah kaca dan polusi udara akan terus meningkat. Warga berpenghasilan rendah akan terus menanggung biaya transportasi yang semakin tinggi, memperdalam ketimpangan akses terhadap lapangan kerja dan layanan publik.

Inovasi Transportasi Umum di Bandung

Saat ini Bandung mempunyai angkutan massal Metro Jabar Trans adalah sebuah sistem bus perkotaan di Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung, Jawa Barat, Indonesia. Saat ini terdapat delapan rute yang beroperasi tidak hanya di wilayah Kota Bandung, melainkan tersedia Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat dan Kabupaten Sumedang. Metro Jabar Trans dikelola oleh BUMD Provinsi Jawa Barat, PT Jasa Sarana, dan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat (Dishub Jabar).

Layanan ini merupakan kelanjutan dari program Teman Bus Trans Metro Pasundan (TMP) yang dicanangkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan *Bus Rapid Transit* Aman & Sehat (Buratas) milik Dishub Jabar. Nama layanan Trans Metro Pasundan diubah menjadi Metro Jabar Trans ditandai dengan kegiatan peluncuran di depan halaman Gedung Sate. Perubahan jenama ini sekaligus menandai pengambilalihan seluruh operasional koridor Trans Metro Pasundan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia kepada Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

Dalam hal ini Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat. Selain mengoperasikan lima rute dari Trans Metro Pasundan, Metro Jabar Trans juga mengambil alih layanan *Bus Rapid Transit* Aman & Sehat (Buratas), layanan bus kota eksisting milik Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat yang melayani rute Leuwipanjang—Majalaya sejak 3 November 2017. Per 31 Desember 2024, TMP, TMB, dan Buratas bakal dilebur menjadi layanan Metro Jabar Trans. Seluruh rute Trans Metro Pasundan juga dialihkan operasionalnya dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia kepada Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.

Terdapat 6 koridor bus yang beroperasi ditambah 2 koridor layanan angkutan feeder/pengumpan yang menggunakan angkot sebagai armada nya untuk menjangkau daerah atau jalan yang tidak bisa dilalui oleh bus dan menjadi pengumpan bagi penumpang yang ingin berpindah ke layanan bus maupun sebaliknya. Adapun rute bus dan angkutan pengumpan yang dimaksud yaitu :

Koridor 1 : Leuwipanjang-Soreang

Koridor 2 : Alun-alun Bandung-KBP (Kota Baru Parahyangan)

Koridor 3 : Baleendah-BEC (Bandung Electronic Center)

Koridor 4 : Leuwipanjang -Unpad Dipatiukur

Koridor 5 : Unpad Dipatiukur- Unpad Jatinangor (Via Tol)

Feeder 1 : Simpang Soetta Kiaracondong-Pasar Baru ABC

Feeder 2 : Simpang Cicadas Kiaracondong-Simpang Telkom Rajawali

Tarif Integrasi dan Aplikasi Pelacak Bus

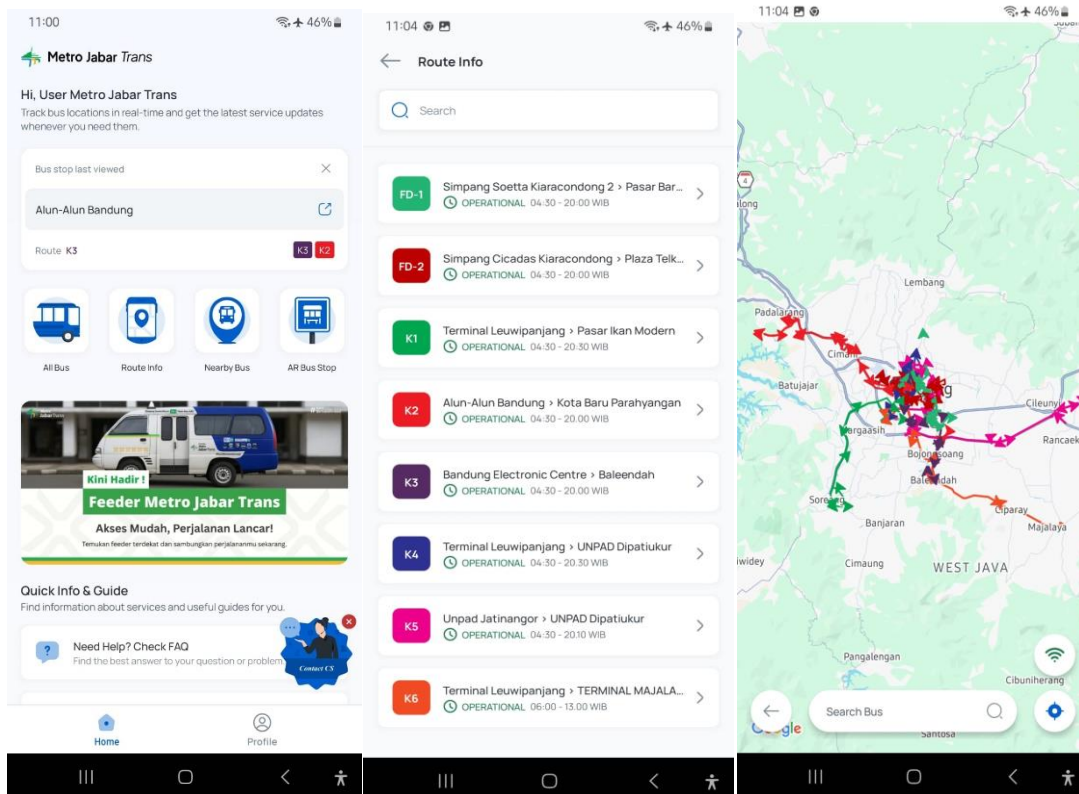
Layanan BRT Metro Jabar Trans terdapat 2 keunggulan yaitu tarif integrasi dan sistem aplikasi yang melacak posisi bus. Untuk tarif integrasi, penumpang bisa pindah koridor sepuasnya tanpa bayar dua kali selama masih dibawah 120 menit/2 jam. Untuk metode pembayaran nya tidak menggunakan uang tunai melainkan menggunakan KUE (Kartu Uang Elektronik) maupun qris



Gambar3. Informasi Metode Pembayaran serta Tarif Integrasi

Sumber: brt.metrojabartrans (2025), postingan Instagram BRT Metro Jabar Trans, diakses melalui <https://www.instagram.com/p/DQJjyIlj-8c/>

untuk sistem *tracking* bus jika penumpang ingin mengetahui posisi bus dengan mendownload aplikasi metro jabar trans di app store dan di google play. Di dalam aplikasinya terdapat menu info rute, halte, posisi bus, dan posisi terdekat kita untuk menjangkau bus/halte yang bisa memudahkan penumpang dalam bermobilitas.



Gambar 4. Tampilan Aplikasi Metro Jabar Trans

Sumber: Aplikasi Metro Jabar Trans, tangkapan layar oleh penulis (2026)

Keunggulan lainya dari layanan transportasi Metro Jabar Trans terdapat akun sosial media alah satunya Instagram selalu memberikan berbagai informasi yang memudahkan masyarakat seperti jadwal keberangkatan, rute, barang hilang, jam operasional, metode pembayaran, kondisi lalu lintas, informasi tarif khusus dan sebagainya.



Gambar 4. Tampilan Akun Instagram Metro Jabar Trans

Sumber: brt.metrojabartrans (2025), postingan Instagram BRT Metro Jabar Trans.

Penambahan Jumlah Koridor dan Rute Pengumpan(Feeder)

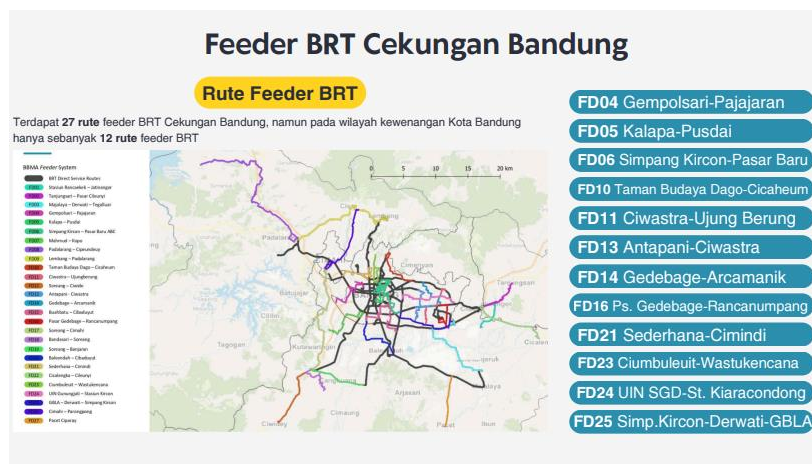
Saat ini layanan Metro Jabar Trans masih melayani 6 koridor plus 2 koridor pengumpan, tetapi untuk kedepannya infrastruktur penunjang seperti jalur khusus, jalur pejalan kaki serta bangunan halte, terminal dan depo akan mulai dibangun pada Februari 2026 dengan bertambah 18 rute bus yang akan beroperasi penuh pada tahun 2027 jika tepat waktu tanpa hambatan/permasalahan di lapangana. Sumber pendanaann BRT (Bandung dan Medan) ini dibiayai pinjaman dari World Bank (USD224 juta) dan AFD/Prancis (USD40 juta) yang dikelola oleh Kemenhub RI melalui Kemenkeu.

Total pinjaman mencapai USD 264 juta dan rencana 27 rute angkot *feeder* (pengumpan). Adapun rencana rute bus dan angkot feeder sebagai berikut:



Gambar 5. Peta Perencanaan Rute BRT Metro Jabar Trans

Sumber: Asep Kurnia, S.Sos., M.Si (2026), *Transformasi Transportasi di Kota Bandung*, Dinas Perhubungan Kota Bandung



Gambar 6. Rencana Rute Angkutan Pengumpan

Sumber: Asep Kurnia, S.Sos., M.Si (2026), *Transformasi Transportasi di Kota Bandung*, Dinas Perhubungan Kota Bandung

Diskusi

permasalahan transportasi di Kota Bandung berada pada tingkat yang cukup kompleks, ditandai dengan tingginya tingkat kemacetan, kepadatan penduduk, serta dominasi penggunaan kendaraan pribadi. Kondisi ini mengindikasikan bahwa sistem transportasi publik yang ada belum mampu berfungsi secara optimal sebagai solusi mobilitas masyarakat. Tingginya tingkat kemacetan yang menempatkan Bandung sebagai salah satu kota termacet menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara kebutuhan mobilitas dan ketersediaan layanan transportasi publik yang memadai.

Jika dikaitkan dengan teori transportasi publik, kondisi tersebut menunjukkan bahwa kualitas layanan transportasi publik di Kota Bandung masih belum memenuhi indikator utama, seperti keandalan, kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas. Hal ini sejalan dengan pandangan Teddy B. Joewono yang menyatakan bahwa kualitas layanan menjadi faktor penentu utama dalam meningkatkan minat masyarakat menggunakan transportasi publik. Rendahnya kualitas layanan yang dirasakan masyarakat menyebabkan transportasi publik belum mampu bersaing dengan kendaraan pribadi, sehingga memperkuat ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi.

Selain itu, berdasarkan teori transportasi perkotaan, tingginya kepadatan penduduk di Kota Bandung seharusnya menjadi potensi utama dalam pengembangan transportasi massal yang efisien. Dalam hal ini, Vukan R. Vuchic menekankan bahwa wilayah dengan kepadatan tinggi sangat mendukung implementasi sistem transportasi massal karena tingginya permintaan perjalanan. Namun, pada kenyataannya, potensi tersebut belum dimanfaatkan secara optimal karena sistem transportasi publik yang ada belum terintegrasi dengan baik. Kurangnya integrasi antar moda transportasi menyebabkan perjalanan menjadi tidak efisien dan mengurangi minat masyarakat untuk beralih ke transportasi publik.

Dari perspektif pelayanan publik, permasalahan transportasi di Kota Bandung juga mencerminkan belum optimalnya kualitas pelayanan yang diberikan oleh pemerintah. Transportasi publik sebagai bagian dari pelayanan publik seharusnya mampu

memberikan layanan yang responsif, efektif, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat. Namun, kondisi di lapangan menunjukkan bahwa masih terdapat berbagai keluhan terkait kenyamanan, ketepatan waktu, serta kemudahan akses. Hal ini menunjukkan bahwa prinsip-prinsip pelayanan publik belum sepenuhnya diterapkan dalam pengelolaan transportasi publik.

Lebih lanjut, dari perspektif tata kelola pemerintahan, permasalahan transportasi publik di Kota Bandung menunjukkan adanya tantangan dalam implementasi kebijakan. Meskipun pemerintah telah mengembangkan sistem Bus Rapid Transit (BRT) melalui Trans Metro Bandung dan Metro Jabar Trans, namun implementasinya belum sepenuhnya optimal. Menurut Nabilah, kelemahan dalam tata kelola seperti kurangnya koordinasi, keterbatasan sumber daya, serta belum optimalnya pengawasan dapat berdampak pada rendahnya kualitas layanan transportasi publik. Hal ini memperkuat bahwa permasalahan transportasi tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga berkaitan dengan aspek manajerial dan kelembagaan.

Di sisi lain, hasil penelitian juga menunjukkan adanya upaya inovasi dalam pengembangan transportasi publik melalui Metro Jabar Trans, seperti penerapan tarif integrasi, penggunaan sistem pembayaran digital, serta penyediaan aplikasi pelacakan bus. Inovasi ini sejalan dengan konsep transportasi modern yang menekankan pada kemudahan akses, efisiensi, dan integrasi layanan. Menurut Muhammad Rizki, perkembangan teknologi dalam transportasi dapat meningkatkan daya tarik layanan dan mengubah perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi.

Namun demikian, inovasi yang dilakukan masih perlu diimbangi dengan peningkatan kualitas layanan secara menyeluruh, termasuk penambahan armada, perluasan jaringan, serta peningkatan kenyamanan dan keamanan. Tanpa adanya peningkatan kualitas secara komprehensif, inovasi yang ada belum tentu mampu meningkatkan minat masyarakat secara signifikan. Oleh karena itu, pengembangan transportasi publik di Kota Bandung harus dilakukan secara terintegrasi, tidak hanya berfokus pada inovasi teknologi, tetapi juga pada perbaikan sistem layanan dan tata kelola.

Dengan demikian, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa permasalahan transportasi publik di Kota Bandung merupakan permasalahan multidimensional yang melibatkan aspek teknis, sosial, dan kelembagaan. Pengembangan transportasi publik perlu dilakukan secara komprehensif melalui peningkatan kualitas layanan, integrasi sistem transportasi, serta penguatan tata kelola pemerintahan. Upaya ini diharapkan dapat mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, menekan tingkat kemacetan, serta meningkatkan efisiensi dan kualitas hidup masyarakat di Kota Bandung.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa permasalahan transportasi publik di Kota Bandung merupakan permasalahan yang kompleks dan multidimensional, ditandai dengan tingginya tingkat kemacetan, kepadatan penduduk, serta dominasi penggunaan kendaraan pribadi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa sistem transportasi publik yang ada saat ini belum mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara optimal.

Rendahnya kualitas layanan, kurangnya integrasi antar moda transportasi, serta belum optimalnya tata kelola menjadi faktor utama yang menyebabkan rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi publik. Meskipun demikian, upaya inovasi seperti pengembangan Metro Jabar Trans, penerapan tarif integrasi, serta penggunaan teknologi digital menunjukkan adanya langkah positif dalam meningkatkan kualitas layanan transportasi publik di Kota Bandung.

Namun, inovasi tersebut perlu diimbangi dengan peningkatan kualitas layanan secara menyeluruh dan penguatan sistem transportasi yang terintegrasi. Oleh karena itu, pengembangan transportasi publik di Kota Bandung harus dilakukan secara komprehensif melalui peningkatan kualitas pelayanan, integrasi antar moda, serta penguatan tata kelola yang efektif dan berkelanjutan. Upaya ini diharapkan mampu

mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, menekan tingkat kemacetan, serta meningkatkan efisiensi mobilitas dan kualitas hidup masyarakat.

Daftar Pustaka

- Aulia, A. (2025). *Bandung termacet, warga rugi Rp 12 triliun tiap tahun*.
<https://www.sekitarbandung.com/bandung-termacet-warga-rugi-rp-12-triliun-tiap-tahun/>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. (2020). *Jumlah penduduk menurut kabupaten/kota*.<https://jabar.bps.go.id/id/statisticstable/2/MTMzIzI=/jumlah-penduduk-menurut-kabupaten-kota.html>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. (2021). *Luas daerah dan jumlah pulau menurut kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat*.
<https://jabar.bps.go.id/id/statisticstable/3/VUZwV01tSlpPVlpsWlRKbmMxcFhhSGhEVjFoUFFUMDkjMw==/luas-daerah-dan-jumlah-pulau-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-jawa-barat--2021.html>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. (2022). *Kepadatan penduduk menurut kabupaten/kota*.<https://jabar.bps.go.id/id/statisticstable/2/MjQ1IzI=/kepadatan-penduduk-menurut-kabupaten-kota.html>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. (2025). *Jumlah kendaraan bermotor menurut kabupaten/kota dan jenis kendaraan di Provinsi Jawa Barat (unit), 2025*.
<https://jabar.bps.go.id/id/statisticstable/3/VjI3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-barat--unit--2025.html>
- Bandung, D. P. K. (2024). *Laporan operasional transportasi publik Bandung*. Dinas Perhubungan Kota Bandung.
- Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Island Press.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika: Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum*, 21(1), 33–54.
<https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Hasanah, N., & Murhayati, S. (2025). Metode pengumpulan data kualitatif. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 9(2), 13049–13056.
<https://doi.org/10.31004/jptam.v9i2.27032>

- Kartika, O. T., Aritonang, D. M., & Artisa, R. A. (2023). Implementasi kebijakan Trans Metro Bandung (TMB) dalam upaya meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Bandung. *Jurnal Administrasi Publik Dan Pemerintahan*, 5(2), 123–134.
- Kurnia, A. (2026). *Transformasi transportasi di Kota Bandung*. Dinas Perhubungan Kota Bandung.
[https://drive.google.com/drive/folders/1v7cgMi5f6ZIQ7T8bZ8WQcy6v68gwITjr?usp=drive link](https://drive.google.com/drive/folders/1v7cgMi5f6ZIQ7T8bZ8WQcy6v68gwITjr?usp=drive_link)
- Nabilah. (2020). Tata kelola pemerintahan dalam mengatasi kemacetan melalui penyediaan transportasi publik di Kota Bandung. *Jurnal Administrasi Pemerintahan*, 8(1), 55–66.
- Nafas Foundation. (2023, December 22). *Rapor Nafas: Kilas balik polusi udara 2023*. Nafas Indonesia. <https://nafas.co.id/blog/Rapor-Nafas-Kilas-Balik-Polusi-Udara-2023>
- Numbeo. (2025). *Traffic in Bandung, Indonesia*. <https://www.numbeo.com/traffic/in/Bandung>
- Pandelly, P. S., & Kartini, D. S. (2025). Kajian strategis atas ketersediaan dan kendala transportasi publik di Kota Bandung. *Triwikrama: Jurnal Ilmu Sosial*, 9(5), 51–60.
- Prasetia, N. D. (2020). *Penilaian transportasi publik berkelanjutan di Kota Bandung*.
- Rachmatia, D., & Joewono, T. B. (2009). Persepsi pengalaman negatif pengguna angkutan publik perkotaan. *Jurnal Transportasi*, 9(2), 95–104.
- Ramdhana, F., & Karniawati, N. (2025). Strategi pemerintah dalam pengelolaan transportasi publik di Kota Bandung. *Journal of Government and Social Issues (JGSI)*, 4(2).
- Rizki, M., Joewono, T. B., & Syahputri, J. (2018). Eksplorasi moda asal pengguna transportasi online di Kota Bandung. *Jurnal Transportasi*, 18(3), 173–182.
- Seran, E. N. B., & Joewono, T. B. (2018). Atribut kualitas pelayanan angkutan publik di Kota Bandung. *Jurnal Teknik Sipil*, 14(2), 101–110.
- TomTom. (2024). *TomTom Traffic Index 2024*. TomTom.
- Vuchic, V. R. (2007). *Urban Transit Systems and Technology*. John Wiley & Sons.
- World, Bank. (2002). *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*. World Bank.
- World, Bank. (2017). *Rethinking Urban Transport in Developing Countries*. World Bank.
- World, Bank. (2023). *Urban transport and mobility in Indonesian cities*. World Bank.