

Analisis Kebijakan Revitalisasi Halte Sebagai Upaya Peningkatan Kualitas Keamanan Dan Kenyamanan Transportasi Publik Kota Palembang

Efrilia Wanda Saputri, Reysa Nailah Putri Aurora, Tarisa Amelia Indriani, Nabilla Dwi Maharani, M. Rizki Hafad, Galuh Efnol Adzan

Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sriwijaya

e-mail: wandaewss@gmail.com

Abstract. *This research analyzes the need for bus stop revitalization as an effort to improve the safety and comfort of public transportation in Ilir Barat I District, Palembang City. Observations of 16 bus stops showed that 9 stops (56.25%) were in poor condition, with damage including detached roofs, broken seats, minimal lighting, and a lack of accessibility facilities. This condition reduces the quality of service and user comfort on Teman Bus. Interviews with users and BTS operational staff confirm that the damage to the bus stops is due to minimal routine maintenance and low public awareness of facility upkeep. Two policy alternatives were analyzed using the comparative method: physical revitalization of bus stops based on accessibility standards and community-based maintenance. The assessment results show that Alternative 1 received the highest score (19) and is the most effective option because it directly improves the physical condition of the bus stop and meets safety and accessibility standards. Alternative 2 was deemed supportive of sustainability but unable to address structural damage. This research confirms that standard-based physical revitalization must be a top priority, accompanied by community maintenance support as a follow-up strategy to sustain the quality of the bus stops.*
Keywords: *Bus Stop Revitalization; Public Transportation; Accessibility; Public Policy.*

Abstrak. Penelitian ini menganalisis kebutuhan revitalisasi halte sebagai upaya meningkatkan keamanan dan kenyamanan transportasi publik di Kecamatan Ilir Barat I, Kota Palembang. Observasi terhadap 16 halte menunjukkan bahwa 9 halte (56,25%) berada dalam kondisi tidak layak, dengan kerusakan berupa atap lepas, kursi rusak, pencahayaan minim, serta tidak tersedianya fasilitas aksesibilitas. Kondisi ini menurunkan kualitas layanan dan kenyamanan pengguna Teman Bus. Wawancara dengan pengguna dan pihak operasional BTS (*Buy The Service*) mengonfirmasi bahwa kerusakan halte terjadi akibat minimnya pemeliharaan rutin dan rendahnya kesadaran masyarakat dalam menjaga fasilitas. Dua alternatif kebijakan dianalisis menggunakan metode perbandingan, yaitu revitalisasi fisik halte berbasis standar aksesibilitas dan pemeliharaan berbasis komunitas. Hasil penilaian menunjukkan bahwa Alternatif 1 memperoleh skor tertinggi (19) dan merupakan pilihan paling efektif karena secara langsung memperbaiki kondisi fisik halte serta memenuhi standar keamanan dan aksesibilitas. Alternatif 2 dinilai mendukung keberlanjutan, namun tidak mampu menyelesaikan kerusakan struktural. Penelitian ini menegaskan bahwa revitalisasi fisik berbasis standar harus menjadi prioritas utama, disertai dukungan pemeliharaan komunitas sebagai strategi lanjutan untuk menjaga kualitas halte secara berkelanjutan.

Kata Kunci: *Revitalisasi Halte, Transportasi Publik, Kebijakan Publik, Aksesibilitas.*

Received Apr 12, 2026; Revised May 02, 2026; Accepted may 20, 2026

* Efrilia Wanda Saputri: Email: wandaewss@gmail.com

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian integral dari kehidupan manusia yang mendukung pergerakan orang dan barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Secara etimologis, istilah transportasi berasal dari kata Latin *transportare*, yang terdiri dari *trans* (seberang) dan *portare* (mengangkut atau membawa). Dengan demikian, transportasi secara sederhana berarti proses membawa atau memindahkan sesuatu ke tempat lain. Wakari et al. (2019) menegaskan bahwa transportasi merupakan jasa yang memiliki fungsi memindahkan manusia dan barang untuk menunjang aktivitas sosial, ekonomi, serta berbagai kebutuhan masyarakat modern. Tidak hanya itu, Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menegaskan bahwa transportasi merupakan salah satu mata rantai penting dalam jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis serta berperan dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Hal ini menunjukkan bahwa transportasi bukan sekadar aktivitas teknis perpindahan, tetapi merupakan elemen strategis dalam pembangunan nasional dan pelayanan publik. Dalam konteks transportasi publik perkotaan, keberadaan sistem transportasi yang efisien, aman, nyaman, dan inklusif menjadi kebutuhan mendesak terutama di kota-kota besar seperti Palembang. Transportasi publik menawarkan solusi mobilitas yang lebih efektif, ramah lingkungan, dan dapat mengurangi ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi. Salah satu komponen penting dalam sistem transportasi publik adalah halte, sebagai tempat tunggu yang menjadi titik interaksi antara pengguna dan moda transportasi. Halte tidak hanya berfungsi sebagai tempat berhenti bus, tetapi juga sebagai fasilitas publik yang berperan menjaga keselamatan dan kenyamanan pengguna. Keberadaan halte yang layak sangat berpengaruh terhadap persepsi masyarakat terhadap kualitas layanan transportasi umum.

Meskipun demikian, kondisi halte di Kota Palembang menunjukkan berbagai permasalahan yang membutuhkan perhatian serius. Banyak halte mengalami kerusakan fisik seperti atap bocor, kursi rusak, lantai keropos, dinding yang pudar, hingga minimnya pencahayaan pada malam hari. Masalah ini mengurangi kenyamanan dan rasa aman masyarakat ketika menunggu transportasi, terutama pada jam pagi dan malam. Beberapa titik bahkan tidak memiliki halte sama sekali, sehingga penumpang harus menunggu di pinggir jalan tanpa perlindungan, meskipun lokasi tersebut merupakan titik pemberhentian resmi bus. Kondisi ini juga diperburuk oleh kurangnya fasilitas pendukung seperti kursi, papan informasi, tempat berteduh, jalur akses khusus disabilitas, serta minimnya upaya pemeliharaan rutin. Keluhan pengguna Teman Bus menunjukkan bahwa halte yang tidak layak menjadi faktor signifikan yang menurunkan kenyamanan dan minat mereka untuk menggunakan transportasi umum. Keluhan tersebut diperkuat oleh wawancara dengan Staf Operasional *Buy The Service* (BTS), Yusuf yang menyebutkan bahwa kerusakan halte terjadi tidak hanya karena faktor alam, tetapi juga akibat keterbatasan anggaran dan kurangnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya menjaga fasilitas umum.

Pemerintah Indonesia sendiri telah menghadirkan program *Buy The Service* (BTS) untuk meningkatkan kualitas transportasi publik. BTS merupakan sistem pembelian layanan oleh pemerintah kepada operator angkutan umum dengan harapan meningkatkan kualitas angkutan perkotaan. Program ini diimplementasikan melalui layanan Teman Bus atau Transportasi Ekonomis Mudah Aman dan Nyaman, yang beroperasi di berbagai kota dengan standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan pemerintah (Permini & Junaedi, 2023). Namun demikian, keberhasilan program BTS tidak akan optimal tanpa dukungan infrastruktur halte yang layak sebagai bagian dari rantai pelayanan transportasi. Regulasi teknis terkait halte juga

telah tersedia, salah satunya adalah Permen PUPR No. 14/PRT/M/2017 Tahun 2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, yang menekankan aspek aksesibilitas, keamanan, dan kenyamanan bagi semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas (Kementerian PPN/Bappenas, 2020)

Untuk mendapatkan gambaran mengenai kondisi halte di Kota Palembang, penelitian ini melakukan observasi lapangan pada 16 titik halte di Kecamatan Ilir Barat I, salah satu kawasan strategis yang menjadi pusat aktivitas pendidikan, pemerintahan, ekonomi, dan transportasi. Hasil observasi menunjukkan ketidakseimbangan kondisi halte pada dua jalur utama (kanan dan kiri), sebagaimana ditampilkan pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Jumlah Halte yang menjadi Fokus Penelitian

Sumber : diolah oleh penulis

Jalur Sebelah Kanan		Jalur Sebelah Kiri	
Simpang SMA 10 A	(Layak)	Simpang SMA 10 B	(Layak)
Parameswara A	(Tidak Layak)	Parameswara B	(Tidak Layak)
Bengkel Pas	(Tidak Layak)	PMK	(Tidak Layak)
Capil	(Tidak Layak)	Kancil Putih	(Tidak Layak)
Perpustakaan Daerah A	(Layak)	Perpustakaan Daerah B	(Layak)
BCA	(Layak)	Griya Agung	(Layak)
Siti Khadijah B	(Tidak Layak)	Siti Khadijah A	(Tidak Layak)
SMK 2	(Tidak Layak)	LRT Demang	(Layak)

Dari tabel tersebut terlihat bahwa hanya 7 halte (43,75%) yang berada dalam kondisi layak, sementara 9 halte (56,25%) mengalami kerusakan dan membutuhkan perbaikan segera. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas halte di Kecamatan Ilir Barat I tidak memenuhi standar kenyamanan dan keamanan pengguna. Data tersebut sejalan dengan laporan Dinas Perhubungan Kota Palembang yang menyebutkan bahwa sekitar 40% dari total 218 halte TransMusi mengalami kerusakan (Halo Pos, 2024). Pemerintah Kota Palembang telah melakukan upaya perbaikan, baik melalui dana APBD (6 halte), Bantuan Gubernur (20 halte), maupun dukungan program Corporate Social Responsibility (CSR) dari Bank Sumsel Babel dan Indomaret. Namun jumlah ini masih jauh dari cukup, mengingat skala kerusakan yang cukup besar.

Pemilihan Kecamatan Ilir Barat I sebagai lokasi penelitian bukan tanpa alasan. Kecamatan ini merupakan pusat aktivitas pemerintahan, pendidikan, ekonomi, dan kawasan dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, yaitu 144.355 jiwa (Bappeda Litbang, 2023). Dengan demikian, kebutuhan akan sistem transportasi publik yang aman dan nyaman menjadi sangat penting. Selain itu, revitalisasi halte juga mendukung pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan atau Sustainable Development Goals (SDGs), terutama SDG 11 (Kota dan Permukiman yang Berkelanjutan) dan SDG 9 (Infrastruktur, Inovasi, dan Industri) (Wicaksono, 2022).

Pengalaman beberapa kota di Indonesia menunjukkan bahwa revitalisasi halte memiliki dampak positif yang signifikan. Misalnya, revitalisasi halte TransJakarta berhasil meningkatkan *load factor* hingga 80% setelah fasilitas halte diperbaiki (Razak & Susilo, 2025). Surabaya juga mencatat peningkatan kepuasan pengguna angkutan umum hingga 80% setelah revitalisasi halte dilakukan (Dhestanti et al., 2025). Dengan melihat keberhasilan kota-kota tersebut, revitalisasi halte di Palembang diharapkan mampu meningkatkan kualitas transportasi publik secara keseluruhan. Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis kebijakan revitalisasi halte sebagai upaya peningkatan keamanan dan kenyamanan transportasi publik di Kota Palembang, khususnya pada kawasan Ilir Barat I. Analisis diarahkan untuk menilai implementasi kebijakan, kesesuaian dengan standar teknis,

efektivitas program BTS, serta peluang keberlanjutan implementasi di masa mendatang. Hasil penelitian diharapkan mampu memberikan rekomendasi strategis bagi pemerintah Kota Palembang dalam penguatan infrastruktur transportasi publik yang lebih layak, aman, inklusif, dan berkelanjutan (Priyambodho et al., 2025).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bertujuan untuk menganalisis secara komprehensif dan mendalam mengenai permasalahan revitalisasi halte di Kota Palembang, khususnya di Kecamatan Ilir Barat I. Penelitian dirancang sebagai studi kasus eksploratif, dengan fokus pada 16 titik halte yang meliputi rute dari Halte Simpang SMA Negeri 10 Kota Palembang (SMANPOL) hingga LRT Demang. Pemilihan pendekatan ini bertujuan untuk memahami fenomena secara mendalam dalam konteks nyata, sehingga rekomendasi kebijakan yang dihasilkan bersifat kontekstual dan implementatif. Pengumpulan data dilakukan melalui empat teknik utama, yang dirancang untuk mengumpulkan informasi dari berbagai perspektif dan sumber. Observasi lapangan dilaksanakan secara sistematis dengan mendokumentasikan kondisi fisik halte, fasilitas pendukung, aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, serta kebersihan lingkungan sekitar. Hasil observasi dilengkapi dengan dokumentasi foto sebagai bukti visual untuk mendukung analisis.

Selanjutnya, wawancara mendalam semi-terstruktur dilakukan terhadap dua kelompok narasumber, yaitu pihak pengelola (dalam hal ini Staf Operasional Buy The Service) dan pengguna langsung transportasi umum. Wawancara ini difokuskan untuk menggali persepsi, pengalaman, harapan, serta saran perbaikan dari para pemangku kepentingan terkait kondisi halte yang ada. Di sisi regulasi dan kebijakan, penelitian ini juga melakukan tinjauan dokumen terhadap peraturan yang relevan, terutama Peraturan Menteri PUPR No. 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, serta dokumen pendukung lainnya seperti laporan dinas dan anggaran. Hal ini penting untuk menilai kesesuaian kondisi eksisting dengan standar yang berlaku. Selain itu, tinjauan literatur terhadap penelitian terdahulu yang membahas halte dan transportasi umum dilakukan untuk mengidentifikasi kesenjangan penelitian (research gap) dan memperkuat landasan teoritis serta praktis dari kajian ini.

Tabel 2. Metode Perumusan Masalah
Sumber : Diolah oleh penulis



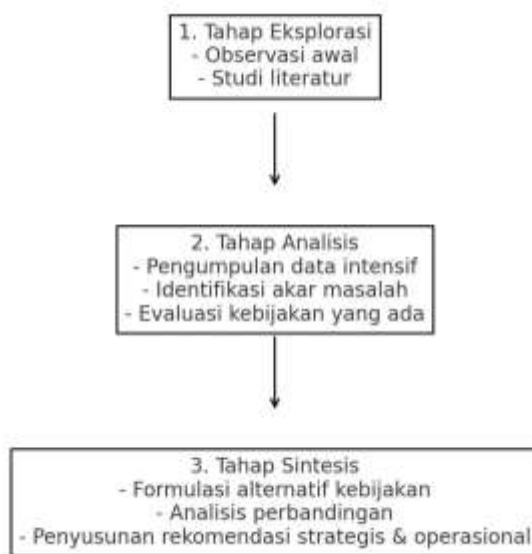
Metode yang digunakan dalam merumuskan masalah adalah Metode Hirarkhi, yang dimana metode ini menyusun masalah berdasarkan sebab-sebab yang mungkin dari situasi masalah. Analisis hirarki adalah sebuah teknik untuk mengidentifikasi sebab-sebab yang mungkin dari situasi masalah (Dunn, 2003). Pada intinya, permasalahan utama yang dihadapi adalah belum optimalnya infrastruktur halte bus di wilayah tersebut. Kondisi ini kemudian dapat dijabarkan ke dalam empat dimensi masalah yang saling berkaitan. Pertama, terdapat masalah mendasar terkait kerusakan fisik halte. Hal ini terutama disebabkan oleh minimnya pemeliharaan rutin, seperti kurangnya inspeksi dan tindakan perbaikan berkala. Akibatnya, berbagai komponen halte mengalami kerusakan, seperti atap yang bocor, kaca atau dinding yang rusak, lantai yang berkarat hingga bolong, serta tindakan vandalisme. Selain itu, halte juga mengalami kekurangan fasilitas dasar yang vital, seperti pencahayaan, sistem CCTV, dan fasilitas yang aksesibel bagi penyandang disabilitas dan kelompok rentan (Ibu hamil, anak-anak, lansia).

Kedua, masalah diperparah dengan kekurangan infrastruktur pendukung. Di lapangan, banyak terdapat titik pemberhentian (*stop point*) yang tidak dilengkapi dengan halte sama sekali, sehingga memaksa penumpang menunggu di pinggir jalan yang tidak aman dan tidak nyaman. Lebih jauh, kondisi halte yang ada pun tidak sesuai dengan standar aksesibilitas yang diatur dalam peraturan, seperti Permen PUPR No. 14/PRT/M/2017 Tahun 2017, karena tidak dilengkapi dengan *guiding block* (petunjuk jalur untuk tunanetra), ramp (jalan landai), atau jalur yang landai. Ketiga, dampak langsung dari dua masalah di atas adalah minimnya kenyamanan dan keamanan bagi pengguna. Pencahayaan yang tidak memadai menimbulkan rasa tidak aman, khususnya pada malam hari. Desain halte juga tidak ramah pengguna, dengan kondisi tempat duduk yang rusak, area tunggu yang sempit, serta lingkungan yang cenderung kotor. Di sisi lain, belum ada suatu sistem pemeliharaan yang melibatkan komunitas atau dibangun secara kolaboratif untuk mengatasi masalah ini secara berkelanjutan.

Keempat, akar dari seluruh permasalahan operasional tersebut adalah keterbatasan anggaran dan kebijakan. Pemerintah daerah menghadapi kendala anggaran APBD yang terbatas untuk melakukan revitalisasi menyeluruh terhadap semua halte. Kondisi ini menyebabkan ketergantungan yang tinggi pada sumber pendanaan eksternal, seperti dana Bantuan Gubernur (Bangub) atau *Corporate Social Responsibility* (CSR) dari pihak swasta, yang sifatnya tidak selalu pasti dan berkelanjutan. Dengan demikian, masalah infrastruktur halte ini merupakan suatu lingkaran yang dimulai dari keterbatasan kebijakan dan anggaran, yang berakibat pada buruknya kondisi fisik dan pendukung halte, serta pada akhirnya berdampak langsung pada menurunnya tingkat keamanan dan kenyamanan masyarakat pengguna jasa transportasi umum.

Penelitian dilaksanakan dalam tiga tahap utama yang saling berkaitan. Tahap eksplorasi mencakup observasi awal dan studi literatur untuk pemetaan masalah. Tahap analisis melibatkan pengumpulan data intensif, identifikasi akar masalah, dan evaluasi kebijakan yang ada. Tahap sintesis difokuskan pada formulasi alternatif kebijakan, analisis perbandingan, serta penyusunan rekomendasi yang bersifat strategis dan operasional. Dengan kerangka metode yang demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang substantif terhadap perbaikan tata kelola halte dan peningkatan kualitas transportasi umum di Kota Palembang.

Alur Penelitian



HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Halte dan Permasalahan Utama

Hasil observasi terhadap 16 halte di Kecamatan Ilir Barat I, sebagaimana tercantum pada Tabel 1 di bagian Pendahuluan, menunjukkan bahwa sebagian besar halte berada dalam kondisi tidak layak. Dari 16 halte yang diamati, 9 halte mengalami kerusakan berat. Bentuk kerusakan yang paling umum ditemukan meliputi atap yang lepas, kursi yang patah, pencahayaan yang minim, serta tidak tersedianya aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Temuan ini sejalan dengan data yang dilaporkan oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang, yang menyatakan bahwa sekitar 40% dari total 218 halte TransMusi mengalami kerusakan (Halo Pos, 2024). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa tujuan peningkatan kenyamanan dan keamanan layanan transportasi massal berbasis bus (BTS) melalui penyediaan halte yang layak belum tercapai. Dokumentasi lapangan memperlihatkan adanya kesenjangan yang signifikan antara standar pelayanan minimal yang diharapkan dengan kondisi eksisting di lapangan. Hal ini menandakan bahwa meskipun infrastruktur telah dibangun, aspek pemeliharaan dan pengelolaan fasilitas belum berjalan optimal, sehingga menghambat tercapainya kualitas layanan yang aman, nyaman, dan inklusif bagi seluruh pengguna, termasuk kelompok rentan seperti lansia, pelajar, dan penyandang disabilitas.

Beberapa hasil survey terkait halte yang tidak layak yaitu:



Gambar 1. Kerusakan Halte di Palembang

Sumber : Observasi lapangan, 2025

Namun, ada beberapa halte yang sudah diperbaiki walaupun hanya sebagian kecil.
Berikut hasil survey :



Persepsi Pengguna dan Pemangku Kepentingan

Hasil wawancara dengan sejumlah pengguna halte, antara lain Winda, Fadil, Felen, dan Shopi, mengungkapkan sejumlah keluhan terkait kondisi fisik halte. Para pengguna menyampaikan bahwa kursi yang tersedia seringkali dalam kondisi rusak, pencahayaan di sekitar halte minim, serta mereka merasakan rasa kurang aman saat menunggu bus, terutama pada malam hari. Keluhan ini menunjukkan bahwa aspek kenyamanan dan keamanan pengguna belum sepenuhnya terpenuhi. Sementara itu, wawancara dengan staf operasional BTS, Yusuf, mengemukakan perspektif dari sisi pengelola. Yusuf menjelaskan bahwa permasalahan tersebut sebagian besar disebabkan oleh kurangnya perawatan rutin dan rendahnya kesadaran masyarakat dalam menjaga fasilitas umum. Menurutnya, meskipun infrastruktur telah disediakan, tanpa adanya partisipasi aktif masyarakat dan mekanisme pemeliharaan yang konsisten, kualitas fasilitas cenderung menurun.

Gambar 3. Wawancara bersama Winda, Fadil, Shopi, Felen sebagai Pengguna Teman Bus
Sumber : Observasi lapangan, 2025



Gambar 4. Wawancara bersama Yusuf sebagai Staf Operasional Buy The Service (BTS)
Sumber : Observasi lapangan, 2025





Persepsi ini mengindikasikan adanya gap atau kesenjangan antara desain kebijakan dengan realitas implementasi di lapangan. Infrastruktur yang dibangun belum diiringi dengan sistem pemeliharaan yang memadai, sehingga fasilitas mudah mengalami kerusakan. Lebih lanjut, minimnya rasa memiliki (*sense of belonging*) publik terhadap fasilitas umum memperburuk kondisi halte secara berkelanjutan, karena masyarakat cenderung kurang termotivasi untuk ikut menjaga dan merawat fasilitas yang mereka gunakan sehari-hari. Hal ini menegaskan perlunya pendekatan yang tidak hanya fokus pada pembangunan fisik, tetapi juga melibatkan partisipasi masyarakat dalam pemeliharaan agar kualitas infrastruktur dapat bertahan lama dan memenuhi kebutuhan pengguna secara efektif.

Analisis Alternatif Kebijakan

Berdasarkan hasil observasi lapangan terhadap kondisi halte di Kecamatan Ilir Barat I, Kota Palembang, ditemukan bahwa dari 16 titik halte yang diamati, 9 diantaranya berada dalam kondisi rusak berat dan tidak memenuhi standar kenyamanan maupun keamanan. Kerusakan tersebut meliputi atap yang lepas, kursi rusak, pencahayaan minim, hingga tidak tersedianya akses bagi penyandang disabilitas. Temuan lapangan tersebut sejalan dengan hasil wawancara dengan Yusuf, Staf Operasional *Buy The Service* (BTS), yang menjelaskan bahwa pengelolaan halte merupakan tanggung jawab Pemerintah Kota Palembang dan Surveyor Indonesia, sementara operator hanya bertugas pada armada bus. Ia juga mengungkapkan bahwa kondisi halte di Palembang berbeda dengan kota lain karena keterbatasan perawatan dan rendahnya kesadaran masyarakat dalam menjaga fasilitas umum.

Hal ini diperkuat oleh pandangan pengguna halte seperti Winda dan Fadil, yang menyampaikan bahwa sebagian besar halte masih kurang nyaman akibat kursi rusak, pencahayaan gelap, serta lokasi yang kurang aman. Beberapa pengguna, seperti Felen dan Shopi, menambahkan bahwa perbaikan seharusnya difokuskan pada peningkatan penerangan, perbaikan tempat duduk, dan penambahan CCTV untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan. Kondisi ini menunjukkan perlunya kebijakan revitalisasi halte yang konkret, terukur, dan realistis, agar pelayanan transportasi publik melalui program *Buy The Service* (BTS) dapat berjalan optimal. Oleh karena itu, setelah melakukan *brainstorming* untuk menghasilkan beberapa alternatif kebijakan, diantaranya :

1. Alternatif 1: Revitalisasi Fisik Halte Secara Bertahap dan Berbasis Standar Aksesibilitas

Alternatif pertama ini berfokus pada perbaikan fisik halte secara bertahap dan memastikan bahwa seluruh halte di kota memenuhi standar aksesibilitas sesuai Permen PUPR No. 14 Tahun 2017. Menurut kami, pendekatan ini penting karena kondisi banyak halte saat ini belum aman, tidak ramah bagi penyandang disabilitas, dan kurang nyaman untuk digunakan masyarakat. Dengan menggunakan prinsip universal design, revitalisasi

fisik ini bertujuan menciptakan halte yang inklusif, layak, dan dapat diakses oleh semua kalangan. Menurut kami, revitalisasi fisik ini memang membutuhkan biaya yang besar dan waktu yang tidak singkat, namun langkah ini sangat penting untuk memberikan fondasi pelayanan publik yang lebih baik. Dengan memperbaiki kondisi halte secara bertahap dan terstandar, kota dapat menghadirkan transportasi umum yang lebih manusiawi, ramah lingkungan, dan nyaman bagi seluruh masyarakat.

2. Alternatif 2: Revitalisasi dan Pemeliharaan Berbasis Komunitas (Community-Based Maintenance)

Pendekatan berbasis komunitas menjadi pilihan yang realistis dan berkelanjutan dalam revitalisasi halte karena keterlibatan masyarakat dapat meningkatkan rasa memiliki serta kepedulian terhadap fasilitas publik. Dengan melibatkan pelajar, warga sekitar, dan kampus, pemeliharaan halte tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintah, tetapi dilakukan bersama secara kolektif. Program ini tidak hanya memperbaiki kondisi fisik halte, tetapi juga menumbuhkan budaya peduli ruang publik dan memperkuat hubungan sosial dalam masyarakat. Keberhasilan program ini bergantung pada kolaborasi pemerintah sebagai pemegang kewenangan dan tim penyusun kebijakan sebagai pihak yang membangun dasar analisis dan rancangan program. Pemerintah bertugas menetapkan lokasi halte adopsi, mengajak komunitas, menyediakan fasilitas pendukung, melakukan monitoring, serta memberi apresiasi. Sementara itu, tim penyusun kebijakan berperan mengidentifikasi masalah, menyusun alasan penguatan kebijakan, merancang mekanisme kerja, memetakan risiko, dan memberikan landasan teori yang relevan.

Pendekatan ini menempatkan pemerintah sebagai fasilitator dan pengarah, sementara komunitas menjadi mitra langsung dalam pemeliharaan. Melalui kolaborasi tersebut, program ini berpotensi menciptakan halte yang lebih terawat, efisien dari segi biaya, serta menumbuhkan rasa memiliki di kalangan masyarakat. Dengan demikian, alternatif ini layak diterapkan sebagai strategi jangka panjang untuk mewujudkan layanan transportasi yang lebih inklusif, berkelanjutan, dan berbasis partisipasi publik.

Perbandingan antara Kedua Alternatif

Tabel 4. Keuntungan dan Kerugian dari Alternatif Kebijakan

Alternatif Kebijakan	Kelebihan	Kekurangan
Alternatif 1: Revitalisasi Fisik Halte Secara Bertahap dan Berbasis Standar Aksesibilitas	a. Meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan aksesibilitas bagi seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas. b. Memenuhi standar nasional bangunan publik sesuai Permen PUPR No. 14 Tahun 2017. c. Meningkatkan citra transportasi umum Palembang yang inklusif dan ramah pengguna. d. Memberikan manfaat jangka panjang melalui	a. Membutuhkan biaya dan waktu pelaksanaan yang besar. b. Membutuhkan koordinasi lintas instansi (Dishub, PU, CSR, dan Pemerintah Daerah). c. Potensi gangguan operasional transportasi saat proses perbaikan halte.

	peningkatan kualitas infrastruktur.	
Alternatif 2: Revitalisasi dan Pemeliharaan Berbasis Komunitas (Community-Based Maintenance)	a. Meningkatkan rasa memiliki dan kepedulian masyarakat terhadap kondisi halte b. Biaya pelaksanaannya lebih rendah dibanding revitalisasi fisik penuh karena melibatkan gotong royong komunitas c. Lebih berkelanjutan karena adanya pemeliharaan rutin oleh komunitas (bukan perbaikan satu kali). d. Mendorong partisipasi publik, kolaborasi sekolah, kampus, dan komunitas lokal dalam menjaga fasilitas umum e. Membantu menciptakan budaya merawat ruang public dan memperkuat hubungan sosial masyarakat.	a. Bergantung pada tingkat partisipasi masyarakat, risiko rendahnya komitmen komunitas b. Kapasitas komunitas terbatas untuk perbaikan teknis atau kerusakan yang berat. c. Memerlukan koordinasi yang kuat antara pemerintah, komunitas, dan pihak penyedia fasilitas. d. Risiko inkonsistensi kualitas pemeliharaan karena standar pengerjaannya berbeda-beda antar komunitas. e. Memerlukan monitoring berkelanjutan dari pemerintah agar standar kebersihan dan kualitas tetap terjaga

Sumber : diolah oleh penulis

Metode yang digunakan dalam rekomendasi kebijakan yaitu menggunakan Metode Perbandingan (*Comparative Method*). Menurut Subarsono (2012) metode ini dilakukan dengan cara membandingkan setiap alternatif kebijakan berdasarkan seperangkat kriteria yang telah ditentukan, kemudian memilih alternatif dengan nilai total tertinggi sebagai rekomendasi kebijakan yang paling layak. Dalam penelitian ini, metode perbandingan digunakan karena sesuai dengan kebutuhan analisis terhadap dua alternatif kebijakan yang telah dirumuskan untuk mengatasi permasalahan pada kerusakan halte di ilir barat I, Kota Palembang. Penilaian dilakukan dengan menggunakan skala likert 1-4 untuk mengukur sejauh mana setiap alternatif kebijakan memenuhi syarat yang telah ditentukan. Skala ini digunakan untuk membantu proses penilaian yang lebih objektif, terukur dan tidak hanya dalam perkiraan semata.

Makna dari setiap skor adalah sebagai berikut:

- Skor 1 (Sangat Rendah):** Alternatif tidak memenuhi kriteria, dampaknya sangat kecil atau tidak relevan
- Skor 2 (Rendah):** Alternatif sebagian memenuhi kriteria, dampaknya terbatas.

3. **Skor 3 (Tinggi):** Alternatif cukup memenuhi kriteria, dampaknya positif namun belum maksimal.
4. **Skor 4 (Sangat Tinggi):** Alternatif sangat memenuhi kriteria, dampaknya signifikan dan langsung terhadap masalah.

Kriteria yang digunakan dalam penilaian tiap skor meliputi:

1. Efektivitas

Menilai sejauh mana kebijakan mampu menyelesaikan masalah utama, yaitu kerusakan halte.

- a. Skor 1 (Sangat Rendah): Dampaknya kecil dan tidak langsung menyentuh akar masalah.
- b. Skor 2 (Rendah): Dampaknya terbatas, hanya menyelesaikan sebagian kecil masalah.
- c. Skor 3 (Tinggi): Dampak positif namun belum maksimal, menyelesaikan sebagian besar masalah.
- d. Skor 4 (Sangat Tinggi): Dampak signifikan dan langsung, sepenuhnya menyelesaikan masalah kerusakan halte.

2. Efisiensi

Menilai sejauh mana kebijakan menggunakan sumber daya (seperti biaya, waktu, dan tenaga) secara optimal untuk mencapai tujuan.

- a. Skor 1 (Sangat Rendah): Penggunaan sumber daya tidak efisien, biaya tinggi tanpa hasil yang sebanding.
- b. Skor 2 (Rendah): Penggunaan sumber daya sebagian efisien, namun masih ada pemborosan.
- c. Skor 3 (Tinggi): Penggunaan sumber daya cukup efisien, dengan manfaat yang positif namun perlu dioptimalkan lebih lanjut.
- d. Skor 4 (Sangat Tinggi): Penggunaan sumber daya sangat efisien, biaya rendah dengan hasil maksimal.

3. Relevansi

Kriteria relevansi digunakan untuk menilai sejauh mana kebijakan revitalisasi halte sesuai dengan kebutuhan nyata masyarakat Kota Palembang.

- a. Skor 1 (Sangat Rendah): Kebijakan tidak relevan, tidak sesuai dengan kondisi lokal atau kebutuhan masyarakat.
- b. Skor 2 (Rendah): Kebijakan sebagian relevan, namun ada aspek yang tidak sesuai.
- c. Skor 3 (Tinggi): Kebijakan cukup relevan, sesuai dengan sebagian besar konteks namun belum sempurna.
- d. Skor 4 (Sangat Tinggi): Kebijakan sangat relevan, sepenuhnya sesuai dengan kondisi lokal dan kebutuhan masyarakat.

4. Keadilan

Kriteria keadilan berfokus pada sejauh mana kebijakan memberikan manfaat yang merata bagi seluruh lapisan masyarakat tanpa diskriminasi.

- a. Skor 1 (Sangat Rendah): Kebijakan tidak adil, menguntungkan kelompok tertentu saja.
- b. Skor 2 (Rendah): Kebijakan sebagian adil, namun ada ketidakmerataan.
- c. Skor 3 (Tinggi): Kebijakan cukup adil, dengan manfaat yang merata namun belum maksimal.
- d. Skor 4 (Sangat Tinggi): Kebijakan sangat adil, memberikan manfaat yang merata dan inklusif bagi semua pihak

5. Kerberlanjutan

Kriteria keberlanjutan menilai sejauh mana kebijakan memberikan manfaat jangka panjang tanpa menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan, sosial, dan ekonomi.

- a. Skor 1 (Sangat Rendah): Kebijakan tidak berkelanjutan, berpotensi menimbulkan masalah jangka panjang.
- b. Skor 2 (Rendah): Kebijakan sebagian berkelanjutan, namun ada risiko ketidakstabilan.
- c. Skor 3 (Tinggi): Kebijakan cukup berkelanjutan, dengan dampak positif jangka panjang namun dapat ditingkatkan.
- d. Skor 4 (Sangat Tinggi): Kebijakan sangat berkelanjutan, memberikan manfaat jangka panjang tanpa risiko negatif.

Berdasarkan hasil penilaian diatas, diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 5. Kriteria Evaluasi Patton dan Sawicki (2015)

Sumber : diolah oleh penulis

Kriteria Evaluasi Patton dan Sawicki (2015)	Alternatif 1: Revitalisasi Fisik Halte Secara Bertahap dan Berbasis Standar Aksesibilitas	Alternatif 2: Revitalisasi dan Pemeliharaan Berbasis Komunitas (Community-Based Maintenance)
Efektivitas	4	3
Efisiensi	3	4
Relevansi	4	3
Keadilan	4	3
Keberlanjutan	4	4
Total Skor	19	17

Berdasarkan hasil analisis, Alternatif 1, yaitu revitalisasi fisik halte berbasis standar aksesibilitas, menunjukkan keunggulan pada aspek efektivitas, relevansi, dan keadilan, karena perbaikan fisik secara langsung menjawab permasalahan utama yang ditemukan di lapangan. Intervensi ini mampu meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan aksesibilitas halte secara nyata, khususnya bagi kelompok rentan seperti lansia, penyandang disabilitas, dan pelajar. Revitalisasi fisik memberikan perubahan yang cepat terlihat serta berdampak langsung terhadap kualitas pelayanan transportasi publik. Sebagai rekomendasi, pelaksanaan revitalisasi sebaiknya dilakukan secara bertahap dengan mengacu pada standar Permen PUPR No. 14/2017, mulai dari penyusunan daftar prioritas halte berdasarkan tingkat kerusakan dan penggunaan, penyusunan desain standar untuk setiap tipe halte, hingga pelaksanaan renovasi yang terukur. Rencana teknis dan Rencana Anggaran Biaya (RAB) juga harus disusun secara rinci untuk mencegah pemborosan anggaran dan mempercepat pelaksanaan, dengan survei lapangan, spesifikasi bahan, serta jadwal pengerjaan setiap tahap. Pendanaan perlu diamankan melalui skema campuran, meliputi APBD, Corporate Social Responsibility (CSR), dan bantuan gubernur, untuk memperkecil beban anggaran daerah dan mempercepat proses revitalisasi. Selain itu, mekanisme kontrol kualitas dan waktu penyelesaian melalui Standar Layanan (SLA) sederhana perlu diterapkan agar hasil pekerjaan sesuai spesifikasi dan dapat dipertanggungjawabkan.

Sementara itu, Alternatif 2, yaitu program revitalisasi dan pemeliharaan berbasis komunitas, lebih menonjol pada aspek efisiensi dan keberlanjutan karena melibatkan

masyarakat dalam pemeliharaan halte secara kolektif. Pendekatan ini mampu mengurangi beban biaya pemerintah, menumbuhkan rasa memiliki masyarakat, serta memperpanjang umur layanan halte melalui pemeliharaan rutin. Program ini dapat diimplementasikan dengan mengaktifkan adopsi halte oleh komunitas seperti sekolah, kampus, RT/RW, dan kelompok lokal, disertai panduan tugas, frekuensi kegiatan, dan insentif. Dukungan teknis dan bahan dasar dari pemerintah, seperti alat kebersihan, cat, dan pendampingan bulanan, diperlukan agar aktivitas pemeliharaan berjalan efektif. Selain itu, pembangunan kapasitas komunitas melalui pelatihan singkat mengenai pemeliharaan ringan, pelaporan kerusakan, etika publik, dan keselamatan kerja, serta pemberian insentif non-finansial berupa sertifikat, plakat, atau publikasi apresiasi, akan meningkatkan motivasi masyarakat dalam menjaga fasilitas publik.

Integrasi kedua alternatif ini perlu dilakukan sejak tahap perencanaan dengan mempertimbangkan kemudahan pemeliharaan oleh komunitas setelah revitalisasi fisik. Monitoring dan evaluasi berkala dengan indikator sederhana seperti kondisi fisik, frekuensi pemeliharaan komunitas, dan waktu respons perbaikan, perlu diterapkan untuk menilai efektivitas program dan menjadi dasar revisi kebijakan. Penguatan literasi publik mengenai peran dan tata cara partisipasi juga penting untuk mendorong pelaporan kerusakan dan partisipasi aktif dalam program adopsi. Pelaksanaan program sebaiknya dilakukan secara bertahap menggunakan model pilot-evaluasi-skala up, dimulai dengan 3–5 halte prioritas, diukur hasilnya dalam 6–12 bulan, dan kemudian diperluas berdasarkan temuan dan pembelajaran dari tahap pilot.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi halte di Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang masih jauh dari standar kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas yang seharusnya mendukung layanan transportasi publik, khususnya program *Buy The Service* (BTS). Dari 16 halte yang diamati, sebagian besar berada dalam kondisi tidak layak, dengan kerusakan fisik yang signifikan, minimnya pencahayaan, ketiadaan fasilitas bagi penyandang disabilitas, serta rendahnya kualitas pemeliharaan. Temuan lapangan juga diperkuat oleh persepsi pengguna dan pemangku kepentingan yang menilai bahwa halte belum memenuhi kebutuhan dasar masyarakat sebagai ruang tunggu yang aman dan nyaman. Analisis alternatif kebijakan menunjukkan bahwa Alternatif 1, yaitu revitalisasi fisik halte secara bertahap dan berbasis standar aksesibilitas, memiliki skor tertinggi dalam kriteria efektivitas, relevansi, keadilan, dan keberlanjutan. Alternatif ini memberikan solusi paling langsung terhadap permasalahan kerusakan halte serta meningkatkan kualitas layanan transportasi publik secara menyeluruh. Meskipun membutuhkan biaya besar dan koordinasi lintas instansi, intervensi fisik terstandar menjadi pondasi penting untuk menjamin layanan transportasi yang inklusif, aman, dan ramah pengguna.

Sementara itu, Alternatif 2, yaitu revitalisasi dan pemeliharaan berbasis komunitas, memiliki nilai tinggi dari sisi efisiensi dan keberlanjutan sosial. Pendekatan ini mampu menumbuhkan rasa memiliki masyarakat terhadap fasilitas publik dan mengurangi beban pembiayaan pemerintah dalam pemeliharaan jangka panjang. Namun, keberhasilannya bergantung pada konsistensi partisipasi komunitas serta pendampingan pemerintah. Dengan demikian, penelitian ini menyimpulkan bahwa kombinasi kedua alternatif merupakan strategi paling ideal. Revitalisasi fisik berbasis standar perlu dijadikan prioritas utama, kemudian dilanjutkan dengan skema pemeliharaan berbasis komunitas untuk memastikan keberlanjutan fasilitas. Pendekatan terpadu ini diyakini mampu meningkatkan kualitas halte, memperkuat efektivitas layanan BTS, serta mendukung terwujudnya transportasi publik Palembang yang lebih aman, nyaman, inklusif, dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bappeda Litbang. (2023). Laporan Akhir Penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara - Demang Lebar Daun. *Asik.Palembang.Go.Id*.
https://asik.palembang.go.id/uploads/LAPORAN_AKHIR_PENATAAN_KAWASAN_SIMPANG_JALAN_PARAMESWARA_DEMANG_LEBAR_DAUN_REV_1_18d84ef8f3.pdf
- Dhestanti, S., Utomo, N., & Estikhamah, F. (2025). EVALUASI KINERJA PADA SUROBOYO BUS KORIDOR TERMINAL PURABAYA–HALTE RAJAWALI (R1/R2). *Jurnal Gradasi Teknik Sipil*, 9(1), 78–85.
https://ejurnal.poliban.ac.id/index.php/Teknik_Sipil/article/view/14342
- Dunn, W. N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*.
https://scholar.google.com/scholar?hl=id&as_sdt=0%2C5&q=Dunn%2C+William+N.+2003.+Pengantar+Analisis+Kebijakan+Publik+Edisi+kedua.+Yogyakarta%3A++Gadjah+Mada+University+Press.&btnG=
- Halo Pos. (2024). *40 Persen Halte Transmudi di Palembang Rusak*. Redaksi Halo Pos.
<https://halopos.id/40-persen-halte-transmudi-di-palembang-rusak/44/01/30/03/33/31297/metropolis/redaksi-halopos/2024/>
- Kementerian PPN/Bappenas. (2020). *SDGs Indonesia Roadmap 2020–2030*.
https://sdgs.bappenas.go.id/website/wp-content/uploads/2021/02/Roadmap_Bahasa-Indonesia_File-Upload.pdf
- Patton, C. V., Sawicki, D. S., & Clark, J. J. (2015). Basic methods of policy analysis and planning. In *Basic Methods of Policy Analysis and Planning*. Taylor and Francis.
<https://doi.org/10.4324/9781315664736/BASIC-METHODS-POLICY-ANALYSIS-PLANNING-CARL-PATTON-DAVID-SAWICKI-JENNIFER-CLARK>
- Permen PUPR No. 14/PRT/M/2017 Tahun 2017. (2017).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/104477/permen-pupr-no-14prtm2017-tahun-2017>
- Permini, N. L. P. E., & Junaedi, i K. D. (2023). Implementasi Program Teman Bus Dalam Pengembangan Transportasi Publik Di Kota Denpasar. *Journal of Research and Development on Public Policy*, 2(4), 230–239.
<https://doi.org/10.58684/JARVIC.V2I4.130>
- Priyambodho, B. A., Asyiah, S., Bethary, R. T., Novi, D., & Setiawati, K. T. (2025). Analisis Pemilihan Moda Transportasi bagi Mahasiswa Kampus Untirta. *Jurnal Komposit: Jurnal Ilmu-Ilmu Teknik Sipil*, 9(1), 205–214.
<https://doi.org/10.32832/komposit.v9i1.16446>
- Razak, N., & Susilo, B. H. (2025). Kajian Persepsi Masyarakat DKI Jakarta Terhadap Revitalisasi Halte BRT (Bus Rapid Transit) Transjakarta Bundaran Hotel Indonesia. *Jurnal Teknik Sipil*, 21. <https://doi.org/10.28932/jts.v21i1.9842>
- Subarsono, A. (2012). *Analisis kebijakan publik: konsep, teori dan aplikasi*. <https://library.stikptik.ac.id/detail?id=49310&lokasi=lokal>
- Wakari, V. V., Rogi, O. H. A., & Makarau, V. H. (2019). Daya Dukung Layanan Angkot Berdasarkan Jarak Jangkauan Masyarakat Terhadap Jalur Trayek di Kota Manado. *Jurnal Spasial*, 6(3).
<https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/spasial/article/view/25472>

Wicaksono, A. P. N. (2022). Eksplorasi Sustainable Development Goals (SDGs) Disclosure Di
Indonesia. *Jurnal Akademi Akuntansi*.
<https://ejournal.umm.ac.id/index.php/jaa/article/view/26448/12453>