

KENDALA PROGRAM PEMINDAHAN PEMANFAATAN SARANA TRANSPORTASI PRIBADI KE PUBLIK TRANSPORT (TRANSJAKARTA) Noviyanti *)

Badan Litbang Perhubungan Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Special Capital Region (DKI) Jakarta is surrounded by several cities that come to support the economy of Bogor, Depok, Tangerang, and Bekasi. Every morning peak hours when congestion is difficult to overcome than those cities to the DKI Jakarta. This happens because most people who work in the city of Jakarta is located in those cities. DKI Jakarta Provincial Government's efforts to improve services to the public using public transport services such as Transjakarta has been cultivated as much as possible such as sterilization lane busway. However, it was less successful because most people who use personal vehicles do not want to switch to public transport such as Transjakarta. Related to the above, need to do research on various things that cause the difficulty of transferring public using private vehicles to public transport such as Transjakarta.

Keywords: *Transportasi Bus Way, Personal Vehicle*

PENDAHULUAN

Sebagai Ibu Kota Negara, DKI Jakarta merupakan pusat perekonomian dan pemerintahan di Indonesia. Oleh sebab itu, Pemerintah Propinsi terus berupaya melakukan pembenahan di berbagai bidang untuk memperlancar proses perekonomian dan pemerintahan yang salah satunya membenahi kondisi transportasi.

Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta di kelilingi oleh beberapa kota yang ikut mendukung proses perekonomiannya yaitu Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Setiap harinya disaat *peak hours* terjadi kemacetan yang sulit untuk ditanggulangi dari kota-kota tersebut menuju DKI Jakarta. Hal ini terjadi karena sebagian besar masyarakat yang bekerja di Kota Jakarta bertempat di kota-kota tersebut.

Kemacetan DKI Jakarta bukan merupakan persoalan baru dan sesuatu yang sudah lama serta cukup signifikan keberadaan maupun sebabnya. Kondisi ini terjadi sejak awal tahun sembilan puluhan yang diakibatkan oleh tingginya mobilitas orang dan barang yang berimbas pada tidak sebandingnya pertumbuhan jumlah kendaraan dengan pertambahan kapasitas jalan. Kemacetan di Jakarta semakin diperparah oleh ketidakmampuan pemerintah dalam menyediakan angkutan yang layak. Semakin lama penyebab kemacetan pun semakin meluas. Antara lain banjir, inkonsistensi penataan ruang, serta budaya indiscipliner masyarakat pengguna jalan.

Pemerintah bukannya tanpa solusi. Mereka terus berupaya melakukan terobosan-terobosan kebijakan untuk mengatasi kemacetan. Tidak tanggung-tanggung. Biaya yang dikeluarkan untuk mengatasi kemacetan setiap tahunnya mencapai triliunan rupiah.

Tercatat pada tahun 2009 - 2010 Pemerintah Propinsi DKI Jakarta telah menghabiskan sekitar 1,34 triliun yang didukung anggaran dari pemerintah pusat. Proyek tersebut bermacam-macam mulai dari yang bersifat mercusuar seperti penambahan busway, pembangunan tol lingkaran luar, pembangunan jalan layang, penyediaan kereta api double track, pelebaran drainase dan gorong-gorong, bahkan pembangunan Banjir Kanal Timur (BKT), rencana MRT dan Monorail, sampai yang bersifat minim biaya seperti penerapan *electronic road pricing* (ERP), *three in one*, kebijakan perparkiran, *car free day*, hingga sosialisasi penggunaan angkutan umum dan peduli lingkungan. Tetapi kondisi tersebut tidak dapat mengurangi kemacetan di Jakarta. Sebagian masyarakat lebih memilih memanfaatkan kendaraan pribadi dibanding publik transport yang telah disediakan oleh pemerintah dengan berbagai alasan.

Upaya Pemerintah Propinsi DKI Jakarta untuk meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat pengguna jasa publik transport seperti Transjakarta telah diusahakan semaksimal mungkin seperti sterilisasi lajur busway. Berdasarkan pengamatan di lapangan dan data yang dihimpun oleh beberapa instansi, kegiatan tersebut dapat dikatakan berhasil dalam meningkatkan performa busway dan memberikan efek jera bagi para pengendara kendaraan pribadi yang melanggar lajur busway. Sebelumnya, Polda Metro Jaya bekerja sama dengan Pemprov DKI telah melakukan sterilisasi jalur busway dan ribuan kendaraan terjaring dalam operasi tersebut, menandakan perlunya tindakan drastis sterilisasi itu diterapkan secara ekstensif. Tetapi usaha tersebut kurang membuahkan hasil karena sebagian masyarakat pengguna kendaraan pribadi tidak ingin berpindah ke publik transport seperti Transjakarta. Terkait dengan hal tersebut diatas, perlu dilakukan penelitian terhadap berbagai hal yang menyebabkan sulitnya mengalihkan masyarakat pengguna kendaraan pribadi ke publik transport seperti Transjakarta.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Transjakarta atau umum disebut Busway adalah sebuah sistem transportasi bus cepat atau *Bus Rapid Transit* di Jakarta, Indonesia. Sistem ini dimodelkan berdasarkan sistem *TransMilenio* yang sukses di Bogota, Kolombia. Perencanaan Busway telah dimulai sejak tahun 1997 oleh konsultan dari Inggris. Pada waktu itu direncanakan bus berjalan berlawanan dengan arus lalu-lintas (*contra flow*) supaya jalur tidak diserobot kendaraan lain, namun dibatalkan dengan pertimbangan keselamatan lalu-lintas. Meskipun Busway di Jakarta meniru negara lain (Kolombia, Jepang, Australia), namun Jakarta memiliki jalur yang terpanjang dan terbanyak. Sehingga kalau dulu orang selalu melihat ke Bogota, sekarang Jakarta sebagai contoh yang perlu dipelajari masalah dan cara penanggulangannya.
2. Bus Rapid Transit atau disingkat BRT adalah sebuah sistem bus yang cepat, nyaman, aman dan tepat waktu dari infrastruktur, kendaraan dan jadwal. Menggunakan bus untuk melayani servis yang kualitasnya lebih baik dibandingkan servis bus yang lain. Setiap sistem BRT pasti menggunakan sistem improvisasi yang berbeda, walaupun improvisasinya berbagi dengan sistem BRT yang lain. Hasil dari sistem tadi untuk mendekati *rail transit* jika masih menikmati keamanan dan tarif bus. Negara yang memakai BRT ada di Amerika Utara, di Eropa dan Australia dinamai busway dan

nama tersebut juga dipakai di Indonesia, sedangkan negara lain memanggilnya *quality bus* atau servis bus mudah saat mencapai kualitas tinggi.

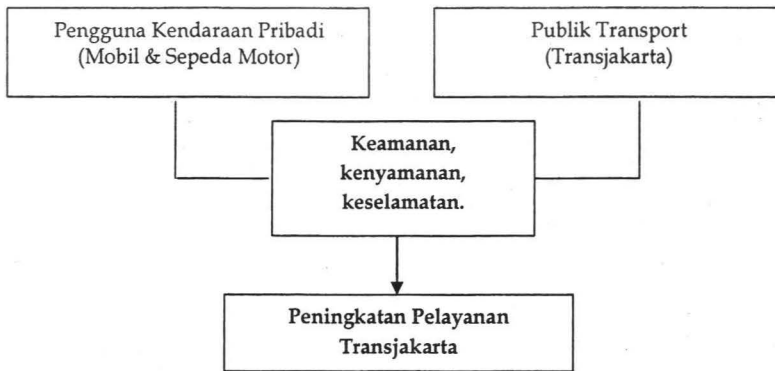
3. *Bus rapid transit* memakai sebagian nama dari *rapid transit* yang mendeskripsikan transportasi rel berkapasitas tinggi atau kita bisa memanggilnya *right-of-way*. Kereta *rapid transit* memakai terowongan bawah tanah, dan tipikal kereta berbadan panjang dalam jalur pendek dalam beberapa menit.
4. Jalur khusus bus, jalur khusus (atau di jalur eksklusif) *right-of-way* adalah Fitur utama BRT adalah jalur khusus dimana jalur tersebut bebas dari jangkauan mobil pribadi. Hal ini menyebabkan bus dioperasikan di level kualitas tinggi sejak hanya pengendara bis profesional yang hanya ada di busway. Sebuah sisi *benefit* bisa direndahkan biaya konstruksinya sejak busway *diengineered* untuk memasuki zona aman bila dikomparasikan dengan untuk jalan yang dibuka untuk pengemudi non profesional.
 - a. Terdiri dari jalur yang bisa dielevasikan, dalam permukaan aspal, jalur sebelah kanan bisa dimodifikasi rel *right-of-way*.
 - b. Sebuah jalan bus atau *street mall* bisa dibuat di tempat urban dengan mendedikasikan semua jalur dari jalan kota untuk digunakan eksklusif untuk bus.
 - c. Elemen infrastruktur rendah bisa mengurangi kecepatan dan kendala servis bus termasuk bus yang keluar jalur, bus melanggar peraturan dan bus yang kecepatannya terlalu tinggi.
5. Jalur komperhensif: Tambahan untuk menggunakan busway, BRT bisa mengambil bagian dari jalan-jalan di setiap kota dan mempunyai *network* jalan untuk mobil pribadi. Servis ini bisa membuat waktu menjadi lebih efisien dan cepat dibandingkan sistem bus biasa yang memakan waktu lebih lama.
6. *Network BRT* bisa melayani market tertentu (semua penumpang) dengan mengangkut penumpang dari lokasi sekarang menuju tujuan mereka dengan frekuensi tinggi dan waktu yang lebih cepat bisa membuat level kekaguman konsumen meningkat. Dibandingkan dengan sistem transit yang lain sistem ini bisa berjalan dengan baik. Jika sistem ini berjalan dengan kacau maka servis tidak akan melayani market tertentu.
7. Prioritas bus / Jalur bus: Setiap jalur bus pasti ada rambu tertentu. Bila lampu hijau di interseksi yang memiliki sinyal pastikan mendeteksi bila melewati bus. Prioritas interseksi seharusnya bisa dioptimalkan dan bisa membantu saat pertemuan antara jalur bus dan jalan, karena lalu lintas bisa kacau diantara bus dan sinyal lalu lintas.

METODE

Pada penelitian ini sumber data didapatkan dari opini pengguna kendaraan pribadi baik berupa mobil maupun sepeda motor pada bulan September 2010.

Metodologi Penelitian

1. Desain atau Rancangan Penelitian



Gambar 1. Rancangan Penelitian

2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik atau cara-cara yang dapat digunakan untuk pengumpulan data. Metode tersebut melalui: angket, wawancara, pengamatan, ujian (tes), dokumentasi dan lainnya. Di dalam penelitian dapat menggunakan salah satu atau gabungan tergantung dari masalah yang dihadapi. Instrumen pengumpulan data merupakan alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatannya mengumpulkan agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. Instrumen yang diartikan sebagai alat bantu adalah sebagai berikut:

a Angket (*questionnaire*)

Angket adalah daftar pertanyaan yang diberikan kepada orang lain agar bersedia memberikan respons (responden) sesuai tujuan penelitian untuk mencari informasi yang lengkap mengenai suatu masalah. Dengan menggunakan angket diharapkan responden tidak merasa khawatir bila memberikan jawaban yang sesuai dengan kenyataan dalam pengisian daftar pertanyaan. Disamping itu, responden akan memberikan informasi tertentu yang dibutuhkan.

b Daftar cocok (*checklist*)

Checklist atau daftar cek merupakan suatu daftar yang berisi subjek dan aspek-aspek yang akan diamati. *Checklist* dapat menjamin bahwa penelitian akan tercatat sekecil apapun yang dianggap penting.

c Pedoman wawancara (*interview guide* atau *interview schedule*)

Wawancara adalah suatu cara pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh informasi langsung dari sumbernya. Wawancara ini digunakan bila ingin mengetahui hal-hal dari responden secara lebih mendalam serta jumlah responden sedikit. Ada beberapa faktor yang akan mempengaruhi arus informasi dalam wawancara, yaitu: pewawancara, responden, pedoman, wawancara dan situasi.

Data primer yang didapat terdiri atas beberapa pertanyaan kuesioner yang diisi dengan *system check list* berupa pertanyaan sebagai berikut:

No	Pertanyaan	Jawaban	
1	Kendaraan Anda:	Sepeda Motor	Mobil
2	Apakah anda setiap hari menggunakan kendaraan pribadi?	Ya	Tidak
3	Alasan menggunakan kendaraan pribadi	Nyaman	Cepat
4	Jarak tempat tinggal dengan halte Transjakarta	Jauh	Dekat
5	Kendaraan lain (fider) menuju halte Transjakarta	Ada	Tidak ada
7	Apakah anda pernah menggunakan kendaraan umum seperti Bus Umum, Metromini/kopaja, angkot, Transjakarta, Kereta Api?	Ya	Tidak
8	Apakah anda berniat untuk pindah ke Transjakarta bila kondisi keamanan dan kenyamanan masih sama?	Ya	Tidak
9	Apakah anda berniat untuk pindah ke Transjakarta bila Armada ditambahkan sehingga tidak penuh sesak	Ya	Tidak
10	Apakah anda berniat untuk pindah ke Transjakarta bila waktu menunggu di halte kurang dari 5 menit	Ya	Tidak

3. Pengolahan data

Pengolahan data pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif yaitu suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi penyelidikan suatu fenomena sosial dan permasalahan manusia. Pada pendekatan ini, peneliti membuat suatu gambaran yang kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden, dan melakukan studi pada situasi yang terjadi saat ini menurut Creswell, 1998:15 "Seputar Ilmu Sosial Dan Tekhnologi Informasi". Bogdan dan Taylor (Moleong, 2007:3) mengemukakan bahwa metodologi kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kalimat tertulis maupun lisan dari orang-orang, organisasi dan perilaku yang diamati. Unsur-unsur dalam penelitian kualitatif, yaitu:

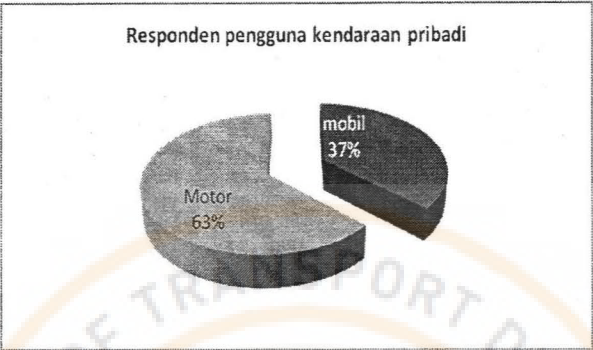
- Perspektif teoritis* dan kajian pustaka, perspektif teori menyajikan penjelasan teori yang digunakan sebagai *perspektif* baik dalam membantu merumuskan fokus kajian penelitian maupun dalam melakukan analisis data atau membahas temuan-temuan penelitian. Sementara kajian pustaka menyajikan tentang studi-studi terdahulu dalam konteks fenomena dan masalah yang sama atau serupa.
- Metode* yang digunakan, menyajikan secara rinci metode yang digunakan dalam proses penelitian.
- Temuan-temuan* penelitian, menyajikan seluruh temuan penelitian yang diorganisasikan secara rinci dan sistematis sesuai urutan pokok masalah atau fokus kajian penelitian. Temuan-temuan penelitian yang disajikan dalam laporan penelitian merupakan serangkaian fakta yang sudah direduksi secara cermat dan sistematis, dan bukan kesan selintas peneliti apalagi hasil karangan atau manipulasi peneliti itu sendiri.
- Analisis temuan-temuan* penelitian. Hasil temuan memerlukan pembahasan lebih lanjut dan penafsiran lebih dalam untuk menemukan makna di balik fakta. Dalam melakukan pembahasan terhadap temuan-temuan penelitian, peneliti harus kembali mencermati secara kritis dan hati-hati terhadap perspektif teoritis yang digunakan.

Terkait dengan hal tersebut diatas, dari hasil kues

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kendaraan Pribadi Responden

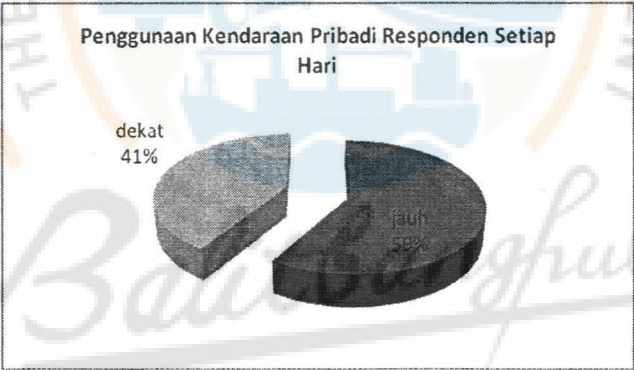
Penelitian ini dilaksanakan dengan menyebarkan 150 kuesioner pada pengguna kendaraan pribadi baik sepeda motor maupun mobil di sekitar perkantoran Jakarta Pusat. Dari 150 lembar kuesioner tersebut diatas tercatat 94 responden atau 63% memanfaatkan sepeda motor dan 56 responden atau 37% memanfaatkan mobil pribadi, seperti terlihat pada gambar diagram dibawah ini:



Gambar 2. Responden Pengendara kendaraan pribadi

2. Penggunaan Kendaraan Pribadi Responden Setiap Hari

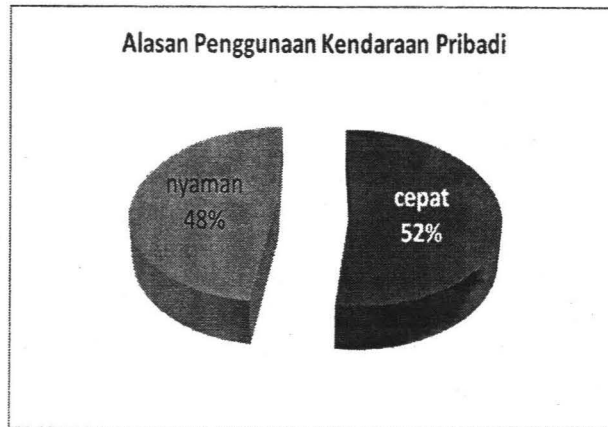
Dari hasil kuesioner terlihat bahwa sebagian besar responden memanfaatkan kendaraan pribadinya baik sepeda motor maupun mobil setiap hari yaitu 122 responden atau 81%, sementara itu responden yang kadang kala masih memanfaatkan kendaraan umum sebanyak 28 responden ata 19% seperti terlihat pada gambar diagram dibawah ini:



Gambar 3. Penggunaan Kendaraan Pribadi Setiap Hari

3. Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Dari hasil kuesioner terlihat bahwa sebagian besar pengguna kendaraan pribadi tidak berpindah ke publik transport yang disediakan oleh pemerintah karena mengutamakan kecepatan sebanyak 78 responden atau 52%. Sementara itu, penggunaan kendaraan pribadi tetap dipilih karena kenyamanannya sebesar 72 responden atau 48%, seperti terlihat pada gambar tersebut dibawah ini.

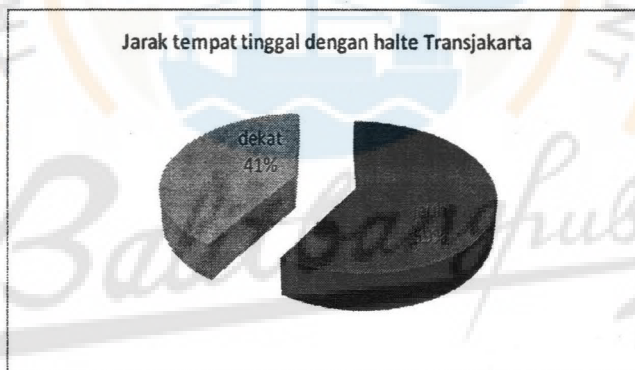


Gambar 4. Alasan Penggunaan Kendaraan Pribadi

Penggunaan kendaraan pribadi setiap harinya masih dirasakan lebih nyaman bagi pengguna mobil pribadi. Hal ini dirasakan karena sebagai penumpang bus Transjakarta mereka harus rela bila suatu saat tidak mendapatkan tempat duduk sehingga harus berdiri dengan jarak tempuh yang cukup jauh. Bagi pengendara sepeda motor, alasan lebih cepat tetap menjadi prioritas utama selain kendaraan ini dapat menjangkau hampir seluruh bagian dari sisi kota Jakarta tanpa harus berpindah dan transit dengan moda yang lain.

4. Jarak tempat tinggal dengan halte Transjakarta

Dari hasil jawaban responden terlihat bahwa sebagian besar responden bertempat tinggal Jauh dari halte Transjakarta sebesar 59% atau 88 responden, dan 41% atau 62 responden dekat dengan halte Transjakarta, seperti terlihat pada gambar tersebut dibawah ini:



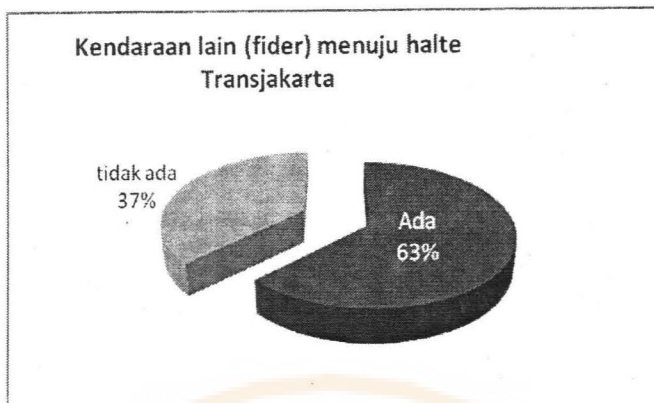
Gambar 5. Jarak Tempat Tinggal Dengan Halte Transjakarta

Dari gambar tersebut diatas, dapat diasumsikan bahwa jarak menuju halte Transjakarta yang jauh menjadikan belum banyaknya masyarakat memanfaatkan publik transport ini untuk mobilisasinya.

5. Kendaraan lain (fider) menuju halte Transjakarta

Dari hasil kuesioner, sebagian besar responden menyatakan bahwa di dekat tempat tinggal mereka terdapat kendaraan lain (fider) menuju halte Transjakarta sebesar 63%

atau 95 responden. Sementara itu, 37% atau 55 responden menyatakan bahwa di dekat tempat tinggal mereka tidak terdapat fider menuju halte Transjakarta seperti terlihat pada table tersebut dibawah ini:



Gambar 6. Kendaraan Lain (Fider) Menuju Halte Transjakarta

Dari gambar tersebut diatas terlihat bahwa kemudahan mendapatkan fider menuju halte Transjakarta merupakan hal penting yang perlu diperhatikan oleh p[enyelenggara publik transport ini. Karena keberadaan fider tersebut akan memudahkan penumpang untuk memanfaatkan moda ini.

6. Pernah menggunakan kendaraan umum seperti Bus Umum, Metromini/kopaja, angkot, Transjakarta, dan Kereta Api.

Dari hasil jawaban responden terlihat bahwa sebagian besar responden atau 77% tidak pernah memanfaatkan kendaraan umum seperti Bus Umum, Metromini/kopaja, angkot, Transjakarta, dan Kereta Api. Sementara itu, 23% lainnya menyatakan pernah memanfaatkan kendaraan umum sebagai sarana transportasinya, seperti terlihat pada gambar tersebut di bawah ini:



Gambar 7. Pernah Menggunakan Kendaraan Umum Seperti Bus Umum, Metromini/Kopaja, Angkot, Transjakarta, Dan Kereta Api.

7. Niat untuk pindah ke Transjakarta bila kondisi keamanan dan kenyamanan masih sama.

Dari hasil jawaban responden terlihat bahwa bila kondisi keamanan dan kenyamanan menggunakan Bus Transjakarta masih sama, maka hanya 10% responden berniat untuk pindah ke Transjakarta, dan 90% responden tidak berniat untuk pindah memanfaatkan sarana transportasi ini, seperti terlihat pada gambar tersebut di bawah ini:

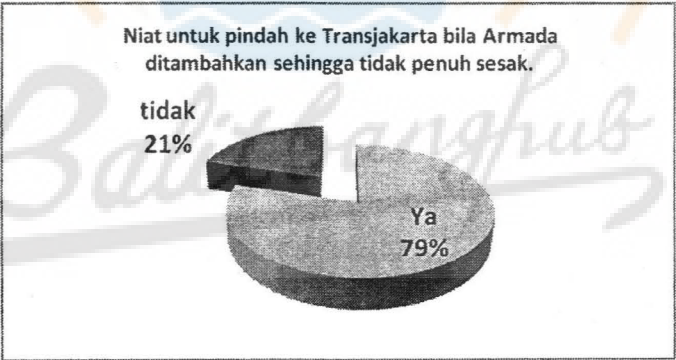


Gambar 8. Niat Untuk Pindah Ke Transjakarta Bila Kondisi Keamanan Dan Kenyamanan Masih Sama

Dari gambar tersebut diatas terlihat bahwa apabila kondisi keamanan dan kenyamanan bus Transjakarta masih sama akan sulit untuk memindahkan pengguna kendaraan pribadi memanfaatkan bus Transjakarta.

8. Niat untuk pindah ke Transjakarta bila Armada ditambahkan sehingga tidak penuh sesak.

Dari hasil jawaban responden terlihat bahwa 79% responden bersedia untuk pindah ke bus Transjakarta bila Armada ditambahkan sehingga tidak penuh sesak. Sementara itu, 21% responden yang lain tetap tidak bersedia pindah ke Publik Transport ini, seperti terlihat pada gambar diagram tersebut dibawah ini.

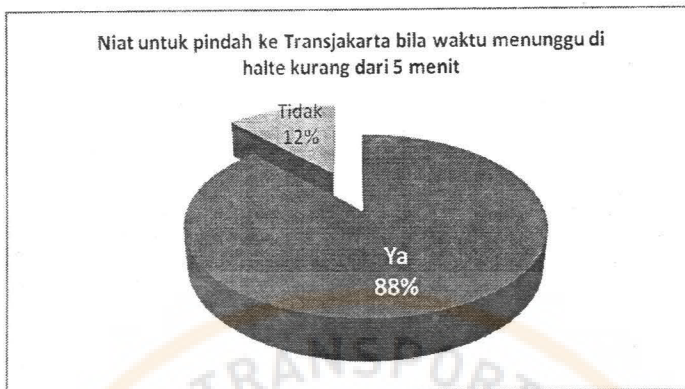


Gambar 9. Niat Untuk Pindah Ke Transjakarta Bila Armada Ditambahkan Sehingga Tidak Penuh Sesak.

Dari gamabar tersebut diatas terlihat bahwa pengelola Transjakarta perlu berupaya untuk menambah armadanya sehingga dapat menarik minat pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke publik transport ini.

9. Niat untuk pindah ke Transjakarta bila waktu menunggu di halte kurang dari 5 menit.

Dari hasil jawaban kuesioner terlihat bahwa 88% responden berniat untuk pindah ke Transjakarta bila waktu menunggu di halte kurang dari 5 menit, sementara itu 12% responden yang lain tetap tidak ingin berpindah ke publik transport tersebut, seperti tersebut dibawah ini:



Gambar 10. Niat Untuk Pindah Ke Transjakarta
Bila Bila Waktu Menunggu Di Halte Kurang Dari 5 Menit

Dari gambar diagram tersebut diatas terlihat bahwa bukanlah pekerjaan yang mudah untuk dapat mengalihkan minat pengguna kendaraan pribadi memanfaatkan publik transport ini.

PENUTUP

Dari hasil analisis penelitian ini, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

A. Kesimpulan

1. Mengalihkan minat masyarakat DKI Jakarta untuk lebih memanfaatkan Bus Transjakarta dari pada kendaraan pribadi bukan suatu pekerjaan yang mudah.
2. Terdapat beberapa kendala yang kurang mendukung proses peralihan/pemindahan ke publik transport ini diantaranya:
 - a. Tidak mudahnya mendapat fider menuju ke Halte Transjakarta. Kondisi ini juga lebih diperparah dengan jarak yang jauh dan kenyamanan fider tersebut. Terkait dengan hal tersebut diatas, selain pengelolaan armada Transjakarta sendiri, perlu juga diperhatikan peningkatan pelayanan fider yang menuju ke Transjakarta.
 - b. Bus Transjakarta belum menjangkau kota-kota lain yang mengelilingi DKI Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Sementara itu, sebagian besar pelaku ekonomi maupun pemerintahan di DKI Jakarta bertempat tinggal di kota-kota tersebut.
 - c. Jumlah armada yang masih sedikit, berjubelnya penumpang di dalam bus Transjakarta, dan lamanya waktu menunggu di halte merupakan alasan bagi masyarakat pengguna kendaraan pribadi enggan untuk berpindah ke publik transport ini.

B. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan tersebut diatas, diharapkan beberapa instansi yang terkait dengan program pelayanan transportasi publik di DKI Jakarta dan sekitarnya dapat melaksanakan beberapa hal sebagai berikut:

1. Meningkatkan pelayanan fider menuju halte Transjakarta baik berupa ketepatan waktu, keamanan, dan keselamatan
2. Menambah jumlah armada sehingga dapat mempersingkat waktu tunggu dan mengurangi berjubelnya penumpang didalam bus.
3. Menjangkau lebih luas daerah layanan hingga mencapai wilayah Bogor, Depok, Tangerang , dan Bekasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Morlok EK, 1995, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga
- Tamin OZ, 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Edisi ke-2, ITB Bandung
- Bungin,B.2007, *Penelitian Kualitatif*. Prenada Media Group: Jakarta.
- Bungin, B. 2003, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. PT Rajagrafindo Persada: Jakarta.
- Creswell, J. W. 1998, *Qualitatif Inquiry and Research Design*. Sage Publications, Inc: California.
- *) Lahir di Cianjur, 25 November 1956, Sarjana Ilmu Sosial Politik, Universitas Terbuka 2000, Peneliti Bidang Transportasi Darat.