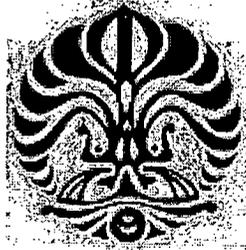


Sof 2009

**ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMERINTAH
DKI JAKARTA DI BIDANG TRANSPORTASI MASSAL
(BUSWAY)**



TESIS

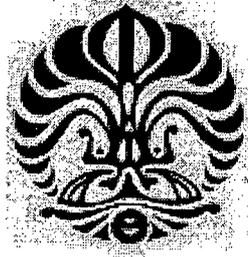
T

24973

Nama : MINARNI
NPM : 0606023223

**KONSENTRASI KAJIAN STRATEJIK PENGEMBANGAN KEPEMIMPINAN
PROGRAM STUDI KAJIAN KETAHANAN NASIONAL
PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS INDONESIA
JAKARTA
2008**

**PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS INDONESIA**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMERINTAH
DKI JAKARTA DI BIDANG TRANSPORTASI MASSAL
(BUSWAY)**

TESIS

Diajukan sebagai salah-satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Sains

**Nama : MINARNI
NPM : 0606023223**

**KONSENTRASI KAJIAN STRATEJIK PENGEMBANGAN KEPEMIMPINAN
PROGRAM STUDI KAJIAN KETAHANAN NASIONAL
PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS INDONESIA
JAKARTA
2008**

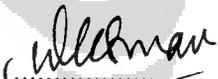
LEMBAR PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Minarni
NPM : 0606023223
Program Studi : Kajian Ketahanan Nasional
Judul Tesis : Analisis Implementasi Kebijakan Pemerintah DKI
Jakarta di Bidang Transportasi Massal (Busway)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Program Studi Kajian Ketahanan Nasional Program Pascasarjana Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Prof. Dr. Wan Usman, MA

(
.....)

Pembimbing : Dr. Chandra Wijaya MSi., MM

(
.....)

Penguji : Lisman Manurung, MSi., Ph.D

(
.....)

Jakarta, 25 Juni 2008

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmatNya. Penulis dapat menyelesaikan penelitian dan penyusunan Tesis ini. Penyusunan Tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah-satu syarat untuk mencapai gelar Magister Sains Program Studi Kajian Ketahanan Nasional, kajian Stratejik Pengembangan Kepemimpinan pada Program Pascasarjana Universitas Indonesia. Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan berbagai pihak sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan tesis ini. Untuk itu penulis mengucapkan terimah kasih kepada:

1. Bapak Dr. Chandra Wijaya MS.i, MM, selaku Wakil Ketua Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia sekaligus dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikirannya didalam mengarahkan penulis, dimana hal ini menjadi sumber inspirasi bagi penulis ketika sedang stagnan berpikir, sehingga Tesis ini bisa penulis selesaikan dengan baik.
2. Bapak Lisman Manurung Ph.D, selaku dosen penguji Ahli kebijakan Publik dan juga seorang anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) yang telah memberikan masukan kepada penulis sehingga Tesis ini menjadi lebih baik
3. Prof. Dr. Wan Usman, MA, Selaku Mantan Ketua Program Studi Kajian Ketahanan Nasional, Dosen Kajian Stratejik Kepemimpinan Angkatan 01 sekaligus Ketua sidang Dewan Penguji yang telah banyak memberi masukan sehingga Tesis ini menjadi lebih baik.
4. Seluruh Dosen Program PKN Kajian Stratejik Kepemimpinan Universitas Indonesia atas segala bimbingan dan Ilmu yang telah diberikan.
5. Kantor Kementrian Pemuda Dan Olahraga yang telah memberikan beasiswa kepada penulis sehingga penulis mampu mengecap jenjang pendidikan Strata S2.
6. Dinas Perhubungan yang telah banyak membantu dalam usaha memperoleh data yang diperlukan penulis.

7. Bapak (Alm) dan Ibu, Ayuk Yati sekeluarga, kak Maman sekeluarga dan Adek Ocim sekeluarga yang penuh kesabaran dan Doa selalu mendukung sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis dan Studi.
8. Teman-teman Pengurus Besar Himpunan Mahasiswa Islam (PB HMI) periode 2006-2008M & kader-kader HMI se-Indonesia, Teruslah Berjuang.
9. Sahabat-sahabat S2 Kajian Strategik Kepemimpinan Angkatan 01 yang telah banyak membantu penulis selama masa perkuliahan dan khususnya buat teman-teman seperjuangan dalam menyelesaikan tesis yang saling memotivasi untuk menyelesaikan tesis ini seperti: Pak Agus Komarudin, pak Afud Khusairi, Pak Asral Efendi, Pak Ridwan dan Suardi Herik.
10. Teman-teman Serantau dari Sumatera Selatan yang Studi dan berjuang di Jakarta seperti : Harman Syahri SP,MSi, Paulina S.Si, Riska S.Pd Umroh Muslim SH, Deni SH, Bahrowi S.Pd, Terimah Kasih atas semua bantuan dan dukungan serta kerjasamanya selama ini.
11. Pihak sekretariat seperti Pak Afiq, Mbak Mumpuni, Mbak Gita dan pak Rijal yang telah banyak membantu selama proses perkuliahan hingga saya selesai semoga semua kebbaikannya akan diganti Allah dengan rahmatNya.
12. Pihak-pihak yang telah memberikan bantuan baik moril maupun material sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis ini.

Akhir kata, penulis berharap semoga Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan Bapak/Ibu, saudara-saudari semua. Dan semoga Tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan, Amin.

Salemba, 25 Juni 2008

Penulis

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS
(Hasil Karya Perorangan)**

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Minarni
NPM/NIP : 0606023223
Program Studi : Kajian Ketahanan Nasional
Kajian : Stratejik Pengembangan Kepemimpinan
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Analisis Implementasi Kebijakan pemerintahan DKI Jakarta di Bidang Transportasi Massal (Busway).

Beserta perangkat yang ada (bila diperlukan). Dengan hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggung jawab saya pribadi.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada Tanggal : 25 Juni 2008

Yang menyatakan

(MINARNI)

Universitas Indonesia

ABSTRAK

Nama : Minarni
Program Studi : Ketahanan Nasional
Konsentrasi : Kajian Stratejik Pengembangan Kepemimpinan
Judul : Analisis Implementasi Kebijakan Pemerintah Daerah Khusus
Ibukota Jakarta di Bidang Transportasi Massal (Busway).

Penelitian ini berfokus pada analisis implementasi kebijakan oleh Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta di Bidang Transportasi Massal khususnya *Mass Rapid Transit* (MRT) atau yang sering kita kenal dengan Busway. Penelitian ini termasuk penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Model operasional penelitian menggunakan teori Implementasi Kebijakan George Edward III Tahun 1980 yaitu ada 4 variabel penting yang menentukan apakah suatu kebijakan di katakan efektif atau tidak efektif, variabel itu adalah Komunikasi, Sumber daya, Disposisi (sikap) dan Struktur Birokrasi. Informan dalam penelitian ini terdiri dari 8 unsur yang mewakili stakeholder kebijakan transportasi massal (Busway). Pengumpulan data dilakukan dengan studi literatur dan wawancara mendalam, sedangkan analisis di lakukan menggunakan analisis GAP yaitu analisis perbedaan antara persepsi harapan yang diinginkan dengan adanya kebijakan Busway dengan implementasi kebijakan busway oleh komponen kebijakan yang terdiri dari Regulator kebijakan, operator kebijakan dan pengguna kebijakan. Dari analisis GAP terhadap hasil wawancara dan survei lapangan, diperoleh kesimpulan bahwa implementasi kebijakan Transportasi massal (busway) berdasarkan 4 variabel penting George Edwards III Tahun 1980 dinyatakan belum efektif.

Kata kunci :
Kebijakan, Transportasi massal, Busway

ABSTRACT

Name : Minarni
Study Program : National Resilience Study
Title : Analysis of Policy Implementation by DKI Jakarta Government
In Mass Transportation Sector (Busway)

This research focused on the policy implementation analysis in mass transportation sector done by DKI Jakarta government, particularly in the Mass Rapid Transportation or which is well known as busway. This research is qualitative research with descriptive design. Research operational model uses policy implementation theory from George Edward III at 1980. There are 4 important variables: communication, resources, attitude, and bureaucracy structure. Informant in this research is consist of 8 element which is stakeholder of Mass Transportation Policy (Busway). Data collecting was done by literature study and comprehensive interview, while the analysis was done by using GAP analysis, which is differentiation analysis between perceived expectation of busway policy and the implementation of busway policy by its component which consist of policy regulator, policy operator, and policy user. From GAP analysis toward the result of interview and field research, we conclude that policy implementation of mass transportation (busway) based on 4 important variables from George Edward III at 1980 hasn't been effective yet.

Keyword : policy, mass transportation, busway

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii-iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA IMIAH	v
ABSTRAK	vi-vii
DAFTAR ISI	viii-ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Pembatasan masalah penelitian	9
1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian.....	9
1.4 Manfaat Penelitian	9
1.5 Model Operasional Penelitian	9
1.6 Sistematika Penulisan	10
BAB II KEADAAN UMUM WILAYAH PENELITIAN	12
2.1 Letak Geografis, Topografis dan Geologi Jakarta.....	12
2.2 Keadaan Penduduk Jakarta dan Aktivasnya	13
2.3 Keadaan Sosial Masyarakat Jakarta	15
2.4 Pemerintahan DKI Jakarta	17
2.5 Dinas Perhubungan DKI Jakarta	28
BAB III TELAAH PUSTAKA	32
3.1 Kebijakan Publik dan Implementasinya	32
3.2 Kepemimpinan	40
3.2.1 Kualifikasi Seseorang Pemimpin	41
3.2.2 Kualifikasi Seseorang Pemimpin Dalam Pemerintahan	43
3.2.3 Kepemimpinan Gubernur DKI Jakarta ketika kebijakan Busway digulirkan	50

3.3 Analisis kebijakan	53
BAB IV METODE PENELITIAN.....	55
4.1 Metodologi Penelitian	55
4.2 Lokasi Penelitian.....	56
4.3 Tehnik Pengumpulan Data	56
4.3.1 Pengumpulan data sekunder.....	56
4.3.2. Pengumpulan data Primer.....	57
4.4 Analisis Data.....	58
4.5 Keterbatasan Penelititan	60
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	61
5.1 Pelaksanaan Program Transportasi massal (Busway) di DKI Jakarta	63
5.1.1 Pelaksanaan Program Transportasi massal (Busway) pada Regulator Kebijakan	63
5.1.2 Pelaksanaan Program Transportasi massal (Busway) pada Operator Kebijakan	73
5.1.2.1 Implementasi Aspek Koridor	77
5.1.2.2 Implementasi Aspek Prasarana.....	84
5.1.2.3 Implementasi Aspek Sarana.....	89
5.1.2.4 Implementasi Aspek Operasional	92
5.1.3 Pelaksanaan Program Transportasi massal (Busway) pada Pengguna Kebijakan	95
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	98
6.1 Kesimpulan	98
6.2 Saran	98
DAFTAR PUSTAKA	99
LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

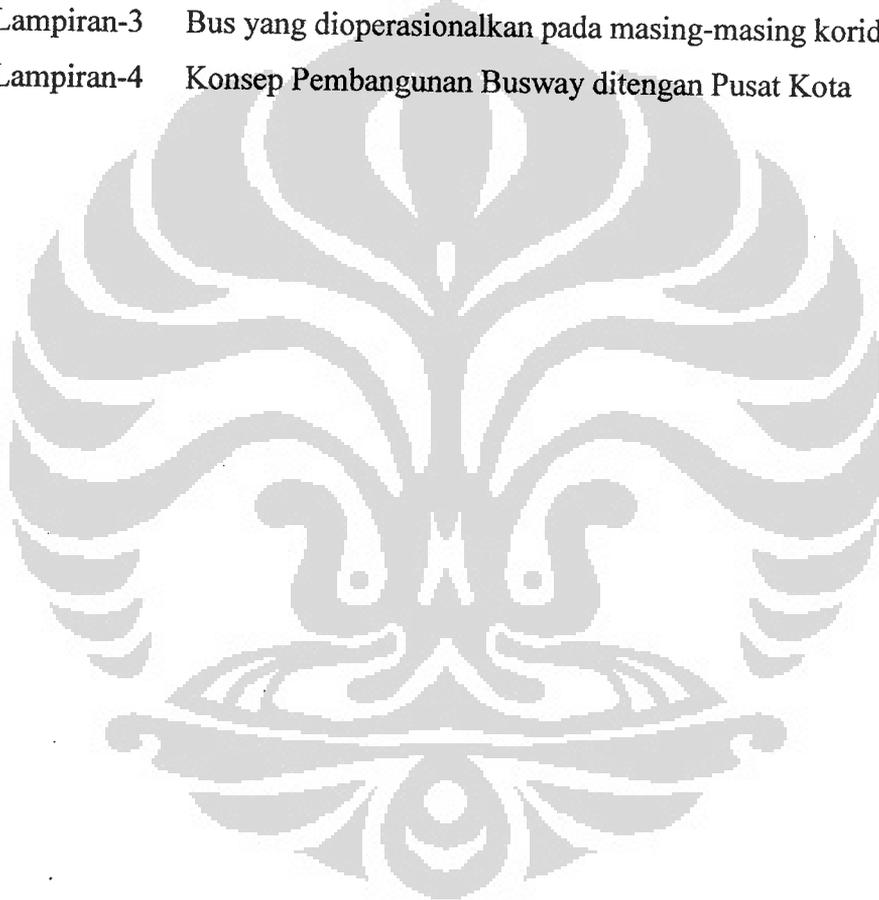
Gambar 1.	Perputaran Komuter dari Tahun 2002 s/d Tahun 2020.....	3
Gambar 2.	Potret Permasalahan Transportasi kota jakarta saat ini	6
Gambar 3.	Perbandingan kamacetan ketika ada Busway dan tidak ada Busway	8
Gambar 4.	Peta Jakarta yang berbackground kota Jakarta	17
Gambar 5.	Gedung DPRD Jakarta Tahun 1959-1966.....	20
Gambar 6.	Gedung DPRD Jakarta Tahun 1969-1970.....	21
Gambar 7.	Gedung DPRD Jakarta Tahun 1984.....	22
Gambar 8.	Pola Organisasi Pemerintahan DKI Jakarta.....	26
Gambar 9.	Struktur Dinas Perhubungan DKI Jakarta.....	30
Gambar 10.	Determinan Gaya Kepemimpinan yang cocok.....	50
Gambar 11.	Tiga Strategi dalam merealisasikan Pola Transportasi Makro	62
Gambar 12.	Struktur Organisasi Busway Propinsi DKI Jakarta.....	70
Gambar 13.	Struktur BLU Transjakarta Busway DKI Jakarta.....	75

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Luas Wilayah, jumlah penduduk, kepadatan penduduk tahun 2005.....	15
Tabel 2.	Perbandingan Tipe Kepemimpinan.....	46
Tabel 3.	Tabel Metodologi Penelitian	
Tabel 4.	Tehnik pengumpulan data beserta sumber data tersebut diperoleh.....	55
Tabel 5.	Hasil Analisis Implementasi kebijakan pada Regulator Kebijakan	58
Tabel 6.	Profil koridor I (Blok M – Kota).....	73
Tabel 7.	Profil koridor 2 (Pulogadung – Harmoni).....	78
Tabel 8.	Profil koridor 3 (Kalideres – Harmoni).....	79
Tabel 9.	Profil koridor 4 (Pulogadung – Dukuh Atas).....	80
Tabel 10.	Profil koridor 5 (Kampung Melayu – Ancol).....	81
Tabel 11.	profil koridor 6 (Ragunan – Kuningan).....	82
Tabel 12.	profil koridor 7 (Kampung Rambutan –Kampung Melayu).....	83
Tabel 13.	Jumlah Halte pada masing-masing Koridor Buswa.....	84
Tabel 14.	Analisis GAP untuk halte	85
Tabel 15.	Analisis GAP untuk JPO	86
Tabel 16.	Analisis GAP untuk Tiketing	87
Tabel 17.	Analisis GAP untuk Marka	89
Tabel 18.	Jumlah Bus & Bahan Bakar Busway di setiap koridor	90
Tabel 19.	Analisis GAP untuk Bus.....	91
Tabel 20.	Analisis GAP untuk Trase	92
Tabel 21.	Analisis GAP untuk aspek operasional	93
Tabel 22.	Analisis Implementasi kebijakan pada tingkat Operator	94
Tabel 23.	Analisis Implementasi Kebijakan di tingkat pengguna Busway.....	97

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran-1 Data wawancara dengan 14 Orang Pengguna Busway Terhadap Pelayanan Transjakarta Busway kepada Publik
- Lampiran-2 Hasil Wawancara dengan Informan mengenai kebijakan Transportasi Makro (Busway)
- Lampiran-3 Bus yang dioperasikan pada masing-masing koridor
- Lampiran-4 Konsep Pembangunan Busway ditengan Pusat Kota



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jakarta yang pada zaman dahulu kala bernama Jayakarta kemudian berganti nama menjadi Batavia, sekarang ini Jakarta selain menjadi Ibukota Negara dan Pusat pemerintahan, juga menjadi pusat kegiatan hubungan internasional, pusat kegiatan politik, pusat kegiatan ekonomi atau bisnis, budaya dan berbagai aspek kehidupan lainnya. Peran yang majemuk ini menyebabkan Jakarta tumbuh dan berkembang sangat dinamis, dipengaruhi dan mempengaruhi perkembangan lingkungan strategis skala internasional, regional, nasional dan lokal. Hal ini menyebabkan tugas dan tanggungjawab pemerintahan Provinsi DKI Jakarta menjadi sangat kompleks.

Akibat predikat yang disandang oleh Jakarta diberbagai aspek inilah, terutama jakarta sebagai pusat kegiatan ekonomi dimana Jakarta menjadi pintu gerbang masuk dan keluarnya berbagai barang hasil produksi dengan jumlah uang yang beredar di Jakarta mencapai 70 persen dari total jumlah uang yang beredar di nasional, sehingga arus urbanisasi setiap tahunnya masuk ke ibukota. Semakin banyak orang yang masuk Jakarta tiap tahunnya setelah lebaran atau hari libur panjang.

Peningkatan penduduk akibat sebab-sebab alami diikuti dengan urbanisasi yang terjadi menjadikan Jakarta semakin padat, sehingga menurut BPS tahun 2005 DKI Jakarta saat ini menjadi kota dengan penduduk terpadat di Indonesia yaitu jumlah penduduk Jakarta berkisar sebanyak 12 juta jiwa pada malam hari dan 15 juta jiwa pada siang hari (BPS, 2005) dengan laju pertumbuhan penduduk tahun 1990-2000 sebesar 0,16%, dengan kerapatan penduduk adalah 11.279 penduduk/km² jumlah tersebut belum ditambah jumlah komuter, bukan penduduk jakarta, tapi bekerja di Jakarta yang diperkirakan mencapai 30% dari penduduk jakarta bahkan berdasarkan hasil survei BPS tahun 2001 migrasi Jabodetabek tahun 2001, ditemukan fakta bahwa tidak kurang dari 1 juta jiwa penduduk Bodetabek beraktivitas di Jakarta dan menjadi komuter setiap harinya

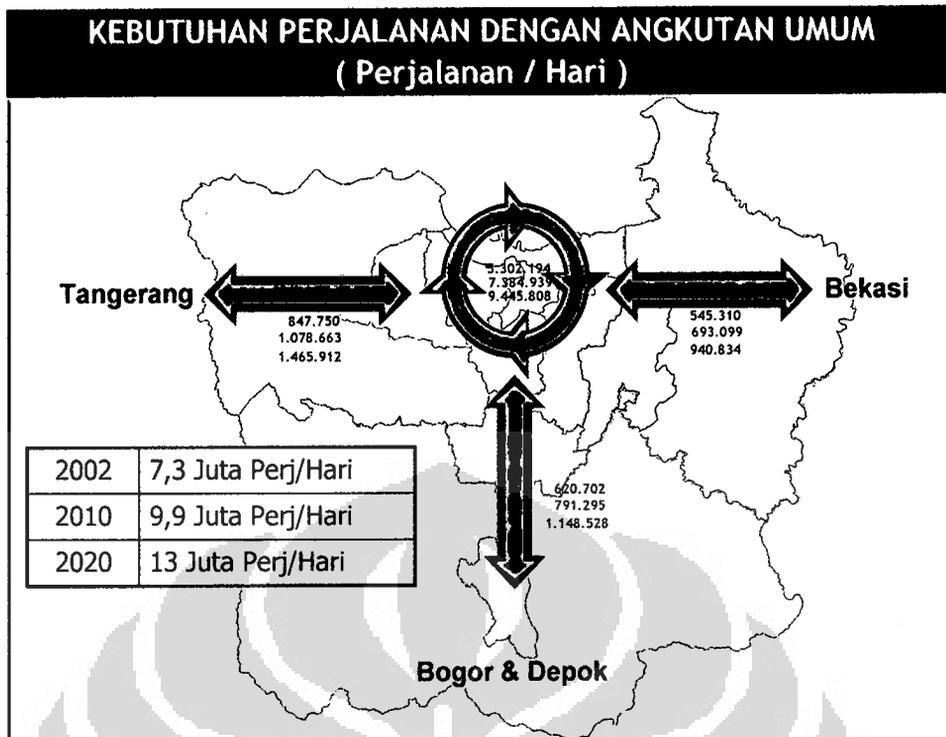
Penduduk Jakarta dalam melaksanakan kehidupan sehari-harinya membutuhkan alat transportasi, karena transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dan merupakan bagian yang integral dalam proses pembangunan untuk mencapai tujuan kesejahteraan dan keamanan kota, tidak terkecuali kota Jakarta yang juga merupakan Ibukota Negara Indonesia. Dengan demikian semakin padat penduduk Jakarta maka mereka juga makin lebih banyak membutuhkan alat transportasi untuk mencapai kebutuhan hidupnya sehari-hari.

Menurut *Owen* dalam bukunya yang berjudul *Transport and developing countries* menyatakan bahwa :

Many factors contribute to economic and social progress, but mobility especially important because the ingredients of satisfactory life, from food and health to education and employment, are generally available only if there is adequate means of moving people, goods and ideas.

(Banyak faktor-faktor yang berperan terhadap peningkatan ekonomi dan sosial tetapi pergerakan itu unsur yang penting untuk kepuasan hidup. Mulai dari kebutuhan makanan, kesehatan, hingga pendidikan dan pekerjaan, umumnya jika ada sarana yang cukup pergerakan manusia, barang dan ide).

Namun seiring dengan kemajuan teknologi dan pertumbuhan penduduk, sistem transportasi justru menjadi salah-satu sumber masalah yang dari hari ke hari semakin ruwet bagai sebuah masalah yang tiada akhir. Ada beberapa sebab sehingga munculnya masalah transportasi yaitu : Tidak seimbangnya penambahan jaringan jalan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan bila dibandingkan dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan jumlah kendaraan, sementara itu sebab lainnya adalah arus penglaju (komuter) penduduk Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi yang melaksanakan kegiatannya di Jakarta.berikut kondisi komuter di indonesia :



Gambar 1. Perputaran Komuter dari Tahun 2002 sampai dengan Tahun 2020
(sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta 2007)

Jakarta seperti kota dinegara berkembang lainnya, dimana mobilitas sudah merupakan suatu sikap hidup, saat ini mengalami krisis lalu lintas dan angkutan yang tidak terbayang oleh ahli perkotaan 20 tahun yang lalu, laju pertumbuhan dan percepatan populasi di atas rata-rata nasional serta keputusan yang diambil untuk menggunakan mobil atau bis kota sebagai transportasi utama dan tulang punggung sistem angkutan kota, dianggap sebagai biang keladi permasalahan transportasi kota.

Namun pemahaman kenapa dinegara berkembang transportasi utamanya adalah mobil /bus bukan kereta api atau Pesawat terbang atau juga kapal laut bisa dipahami karena dinegara-negara berkembang teknologi yang berkembang hanya mampu membuat jalan raya dan kalau ada jalur kereta dan kereta apinya hal itu dibuat oleh penjajah ketika negara berkembang tersebut sebelum merdeka dan itupun tidak dipelihara. Mobil digunakan karena dianggap lebih fleksibel dibanding kereta maka dinegara berkembang mereka membuat jalan raya terlebih dahulu baru rel ini berbeda dinegara-negara maju karena teknologi mereka sudah maju maka mereka membangun rek kereta api terlebih dahulu baru jalan raya, dan

penggunaan kereta dinegara maju digunakan untuk mengangkut orang sementara dinegara berkembang digunakan untuk mengangkat barang hasil bumi.

Oleh karena itu diIndonesia dan di negara-negara berkembang kereta api tidak berkembang bahkan cenderung relnya mati, selain teknologi kereta tidak berkembang juga membuat dan merawat kereta perlu biaya yang mahal, itu sebabnya kenapa ketergantungan kita dengan mobil tinggi, seharusnya pembangunan busway harus seiring dengan pembuatan jalan ketika pertama kalinya jalan dibuat, jadi perencanaan tata kota betul-betul dibuat terencana dan dibuat dari awal, sehingga letaknya betul-betul teratur dan rapi. bukan seperti hari ini dimana letak pemukiman dan kota tidak teratur.

Survei SITRAMP (Study on Integrated Transportation Master Plan) yang dikutip IAP (Ikatan Ahli Perencana) DKI Jakarta (2006), mengatakan bahwa kemacetan luar biasa (pada saat ini saja, belum beberapa tahun kedepan), biaya operasi kendaraan di Jakarta mencapai RP 3 Triliun per tahun. Kondisi tersebut masih ditambah dengan tambahan pemborosan sebesar Rp 2,5 triliun per tahun sebagai akibat waktu tempuh yang semakin lama.

Data-data berikut akan membuat kita lebih yakin akan perlunya penataan di bidang Transportasi DKI Jakarta , yaitu yang berkenaan dengan kuitas udara kota. Kualitas kendaraan (Pribadi/umum) yang buruk berkolerasi erat dengan tercemarnya kualitas udara misalkan saja jumlah kendaraan di DKI Jakarta menurut data stasistik Indonesia tahun 2002 yaitu sebesar 4.863 Juta (terdiri atas mobil pribadi 1.470 juta unit, sepeda motor 2.645 juta unit, dan bus 0.312 juta unit), kurangnya kualitas kemampuan mengemudi seseorang dan kurangnya kuatitas jalan yang tersedia, DKI Jakarta memiliki panjang jalan 6.528 km, dan memiliki kepadatan jalan 9,83 km/km², kendaraan perkapita 0.52 kendaraan/orang dan panjang jalan perkapita 0,698 km/kapita, jadi hal inilah yang menjadi penyebab utama kemacetan belum lagi kuantitas kendaraan umum yang tidak memadai yang telah menciptakan pemandangan lazim sehari-hari satu bus berjejalan dengan penumpang sampai kepintu. Apabila kita ingin menilik betapa seriusnya permasalahan transportasi kota Jakarta, kita hanya perlu melihat dari angka-angka berikut (data stasistik Indonesia tahun 2002) :

1. Pertumbuhan jumlah kendaraan 11% per tahun. Saat ini jumlah kendaraan bermotor di Jakarta mencapai 6,3 juta kendaraan.
2. Terdapat 600 kendaraan (yang memuat 1,2 juta orang yang *mobile*) dari Bodetabekjur (Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi dan Cianjur) ke Jakarta.
3. Jumlah perjalanan kendaraan setiap harinya mencapai 17 juta perjalanan.
4. Tidak kurang dari 269 kendaraan roda empat yang mengajukan STNK baru setiap harinya.
5. Rasio jumlah kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum adalah 92% (Kendaraan Pribadi) banding 8% (kendaraan Umum).
6. Dari total 17 juta perjalanan, rasio penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum adalah 44% (kendaraan Pribadi) banding 56% kendaraan umum.
7. perbandingan penambahan jumlah ruas jalan dengan kenaikan jumlah kendaraan sangat tidak seimbang. Panjang jalan hanya bertambah kurang dari 1%, kenaikan jumlah kendaraan rata-rata 11% per tahun.

Bandingkan angka yang sama untuk kota Tokyo, misalnya dengan kepadatan penduduk 124 jiwa/ha, mereka mempunyai prasarana transportasi yang jauh lebih memadai, seperti subway dan 200 km lebih jalan tol. Tingkat perjalanan rata-rata penduduk DKI Jakarta saat ini adalah sekitar 1,7 trip/orang/hari, termasuk yang paling rendah di Asia Tenggara yang berarti dalam satu hari terjadi tidak kurang 20 juta perjalanan orang. Hasil studi JICA (Bappenas, 2002) menyebutkan, panjang perjalanan rata-rata yang dilakukan adalah delapan km sehingga tingkat mobilitas yang terjadi adalah sekitar 160 juta orang/km/hari.

Perjalanan sekitar 160 juta orang /km/hari inilah yang harus dilayani oleh 6.500 km panjang jalan dan 4.864 juta kendaraan yang ada di DKI Jakarta. Melihat angka-angka yang ada, lalu-lintas Jakarta memang secara Fundamental sudah berpotensi bermasalah. Kemudian, ditambah lagi dengan rendahnya kedisiplinan pemngemudi dan pertumbuhan jumlah kendaraan yang sangat tak sebanding dengan penambahan jalan yang menimbulkan kemacetan diberbagai kawasan ibukota menjadi lebih parah. Berikut ini potret permasalahan transportasi perkotaan yang terjadi di Jakarta saat ini.



Gambar 2. Potret permasalahan Transportasi kota Jakarta saat ini.
(sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta 2007)

Pada jam-jam sibuk, jalan-jalan di Jakarta menjadi gudang “Leher botol” proses kearah rasio V/C (nilai Volume per Capasitas, Volume = Jumlah kendaraan yang berada diruas jalan, Capasitas = kemampuan ruas jalan tersebut menampung kendaraan) yang tidak ideal bermunculan di banyak tempat. Menurut beberapa versi perhitungan pada tahun 1996. tingkat kemacetan diwilayah ibukota sudah mencapai 18 hingga 22 persen. Titik tengah dari kisaran ini adalah 20 persen dan ini berarti ketidاكلancaran lalu-lintas terjadi pada seperlima jaringan jalan. Kondisi demikian terhitung amat memperhatikan sebab jalan-jalan secara kritis selalu saling mengait. Hubungan mereka interkoneksi , kalau yang satu macet, yang lain sedikit banyak akan terimbas.

Pada tingkat kemacetan 20 persen, hampir tak ada rute penting yang bebas dari fenomena “Leher botol”. Kemana saja kita pergi dan dari titik manapun kita memulai perjalanan sekali-dua kali atau tiga kali terjebak dalam iring-iringan kendaraan yang padat merayap atau bahkan berhenti total selama beberapa saat pasti kita akan alami. Pada tingkat kemacetan yang lebih tinggi, sebagaimana realitas Jakarta pada waktu sekarang, frekuensi pertemuan kita dengan areal-areal “bottle-neck” akan menjadi lebih tinggi pula.

Simpul-simpul kemacetan diwilayah ibukota terjadi pada hampir semua kelas jalan, dari arteri, kolektor, lokal sampai gang proses tersendat-sendatnya lalu lintas berlangsung pada lajur jalan atau jaring-jaring jalan yang seakan-akan “menyempit” karena banyak sebab disepular kompleks perdagangan (Glodok, Tanah Abang dsb), kompleks perbelanjaan (Kalibata Mal, Taman Anggrek dsb), kompleks pemukiman (Bintaro, Kelapa Gading dsb), kompleks perkantoran (Kuningan, Casablanca), maupun kompleks terminal (Kampung Melayu, Grogol dsb). Pusat-pusat aktivitas seperti ini menyebar merata diseluruh Jakarta. Tak heran jika kemacetan di tempat-tempat memperpanjang waktu tempuh hampir semua rute perjalanan dalam kota.

Ketidakterediaan sistem angkutan umum massal yang reliable bagi masyarakat merupakan salah-satu penyebab terjadinya deteriorasi tingkat penggunaan angkutan umum yang sesungguhnya jauh lebih efisien dalam penggunaan ruang. Deteriorasi tersebut terjadi dari tahun ke tahun dan akan semakin memburuk di tahun 2010 apabila upaya penanganan yang seksama tidak segera dilakukan.

Jika pada tahun 1985 masih sekitar 57% perjalanan penduduk kota yang menggunakan angkutan umum, maka secara berturut-turut proporsi perjalanan ini menurun terus pada tahun-tahun berikutnya, tahun 1990, 1995 menjadi 52% dan 49,5%. Prediksi untuk tahun 2010 memperlihatkan deteriorasi yang lebih parah lagi dalam penggunaan angkutan umum apabila tidak dilakukan langkah-langkah penanganan yang komprehensif, dimana peranan moda angkutan umum akan menurun hingga 44,1%. Deteriorasi pada publik transport share karena absennya sistem angkutan umum massal yang reliable inilah yang memberi kontribusi terhadap porak porandanya wajah transportasi kota DKI Jakarta seperti yang dapat kita saksikan dari tahun ketahun.

Otonomi daerah memberikan otoritas kepada pemerintahan propinsi di Indonesia, tidak terkecuali propinsi DKI Jakarta untuk bergerak cepat untuk melakukan perubahan dan pembaharuan disemua aspek kehidupan terutama dalam bidang transportasi sebelum kondisi kemacetan di ibukota semakin parah, maka pada tahun 1999 dengan good willnya Gubernur Sutyioso dan wagubnya meyakinkan semua pihak bahwa solusi yang tepat harus secepatnya dideteksi dan

dilaksanakan atau Jakarta akan mengalami lumpuh total. Pemerintah DKI Jakarta menempatkan Pola Transportasi Makro (PTM) sebagai kerangka konkrit, tepat dan terarah.

Diantara langkah menengah panjang itu disetujui Transjakarta Busway (Bus Rapid Transit/BRT) sebagai tulang punggung transportasi kota Jakarta, selain monorel (Light Rail Transit/LRT) dan Angkutan sungai / Water Way serta Kereta Api (Mass Rapid Transit). Busway paling cepat direalisasikan dengan asumsi investasi yang rendah dan daya angkut BRT lebih memiliki daya tampung 2000-30000 penumpang per jam per arah sekali angkut dibandingkan MRT (kereta Api) atau RLT (Monorel) atau angkutan sungai namun dalam pelaksanaannya sempat tertunda karena disepakati pemerintah DKI Jakarta tahun 2002 bahkan pada tahun 2003 konstruksi baru dibangun walaupun akhirnya baru bisa di launching tahun 2004 pada bulan Januari.

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas, maka peneliti terdorong untuk meneliti dan menganalisis implementasi kebijakan Pemda DKI Jakarta di bidang transportasi massal khususnya Busway sebagai sarana pendukung kegiatan mobilitas sosial dan ekonomi masyarakat di DKI Jakarta yang aman dan nyaman.



Gambar 3. Perbandingan kemacetan ketika ada Busway dan tidak ada Busway

(sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta 2007)

1.2. Pembatasan Masalah Penelitian

Untuk melihat kebijakan yang telah dijalankan oleh Pemerintah DKI Jakarta dalam memenuhi kepentingan publik di bidang transportasi maka penelitian ini dibuat dan di beri judul "Analisis Implementasi Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta di bidang Transportasi Massal (Busway)". Hal itulah yang melandasi ketertarikan dalam pelaksanaan penelitian ini, sehingga dari penelitian ini diharapkan dapat menggambarkan bagaimanakah Implementasi Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta di bidang Transportasi Masal (Busway) ?

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

Adapun maksud dilakukan penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:
 Untuk memberikan gambaran tentang kebijakan pemerintahan DKI Jakarta dalam menyelesaikan permasalahan transportasi perkotaan di DKI Jakarta.
 Dimana tujuan yang ingin dicapai dalam Penelitian ini adalah:
 Meberikan gambaran tentang Implementasi kebijakan Transportasi Masal (Busway) yang merupakan salah-satu solusi permasalahan Transportasi di DKI Jakarta oleh Pemda DKI Jakarta.

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini diuraikan sebagai berikut ;

1. Dapat menjadi database tentang Transportasi dan kepemimpinan di Indonesia pada umumnya dan Pemerintahan DKI Jakarta khususnya.
2. Diharapkan menjadi bahan masukan bagi pemerintah DKI Jakarta tentang sejauhmana efektifitas kebijakan Transportasi Massal (Busway) sehingga membantu perkembangan kebijakan selanjutnya.
3. Sebagai penelitian awal dan lanjutan untuk pengembangan pola penyelesaian masalah Transportasi Massal (Busway) yang optimal bukan saja di wilayah DKI Jakarta tetapi juga wilayah di luar Jakarta.

1.5. Model Operasional Penelitian

Fenomena yang berkembang di publik/masyarakat DKI Jakarta saat ini, menjadi pertimbangan dan alasan untuk melakukan penelitian tentang apa

sebenarnya program yang sudah maupun sedang dijalankan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Fenomena tersebut adalah adanya beberapa masalah utama salah-satunya yaitu dibidang Transportasi yang secepatnya harus diselesaikan.

Beragam penilaian baik yang menilai sudah optimal maupun belum mencapai optimal terhadap kebijakan-kebijakan yang telah dijalankan terutama dampaknya pada kehidupan. Kompleksitas permasalahan transportasi ini membutuhkan sarana dan manajemen transportasi yang komprehensif bagi masyarakat sehingga tercipta modal transportasi yang aman, nyaman, murah dan efisien.

Karena itu penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana pelaksanaan program pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintahan DKI Jakarta terutama dalam hal manajemen kebijakan transportasi Masal (Busway) di DKI Jakarta. Pengumpulan data dilakukan dengan mengadakan Survey langsung ke lapangan. Analisis data secara kualitatif diperoleh dari wawancara dari berbagai pihak yang kompeten dengan permasalahan yaitu Pemerintahan Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Dinas Perhubungan provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway, Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ), Masyarakat pengguna Busway.

1.6. Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri dari 6 bab. Bab pertama berisi tentang pendahuluan, bab kedua berisi keadaan umum wilayah penelitian, bab ketiga berisi telaah pustaka, bab keempat metode penelitian, Bab kelima berisi Hasil dan Pembahasan serta Bab 6 berisi Kesimpulan dan Saran.

Pada Bab Pendahuluan dibahas latar belakang permasalahan yang mendasari penelitian, tantangan dan permasalahan pelayanan publik dalam Penelitian. Selain itu juga, dibahas pula pembatasan masalah penelitian, maksud dan tujuan dari penelitian, manfaat yang diharapkan muncul dari hasil penelitian, model operasional Penelitian, dan diakhiri sistematika penulisan.

Bab Keadaan Umum Wilayah Penelitian membahas 5 (Lima) hal. Yang pertama uraian tentang letak geografis, topografis, dan geologi Jakarta, yang

kedua tentang keadaan penduduk Jakarta dan aktivitasnya, ketiga uraian tentang keadaan sosial masyarakat, keempat uraian tentang Pemerintahan DKI Jakarta , kelima penjelasan tentang Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

Bab Telaah Pustaka akan membahas 3 (Tiga) bagian yaitu bagian pertama tentang pengantar teori yang berhubungan dengan Kebijakan publik dan Implementasinya dan bagian kedua tentang teori Kepemimpinan terdiri dari 3 (Tiga) hal yaitu : yang pertama tentang Kualifikasi seorang pemimpin, yang kedua tentang tipe kepemimpinan dalam organisasi dan yang ketiga tentang determinan Efektivitas Kepemimpinan dan bagian ketiga yaitu membahas analisis kebijakan.

Bab Metode Penelitian membahas aspek-aspek teknis dalam pelaksanaan penelitian secara rinci, mulai dari metodologi penelitian, lokasi penelitian, Teknik pengumpulan data, analisis data dan keterbatasan penelitian.

Bab Hasil dan Pembahasan akan membahas data-data tentang Implementasi Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta dalam menyelesaikan persoalan Transportasi Masal (Busway) mulai dari analisis kebijakan ditingkat Regulator kebijakan, kemudian yang kedua analisis kebijakan ditingkat operator kebijakan dan yang terakhir analisis kebijakan ditingkat pengguna kebijakan Busway.

Bab Kesimpulan dan Saran akan mengupas dan menggambarkan kesimpulan dari pembahasan dan juga memberikan saran-saran yang diperoleh dari penelitian

BAB II

KEADAAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

Telah diuraikan pada bab pendahuluan, penelitian ini memusatkan perhatian pada sejauhmana kita dapat mengetahui, mengungkap dan menganalisis Implementasi Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta dalam bidang Transportasi Masal (Busway). Untuk itu perlu diuraikan keadaan umum wilayah penelitian.

2.1. Letak Geografis, Topografis, dan Geologi Jakarta

Jakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia yang berada di dataran rendah pantai utara bagian barat pulau Jawa. Wilayah DKI Jakarta dibagi atas lima Kotamadya dan satu Kabupaten Administrasi, 44 Kecamatan, 267 Kelurahan, 28.566 RT, dan 2.508 RW. Sebagian besar wilayah Jakarta adalah dataran rendah dengan ketinggian rata-rata ± 7 meter di atas permukaan laut. Wilayah Jakarta di sebelah Utara berbatasan dengan Laut Jawa, di sebelah Selatan dan Timur berbatasan dengan Provinsi Jawa Barat, dan sebelah Barat berbatasan dengan Provinsi Banten.

Dalam catatan BPS DKI Jakarta dan suku dinas kependudukan dan catatan sipil kotamadya di Jakarta pada Desember 2005, dengan luas lahan Jakarta ± 662 kilometer persegi atau setara dengan 65.000 Ha dengan posisi garis bujur ada di $106^{\circ}22'42''$ Bujur Timur sampai $106^{\circ}58'18''$ Bujur Timur. Untuk posisi garis lintang berada di $-5^{\circ}19'12''$ LS sampai $-6^{\circ}23'54''$ LS. Untuk letak topografi, ketinggian Tanah berada 0-10 meter di atas permukaan laut (dari titik 0 Tg.Priok) dan 5-50 meter di atas permukaan laut (dari Banjir Kanal sampai batas selatan DKI Jakarta).

Jakarta beriklim tropis dengan suhu tahunan rata-rata 27 derajat celcius dengan kelembaban 80-90 persen. Kota Jakarta terletak di dekat garis khatulistiwa sedangkan arah angin dipengaruhi oleh angin musim. Angin musim barat bertiup antara November dan April, untuk angin musim timur antara Mei dan Oktober. Suhu sehari-hari kota Jakarta dipengaruhi angin laut yang nyaman karena

disepanjang pantai. Curah hujan rata-rata 2.000 mm, curah hujan paling besar sekitar bulan Januari dan paling kecil pada bulan September.

Untuk kondisi Geologis seluruh daratan terdiri dari beberapa bagian. Endapan Pleistocene sekitar 50 M di bawah permukaan tanah, dimana di bagian selatan Jakarta terdiri dari lapisan alluvial. Untuk dataran rendah pantai, merentang ke bagian pedalaman dengan jarak sekitar 10 Km. Di bawah dataran pantai itu, diprediksi terdapat lapisan endapan yang lebih tua.

Lapisan ini tidak tampak pada permukaan tanah karena tertimbun seluruhnya oleh endapan alluvium. Di wilayah bagian utara baru terdapat pada kedalaman 10-25 meter, makin ke selatan permukaan keras semakin dangkal 8-15 meter. Pada bagian kota tertentu terdapat juga lapisan permukaan tanah yang keras dengan kedalaman 40 meter.

2.2. Keadaan Penduduk Jakarta dan Aktivitasnya

Seiring perkembangan kota Jakarta, jumlah penduduknya tumbuh, baik karena kelahiran maupun urbanisasi. Data sensus penduduk Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Jakarta pada tahun 1980 sebanyak 6,5 juta jiwa dan pada 1990 sebanyak 8,3 juta jiwa, sedangkan pada sensus 1990, tercatat sebanyak 8,2 juta jiwa, terakhir pada tahun 1995 penduduk Jakarta sebanyak 9.112.652 orang.

Dengan penduduk hampir 10 juta ini, Jakarta termasuk dari 20 kota terbesar di Dunia bahkan terbesar di Asia Tenggara. Dalam catatan *United national Council For Human Settlements*, pada 1980, Jakarta di urutan 21 kota besar di dunia. Pada tahun 2000, peringkat Jakarta di urutan 14 dan diproyeksikan tahun 2010 di urutan 10 kota terbesar di dunia.

Dalam catatan BPS DKI Jakarta dan suku dinas kependudukan dan catatan sipil kotamadya di Jakarta pada Desember 2005, dengan luas lahan 622 kilometer persegi dengan penduduk tercatat 7.492.610, tingkat kepadatan adalah 11.318 orang per satu kilometer persegi.

Untuk rinciannya Jakarta Pusat berpenduduk 884.467, luas lahan 48 kilometer persegi, kepadatan wilayahnya 18.369. Di Jakarta Utara, luas lahan 137 kilometer persegi berpenduduk 1.172.807 tingkat kepadatan 8.536 orang

perkilometer persegi, lantas di Jakarta Barat berpenduduk 1.564.761 dengan luas lahan 125 kilometer persegi tingkat kepadatan 12.493.

Di Jakarta Selatan dengan penduduk 1.721.080 dan luas lahan 146 kilometer persegi tingkat kepadatan penduduk pada titik 11.810. Tingkat kepadatan di Jakarta Timur, 10.790 orang perkilometer persegi, untuk jumlah penduduk 2.129.977 jiwa dengan luas lahan 197 kilometer persegi. Di kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, jumlah penduduk tercatat 19.518 orang dengan luas lahan 9 kilometer persegi, tingkat kepadatan penduduk 2.243 orang perkilometer persegi.

Pada tahun delapan puluhan, Jakarta berpenduduk sekitar 6,5 juta jiwa, tahun 1992 berjumlah hampir sekitar 9,00 juta jiwa. Bianpoen (1989) memperkirakan Jakarta pada tahun 2000 berpenduduk minimal $2,75 \times 6,5$ juta = 17,875 juta orang sehingga kepadatan penduduk Jakarta menjadi sekitar 271 orang/ha. Kepadatan penduduk sekitar 121 orang/ha, dan menurut RUTR 2005 akan menjadi 182 orang/ha dari luas Jakarta: 659,46 km². Rata-rata penduduk Jakarta berusia muda 63% berusia di bawah 24 tahun. Penduduk sementara 750.000 orang dan 300.000 orang setiap hari memasuki Jakarta. Perluasan kota harus diatur supaya tanah dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi perumahan dan RTH. Perlu dilakukan peremajaan lingkungan pemukiman lama seperti di kawasan Jakarta Pusat, perumahan yang rapat dan telah menghilangkan taman/halaman serta jalur hijau diremajakan sehingga menjadi permukiman yang bertaman dan longgar tanpa menggusur penghuninya.

Kebijakan perluasan Kota Vertikal dan Kota Taman akan menghemat ruang, energi, uang, dan waktu (Kasiyanto, 1989). Warga Jakarta mempunyai lapangan pekerjaan yang beraneka ragam berdasarkan pada kondisi pendidikan. Didukung oleh jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat. Dapat terlihat dari jumlah kendaraan dari tahun ke tahun seperti tahun 1981 hanya 876.714 buah, tahun 1987 sebanyak 1.284.615 buah, tahun 1989 sebanyak 1.515.299 buah, sedangkan tahun 1990 sebanyak 1.649.037 tidak termasuk kendaraan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dan Corps Diplomatik. Komposisi penduduk yang berumur di bawah 30 tahun berjumlah: 4.088.534 orang atau 64,62% dari jumlah penduduk seluruh Jakarta. kebutuhan rekreasi setiap tahun selalu bertambah. Ini menunjukkan

bahwa penduduk kota memerlukan lokasi-lokasi tertentu untuk berekreasi. Pengunjung taman hiburan Dunia Fantasi pada tahun 1991 berjumlah 2.581.000 (Kantor Statistik DKI 1992). Jakarta mempunyai sejarah gemilang di masa lalu sebagai kota pelabuhan dan perdagangan, kemudian berkembang pesat baik penduduk dan pembangunan fisiknya. Namun terancam akan kekurangan sumber daya, ruang, dan kualitas lingkungan. Dalam pengembangan kota Jakarta, perlu pengendalian konseptual dan terpadu, termasuk pengembangan Jakarta menjadi kota taman. Oleh karena peranan taman, flora atau hutan kota sangat penting bukan saja sebagai penghias kota tetapi juga untuk menciptakan suasana lingkungan yang nyaman.

Tabel 1 : Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, Kepadatan Penduduk 2005

No	Wilayah	Luas (km ²)	Jumlah Penduduk	Kepadatan ppd. (km ²)
1.	Jakarta Selatan	146,00	1.721.080	11.810
2.	Jakarta Timur	197,00	2.129.977	10.790
3.	Jakarta Pusat	47,90	884.467	18.369
4.	Jakarta Barat	125,00	1.564.761	12.493
5.	Jakarta Utara	137,00	1.172.807	8.536
6.	Kab.Adm.Kep.	9,00	19.518	2.243
DKI Jakarta		662,00	7.492.610	11.318

Sumber: Suku Dinas Kependudukan dan Catatan sipil Kotamadya

2.3. Keadaan Sosial Masyarakat Jakarta

Terjadinya krisis ekonomi, disusul dengan krisis politik yang mencapai puncaknya pada tahun 1998, ternyata membawa perubahan yang sangat mendasar di bidang kehidupan sosial masyarakat Jakarta. Sebagai dampak ikutan dari merosotnya kehidupan ekonomi, disiplin sosial masyarakat Jakarta mengalami kemerosotan sampai pada titik yang paling rendah. Indikasi ke arah ini, antara lain dapat terlihat dari terjadinya pelanggaran terhadap Perda Nomor 11 Tahun 1988 tentang Ketertiban Umum. Dalam kehidupan sehari-hari, nampak dengan jelas terjadi pelanggaran tertib lalu lintas, tertib pedagang kaki lima, tertib pembuangan

sampah, tertib pembangunan perumahan dan berbagai jenis pelanggaran lain, sehingga di kalangan pakar menyebut masyarakat Jakarta sebagai dilanda penyakit sosial (*social illness*). Sebagai dampak dari krisis ekonomi dan krisis politik, serta maraknya tindakan anarkhi sebagai akses aksi unjuk rasa, di kalangan masyarakat Jakarta juga nampak adanya perubahan perilaku. Masyarakat Jakarta sebelum terjadinya krisis ekonomi dan politik dikenal sebagai masyarakat yang tertib, taat terhadap peraturan, berubah menjadi perilaku yang terang-terangan berani melanggar hukum. Bahkan diantara kelompok masyarakat pada strata tertentu, pelanggaran terhadap peraturan hukum, khususnya pelanggaran ketertiban umum, dianggap sebagai sesuatu yang lumrah.

Dari berbagai kasus pelanggaran terhadap ketertiban umum yang terjadi, dapat diketahui bahwa di kalangan masyarakat yang terkena penertiban, beberapa diantaranya berani melawan petugas. Hal ini sempat mengakibatkan terjadinya korban di jajaran aparat Trantib, baik luka-luka maupun meninggal pada saat melaksanakan tugas. Apabila hal tersebut di kaji lebih mendalam, ada beberapa faktor yang menjadi penyebabnya, antara lain:

- a. Merosotnya kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah, karena terjadinya penyalahgunaan wewenang, sehingga perbuatan KKN nyaris membudaya.
- b. Aparat penegak hukum kurang tegas dalam melaksanakan penindakan hukum (*law enforcement*), sehingga membuka peluang dan kesan seolah-olah pelanggaran dibiarkan begitu saja
- c. Sebagian masyarakat menafsirkan demokrasi Seolah-olah boleh berbuat apa saja. Hal ini berakibat semakin lemahnya pemahaman masyarakat terhadap supremasi hukum.

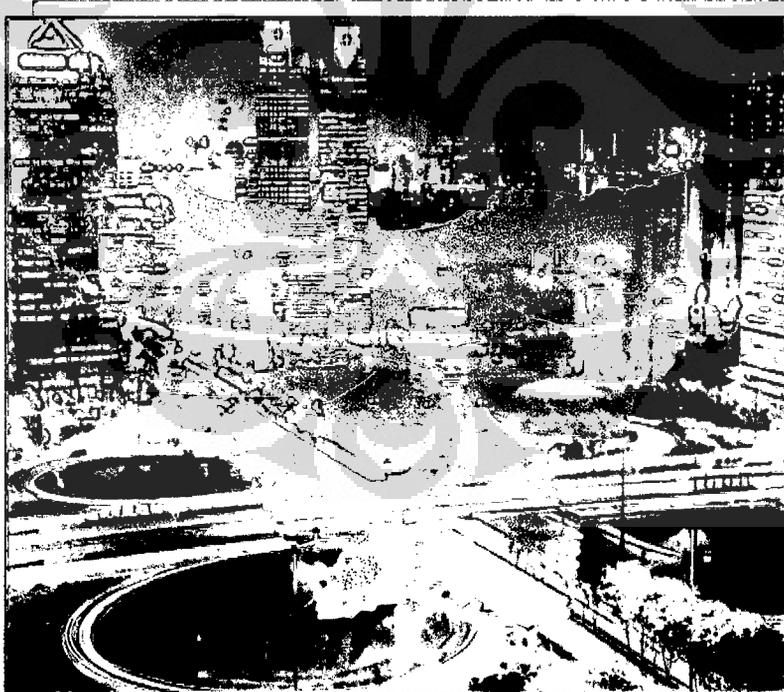
Dengan semakin membaiknya perekonomian Jakarta, maka secara bertahap ketentraman dan ketertiban masyarakat mulai ditegakkan. Dengan program keamanan, ketentraman dan ketertiban terpadu. Pemda bersama jajaran aparat keamanan terus melakukan operasi-operasi penertiban secara simultan di lima wilayah kota. Dengan operasi penegakan hukum ini, dan disertai sanksi tegas melalui proses penegakan hukum, maka selama dua tahun terakhir ini, kondisi kamtibmas di ibukota nampak semakin membaik. Bersamaan dengan itu pula,

penyuluhan hukum dalam rangka meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap peraturan hukum yang berlaku juga terus dilaksanakan secara lebih intensif.

Namun mengingat perubahan sikap perilaku masyarakat terkait erat dengan masalah kemampuan ekonomi, latar belakang pendidikan, dan pengaruh kehidupan sosial masyarakat Jakarta, maka perubahan sikap perilaku yang mengarah pada kepatuhan hukum, masih diperlukan waktu. Hal yang sama juga berlaku terhadap upaya penegakan Hak Asasi Manusia, yang akhir-akhir ini secara lebih proaktif ditegakkan dengan terbentuknya komisi HAM Daerah. Dari berbagai kasus penertiban, Pemerintah Propinsi DKI Jakarta sejauh mungkin telah berupaya untuk menghindari terjadinya pelanggaran yang menjurus pada pelanggaran HAM.

2.4. Pemerintahan DKI Jakarta.

Sejarah Pemerintahan Eksekutif DKI Jakarta



Gambar 4. Peta Jakarta yang berbagraound kota Jakarta.

Pada abad ke-14 Jakarta bernama Sunda Kelapa sebagai pelabuhan Kerajaan Pajajaran. Pada tanggal 22 Juni 1527 oleh Fatahillah, diganti nama menjadi

Jayakarta (tanggal tersebut ditetapkan sebagai hari jadi kota Jakarta keputusan DPR kota sementara No. 6/D/K/1956). Pada tanggal 4 Maret 1621 oleh Belanda untuk pertama kali bentuk pemerintah kota bernama Stad Batavia. Dan pada tanggal 1 April 1905 berubah nama menjadi Gemeente Batavia yang kemudian pada 8 Januari 1935 berubah nama menjadi Stad Gemeente Batavia.

Pada tanggal 8 Agustus 1942 oleh Jepang diubah namanya menjadi Jakarta Toko Betsu Shi. Dan pada September 1945 pemerintah kota Jakarta diberi nama Pemerintah Nasional Kota Jakarta. Lalu pada 20 Februari 1950 dalam masa Pemerintahan. Pre Federal berubah nama menjadi Stad Gemeente Batavia. 24 Maret 1950 diganti menjadi Kota Praja Jakarta. Akan tetapi pada 18 Januari 1958 kedudukan Jakarta sebagai Daerah swatantra dinamakan Kota Praja karta jaya.

Tahun 1961 dengan PP No. 2 tahun 1961 jo UU No. 2 PNPS 1961 dibentuk Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya. Dan pada 31 Agustus 1964 dengan UU No. 10 tahun 1964 dinyatakan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya tetap sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia dengan nama Jakarta. DKI Jakarta dipimpin oleh seorang Gubernur dalam melaksanakan tugas pemerintahannya sehari-hari, berikut nama-nama Gubernur yang pernah memimpin DKI Jakarta hingga sekarang. :

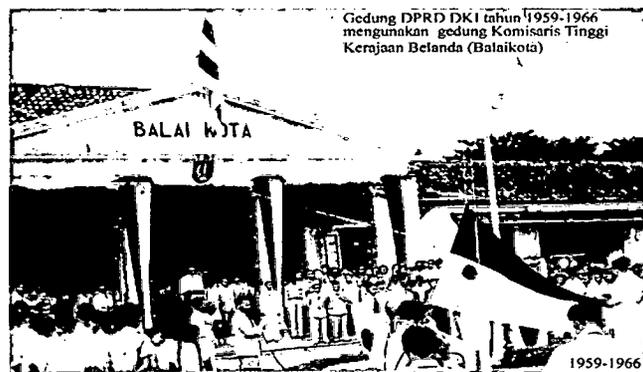
1. Dr. Sumarno, Mayjen TNI AD (Purn.), Gubernur (1960- 1965)
2. Henk Ngantung, Gubernur (1964 - 1965)
3. H. Ali Sadikin, Letjen TNI AL/Marinir (Purn.), Gubernur (1966- 1977)
4. H. Tjokropranolo, Letjen TNI AD (Purn.), Gubernur (1977 - 1982)
5. R. Soeprapto, Mayjen TNI AD (Purn.), Gubernur (1982 - 1987)
6. Wiyogo Atmodarminto, Letjen TNI AD (Purn.), Gubernur (1987 - 1992)
7. Surjadi Soedirdja Gubernur (1992 - 1997)
8. H. Sutiyoso (1997 - 2007)
9. DR. Ing. H. Fauzi Bowo (2007 - sekarang)

Sejarah pemerintahan Legislatif DKI Jakarta

Mulai 1 April 1905 kota Batavia ditetapkan sebagai Locale Ressort dengan nama Gemeente Batavia. Sejalan dengan penetapan Gemeente Batavia tersebut dibentuk pula Raad Gemeente dengan keanggotaan sementara sebanyak 24 orang.

Pada tahun 1917 diadakan perubahan keanggotaan Gemeenteraad menjadi 27 orang. Keanggotaannya yg semula sebagian diangkat dan ditunjuk dan sebagian lagi dipilih, ditetapkan semuanya harus dipilih. Menurut laporan hasil penelitian dari Lembaga Penelitian Universitas Indonesia, bahwa Volkstraad atau Batavia Gemeente yang dibentuk tahun 1917 tersebut merupakan Badan Perwakilan Rakyat pertama di Indonesia.

Kemudian berdasarkan Ordonantie pembentukan sebagaimana termuat dalam Staatsblad 1926 No. 366 & berlaku tanggal 1 Oktober 1926, Gemeente Batavia telah ditunjuk menjadi Stadsgemeente Batavia dan menyelenggarakan pemerintahan daerahnya menurut SGO. Keanggotaan Gemeenteraad Stadsgemeente sama dgn pada masa Gemeente Batavia, demikian pula mengenai jumlahnya. Pada zaman Jepang, sistem pemerintahan daerah pada waktu itu semula tidak terdapat Dewan-Dewan. Namun sejak bulan September 1943 terjadi perubahan dalam sistem pemerintahan Bala Tentara Jepang, yaitu dgn dibentuknya Dewan-Dewan baik di pusat maupun di daerah yg menjalankan fungsi sebagai Badan Penasehat. Pada pemerintahan pusat, badan tersebut bernama Tyuuoo Sangi-in dan di daerah disebut Sangi-in. Selanjutnya, sejak Indonesia merdeka bersamaan dengan Komite Nasional Indonesia Pusat pada tanggal 29 Agustus 1945, di Jakarta dibentuk pula Komite Nasional Daerah Kota Jakarta yang kedudukannya diatur dengan Undang-Undang No.1 Tahun 1945 tentang Pembentukan Pemerintahan Nasional Daerah. Menurut UU No.1 pasal 2, ditetapkan Komite Nasional Daerah menjadi Badan Perwakilan Rakyat Daerah, yang bersama-sama & dipimpin oleh Kepala daerah menyelenggarakan pekerjaan mengatur rumah tangga daerahnya. Dalam pelaksanaannya, hingga akhir tahun 1946 Badan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Jakarta baru beranggotakan 39 orang. Penyelenggaraan Pemerintahan Nasional Kota Jakarta ternyata tidak berjalan dengan lancar dan berakhir pada tanggal 21 Juli 1947, dan berakhir pula masa jabatan Badan Perwakilan Rakyat daerah Kota Jakarta yang dibentuk pada awal kemerdekaan Indonesia.



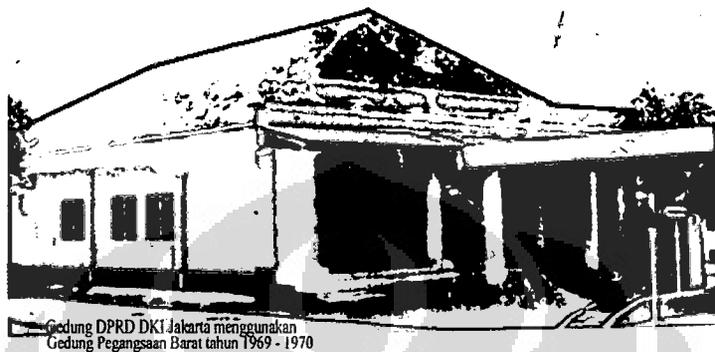
Gambar 5. Gedung DPRD di Tahun 1959-1966

Berakhirnya Badan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Jakarta bersamaan dengan mendaratnya tentara pendudukan sekutu pada tanggal 29 September 1945, dimana mulai tanggal 21 Juli 1947 pihak Belanda melancarkan serangan serta menduduki wilayah-wilayah yang dikuasai oleh RI dan tidak terkecuali kekuasaan-kekuasaan Pemerintah RI yang berada di kota Jakarta. Pada tanggal 25 Agustus 1948 ditetapkan Ordonantie tentang pengaturan sementara mengenai aparatur pemerintahan stadsgemeente di Pulau Jawa (Ordonantie Tijdelijke voor Ziengenbestuur Stadsgemeente Java Stadsblad 1948 No. 195) yg bermaksud untuk membe! ntuk kembali pejabat/dewan. Berdasarkan ketentuan tersebut, Wakil Tinggi Mahkota Belanda menerbitkan Staatsblad 1949 No. 56 yang membentuk kembali alat-alat perlengkapan baru yang akan menyelenggarakan tugas kekuasaan Stadsgemeente Batavia.

Keputusan tersebut kemudian diperbaharui dengan keputusan tanggal 28 Februari 1949 No.13 yang diumumkan dalam Staatsblad 1949 No. 68, menetapkan bahwa semua wewenang, hak, kewajiban dan pekerjaan lainnya dijalankan oleh Stadsbestuursraad (Majelis Pemerintahan Kota Jakarta), College van Dagelijks Bestuur (Badan Pemerintahan Harian), dan Burgemeester. Lebih lanjut dengan Keputusan Sekretaris van Staat voor Binnenlandse Zaken (Sekretaris Negara untuk Urusan Dalam Negeri dari Pemerintah Pre-Federal tanggal 3 Maret 1949 No. AZ 25/3/7 telah ditetapkan jumlah Anggota Majelis Pemerintahan Kota Jakarta sebanyak 33 orang. Pada tanggal 27 Desember 1949 berlangsung pemulihan kedaulatan Indonesia dari tangan Belanda kepada bangsa Indonesia.

Sejak itu berdirilah Republik Indonesia Serikat sebagai suatu negara hukum yang demokratis dan berbentuk federasi. Stadsgemeente Jakarta sebagai suatu

daerah swatantra di dalam lingkungan wilayah Distrik Federal Jakarta tetap berlangsung menurut ketentuan perundangan desentralisasi yang telah ada sebelum RIS.



Gambar 6. Gedng DPRD Tahun 1969-1970

Penyelenggaraan pemerintahan daerah masih dilakukan oleh Majelis Pemerintahan Kota Jakarta, Badan Pemerintahan Harian dan Walikota yang dibentuk pada zaman Pre-Federal. Akan tetapi sesuai dengan yang telah ditetapkan, bahwa jangka waktu pelaksanaan tugas Majelis Pemerintahan Kota Jakarta dan Badan Pemerintahan Harian hanya 1 tahun, maka pada tanggal 1 Maret 1950 kedua badan tersebut meletakkan jabatannya. Mengingat dalam jangka waktu 1 tahun belum dapat dilangsungkan pemilihan untuk membentuk majelis yang baru, maka untuk mencegah macetnya penyelenggaraan Pemerintah Daerah Kota Jakarta, dengan keputusan presiden tanggal 28 Februari 1950 No. 93, ditetapkan bahwa sambil menanti pengaturan lebih lanjut semua kekuasaan, hak dan kewajiban serta segala urusan dan pelaksanaan menurut perundang-undangan yang berlaku berada dalam tangan Dewan Perwakilan Kota dan College van Burgemeesteren Wethouders dari Gemeente kota Jakarta, untuk sememntara diselenggarakan dan dilaksanakan oleh Walikota. Pemerintahan tunggal tersebut tidak berlangsung lama, karena Kementrian Dalam Negeri RIS telah melakukan usaha-usaha untuk membentuk majelis yang baru. Pada akhir bulan Februari 1950, Kementrian mengadakan pertemuan dengan pelbagai partai politik dan

organisasi lain. Dalam pertemuan disetujui pembentukan sebuah Panitia pembaharuan Majelis Pemerintahan Kota Jakarta yang disebut Panitia Tujuh yang bertugas untuk dalam waktu singkat membentuk sebuah majelis baru, yang didalamnya duduk wakil-wakil dari pelbagai aliran politik dan lainnya yang dapat mencerminkan keadaan yang sebenar-benarnya dari masyarakat Kota Jakarta pada dewasa itu.



Gambar 7. Gedung DPRD di Tahun 1984

Dalam majelis akan dijamin sekurang-kurangnya 7 kursi untuk partai-partai politik, dengan demikian pemilihan akan dilangsungkan dalam 2 tahap, yaitu pertama dipilih terlebih dahulu 7 orang diantara calon-calon yang diajukan oleh partai-partai politik saja, kemudian baru dilakukan pemilihan 18 orang lainnya dari semua calon yang dikemukakan. Berdasarkan pemilihan yang diikuti oleh 177 organisasi, terdapat 25 orang calon yang mendapat suara terbanyak dan dinyatakan terpilih. Pada tanggal 9 Maret 1950 selesailah tugas pekerjaan Panitia Tujuh, dan 25 nama tersebut diatas disampaikan kepada Menteri Dalam Negeri RIS untuk disahkan sebagai anggota-anggota Majelis Pemerintahan Kota Jakarta yang baru.

Dengan keputusan Menteri Dalam Negeri RIS tanggal 16 Maret 1950 No. B.Z/3/4/13 diangkatlah ! 25 orang yang diajukan oleh Panitia Tujuh tersebut menjadi Dewan Perwakilan Kota Sementara dari Kotapraja Jakarta terhitung mulai tanggal 15 Maret 1950. Pada tanggal 30 Maret 1950 No. 203 masa jabatan Dewan Perwakilan Rakyat Kota Sementara diperpanjang selama 6 bulan yaitu hingga 1 Januari 1951, dengan catatan bahwa sebelum tanggal tersebut harus

sudah terbentuk Dewan Perwakilan Rakyat Kota berdasarkan pemilihan umum. Menjelang akhir tahun 1950 masih belum diadakan pemilihan untuk membentuk suatu Dewan Perwakilan Kota yang baru.

Untuk menghindari kekosongan dalam pelaksanaan pemerintahan daerah Kota Jakarta, maka dengan Keppres RI tanggal 27 Desember 1950 No. 69, masa jabatan yang semula ditetapkan hingga akhir tahun 1950 diperpanjang untuk waktu yang tidak ditentukan, dan akan ditetapkan kemudian oleh Menteri Dalam Negeri berdasarkan atas persiapan-persiapan penyelenggaraan pemilihan umum anggota Dewan Perwakilan Kota tersebut. Dewan Perwakilan Kota Sementara yang dibentuk pada zaman RIS ternyata sifatnya tidak sementara sebagaimana disebutkan dalam namanya, karena dapat mencapai umur 6,5 tahun yaitu sampai tanggal 31 Agustus 1956, selama jangka waktu tersebut telah terjadi perubahan dalam susunannya.

Pemerintah Pusat mengeluarkan undang-undang tahun 1956 No. 14 yang mengatur pembentukan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dan Dewan Pemerintahan Daerah Peralihan di daerah-daerah berdasarkan pertimbangan jumlah suara yang diperoleh dalam pemilihan umum Dewan Perwakilan Rakyat (Parlemen) yang baru di daerah masing-masing. DPRD Peralihan bubar sesudah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah atas dasar pemilihan umum dilantik, atau selambat-lambatnya 1 tahun setelah Undang-Undang 1956/14 diundangkan. Undang-undang tersebut ditetapkan tanggal 17 Juli 1956. Jadi masa jabatan DPRD Peralihan hanya sampai tanggal 17 Juli 1957. Akan tetapi jangka waktu 1 tahun tersebut dihapuskan karena tidak ada daerah yang dapat membentuk DPRD dengan jalan pemilihan sebelum tanggal 17 Juli 1957.

Selanjutnya ditetapkan bahwa masa jabatan DPRD Peralihan ialah sampai dilantiknya DPRD atas dasar Pemilu. Berdasarkan permohonan dimaksud, Pemerintah telah mengubah UU No.8 Tahun 1957 (LN 1957 No.50 TLN No. 1274), dimana dasar perhitungan untuk menentukan jumlah anggota DPRD Kotapraja Jakarta Raya menjadi tiap-tiap 45.000 penduduk mempunyai seorang wakil, dengan minimal 30 dan maksimal 50 anggota. Selanjutnya berdasarkan SK Mendagri tanggal 20 Mei 1957 No. BPU/15/11/10 sebagai pelaksanaan dari UU No. 1 Tahun 1957 Jo. UU No.8 Drt. 1957, jumlah anggota DPRD sebanyak 41

orang. Kemudian atas dasar pertimbangan dengan kedudukan Jakarta sebagai Daerah Khusus Ibukota Negara yang ditetapkan dalam Penetapan Presiden No.2 Tahun 1961 dan UU No. 10 Tahun 1964, yang memiliki kelengkapan dari berbagai golongan politik dan Golongan Karya di dalam masyarakat, serta memperhatikan perkembangan jumlah penduduk, maka oleh Presidium Kabinet Kerja dengan keputusannya tanggal 29 Januari 1964 No. Aa/C/61964 telah diadakan perubahan terhadap jumlah keanggotaan DPRD-GR DKI Jakarta menjadi 50 orang.

Sampai pada saat terjadinya penghianatan G-30-S/PKI Tahun 1965, anggota DPRD-GR DKI Jakarta berjumlah 49 orang, karena 1 orang anggotanya diberhentikan berhubung dengan pembubaran partai Murba pada tahun 1964. Jumlah anggota DPRD Periode 1966-1971 berjumlah 39 orang. Dalam periode ini dengan Keputusan DPRD No.9/DPRD-GR/1966 terdapat 11 orang anggota yang berasal dari PKI dipecat, dan berdasarkan surat Keuta DPRD-GR No. 198/I/S/DPRD-GR terdapat 2 orang anggota dari Partindo diberhentikan kegiatannya sebagai anggota DPRD. Selanjutnya berdasarkan Kepmen Dagri /Deputi Menteri Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah No. Des.2/12/40-85, terdapat 10 orang anggota DPRD-GR diberhentikan dengan hormat serta pengangkatan 12 orang anggota baru. Sesuai dengan UU No. 16 Th. 1969 jo. Peraturan Pemerintah No.2 Th. 1970, jumlah anggota DPRD periode 1977-1982 sebanyak 40 orang.

Dengan landasan UU No.16 Tahun 1969 tentang Susunan dan Kedaulatan MPR, DPR dan DPRD, jis. Yang disempurnakan menjadi UU No. 5 Th. 1975, serta PP No.2 Th. 1976 yang menggariskan bahwa jumlah anggota DPRD Tingkat I sekurang-kurangnya 40 orang dan sebanyak-banyaknya 75 orang dengan perhitungan untuk sekurang-kurangnya 200.000 jiwa penduduk mendapat seorang wakil, maka keanggotaan DPRD DKI Jakarta masa bhakti 1982-1987 berjumlah 40 kursi. Sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam UU No. 16 Th 1969 tentang Susunan dan Kedudukan MPR, DPR dan DPRD dan sebagaimana diubah dengan UU No.2 Thn 1985 jumlah anggota DPRD tingkat I ditetapkan sekurang-kurangnya 45 dan sebanyak-banyaknya 100 orang. Sedangkan bagi DKI Jakarta ditetapkan sekurang-kurangnya 60 orang. Oleh karena itu berdasarkan surat

Mendagri No. 161.31-860 Th. 1987, anggota DPRD DKI Jakarta masa bhakti 1987-1992 berjumlah 60 orang.

Berdasarkan Pasal 17 ayat (3) UU No. 16 Th. 1969 tentang Susunan dan Kedudukan MPR, DPR dan DPRD sebagaimana telah diubah kembali dengan UU No. 5 Th. 1995, jumlah anggota DPRD I sebanyak-banyaknya 100 orang dan sekurang-kurangnya 45 orang dan dalam ayat (4) ditetapkan bahwa jumlah anggota DPRD DKI Jakarta ditetapkan sekurang-kurangnya 60 orang.

Untuk masa bhakti 1992-1997 berdasarkan Kepmendagri No. 47 Th. 1992 jumlah anggota DPRD DKI Jakarta ditetapkan 75 orang. Selanjutnya, untuk DPRD hasil Pemilu tahun 1997 hanya berusia sekitar 2 tahun, karena terjadinya reformasi di segala bidang yang ditandai dengan penggantian pimpinan nasional, dilakukannya perubahan terhadap UU tentang Susunan dan Kedudukan MPR, DPR, dan DPRD, tentang Pemilihan Umum, Partai Politik, Pemerintahan Daerah dll. Keanggotaan DPRD hasil Pemilu 1997 ini berjumlah 85 orang. Selanjutnya sebagai hasil Pemilu 1999, berdasarkan UU No.4 Th. 1999 tentang Susunan dan Kedudukan MPR, DPR, dan DPRD, keanggotaan DPRD tetap berjumlah 85 orang.

Berikut Skema pola organisasi pemerintahan DKI Jakarta dalam melaksanakan tugas-tugas pemerintahan sehari-hari.

hendaknya memiliki penataan kota dan lingkungan yang baik dan manusiawi, agar dapat lebih menjamin dinamika kehidupan berkelanjutan.

Adapun misi pembangunan Provinsi DKI Jakarta sebagai penjabaran visi diatas adalah:

1. Meningkatkan pembangunan sarana dan prasarana kota yang efisien, efektif, kompetitif dan terjangkau;.
2. Mewujudkan pembangunan yang adil, ramah lingkungan dan berbasis partisipasi masyarakat;
3. Meningkatkan kualitas kehidupan dan kerukunan warga kota;
4. Meningkatkan keamanan, ketentraman dan ketertiban kota;
5. Melaksanakan pengelolaan tata pemerintah yang baik.

Pemahaman lebih dalam terhadap misi pembangunan Jakarta tersebut dapat diuraikan sebagai berikut: (1) untuk mampu berfungsi sebagai ibukota negara dan pusat perdagangan dan jasa yang representatif, ketersediaan prasarana dan sarana kota yang memadai, efisien dan efektif mutlak diperlukan, sekaligus menjamin berlangsungnya kegiatan ekonomi dan investasi secara produktif, (2) pada dasarnya pembangunan harus diarahkan secara lebih adil dan merata, ramah lingkungan serta memberi peluang yang seluas-luasnya bagi partisipasi masyarakat, agar tumbuh rasa memiliki dan komitmen dalam proses pembangunan dan hasil-hasilnya, (3) kualitas kehidupan kota yang lebih baik dan kerukunan warga kota menjadi pendorong bagi berlangsungnya berbagai aktivitas masyarakat secara lebih aman, damai, harmonis dan sinergis, (4) keamanan, ketentraman dan ketertiban kota disadari telah menjadi kebutuhan pokok masyarakat dan pra-kondisi bagi berlangsungnya pembangunan dan aktivitas kota lebih efisien dan produktif, (5) pengelolaan tata pemerintahan kota yang baik oleh aparaturnya yang profesional, memiliki spirit, etos kerja dan komitmen tinggi, serta didukung sistem informasi handal, dapat lebih menjamin kinerja pemerintah dalam meningkatkan pelayanan masyarakat, menciptakan kepastian hukum, transparansi dan akuntabilitas publik.

2.5. Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

Untuk melaksanakan visi dan misi pembangunan pemerintahan DKI Jakarta di bidang Transportasi maka pemerintah DKI Jakarta mendelegasikan tugas tersebut kepada Dinas Perhubungan DKI Jakarta, yang merupakan salah-satu pelaksana teknis pemerintahan di DKI Jakarta yang menangani Transportasi perkotaan, yang memiliki ketentuan sebagai berikut :

1. Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Pemerintahan Daerah di bidang perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi.
2. Dinas Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah.
3. Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dikoordinasikan oleh Asisiten Pembangunan.

Tugas pokok dari dinas Perhubungan ini adalah menyelenggarakan pembinaan, pembangunan, pengelolaan, pengendalian dan pengkordinasian kegiatan di bidang perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi. Dan memiliki fungsi untuk :

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi
- b. Pengumpulan dan pengolahan data, perencanaan, program, evaluasi dan pengembangan sistem perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi.
- c. Pembinaan dan pengendalian pelaksanaan tugas di bidang perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi.
- d. Pemberian izin atau rekomendasi di bidang perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi.
- e. Pemberian dukungan teknis dan administratif di bidang perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi.

- f. Pengkoordinasian dengan instansi terkait dalam rangka pelaksanaan tugas operasional di bidang perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi.
- g. Penyediaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana di bidang perhubungan darat, udara, laut, pos telekomunikasi.
- h. Penetapan lokasi parkir di badan jalan dan diluar badan jalan.
- i. Penyelenggaraan, pembinaan, pengawasan, pengaturan, dan penetapan pedoman pengelolaan SAR propinsi di bidang perhubungan darat, laut, udara, pos dan telekomunikasi.
- j. Penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor dan pemeriksaan mutu karoseri kendaraan bermotor, pengujian dan sertifikat perangkat telekomunikasi.
- k. Penentuan tarif ekonomi untuk angkutan jalan, angkutan penyebrangan, laut, udara.
- l. Penyusunan, penetapan dan perencanaan jaringan angkutan umum.
- m. Pemberian bimbingan dan penyuluhan di bidang perhubungan darat, udara, laut, pos dan telekomunikasi.
- n. Pemungutan retribusi pelayanan di bidang perhubungan darat, udara, laut, pos dan telekomunikasi.
- o. Pembinaan teknis pelaksanaan kegiatan suku dinas

Visi Dinas Perhubungan DKI Jakarta :

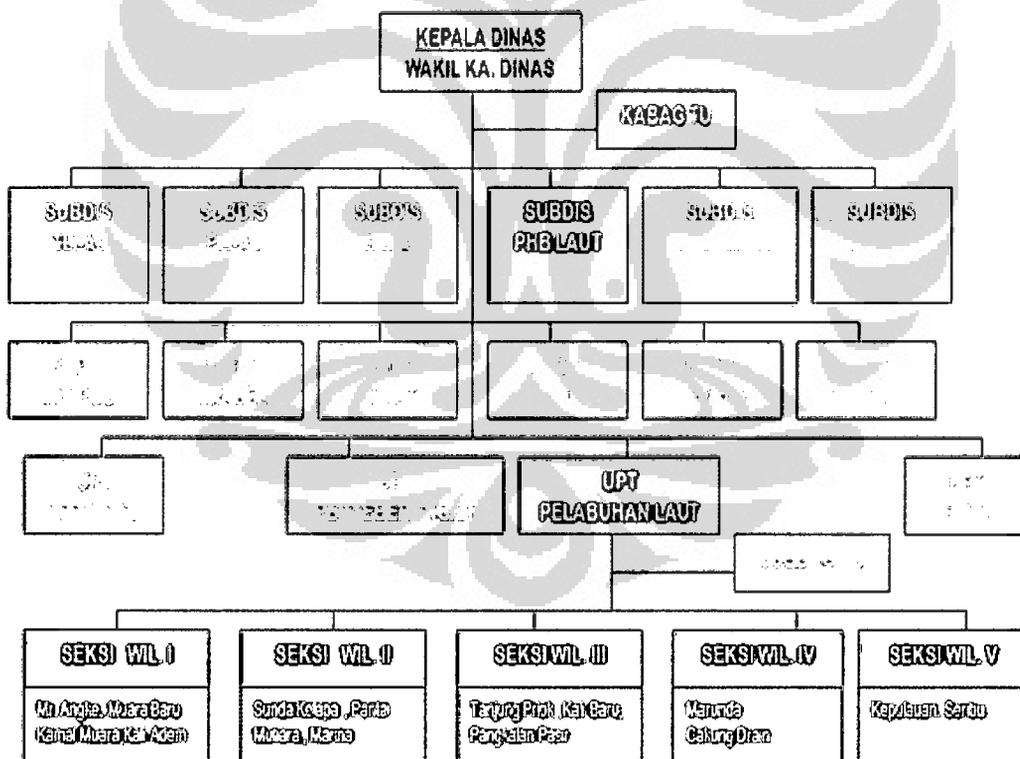
Terciptanya sistem transportasi dan komunikasi yang terintegrasi dan berkualitas yang sejajar dengan kota-kota besar negara maju.

Misi Dinas Perhubungan DKI Jakarta:

Mewujudkan sistem transportasi dan postel yang handal (efektif dan efisien), terjangkau dan diterima oleh masyarakat, yang berwawasan lingkungan, dengan memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi serta didukung oleh aparatur yang

profesional, kompeten dan bertanggung jawab. Adapun tujuan dari pembangunan transportasi di DKI Jakarta adalah sebagai berikut :

1. Tersusunnya suatu jaringan sistem transportasi yang efisien & efektif
2. Meningkatnya kelancaran lalu-lintas dan angkutan;
3. Terselenggaranya pelayanan angkutan yang aman, tertib, nyaman, teratur, lancar dan efisien;
4. Terselenggaranya pelayanan angkutan barang yang sesuai dengan perkembangan sarana angkutan dan teknologi transportasi angkutan barang;
5. Meningkatnya keterpaduan baik antara sistem angkutan laut, udara dan darat maupun antar moda angkutan darat;
6. Meningkatnya disiplin masyarakat pengguna jalan & pengguna angkutan



Gambar 9. Struktur Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

- Kepala dinas
- Wakil kepala dinas
- bagian tata usaha terdiri dari :
 - Subbagian Umum

- Subbagian keuangan
- Subbagian kepegawaian
- Subbagian perlengkapan
- subdinas pengembangan system terdiri dari :
 - Seksi penyiapan rencana dan program
 - Seksi data dan informasi
 - Seksi analisa, evaluasi dan penyusunan biaya/tariff
 - Seksi pengembangan dan penerapan ilmu dan teknologi/
- Subdinas teknik lalu lintas jalan terdiri dari :
 - Seksi rambu dan marka jalan
 - Seksi alat pemberi isyarat lalu lintas
 - Seksi alat pengendalian dan pengamanan pemakai jalan
 - Seksi fasilitas pendukung
- Subdinas bina usaha angkutan jalan terdiri dari :
 - Seksi mobil buskota dan perkotaan
 - Seksi mobil bus AKAP pariwisata dan sewa
 - Seksi mobil penumpang umum
 - Seksi mobil barang
- Subdinas pengendalian lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari :
 - Seksi penertiban lalu lintas dan angkutan jalan
 - Seksi sekolah mengemudi
 - Seksi bimbingan dan penyuluhan
 - Seksi pengendalian bengkel, kendaraan bermotor dan karoseri
- Subdinas perhubungan laut terdiri dari :
 - Seksi angkutan laut
 - Seksi pelabuhan
 - Seksi keselamatan pelayaran
 - Seksi penjagaan laut dan pantai serta jasa maritime
- Subdinas perhubungan udara, angkutan jalan rel dan penyebrangan terdiri dari :
 - Seksi angkutan udara dan keselamatan penerbangan
 - Seksi teknik bandara dan faslektrik
 - Seksi angkutan jalan rel
 - Seksi penyebrangan
- Subdinas pos dan telekomunikasi terdiri dari :
 - Seksi pos
 - Seksi Informatika
 - Seksi telekomunikasi
 - Seksi Pengawasan dan Pengendalian

BAB III

TELAAH PUSTAKA

3.1. Kebijakan Publik Dan Implementasinya

Kata Kebijakan Publik sering digunakan dan dipertukarkan maknanya dengan tujuan, program, keputusan, hukum, proposal, patokan dan maksud besar tertentu. Menurut Charles O Jones, “ Bahwa di dalam percakapan sehari-hari antara para pembuat kebijakan dan rekan-rekannya pergantian makna semacam ini bukanlah masalah”.

Menurut Budi Winarno, secara umum, Istilah Kebijakan atau policy digunakan untuk menunjukkan perilaku seorang pejabat, suatu kelompok, suatu lembaga pemerintah atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. Pengertian istilah ini mungkin dianggap memadai untuk pembicaraan biasa, tetapi karena fokus perhatian kita pada kebijakan publik secara sistematis, maka kita memerlukan batasan atau konsep kebijakan publik yang lebih tepat.

Bertitik tolak dari pendapat tersebut diatas, nampaknya batasan atau definisi kebijakan masih belum ada kesepakatan. Masing-masing pembuat batasan kebijakan cenderung untuk mengemukakan sesuai dengan sudut pandang yang digunakan untuk melihat kebijakan. Untuk membantu agar lebih mudah memahami batasan kebijakan, perlu kiranya dicari ciri-ciri atau tanda-tanda atau indicator dari kebijakan itu sendiri dalam kaitannya dengan ciri-ciri kebijakan itu sendiri. Dalam kaitannya dengan ciri-ciri kebijakan publik, budi winarno berpendapat bahwa ciri-cirinya adalah sebagai berikut :

1. Tindakan yang berorientasi pada maksud atau tujuan dan bukan perilaku secara serampangan
2. Merupakan arah atau pola tindakan yang dilakukan oleh pejabat-pejabat
3. Apa yang sebenarnya yang dilakukan oleh pemerintah untuk mengatur perdagangan dan sebagainya, bukan sekedar apa yang dilakukan oleh pemerintah dan,
4. Bentuknya dapat bersifat positif dan negatif

Dengan demikian dapat dipaparkan ciri-ciri secara umum kebijakan publik antara lain mengandung maksud dan tujuan tertentu, mempunyai arah dan pola tindakan tertentu, dilakukan oleh aparat pemerintah serta dapat bersifat positif atau negatif. Analog dengan ciri yang ketiga, Thomas R. Dye Mengatakan : “ Public Policy Is Whatever Governments Choose To Do Or Not To Do “.

Senada dengan Thomas R. Dye, Corl Friedrich dalam Abdul Wahab menyatakan bahwa. Kebijakan ialah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan paralel dengan batasan ini, Anderson dalam Budi Winarno mengemukakan bahwa :

Kebijakan Publik merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau suatu persoalan. Kalau konsep Anderson diamati secara seksama, nampaknya ia mengandalkan bahwa perhatian dalam mempelajari kebijakan public seyogyanya diarahkan pada apa yang senyatanya dilakukan oleh pemerintah dan bukan sekedar apa yang ingin dilakukan.

Dengan mengacu pada cirri-ciri kebijakan public pada umumnya serta memadukan batasan kebijakan publik Thomas R. Dye, Friedrich dan Anderson, dapat disimpulkan bahwa kebijakan Publik merupakan serangkaian tindakan yang dipilih atau ditetapkan oleh pemerintah untuk mengatasi hambatan tertentu atau berorientasi pada tujuan tertentu. Penulisan ini membahas tentang Implementasi Peraturan Gubernur Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor : 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro dan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota yang dilaksanakan atau sekurang-kurangnya dapat ditemukan faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas implementasi kebijakan Transportasi Masal (Busway) serta faktor-faktor yang paling dominan mempengaruhinya.

Untuk mengemukakan faktor-faktor yang mempengaruhi Implementasi Publik, berikut ini model-model Implementasi kebijakan publik. Dalam kaitan dengan faktor-faktor apa yang mempengaruhi implementasi kebijakan yang efektif, Donal S. Van Meter dan Carl E. Van Horn mengemukakan :

In developing this typology of public policy we are suggesting that the probability of effective implementation will depend-in part-on the type of policy being concide-red, and that the spesific factoers contributing to the realization or non realization of program objectives will very from one policy type to another. More specifically, we are hypothesizing that implementation will be most succesfull where only marginal cange is required and goal consensus is high. Conversely, where major is mandated and goal consensus is low, wanticipate that major change/high consensus policies will be implemented more effectively than policies involving minor nchange and low consensus. Hence, it is our expectation that goal consensus wilkl the element change. With these suggestion (or hypotheses) in mind, it is essential that we turn our attention to an examination of thos factors (Or independent variables) that are involved in the implementation process.

(Dalam perkembangan jenis kebijakan publik, kita menyarankan bahwa implementasi yang efektif akan tergantung pada jenis kebijakan yang dipertimbangkan dan faktor-faktor khusus yang memberikan sumbangan untuk merealisasikan atau mengagalkan tujuan program, akan bervariasi dari kebijakan yang satu ke kebijakan yang lain. Kita dapat membuat hipotesis bahwa implentasi akan sangat berhasil jika hanya memerlukan perubahan marginal consensus tujuan pada level tinggi. Sebaliknya jika perubahan yang dikehendaki dan konsensus tujuan adalah rendah, prospek implementasi yang efektif akan diragukan. Oleh karena itu harapan kita konsensus tujuan akan mempunyai pengaruh besar pada proses implementasi kebijaksanaan. Adalah penting bagi kita untuk menguji faktor-faktor (variabel pengaruh) yang terlibat dalam proses implementasi).

Berdasarkan pemikirannya tersebut, donald S. Van Meter menawarkan model implementasi kebijakan, yang harus memperhatikan faktor-faktor independen sebagai berikut :

1. Sasaran dan Standar Kebijakan, faktor ini menentukan *Performance* (penampilan) suatu kebijakan yang dapat diukur sejauhmana sasaran dan standar kebijakan dapat direalisasikan.

2. Sumber Daya Kebijakan, faktor ini meliputi keuangan atau insentif dalam program, untuk mendorong atau memudahkan implementasi yang efektif.
3. Komunikasi Antar Organisasi dan Efektivitas Pelaksanaan, faktor ini berfungsi memindahkan pesan dari atas ke bawah atau dari organisasi yang lain yang berkaitan dengan kegiatan organisasi.
4. Karakteristik Agen Implementation, faktor ini mempengaruhi performance kebijakan.
5. Kondisi Ekonomi, Sosial dan Politik, faktor ini berpengaruh besar terhadap performance agen atau instansi yang mengimplementasikan kebijakan, dan
6. Disposisi, faktor ini akan sangat mewarnai tindakan para implementator dalam mengimplementasikan suatu kebijakan.

Menurut Hog Wood dan Gunn dalam Abdul Wahab, mengatakan untuk dapat mengimplementasikan kebijakan negara secara sempurna (Perfect Implementation), maka diperlukan beberapa persyaratan tertentu. Syarat-syarat itu adalah sebagai berikut :

1. Kondisi Eksternal yang dihadapi oleh badan/instansi pelaksana tidak akan menimbulkan gangguan/kendala yang serius.
2. Tersedia Waktu dan sumbernya yang cukup memadai
3. Perpaduan sumber-sumber yang diperlukan benar-benar tersedia
4. Kebijakan yang akan diimplementasikan mempunyai hubungan kausalitas yang andal.
5. Hubungan kausalitas bersifat langsung dan hanya sedikit mata rantai penghubungnya.
6. Hubungan Saling Ketergantungan harus kecil
7. Pemahaman yang mendalam dan kesepakatan terhadap tujuan
8. tugas-tugas diperinci dan ditempatkan dalam urutan yang tepat
9. Komunikasi dan koordinasi yang sempurna,
10. Pihak-pihak yang memiliki wewenang kekuasaan dapat menuntut dan mendapatkan kepatuhan yang sempurna.

Sedikit agak kontras dari model Hogwod dan lewis A. Guun, pakar yang lain mazmanian dan sabatier dalam Abdul Wahab, mengemukakan bahwa variabel-variabel yang mempengaruhi tercapainya tujuan-tujuan formal pada keseluruhan proses implementasi meliputi :

1. Mudah tidaknya masalah dikendalikan

Pada implementasi kebijakan pemerintah (negara), sebenarnya ada sejumlah masalah-masalah sosial yang jauh lebih mudah untuk ditangani bila dibandingkan dengan masalah lainnya. Sebagai contoh, mengatur para penghuni rumah susun disuatu kawasan kota tertentu agar menjaga kebersihan lingkungannya, sudah barang tentu akan jauh lebih mudah dibandingkan dengan upaya untuk mendisiplinkan pegawai negeri sipil disejajarkan Departemen Dalam negeri Pada kasus yang pertama, berbeda dengan kasus yang kedua, karena pada kasus yang pertama perilaku yang diatur tidak terlalu bervariasi (hanya menyangkut kepala rumah tangga) dan hanya melibatkan sekelompok kecil penduduk kota.

2. Kemampuan keputusan kebijakan untuk menstrukturkan secara tepat proses implementasinya ; dan pada prinsipnya setiap kebijakan pemerintah (undang-undang, perintah eksekutif, peraturan pemerintah) dapat menstrukturkan proses implementasinya dengan cara menjabarkan tujuan-tujuan formal yang akan dicapainya, menseleksi lembaga-lembaga yang tepat untuk mengimplementasikannya, memberikan kewenangan dan dukungan sumber-sumber finansial pada lembaga tersebut. Dengan demikian, nampak jelas para pembuat kebijakan sebenarnya dapat memainkan peran yang cukup berarti dalam rangka pencapaian tujuan kebijakan, dengan cara mendayagunakan wewenang yang mereka miliki untuk menstrukturkan implementasi secara tepat.

3. Variabel-variabel di luar undang-undang yang mempengaruhi implementasi. Meskipun undang-undanglah yang menetapkan struktur dasar hukum sebagai landasan implementasi, namun implementasi itu sendiri mempunyai dinamika yang didorong oleh sekurang-kurangnya

kebutuhan untuk mengubah perilaku individu atau badan pelaksana serta dampak perubahan keadaan sosio-ekonomis dan teknologi bagi mereka.

Secara garis besar model ini memberi isyarat mudah tidaknya implementasi suatu kebijakan publik tergantung pada kompleksitas permasalahan, kemampuan dari kebijakan itu sendiri untuk menstrukturkan proses implementasi serta bagaimana pengaruh variabel ekonomis sosial dan teknologi terhadap implementasi kebijakan tersebut.

Model G. Edwards III sebagai model paling belakang dalam penulisan ini, nampaknya paralel dengan yang dikembangkan oleh Donald S. Van Meter dan Van Horn serta model Hogwood dan Gunn. Menurut Edwards III, empat faktor atau variabel penting dalam implementasi kebijakan, yaitu komunikasi, sumberdaya, sikap dan Struktur birokrasi (four critical factors or variables in implementing public policy: Communication resources, dispositions or attitudes, and bureaucratic structure).

1. komunikasi

Agar implementasi menjadi lebih efektif, pelaksana harus mengetahui apa yang harus dikerjakan. Perintah untuk mengimplementasikan kebijakan harus diberikan kepada pelaksana yang tepat dan harus jelas, tepat dan konsisten. Jika suatu kebijakan tidak dikomunikasikan secara jelas dan tepat, dapat memberi peluang untuk disalahartikan atau disalahgunakan

2. Sumber Daya

Implementasi akan tidak efektif, manakala para pelaksana (implementer) kebijakan kekurangan sumberdaya yang diperlukan antara lain staf yang cukup dari segi kuantitas dan tepat dari segi kualitas, informasi yang relevan dan memadai bagi implementasi kebijakan, wewenang serta fasilitas lainnya (Peralatan, bangunan dan lain-lainnya).

3. Sikap (disposition); dan

Dalam studi Implementasi kebijakan public, sikap pelaksana merupakan faktor penting ketiga. Suatu kebijakan akan di implementasikan secara efektif manakala para pelaksana mengetahui apa yang harus dikerjakan,

mampu mengerjakan dan berminat untuk mengimplementasikan kebijakan.

4. Struktur Birokrasi

Implementasi kebijakan yang efektif dapat tercapai, jika faktor penting keempat (struktur birokrasi) ini menunjang. Walaupun sumberdaya tersedia dan pelaksana mengetahui apa yang harus dikerjakan serta ingin mengerjakan, pelaksana masih harus berhadapan atau menghadapi struktur birokrasi yang berkaitan dengan implementasi kebijakan tersebut. Merujuk pada keempat model implementasi kebijakan public sebagaimana dipaparkan diatas.

Berdasarkan temuan atas faktor-faktor yang bermodus tinggi tersebut, sekurang-kurangnya menurut Van Meter dan Van Horn, Hog Wood dan Gunn serta Edwards III, maka dalam penulisan ini, keempat faktor tersebut akan digunakan sebagai faktor-faktor penyebab (Variabel berpengaruh) atas efektivitas implementasi kebijakan publik Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor : 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro.

Makin kompleks permasalahan suatu kebijakan diperlukan model implementasi kebijakan yang lebih operasional, sehingga akan sangat membantu ketajaman atau ketepatan analisisnya. Abdul Wahab mengatakan bahwa :

“ Sebagai pedoman awal, barangkali ada baiknya diingat bahwa semakin kompleks permasalahan kebijakan dan semakin mendalam analisis yang dilakukan, semakin diperlukan teori dan model yang relatif operasional model yang mampu menjelaskan hubungan kausalitas antar variabel yang menjadi fokus analisis”.

Disamping itu, pentingnya faktor komunikasi sebagai faktor penyebab efektivitasnya implementasi kebijakan, disumbang pula oleh Abdul Wahab, yang mengatakan bahwa :

Bentuk tujuan-tujuan kebijakan itu dirumuskan juga membawa dampak terhadap implementasinya. Dalam hubungan ini apakah tujuan-tujuan ini telah dirumuskan dengan jelas atau kabur dan apakah pejabat-pejabat politik administrasi sepakat terhadap tujuan-tujuan tersebut atau tidak, akan berpengaruh terhadap keberhasilan implementasinya.

Pernyataan Abdul Wahab mengandung arti didalamnya seberapa jauh suatu kebijakan telah diinformasikan secara cepat, tepat dan konsisten, serta sejauhmana para pelaksana (Implementator) telah mengetahui tujuan atau misi dari kebijakan tersebut. Grindle dalam Abdul Wahab, mengatakan dalam kaitannya faktor sumberdaya sebagai faktor penting dalam implementasi kebijakan hanya dapat dimulai apabila tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran yang semula bersifat umum telah dirinci, program-program aksi telah dirancang dan sejumlah biaya telah dialokasikan untuk mewujudkan tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran tersebut.

Demikian juga untuk faktor sikap sebagai faktor penting dalam implementasi kebijakan, Abdul wahab dalam bukunya yang lain mengemukakan bahwa secara umum dapat diduga ada korelasi yang tinggi antara sikap, awal terhadap suatu undang-undang dengan persepsi serta evaluasi mengenai dampaknya. Dalam hal ini sependapat apa yang dikatakan oleh Abdul Wahab, Miftah Thoha yang mengatakan bahwa banyak diakui oleh pakar atau pejabat-pejabat pemerintah yang mempunyai peranan kunci dalam menjalankan pembangunan.

Berdasarkan kedua pakar tersebut, tersirat makna bahwa sikap aparat pemerintah sebagai implementator kebijakan sangat berpengaruh terhadap keberhasilan kebijakan-kebijakan pemerintah di daerah. Struktur birokrasi sebagai salah-satu faktor yang berpengaruh terhadap efektifitas kebijakan disumbang atau diperkuat oleh Edwards III, Terjemahan Syamsul Alam, bahwa secara umum semakin disentralisasi suatu implementasi kebijakan publik, semakin sedikit informasi yang diberikan pada pelaksana utama secara jelas.

Lebih lanjut Edwards III terjemahan Syamsul Alam menambahkan bahwa : Pengalaman para pemimpin di Amerika Serikat mengemukakan bahwa rintangan terbesar dalam Implementasi kebijakan adalah para birokrasi. Banyak Presiden Amerika Serikat frustrasi karena pemerintahnya tidak dijalankan karena terbentur permasalahan birokrasi. Presiden misalnya tidak mempunyai kekuasaan untuk memobilisir pasukan tanpa melalui kongres dan pentagon.

3.2. Kepemimpinan

Banyak ilmuwan dan ahli penelitian perilaku telah memberikan batasan mengenai kepemimpinan. Salah satu ilmuwan dan ahli penelitian perilaku yang telah memberikan batasan mengenai kepemimpinan, yaitu Ralph M. Stogdill (1971). Batasan yang diajukan adalah *Managerial leadership as the process of directing and influencing the task related activities of group members*. Kepemimpinan manajerial sebagai proses pengarahan dan memengaruhi aktivitas yang dihubungkan dengan tugas dari para anggota kelompok.

Berdasarkan batasan di atas, terdapat tiga implikasi penting yang perlu mendapat perhatian, yaitu:

1. Kepemimpinan harus melibatkan orang lain atau bawahan. Karena kesanggupan mereka untuk menerima pengarahan dari manajer, para bawahan membantu menegaskan eksistensi manajer dan memungkinkan proses kepemimpinan
2. Kepemimpinan mencakup distribusi otoritas yang tidak mungkin seimbang di antara manajer dan bawahan. Manajer memiliki otoritas untuk mengarahkan beberapa aktivitas para bawahan, yang tidak mungkin dengan cara yang sama mengarahkan aktivitas manajer;
3. Di samping secara legal mampu memberikan para bawahan berupa perintah atau pengarahan, manajer juga dapat memengaruhi bawahan dengan berbagai sifat kepemimpinannya.

Mengapa pada pencapaian produktivitas kerja yang maksimum, penulis memberikan batasan kepemimpinan sebagai sifat dan perilaku untuk memengaruhi para bawahan agar mereka mampu bekerja sama sehingga membentuk jalinan kerja yang harmonis dengan pertimbangan aspek efisien dan efektif untuk mencapai tingkat produktivitas kerja sesuai dengan yang telah ditetapkan. Tingkat produktivitas kerja sangat relatif sifatnya. Oleh karena itu, tingkat produktivitas kerja yang ingin direalisasikan antara organisasi yang satu dengan organisasi yang lainnya belum tentu sama. Namun demikian, tidak mustahil terdapat kesamaan. Hal ini banyak bergantung pada kompleksitas organisasi.

Pada kepemimpinan, faktor subjektivitas manajer tidak bisa terlepas dari kepribadiannya, yaitu arti yang telah dipengaruhi oleh lingkungan atau pendidikan serta kultur sosial. Permasalahan utama dari kepemimpinan adalah perkembangan keahlian yang mempengaruhi para bawahan secara konstruktif untuk merealisasikan tujuan. Oleh karena itu, manajer yang berusaha memperbaiki kecakapannya untuk memengaruhi bawahan harus paham akan dirinya sendiri, bawahan, kondisi dan lingkungan kerja, serta teknik komunikasi yang mampu memberikan pengaruh sehingga bawahan dengan ikhlas bekerja sama untuk mencapai tujuan.

3.2.1. Kualifikasi Seorang Pemimpin

Seseorang yang memiliki posisi manajer, seperti telah dideskripsikan pada bagian terdahulu, tidak selalu sekaligus menjadi pemimpin. Kualitas yang harus dimiliki oleh manajer dalam setiap sistem seringkali berbeda dengan sistem lain. Oleh karena itu, sangat sulit untuk menetapkan kualifikasi seorang pemimpin yang berlaku dalam segala zaman dan keadaan.

Chester I. Barnard (1968) berpendapat bahwa kepemimpinan memiliki dua aspek. *Pertama* adalah kelebihan individual teknik kepemimpinan. Seorang yang memiliki kondisi fisik yang baik, memiliki keterampilan yang tinggi, menguasai teknologi, memiliki persepsi yang tepat, memiliki pengetahuan yang luas, memiliki ingatan yang baik, serta imajinasi yang meyakinkan akan mampu memimpin bawahan. *Kedua* adalah keunggulan pribadi dalam hal ketegasan, keuletan, kesadaran dan keberhasilan.

Berbeda dengan Barnard, Hersey dan Blanchard (1980:9-10) mengklasifikasikan keahlian yang diperlukan bagi seorang manajer menjadi tiga tingkat berikut ini.

- a. Mengerti Perilaku Masa Lampau (*Understanding Past Behavior*)
Yang utama manajer harus mengerti mengapa orang berperilaku sebagaimana yang mereka lakukan. Perilaku orang dapat dipahami, sebaiknya dengan cara memahami perilaku orang pada masa lampau.
- b. Memprediksi Perilaku Masa Depan (*predicting Future Behavior*)

Pada dasarnya memahami perilaku masa lampau saja tidaklah cukup. Mungkin yang lebih penting adalah mampu memprediksi apakah yang akan mereka lakukan sekarang, besok, minggu depan, dan seterusnya pada kondisi lingkungan yang dinamis.

- c. Pengarahan, Perubahan, dan Pengendalian Perilaku (*Directing, Changing, and Controlling Behavior*).

Selain dua keahlian sebagaimana dideskripsikan di atas, manajer dituntut untuk mampu mengembangkan keterampilan pengarahan, perubahan, dan pengendalian perilaku. Yang paling utama adalah bahwa manajer harus menerima peran sebagai pemimpin yang menerima tanggung jawab untuk memengaruhi perilaku para bawahan.

Terlepas dari dua pendapat di atas, pada esensinya kualifikasi kepemimpinan yang memungkinkan seorang manajer memainkan perannya dalam menopang kondisi yang ada meliputi hal-hal berikut.

1. Watak dan Kepribadian yang Terpuji

Agar para bawahan maupun orang yang berada di luar organisasi memercayainya, seorang manajer harus memiliki watak dan kepribadian yang terpuji. Manajer adalah cermin bawahan. Dan ia adalah sumber indentifikasi, motivasi, dan moral para bawahan;

2. Prakasa yang Tinggi

Seorang pemimpin hendaknya seorang *self starter*, memiliki inisiatif sendiri. Ia mengajukan gagasan dan bersedia menanggung risiko kegagalan bersamaan dengan adanya kesempatan untuk memperoleh keberhasilan;

3. Hasrat Melayani Bawahan

Seorang pemimpin harus percaya pada bawahan, mendengarkan pendapat mereka, berkeinginan membantu, serta menimbulkan dan mengembangkan keterampilan agar karier mereka meningkat;

4. Sadar dan Paham Kondisi Lingkungan

Seorang manajer tidak hanya menyadari mengenai apa yang sedang terjadi di sekitarnya, tetapi juga harus memiliki pengertian yang memadai sehingga dapat mengevaluasi perbedaan kondisi

lingkungan tersebut untuk kepentingan organisasi dan para bawahan;

5. **Intelegensi yang Tinggi**

Seorang manajer harus memiliki kemampuan berpikir pada taraf yang tinggi. Ia dituntut untuk mampu menganalisis dengan efektif, belajar dengan cepat dan memiliki minat yang tinggi untuk mendalami dan menggali suatu ilmu pengetahuan;

6. **Berorientasi ke Masa Depan**

Seorang pemimpin harus memiliki intuisi, kemampuan memprediksi, dan visi sehingga dapat mengetahui sejak awal mengenai kemungkinan-kemungkinan apa yang dapat memengaruhi organisasi yang dikelola dan para bawahan yang terorganisir;

7. **Sikap Terbuka dan Lugas**

Seorang pemimpin harus memiliki sifat terbuka. Ia harus sanggup mempertimbangkan fakta dan inovasi yang baru. Lugas namun konsisten pendiriannya. Bersedia mengganti cara kerja yang lama dengan cara kerja yang baru yang dipandang mampu memberi nilai guna yang efisien dan efektif bagi organisasi yang dipimpinnya;

8. **Widiasuara yang Efektif**

Seorang manajer adalah penyampaian berita kepada orang lain. Vertikal ke bawah untuk memberikan instruksi dan perintah kepada bawahan dan horizontal kepada pihak-pihak yang memiliki transaksi dengan organisasi. Keterampilan memainkan peran dalam hal ini sangat membantu efektivitas organisasi yang dipimpinnya.

Gambaran ringkas mengenai kualifikasi yang harus dimiliki oleh pemimpin tersebut disajikan pada tabel 3.1. berikut.

3.2.2. Tipe Kepemimpinan Dalam Organisasi/Pemerintahan

Sangatlah sulit untuk merumuskan daftar tipe pribadi secara detail yang dimiliki oleh seorang manajer yang sesuai dengan segala pekerjaan setiap

organisasi, serta lingkungan kerja. Sulit pula untuk di ilustrasikan suatu penjumlahan dan *mastertrails* seorang manajer yang berlaku untuk segala kondisi.

Gaya kepemimpinan yang menyebabkan ia dipilih sebagai manajer sangat berhubungan erat dengan rumusan tujuan organisasi, jenis aktivitas yang harus dipimpin, karakteritis para bawahan, motif usaha, serta kondisi lain yang akan berdampak pada organisasi.

G.R. Terry (1960) sebagai salah seorang pengembang ilmu manajemen mengemukakan tipe kepemimpinan sebagai berikut.

a. Kepemimpinan Pribadi (*personal Leadership*)

Seorang manajer dalam melaksanakan tindakannya selalu dilakukan dengan cara kontak pribadi. Instruksi disampaikan secara oral ataupun langsung pribadi disampaikan oleh manajer yang bersangkutan. Tipe kepemimpinan ini sering dianut oleh perusahaan kecil kompleksitas bawahan maupun kegiatannya sangatlah kecil. Akibatnya, pelaksanaannya selain mudah juga sangat efektif dan memang biasa dilakukan tanpa mengalami prosedural yang berbelit;

b. Kepemimpinan Non Pribadi (*Nonpersonal Leadership*)

Segala peraturan dan kebijakan yang berlaku pada perusahaan melalui bawahannya atau menggunakan media nonpribadi, baik rencana, instruksi, maupun program penyaliaannya. Pada tipe ini, program pendelegasian kekuasaan sangatlah berperan dan harus diaplikasikan;

c. Kepemimpinan Otoriter (*Authoritarian Leadership*)

Manajer yang bertipe otoriter biasanya secara sungguh-sungguh, teliti, dan cermat. Manajer bekerja menurut peraturan dan kebijakan yang berlaku dengan para bawahan tidak berhak mengomentarkannya. Karena manajer beranggapan bahwa dialah yang bertindak sebagai pengemudi yang akan bertanggung jawab atas segala kompleksitas organisasi;

d. Kepemimpinan Demokratis (*Democrative Leadership*)

Pada kepemimpinan yang demokratis, manajer beranggapan bahwa ia merupakan bagian integral yang sama sebagai elemen perusahaan

dan secara bersamaan seluruh elemen tersebut bertanggung jawab terhadap perusahaan. Oleh karena itu, agar seluruh bawahan merasa turut bertanggung jawab maka mereka harus berpartisipasi dalam setiap aktivitas perencanaan, evaluasi, dan penyeliaan. Setiap individu bawahan merupakan potensi yang berharga dalam usaha merealisasikan tujuan;

e. Kepemimpinan Paternalistik (*Paternalistic Leadership*)

Kepemimpinan yang paternalistik dicirikan oleh suatu pengaruh yang bersifat kepatuhan dalam hubungan antara manajer dengan perusahaan. Tujuannya adalah untuk melindungi dan memberikan arah, tindakan, dan perilaku ibarat peran seorang bapak kepada anaknya.

f. Kepemimpinan Menurut Bakat (*Indigenous Leadership*)

Tipe kepemimpinan menurut bakat biasanya muncul dari kelompok informal yang didapatkan dari pelatihan meskipun tidak langsung. Dengan adanya sistem persaingan, dapat menimbulkan perbedaan pendapat yang seru dari kelompok yang bersangkutan. Biasanya akan muncul pemimpin yang memiliki kelemahan di antara mereka yang ada dalam kelompok tersebut menurut keahliannya di mana ia terlibat di dalamnya. Pada situasi ini peran bakat sangat menonjol, sebagai dampak pembawaan sejak lahir dan mungkin disebabkan adanya faktor keturunan.

Berbeda dengan tipe kepemimpinan yang di kemukakan oleh G.R. Terry, Robert Blake dan Jane S. Mouton (1964) yang memopulerkan *Managerial Grid* dengan membagi lima tipe kepemimpinan (Hersey dan Blanchard, 1980:96-97). Pembagian tersebut didasarkan pada bawahan. Kelima tipe kepemimpinan dijelaskan berikut ini.

a. Tandus (*improverished*)

Yaitu pemakaian usaha seminimum mungkin untuk menyelesaikan suatu pekerjaan guna mempertahankan keanggotaan dalam organisasi;

b. Perkumpulan (*country club*)

Yaitu menumpahkan perhatian kepada bawahan untuk memuaskan hubungan yang menggairahkan, suasana organisasi yang bersahabat, dan menggairahkan tempat kerja;

c. Tugas (*task*)

Yaitu efisiensi dalam hasil pekerjaan yang diperoleh dari kondisi kerja yang tersusun dengan mengurangi campur tangan elemen manusia sampai pada tingkat minimum;

d. Jalan tengah (*middle of road*)

Yaitu kecakapan organisasi yang memadai adalah usaha dan memungkinkan membuat keseimbangan di antara yang dilakukan sambil memerhatikan semangat bawahan pada tingkat memuaskan;

e. Tim (*team*)

Yaitu penampungan kerja yang diperoleh dari persetujuan (*committed*) bawahan, yang saling bergantung pada pegangan umum (*commom stake*) yang sesuai dengan tujuan organisasi yang menjurus pada hubungan keyakinan dan penghargaan;

Perbandingan kedua tipe kepemimpinan bisa dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Perbandingan Tipe Kepemimpinan

Tipe Kepemimpinan Menurut G.R. Terry	Tipe Kepemimpinan Menurut Blake dan Mouton
1. Kepemimpinan pribadi (<i>personal leadership</i>)	1. Tandus (<i>improverished</i>)
2. Kepemimpinan nonpribadi (<i>nonpersonal leadership</i>)	2. Perkumpulan (<i>country club</i>)
3. Kepemimpinan otoriter (<i>authoritarian leadership</i>)	3. Tugas (<i>task</i>)
4. Kepemimpinan demokratis (<i>democrative leadership</i>)	4. Jalan tengah (<i>middle of road</i>)
5. Kepemimpinan paternalistik (<i>paternalistic leadership</i>)	5. Tim (<i>team</i>)
6. Kepemimpinan menurut bakat	

Tipe kepemimpinan di atas berlaku untuk berbagai tingkat kepemimpinan dalam organisasi John C. Maxwell (1995).

3.2.3. Determinan Efektivitas Kepemimpinan

Kepemimpinan yang efektif terjadi manakala bawahan merespons karena ingin melakukan tugas dan menemukan kompensasinya, tetapi dari otoritas yang mempribadi, lalu bawahan menghormati, patuh, dan taat kepada manajer, serta senang hati bekerja sama dengannya, kemudian merealisasikan bahwa permintaan manajer konsisten dengan beberapa tujuan pribadi bawahan.

Kepemimpinan yang efektif menurut Chemers (1985:91-112) banyak bergantung pada beberapa variabel, seperti kultur organisasi, sifat dari tugas dan aktivitas kerja, dan nilai serta pengalaman manajerial. Determinan yang memengaruhi efektivitas kepemimpinan mencakup kepribadian, pengalaman masa lampau, dan harapan dari atasan; kepribadian dan perilaku atasan; karakteristik, harapan, dan perilaku bawahan; persyaratan tugas; kultur dan kebijakan organisasi; harapan serta perilaku rekan sekerja.

a. **Kepribadian, Pengalaman Masa Lampau, dan Harapan Pemimpin (*The Leader's Personality, Past Experiences, and Expectations*)**

Kepribadian dan pengalaman masa lampau manajer membantu membentuk gaya kepemimpinannya, tetapi bukan berarti bahwa gaya tersebut tidak dapat diubah. Manajer belajar bahwa gaya tertentu memberikan hasil lebih baik bagi mereka daripada gaya lainnya. Apabila suatu gaya ternyata tidak cocok, mereka dapat mengubahnya. Akan tetapi, perlu diingat bahwa manajer yang mencoba memilih gaya yang sangat tidak sesuai dengan kepribadian dasarnya, mustahil menggunakan gaya tersebut secara efektif. Demikian pula harapan manajer mengenai gaya apa yang diperlukan agar bawahannya bekerja secara efektif memengaruhi pilihan gaya kepemimpinannya

b. Kepribadian dan Perilaku Atasan (*the Expectations and Behavior of Superiors*)

Gaya kepemimpinan yang disetujui atasan seorang manajer sangat penting dalam penentuan orientasi yang akan dipilih manajer. Karena otoritas untuk manajer hierarki yang lebih rendah. Di samping itu, manajer hierarki yang lebih rendah cenderung menjadikan atasan sebagai model. Terdapat kecenderungan bahwa penyelia yang belajar perilaku baru dalam suatu program pelatihan hubungan antar manusia (*human relations training program*) cenderung meninggalkan perilaku tersebut manakala ternyata tidak sesuai dengan gaya kepemimpinan atasan langsungnya.

c. Karakteristik, Harapan, dan Perilaku Bawahan (*Subordinates Characteristic, Expectations, and Behavior*)

Karakteristik bawahan memengaruhi gaya kepemimpinan manajer dengan beberapa cara. *Pertama*, ketrampilan dan pelatihan bawahan mempengaruhi pilihan gaya manajer. Bawahan yang aktivitasnya tinggi biasanya kurang memerlukan pendekatan yang bersifat perintah. *Kedua*, sikap bawahan juga akan menjadi determinan yang mempengaruhi Bawahan yang di masa lampau memiliki manajer yang berorientasi pada serikat kerja mengharapkan manajer baru memiliki gaya yang identik dan mungkin memberikan reaksi negatif terhadap kepemimpinannya yang otoriter. Bawahan yang sangat terampil dan motivasinya tinggi mungkin mengharapkan manajer tidak mencampuri. Sebaliknya, bawahan yang dihadapkan pada tugas baru yang menantang mungkin mengharapkan instruksi dan mungkin kecewa apabila ternyata harapan tersebut hampa.

d. Persyaratan Tugas (*Task Requirement*)

Sifat tanggung jawab pekerjaan bawahan akan mempengaruhi gaya kepemimpinan yang akan digunakan manajer. Pekerjaan yang memerlukan instruksi yang tepat menuntut suatu gaya yang berorientasi pada tugas daripada pekerjaan yang prosedur

operasinya sebagian besar diserahkan kepada serikat kerja tertentu. Sebaliknya, pada pekerjaan yang melibatkan kerja sama dan kerja kelompok, umumnya bawahan lebih menyukai penyeliaan yang berorientasi pada orang. Adapun mereka yang bekerja mandiri, lebih menyukai pengarahannya yang berorientasi pada tugas.

e. Kultur dan Kebijakan Organisasi (*Organization Culture and Policies*)

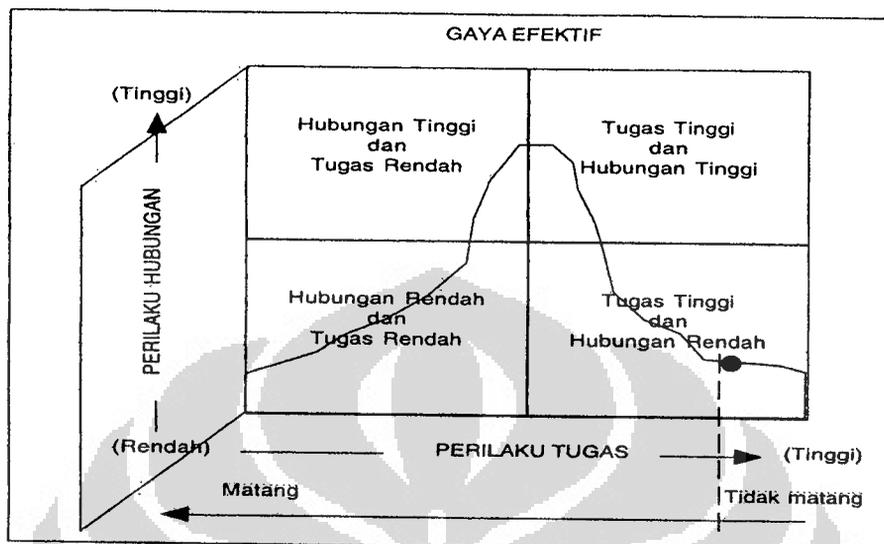
Kebudayaan organisasi, baik langsung maupun tidak langsung akan membentuk perilaku manajer maupun harapan bawahan. Kebijakan organisasi yang sudah ditentukan juga memengaruhi gaya kepemimpinan manajer.

f. Harapan dan Perilaku Rekan (*Peers Expectations and Behavior*)

Rekan manajer adalah kelompok referensi yang penting. Manajer membina persahabatan dengan rekan-rekannya di dalam organisasi, dan pendapat rekan-rekan tersebut sangat berarti bagi manajer yang bersangkutan. Sikap rekan manajer seringkali dapat memengaruhi efektifitas tindakan manajer yang bersangkutan, dan memperlihatkan sikap tidak mau bekerja sama dengan berbagai cara.

Pada Gambar 10 dibawah ini terlihat bahwa titik potong terjadi dalam kuadran tugas tinggi dan hubungan rendah. Oleh karena itu, hendaknya manajer yang bekerja dengan bawahan yang mendemonstrasikan kematangan rendah harus memakai gaya yang banyak mengarahkan kepada anak buahnya. Meskipun perilaku hubungan rendah tidaklah berarti bahwa manajer tidak bersahabat atau tidak dapat bersifat informal terhadap organisasi yang dikelola, tetapi ketika memberikan penyeliaan kepada organisasi tersebut perlu lebih banyak waktu untuk mengarahkan mengenai apa yang akan dilakukan, bagaimana, dan di mana dibandingkan dengan memberikan dukungan dan penguatan yang bersifat sosioemosional. Apabila dengan cara tersebut tampak kematangan para bawahan meningkat, segera perilaku hubungan diperbesar. Dengan demikian, titik berat

gaya kepemimpinan akan bergerak dari 1 (tugas tinggi dan hubungan rendah) ke gaya 2 (tugas tinggi dan hubungan tinggi).



Gambar 10. Determinan Gaya Kepemimpinan yang cocok.

3.2.3 Kepemimpinan Gubernur DKI Jakarta ketika kebijakan Busway Digulirkan

Setiap Gubernur DKI Jakarta memiliki catatan tersendiri dalam setiap masa kepemimpinannya. Mulai dari Gubernur DKI Jakarta pertama, Suwirjo hingga Fauzi Bowo. Mereka telah menunjukkan dedikasi dan keberhasilan membangun Jakarta yang sangat dinamis, dengan sejuta problem yang dihadapi. Namun, diantara mereka ada segelintir Gubernur DKI Jakarta yang memiliki catatan khusus dan begitu populer.

Kepopuleran Gubernur ini disebabkan oleh gaya kepemimpinannya dalam membangun Jakarta dan mengatasi jutaan permasalahan kota metropolitan yang kini berkembang menjadi megapolitan. Mereka adalah Ali Sadikin, Gubernur DKI Jakarta periode 1966-1977, serta Sutiyoso, Gubernur DKI Jakarta periode 1997-2002 dan periode 2003-2007. Sebagai eksekutif, popularitas mereka tidak berbeda jauh dengan Presiden dan Wapres. Mereka adalah newsmaker, yang selalu menghiasi halaman media massa ibukota.

Popularitas Sutiyoso dan Ali Sadikin sebagai Gubernur DKI Jakarta justru karena keputusan atau kebijakan mereka dalam membangun dan mengatasi berbagai problem yang dihadapi Jakarta, seringkali harus berhadapan dengan kelompok masyarakat yang tidak setuju. Seperti juga Ali Sadikin, Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso memiliki karakter kepemimpinan yang sama. Tegas dan teguh pada pendirian yang diyakini benar.

Dalam membangun dan mengatasi problem Jakarta yang kian banyak, Sutiyoso terkadang terkesan sangat arogan. Begitupun yang terjadi ketika pada tahun 2002 dia ingin merealisasikan proyek busway, salah satu sistem transportasi makro yang menjadi sebagian ciri khas transportasi kota metropolitan dan megapolitan di berbagai belahan dunia. Perlawanan dari masyarakat kota, termasuk kalangan kampus yang tidak setuju dengan sistem transportasi massal bebas hambatan tersebut, hampir setiap hari menghiasi media massa ibukota. Proyek tersebut menjadi pembicaraan masyarakat. Banyak yang mencibir, dan menganggap itu hanya proyek untuk mengeruk uang Pemerintah daerah.

Tetapi Sutiyoso yang telah lama merencanakan sistem transportasi makro sebagai solusi transportasi di ibukota Jakarta dengan melakukan studi di berbagai ibukota negara di dunia, maka ia tetap pada pendiriannya. Proyek ini harus jalan. Bahwa kemudian ada kasus korupsi dalam proyek tersebut, bagi Sutiyoso itu ada masalah lain yang harus diselesaikan secara hukum. Pada tanggal 15 Januari tahun 2004, Sutiyoso meresmikan penggunaan Busway koridor I antara Kota dan Blok M dengan 20 titik pemberhentian. Ketika itu pula, Busway kembali menjadi pembicaraan masyarakat. Namun, kali ini justru masyarakat ibukota bahkan dari luar kota Jakarta berduyun-duyun antri di pemberhentian akhir busway di Kota atau pun di Blok M serta titik-titik pemberhentian busway, untuk merasakan angkutan busway yang aman, nyaman dan tentu saja cepat karena bebas hambatan.

"Wah, asyik ya, lancar banget," ujar nanik, salah seorang wartawati yang sengaja meluangkan waktu merasakan lancarnya busway pada sore hari, saat kendaraan sepanjang Jalan Thamrin dan Sudirman berjalan tersendat karena kemacetan. Di tengah laju busway, matanya terus memandangi kendaraan roda empat yang berjalan tersendat di kanan jalan sepanjang Jl Sudirman dan Thamrin.

"Enak benar ya naik busway di Jakarta, dijaga Satpam segala. Coba kalau semua bus di Jakarta seperti ini. Kita yang dari Papua tidak perlu khawatir ada copet," ujar Said, seorang lelaki asal Makassar yang bertugas di Papua, mengomentari nyamannya naik busway ketika bertugas di Jakarta. Sesekali matanya memandang deretan kendaraan roda empat yang berjalan tersendat, serta deretan gedung megah di sepanjang Jl Sudirman. Testimoni para pengendara busway itu hanyalah bagian dari testimoni masyarakat ibukota dan luar Pulau Jawa yang merasakan kegunaan busway sebagai transportasi massal yang aman, nyaman, cepat dan sangat manusiawi. Hal ini sekaligus memberikan justifikasi atas keyakinan Sutiyoso bahwa apa yang dilakukannya adalah benar.

Keteguhan untuk melaksanakan proyek tersebut, meyakinkan masyarakat bahwa itu bukanlah menunjukkan arogansi sebagai penguasa DKI Jakarta, apalagi untuk melakukan korupsi seperti tuduhan sebagian masyarakat yang tidak setuju dengan proyek tersebut. Kebijakan Sutiyoso merupakan bagian dari solusi problem transportasi massal yang nyaman, aman, cepat dan terjangkau untuk kepentingan publik. Boleh jadi, bagi masyarakat yang tidak menggunakan transportasi massal, busway jelas menambah tingkat kemacetan di jalan yang dilaluinya, karena seperempat dari badan jalan diambil untuk jalur khusus busway. Tetapi cobalah tanyakan pada para profesional muda, masyarakat pengguna busway, atau kepada para pakar transportasi setelah melihat tingkat kemacetan di Jakarta setiap tahunnya. Mereka akan mengatakan, inilah salah satu solusi transportasi di Jakarta yang kian padat. Hal ini senada apa yang dikatakan pakar transportasi Sutanto menilai selama 30 terakhir ini tidak ada ketegasan pemerintah yang jelas-jelas memikirkan bagaimana menyediakan sarana transportasi kota yang representatif. Selain itu, akibat kemacetan lalu lintas menyebabkan pemborosan bahan bakar dan kerugian waktu yang sangat merugikan perekonomian masyarakat. "Beberapa kajian mengatakan bahwa kerugian akibat kemacetan lalu lintas itu mencapai Rp 10 triliun per tahun," ungkapnya lagi.

Penerapan transportasi makro yang terintegrasi seperti busway, hanyalah salah satu gambaran bahwa DKI Jakarta memang memerlukan pemimpin yang

tidak hanya memiliki kecakapan dan integritas, tetapi juga kualifikasi lainnya. Sikap tegas dan teguh pada pendirian yang berorientasi pada kepentingan publik, juga diperlukan, seperti yang ditunjukkan Ali Sadikin dan Sutiyoso. Upaya Sutiyoso membangun kembali Jakarta yang hancur akibat kerusuhan Mei, menyembuhkan trauma masyarakat terutama dari kalangan etnis China, serta mengembalikan kepercayaan dunia terhadap Indonesia, menunjukkan dirinya memiliki kualifikasi yang dibutuhkan untuk memimpin Jakarta yang menjadi pusat pemerintahan, pusat bisnis dan ibukota Negara, etalase Indonesia di mata dunia.

3.3. Analisis Kebijakan

Dalam Teori *policy analysis* David L. Weimer & Aidan R Vining mendefinisikan analisis kebijakan sebagai berikut :

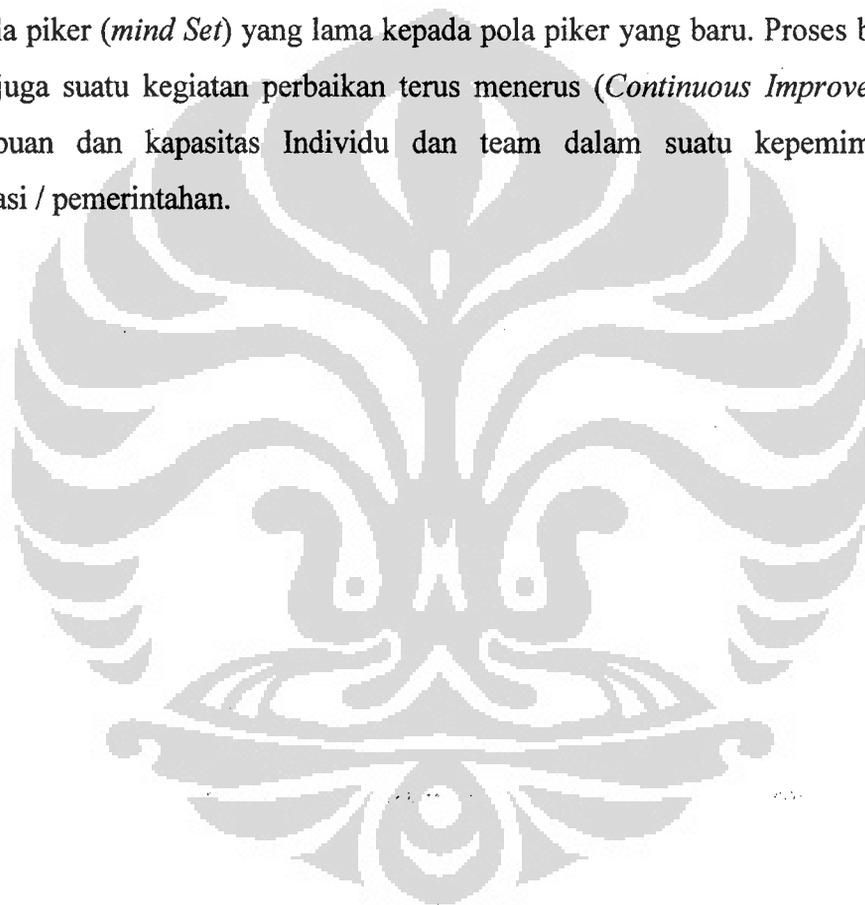
The Product of policy analysis is advice. The majority of policy analysis are to be found in government and nonprofit organizations, where day-to-day operations inherently involve public decisions. Because our interest centers on policy analysis as a professional activity, our definition will require that policy analysis, in either public or private settings, have clients for their advice who can participate in public decisions making.

Dari rumusan tersebut diatas, secara singkat dikatakan bahwa analisis kebijakan adalah nasehat untuk mengambil keputusan yang berhubungan dengan keputusan publik. Kegiatan analisis dan perumusan kebijakan harus dilakukan secara terus menerus sebagai kegiatan organisasi yang dinamik karena dalam pelaksanaan kebijakan dan strategi yang telah ditetapkan mungkin saja timbul kebutuhan untuk melakukan peninjauan kembali berbagai segi kebijakan tersebut. Pendapat ES Quade yang dikutip oleh William N Dunn bahwa analisis kebijakan (*Analysis Policy*) adalah suatu bentuk analisis yang menghasilkan dan menyajikan informasi sedemikian rupa sehingga dapat memberi landasan dari para pembuat kebijakan dalam membuat keputusan.

Analisis kebijakan dilakukan untuk menciptakan, secara kritis menilai, dan mengkomunikasikan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan dalam satu atau lebih tahap proses pembuat kebijakan. Moekijat menjelaskan bahwa tujuan

analisis kebijakan adalah untuk membantu para pengambil kebijakan public memecahkan masalah-masalah yang mereka hadapi. Kualitas analisis kebijakan adalah penting sekali untuk memperbaiki kebijakan dan hasilnya, hal ini dapat dicapai melalui proses belajar yang terus menerus (*cycle Learning*) dan Learning Organization.

Perubahan-perubahan yang terjadi pada proses belajar akan meningkatkan dan atau diperolehnya kapasitas baru yang berkesinambungan bila dilakukan dengan benar dan terus menerus. Ini menandakan terjadinya perubahan mendasar bagi pola pikir (*mind Set*) yang lama kepada pola pikir yang baru. Proses belajar adalah juga suatu kegiatan perbaikan terus menerus (*Continuous Improvement*) kemampuan dan kapasitas Individu dan team dalam suatu kepemimpinan organisasi / pemerintahan.



BAB IV

METODE PENELITIAN

Bab empat ini menjelaskan metode yang digunakan dalam penelitian yang merupakan suatu proses/tata cara bagaimana sebuah permasalahan empiris sebagai fenomena sosial dapat diungkapkan maknanya melalui pola pikir yang ilmiah yang telah disepakati oleh kalangan akademisi. Metode penelitian tentang analisis implementasi kebijakan Pemda DKI Jakarta di bidang Transportasi massal (Busway) ini adalah sebagai berikut :

4.1. Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang dapat didefinisikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif. Baik berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Pendekatan ini dipilih berdasarkan pertimbangan bahwa penelitian ini memerlukan data yang bersifat informasi kualitatif, sehingga dapat memahami substansi dari kenapa kebijakan Transportasi Massal (khususnya Busway) ini lahir secara lebih mendalam dan utuh.

Hal ini berbeda dengan pendekatan kuantitatif di mana informan dipilih dari suatu populasi sehingga dapat digunakan untuk melakukan generalisasi. Penelitian kualitatif dilakukan oleh peneliti dengan asumsi bahwa setiap konteks yang terkait dengan penelitian bersifat kritis sehingga masing-masing memberikan andil secara kontekstual terhadap data-data lapangan. Berikut Tabel Penelitian yang dilakukan:

Tabel 3. Tabel Metodologi Penelitian

Tujuan penelitian	Metode Penelitian
Meberikan gambaran tentang Implementasi kebijakan Transportasi Masal (Busway) yang merupakan salah-satu solusi permasalahan Transportasi di DKI Jakarta oleh Pemda DKI Jakarta	Analisis GAP

4.2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini adalah di Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Pemilihan lokasi ini dipilih secara sengaja mengingat Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Pemerintahan Daerah di bidang perhubungan darat yang juga membawahi pelaksanaan proyek Transportasi Massal (khususnya Busway).

Informan dalam penelitian ini adalah unsur yang pernah, sedang terlibat dan atau memiliki pengetahuan terkait dengan Implementasi kebijakan transportasi massal (khususnya Busway) di Pemerintahan Propinsi DKI Jakarta dalam hal ini seperti : DPRD DKI Jakarta, Gubernur/wakil gubernur DKI Jakarta, kemudian Dinas perhubungan DKI Jakarta (Dishub), Badan Layanan Umum (BLU) TransJakarta Busway, Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ), dan ahli Kebijakan transportasi serta pengguna Busway.

4.3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan guna menjawab pertanyaan-pertanyaan pokok yang diajukan dalam penelitian, data dikumpulkan melalui penelusuran dokumen, pengamatan langsung, dan wawancara mendalam, ketiga langkah Teknik pengumpulan ini dengan sendirinya membentuk suatu model Triangulasi yaitu suatu cara untuk mendapatkan data penelitian secara lengkap dengan melakukan kombinasi untuk metode untuk memahami suatu fenomena. Data yang digunakan dalam penelitian ini menurut cara memperolehnya (sumber data) dibedakan menjadi 2 yaitu:

4.3.1. Pengumpulan Data Sekunder

Cara kerja yang dilakukan pertama adalah Penelusuran dokumen yaitu mengumpulkan berbagai keterangan dan informasi yang berkaitan dengan masalah yang hendak diteliti baik melalui penelusuran kepustakaan baik yang diperoleh dari laporan-laporan yang ada di pemda DKI Jakarta terutama masalah Peraturan Gubernur (Pergub) tentang Transportasi Makro yang telah dikeluarkan berikutnya berkonsultasi sekretaris daerah (sekda) dan Asisten pembangunan sekda Pemda DKI Jakarta. Selanjutnya konsultasi dengan kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, tentang maksud dan diadakan penelitian serta menggali

data-data sekunder tentang apa dan bagaimana implikasi kebijakan Pemda DKI Jakarta di bidang Transportasi massal (Khususnya Busway).

4.3.2. Pengumpulan Data Primer

Teknik pengumpulan data primer terbagi menjadi 2 cara yaitu *pertama* melakukan pengamatan partisipasi (observasi/survei lapangan) yaitu merupakan suatu cara untuk mendapatkan data dengan melibatkan diri secara langsung terhadap objek penelitian, baik menyangkut objek, kejadian, proses, kebijakan di buat dan direalisasikan. Pengamatan memungkinkan peneliti untuk melihat dan mengamati sendiri, kemudian mencatat perilaku dan kejadian sebagaimana terjadi pada keadaan sebenarnya. Observasi bertujuan menggali sebanyak informasi sebanyak mungkin tentang situasi dan kondisi lapangan serta mengidentifikasi informan kunci terkait penelitian.

Proses observasi dilakukan dengan mengunjungi lokasi-lokasi yang potensial memberikan informasi penting terkait dengan penelitian. Cara yang *kedua* yaitu melakukan wawancara mendalam (*dept Interview*) terhadap para informan kunci (*key Informants*) karena pengetahuannya yang luas dan mendalam tentang kebijakan transportasi massal (Busway) di Pemda DKI Jakarta, data primer yang akan digali dalam teknik wawancara mendalam ini adalah bagaimana implementasi kebijakan transportasi massal (Busway) yang dibuat dan diimplementasikan oleh Pemda DKI Jakarta untuk menyelesaikan permasalahan transportasi perkotaan.

Wawancara dilakukan melalui pertanyaan tak terstruktur, dalam hal ini informan tidak ditempatkan sebagai objek penelitian akan tetapi sebagai subjek penelitian, informan diberi kebebasan untuk menceritakan apa saja tanpa dibatasi oleh pilihan jawaban peneliti. Akan tetapi diupayakan tidak menyimpang dari pedoman penelitian yang ada, jumlah informan adalah beberapa orang yang mewakili instansi pengambilan kebijakan di tingkatan pemerintahan DKI Jakarta.

Berikut ini bagan tehnik pengumpulan data beserta sumber data tersebut diperoleh.

Tabel 4. Tehnik pengumpulan data beserta sumber data tersebut diperoleh.

No	Nama Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
1	Regulator Kebijakan : a. Proses Regulasi kebijakan b. Situasi Regulasi kebijakan	Wawancara dan observasi lapangan	DPRD, Pemprov DKI Jakarta, Ahli kebijakan Transportasi
2	Operator Kebijakan : a. Aspek Koridor b. Aspek Prasarana b. Aspek Sarana c. Aspek Operasional	Wawancara dan observasi dilapangan	Operator BLU Transjakarta Busway
3	Pengguna Busway : a. Kualitas Pelayanan yang tinggi selama perjalanan b. Tanggap terhadap keluhan penumpang c. Sikap sopan santun Satgas pada penumpang d. Perhatian & Pelayanan Satgas pada penumpang e. Kebersihan & kerapian Fasilitas Halte/shelter.	Wawancara, Observasi/pengamatan lapangan	14 pengguna Busway di 7 koridor masing-masing koridor 2 orang 1 pada saat jadwal keberangkatan dan 1 lagi pada jalur sebaliknya.

4.4. Analisis Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif maka, analisa yang akan dipergunakan adalah analisis induktif yaitu dengan menggali fakta-fakta pelaksanaan/implementasi kebijakan pemda DKI Jakarta di bidang transportasi massal (Busway) dalam rangka generalisasi pembentukan sebuah model penyelesaian permasalahan transportasi perkotaan, kemudian dianalisis dengan metode analisis GAP yaitu analisis perbedaan antara persepsi harapan kebijakan

Transportasi massal (Busway) yang dibuat dengan realisasi kebijakan tersebut saat ini.

Adapun tahapan-tahapan yang dilakukan yaitu *pertama* mempelajari seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber baik yang didapat dari penelusuran dokumen, pengamatan maupun wawancara.

Kedua mengadakan reduksi data dengan jalan membuat abstraksi, berupa rangkuman inti dan ringkasan terhadap substansi berbagai dokumen, salinan data lapangan maupun transkrip wawancara informan.

Ketiga, membuat satuan-satuan dan katgoresasi. Katagorisasi didasarkan atas dasar pikiran, intuisi, pendapat dan kriteria tertentu terhadap data dan informasi yang diperoleh. Pada proses ini peneliti membuat ringkasan mengenai keterangan atau pendapat kunci informan terkait aspek-aspek penelitian tersebut.

Keempat, melakukan koding, yakni melakukan penandaan secara konsisten seluruh informan berdasarkan kasus dan urutan wawancara. dengan demikian peneliti dapat melacak informasi tertentu walaupun informasi tersebut telah didistribusikan ke dalam kelompok-kelompok pendapat yang berbeda pada aspek penelitian.

Kelima, melakukan pemeriksaan keabsahan data, pada tahap ini peneliti melakukan pemeriksaan kembali apakah data-data yang diabstraksikan di susun dalam katagori-katagori dan telah dilakukan penandaan telah sepenuhnya konsisten. Peneliti juga melakukan triangulasi data primer dengan data-data dokumen lainnya.

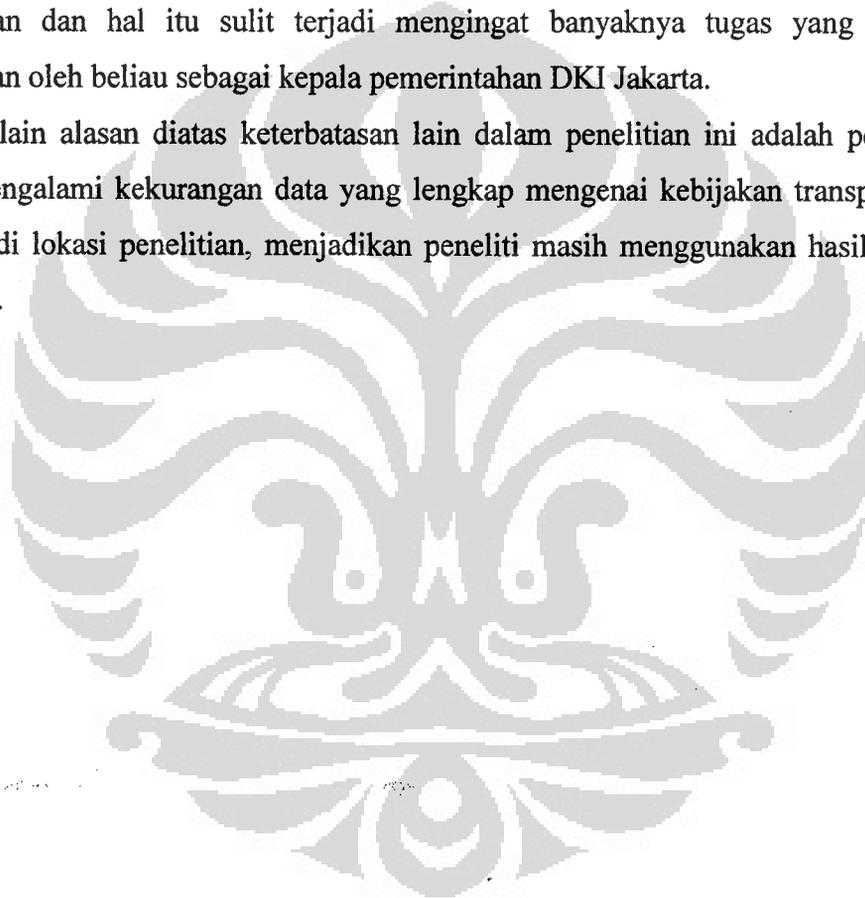
Keenam, melakukan analisis GAP terhadap data-data yang memang harus dinilai hasil implementasinya terutama pada komponen Operator dan pengguna Busway.

Setelah tahapan-tahapan di atas, peneliti melakukan analisis data dan penafsiran data. Kemudian mengelolanya ke dalam pemaparan yang kritis bersifat deskripsi analitik. Deskripsi ini memuat sejumlah narasi mengenai proses, temuan dan kecendrungan yang menonjol dalam hasil penelitian. Analisis akan membuat sejumlah narasi mengenai berbagai temuan terkait kebijakan transportasi massal (khususnya Busway), berbagai narasi mengenai temuan tersebut, diuraikan sebagai hasil pembahasan, kesimpulan dan saran.

4.5. Keterbatasan Penelitian

Beberapa hal yang menjadi kendala dalam penelitian ini yaitu Peneliti menyadari bahwa melakukan penelitian khususnya pada wawancara terhadap para penentu kebijakan di pemerintahan DKI Jakarta, khususnya Gubernur DKI Jakarta bukanlah hal yang mudah, akses mungkin kepada mereka sulit untuk dilakukan karena untuk bertemu mereka memerlukan waktu khusus dimana ketika gubernur tidak sibuk ketika semua tugas-tugas pemerintahan telah selesai dilakukan dan hal itu sulit terjadi mengingat banyaknya tugas yang harus dilakukan oleh beliau sebagai kepala pemerintahan DKI Jakarta.

Selain alasan diatas keterbatasan lain dalam penelitian ini adalah peneliti juga mengalami kekurangan data yang lengkap mengenai kebijakan transportasi massal di lokasi penelitian, menjadikan peneliti masih menggunakan hasil studi literatur.



BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

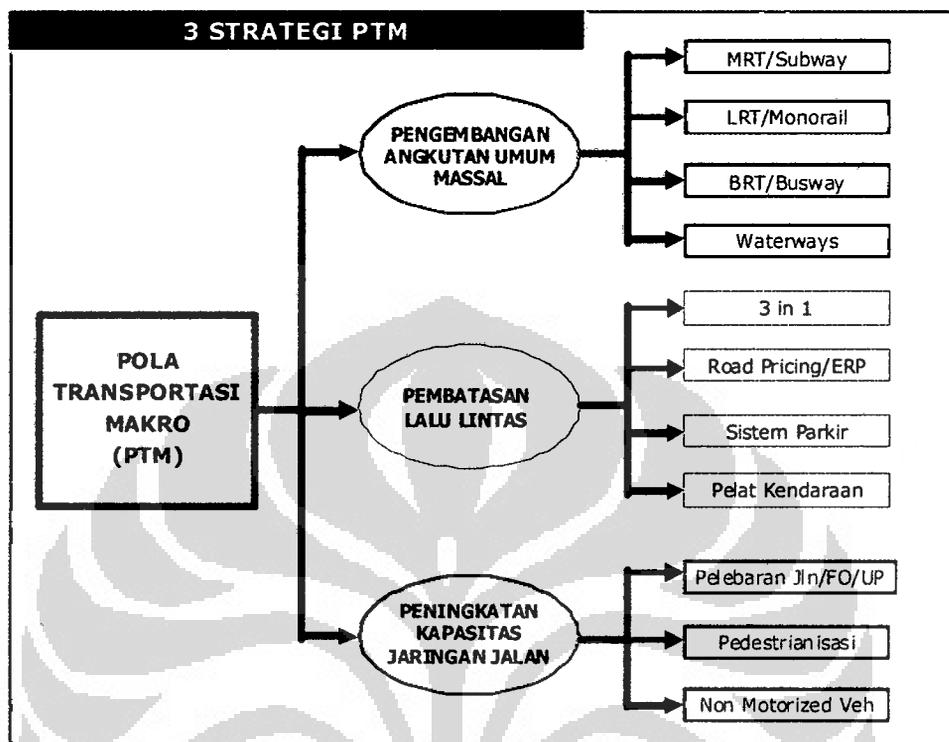
Pada bab ini akan diuraikan tentang bagaimana pelaksanaan/implementasi terhadap kebijakan pemerintahan DKI Jakarta menyelesaikan permasalahan bidang transportasi khususnya implementasi transportasi massal dalam hal ini *Bus Rapid Transit* (BRT) /Busway yang merupakan pelaksanaan dari SK Gubernur DKI Jakarta Nomor 84 Tahun 2004 yang kemudian diperbaharui dengan SK Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Propinsi DKI Jakarta hal ini merupakan realisasi Perda Nomor: 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta.

Adapun maksud disusunnya Pola Transportasi Makro ini adalah untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat. Selain itu Pola Transportasi Makro ini dibuat bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk sistem jaringan Transportasi di DKI Jakarta sebagai perwujudan tatanan Transportasi Wilayah, hal ini dapat kita lihat pada Bab II Maksud dan Tujuan Pergub nomor 103 Tahun 2007 ini dibuat.

Untuk merealisasikan maksud dan tujuan dari Pola Transportasi Makro ini ada arahan pengembangan sistem transportasi yang harus dilakukan yaitu :

- a. Mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem dan menerapkan kebijakan manajemen permintaan (Transport Demand Management/TDM) serta penyediaan jaringan jalan sebagai pendukungnya.
- b. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah dan sekitarnya, serta menata ulang moda transportasi secara terpadu.
- c. Memasyarakatkan sistem angkutan umum massal.
- d. Meningkatkan jaringan jalan
- e. Menggalakan penggunaan angkutan umum
- f. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi

Berikut beberapa strategi yang dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta dalam rangka merealisasikan kebijakan Pola Transportasi Makro hal ini dapat kita lihat pada gambar diagram berikut ini



Gambar 11. Tiga Strategi dalam merealisasikan Pola Transportasi Makro

Seperti yang telah ditetapkan pada strategi Pola Transportasi Makro seperti gambar diatas, pengembangan angkutan umum massal di DKI Jakarta meliputi hal sebagai berikut :

1. Transjakarta Busway (*Bus Rapid Transit*)
2. Monorail (*Light Rail Transit*)
3. Subway (*Mass Rapid Transit*)
4. Waterway (*Anggkutan sungai*)

Semuanya ini akan menjadi tulang punggung sistem angkutan umum massal di kota Jakarta yang terintegrasi satu sama lain dan direncanakan pembangunannya dilakukan dengan tiga tahap, yaitu *pertama*: pada tahun 2004 sampai dengan tahun 2007, *kedua*: tahun 2007 sampai dengan tahun 2010 dan *ketiga*: tahun 2010 sampai dengan tahun 2020. Pengembangan sistem itu diharapkan dapat mengakomodir keinginan masyarakat mengenai angkutan umum yang dapat mendukung aktivitas mereka dan tentu juga mendukung konsep pengembangan angkutan umum massal di kota Jakarta.

5.1. Pelaksanaan Program Transportasi massal (Busway) di DKI Jakarta

Dalam suatu sistem Pemerintahan baik di kota, kabupaten. Propinsi maupun di Negara, proses perencanaan dan pelaksanaan suatu kegiatan menjadi tugas utama pemerintahan tersebut dan hal ini menjadi tolak ukur keberhasilan pemerintahan tersebut mencapai tujuannya. Pemerintahan DKI Jakarta merupakan salah-satu sistem yang melakukan pembuatan Program dalam rangka menyelesaikan permasalahan yang berkembang di wilayahnya juga tidak terlepas dari proses perencanaan dan pelaksanaan kegiatan pemerintahan yang menjadi tugas pokoknya, khususnya dalam menyelesaikan masalah Transportasi Perkotaan di DKI Jakarta.

Pada penelitian kali ini peneliti hanya memfokuskan penelitian pada implementasi dibidang transportasi massal khususnya Busway sebagaimana yang terdapat pada pembatasan masalah pada Bab I , oleh karena itu untuk melihat implementasi kebijakan sebagaimana yang terdapat pada tujuan penelitian, peneliti menggunakan tiga komponen dari suatu kebijakan yang terdiri dari : Regulator kebijakan, operator kebijakan dan pengguna kebijakan, berikut penjabaran satu persatu analisis implementasi kebijakan terhadap tiga komponen yang telah ditetapkan tersebut:

5.1.1. Analisis Implementasi kebijakan Transportasi Massal (Busway)

Pada Regulator Kebijakan.

Dalam pelaksanaan Implementasi kebijakan ditingkat Regulator kebijakan, ditargetakan akan lahirnya kebijakan-kebijakan yang mampu menjamin berlangsungnya pelaksanaan sistem Transportasi Massal (Busway).

Proses perguliran/regulasi program transportasi massal (Busway) ini dimulai dari pemikiran yang sudah cukup lama di benak para gubernur DKI Jakarta, dan salah-satunya gubernur DKI Jakarta yang pernah berpikir tentang hal itu adalah Gubernur Ali Sadikin (Gubernur DKI Jakarta periode 1966-1977) , tetapi beliau belum berpikir pada jenis Transportasinya sebagaimana Busway saat ini, tetapi beliau berpikir bagaimana penduduk yang banyak ini bisa terangkut oleh satu kendaraan yang bernuansa modern dan efisien (cepat sampai ke tujuan) atau yang

nanti kita kenal dengan kebijakan transportasi massal demikian menurut Gubernur DKI 2 periode yaitu tahun 1997-2002 dan 2002-2007 Sutiyoso disela-sela wawancara yang dilakukan oleh peneliti, pada tanggal 18 Mei 2008 di rumah kediaman beliau di Jalan Madiun, Jakarta Pusat.

Bahkan lebih lanjut beliau mengatakan bang Ali, demikian mantan gubernur ini dipanggilnya, berupaya merealisasikan impian pendahulunya Gubernur Sumarno (Gubernur DKI Jakarta periode 1960-1965) untuk membuat masterplan pembangunan Jakarta dan kota-kota yang mengelilinginya. Menurut Sutiyoso lagi bang Ali mendapat inspirasi untuk merealisasikan masterplan kota Jakarta tersebut dari ide megapolitan dari Clifford Holiday, seorang staf Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang memahami betul problem perkembangan kota, walaupun tidak bertemu secara langsung dengan Clifford, bang Ali mempelajari secara seksama pemikiran Clifford melalui bahan-bahan yang diberikan bawahannya. Impian bang Ali dicoba untuk diterjemahkan menjadi rencana operasional pada tahun 1974, dia menyusun konsep transportasi massal yang modern dan efisien, berbekal pengalaman keliling beberapa negara, bang Ali menginginkan agar Jakarta memiliki *monorail dan subway*.

Namun menurut Sutiyoso lagi, “Pembaharuan sistem transportasi massal Jabodetabek sendiri sebenarnya baru dimulai dengan ditandai beroperasinya Trans-Jakarta Busway koridor I Jalur Blok M-Kota sepanjang 12,9 km sejak tanggal 15 Januari 2004”.

Pelaksanaan Trans-Jakarta Busway merupakan realisasi dari Perda DKI Jakarta No:12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta. Dan SK Gubernur DKI Jakarta No. 84 Tahun 2004 yang kemudian diperbaharui dengan SK Gubernur No. 103 Tahun 2007 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Propinsi DKI Jakarta.

Transjakarta Busway itu dianggap sebagai titik awal transportasi massal Ibukota Jakarta yang aman, nyaman, cepat dan manusiawi. Selain sebagai sarana edukatif bagi warga berdisiplin dalam berlalu-lintas, Transjakarta Busway juga merupakan bukti keberpihakan pemerintah DKI Jakarta terhadap masyarakat pengguna angkutan umum dan yang paling penting adalah upaya menjaring

pengendara mobil pribadi untuk menggunakan transportasi umum, namun walaupun demikian pada tahap-tahap awal pembangunannya (jalur Busway) kebijakan ini banyak ditentang oleh LSM, kelompok masyarakat dan diberitakan juga melalui media-media, baik media elektronik maupun media massa, yang tujuannya adalah mengkhawatirkan pemborosan dana APBD dengan dilakukannya pembangunan Busway ini karena pembangunan Busway ini dianggap tidak efektif hasilnya untuk mengurangi kemacetan di DKI Jakarta.

Pertanyaannya adalah kenapa pilihan pertama yang harus direalisasikan dalam implementasi Perda DKI Jakarta No:12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta. Dan SK Gubernur DKI Jakarta No. 84 Tahun 2004 yang kemudian diperbaharui dengan SK Gubernur No. 103 Tahun 2007 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Propinsi DKI Jakarta. Dalam hal pengembangan sistem angkutan umum massal (SK GUB No:103 Tahun 2007 Bab IV Pasal 4 ayat 1 butir 2, adalah *Bus Rapid Transit (BRT)/Busway* bukan MRT atau RLT dan angkutan sungai/Water way, menurut Sutyioso : “Jakarta seperti kota dinegara berkembang lainnya, dimana mobilitas sudah merupakan suatu sikap hidup, saat ini mengalami krisis lalu lintas dan angkutan yang tidak terbayang oleh ahli perkotaan 20 tahun yang lalu, laju pertumbuhan dan percepatan populasi di atas rata-rata nasional serta keputusan yang diambil untuk menggunakan mobil atau bis kota sebagai transportasi utama dan tulang punggung sistem angkutan kota, dianggap sebagai biang keladi permasalahan transportasi kota.”

Namun pemahaman kenapa dinegara berkembang transportasi utamanya adalah mobil /bus bukan kereta api atau Pesawat terbang atau juga kapal laut bisa dipahami karena dinegara-negara berkembang teknologi yang berkembang hanya mampu membuat jalan raya dan kalau ada jalur kereta dan kereta apinya hal itu dibuat oleh penjajah ketika negara berkembang tersebut sebelum merdeka dan itupun tidak dipelihara.

Mobil digunakan karena dianggap lebih fleksibel dibanding kereta maka dinegara berkembang mereka membuat jalan raya terlebih dahulu baru rel ini berbeda dinegara-negara maju karena teknologi mereka sudah maju maka mereka membangun rek kereta api terlebih dahulu baru jalan raya, dan penggunaan kereta

dinegara maju digunakan untuk mengangkut orang sementara dinegara berkembang digunakan untuk mengangkat barang hasil bumi. Hal ini sejalan dengan kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam melakukan investasi dibidang Transportasi yang menitikberatkan investasi pada pengembangan sistem jaringan jalan.

Hal ini juga sama seperti yang dikemukakan oleh salah satu Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) yang ahli di bidang Planologi, Harya Setyaka Dillon, ST Jabatan Anggota DTK-J (unsur pakar) Ketua Pokja Busway DTK-J di Ruang DTK-J, Gd Prasada Sasana Karya, Jakarta pada hari Selasa, 5 Mei 2008.

“ Oleh karena itu di Indonesia dan di negara-negara berkembang kereta api tidak berkembang bahkan cenderung relnya mati, selain teknologi kereta tidak berkembang juga membuat dan merawat kereta perlu biaya yang mahal, itu sebabnya kenapa ketergantungan kita dengan mobil tinggi”. Awal proses regulasi ini di DPRD awalnya ada tarik ulur mengenai tulang punggung transportasi Jakarta itu bagaimana, d isadari bus-bus sudah tidak mungkin diandalkan, dan untuk membangun MRT biayanya terlalu mahal dibanding busway perbandingannya itu 1:22, 1 Km MRT setara dengan 22 Km busway, sementara itu sejak iklim desentralisasi APBD DKI tidak akan cukup membiayai, sedangkan *loan* itu harus pemerintah pusat.

Akhirnya Pelaksanaan Busway sebagai moda Transportasi Makro yang akan dibangun terlebih dahulu disepakati pemerintah DKI Jakarta dan disetujui DPRD DKI Jakarta (prosesnya sangat alot, hal ini diperoleh dari wawancara penulis dengan Bapak H. Arkeno, Anggota DPRD Jakarta Komisi D di Kantor DPRD DKI Jakarta hari selasa 6 mei 2008)

“ ia kenapa sih kita dengan pemda kok ngotot dengan busway...busway itu yang paling realistis untuk sekarang..dari segi pembiayaan lebih murah..artinya yang kita mampu dan..punya duitnya hanya cukup untuk Busway,..jadi busway ini yang kita kejar..kenapa gak subway...inikan pembiayaannya mahal sekali..ini masih kita kerjasamakan dengan pemerintah jepang..monorail juga dananya besar..sekitar 5 trilliunan...”

jadi Pelaksanaan Busway bukan MRT atau RLT karena lebih kepada kemampuan kondisi APBD DKI Jakarta pada saat itu yang hanya mampu

membiayai Busway, mengingat pembangunan MRT atau LRT cukup besar dan dana APBD DKI Jakarta pada saat itu tidak mencukupi, contohnya saja untuk membangun/menghubungkan rel MRT/Subway lebak bulus dan Dukuh atas sepanjang 15 km memerlukan biaya Rp 8-9 Triliun, atau untuk membangun LRT/Monorail memerlukan dana mencapai 65 Triliun padahal panjangnya 27,8 km. Sedangkan untuk membangun proyek koridor 1 Busway sepanjang 12,9 km hanya menyerap biaya sebesar RP.118 milyar .

Hasil wawancara dengan Sutiyoso mengemukakan bahwa inspirasi ide menerapkan sistem transportasi massal Trans-Jakarta Busway sebenarnya terinspirasi dari penggunaan Busway di Bogota, ketika rombongan pimpinan Pemprov DKI Jakarta pada saat itu (gubernur Sutiyoso), mengunjungi Ibukota kolumbia, ketika itu, ditanyakan kepada walikota Bogota bagaimana pengalaman ketika menerapkan sistem Transportasi massal tersebut. “ saya mau dilengserkan gara-gara Busway ini, tetapi setelah masyarakat tahu kegunaanya, sekarang saya didemo setiap hari, karena mereka minta ditambah koridornya sesegera mungkin, “ kata Walikota Bogota.

Menurut pengamat Transportasi Universitas Indonesia (UI) Sutanto Suhodo mengemukakan untuk menghadapi tantangan stagnan lalu lintas Ibukota yang diperkirakan akan terjadi pada tahun 2014 maka dengan membangun 15 koridor Busway merupakan langkah tepat dan berani Pemda DKI Jakarta untuk mengurangi kemacetan dan tidak tepat kalau pembangunan Busway dituding sebagai sumber kemacetan dan mematikan hak pengguna kendaraan pribadi.

Pemilihan pembenahan transportasi massal di Jakarta jatuh pada Busway tampaknya lebih didasarkan pertimbangan biaya, dibandingkan dengan membangun Monorail, Subway dan Water way, biaya membangun busway jauh lebih ringan meski daya tampung jauh lebih rendah di banding subway yang satu gerbongnya mampu mewakili dua unit bus khusus. Hanya investasi yang dibutuhkan untuk membangun rel kereta api cukup besar mengingkar rel-rel trem yang dulu pernah ada sudah tidak berfungsi lagi sehingga dibutuhkan investasi baru yang cukup besar guna membangun kembali. Mimpi busway menjadi kenyataan awal untuk membenahi transportasi massal di Jakarta.

Setelah kebijakan Transjakarta Busway (Tije) atau umum disebut Busway

yaitu sebuah sistem transportasi bus cepat dengan moda bus dimana kendaraan berjalan pada lintasan khusus yang berada sisi kanan jalan disepakati oleh Pemerintahan DKI Jakarta maka selanjutnya regulasi kebijakan ini di komunikasikan keseluruh jajaran Pemda DKI Jakarta dan masyarakat melalui sosialisasi perda DKI Jakarta No:12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta. Dan SK Gubernur DKI Jakarta No. 84 Tahun 2004, awalnya proyek Busway oleh Pemprov DKI Jakarta di rencanakan akan beroperasi mulai awal 2004 mengundang kontroversi di masyarakat pada saat itu. Pemberitaan media lebih terfokus pada penolakan masyarakat terhadap Busway yang dinilai menghamburkan dana dan tidak akan memecahkan kemacetan lalu lintas, diprediksi, keputusan itu akan menciptakan kemacetan baru di jalan-jalan alternatif sepanjang koridor Blok M-Kota.

“ Pengalaman walikota Bogota ternyata juga kita alami ketika menerapkan sistem tersebut di Jakarta. Walaupun begitu, pemprov DKI Jakarta berketetapan untuk merealisasikan proyek ini karena kita yakin ini merupakan embrio solusi yang efektif sekaligus strategis untuk menuntaskan masalah transportasi dari kemacetan lalu-lintas Jakarta”. Hal ini dikemukakan oleh Sutiyoso ketika di wawancara oleh peneliti.

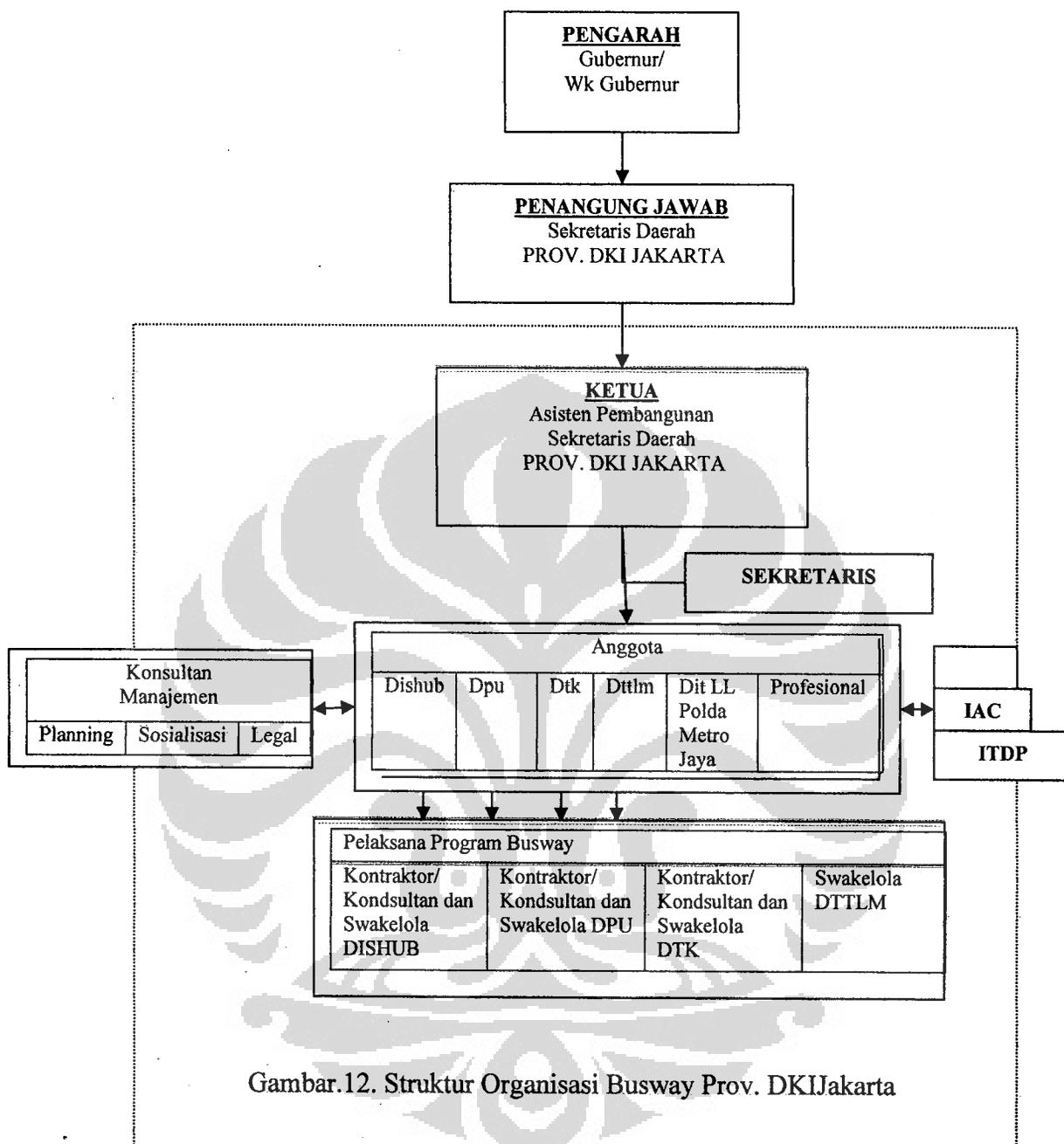
Dalam proses perjalanan selajutnya maka pemerintah DKI Jakarta mengeluarkan Pergub (SK Gubernur) nomor 127 Tahun 2004 Tentang pembangunan koridor setiap tahunnya bagi pelaksanaan pengembangan sistem angkutan Bus Priority (Busway), sementara untuk memenuhi target pelaksanaan pengembangan sistem angkutan Bus Priority (Busway) dari target membangun 15 koridor dikerjakan secara bertahap.

Adapun 15 jumlah koridor yang ditargetkan dibuat yaitu :

- a. Koridor Blok M – Kota
- b. Koridor Pulogadung – Harmoni
- c. Koridor Kalideres – Harmoni
- d. Koridor Pulogadung – Dukuh Atas
- e. Koridor Kampung Melayu – Ancol
- f. Koridor Ragunan – Kuningan
- g. Koridor Kampung Rambutan – Kampung Melayu
- h. Koridor Lebak Bulus – Harmoni
- i. Koridor Pinang Ranti – Grogol – Pluit
- j. Koridor Cililitan – Tanjung Priok
- k. Koridor Pulo Gebang – Kampung Melayu
- l. Koridor Pluit – Tanjung Priok
- m. Koridor Pondok Kelapa – Blok M
- n. Koridor UI – Pasar Minggu – Manggarai
- o. Koridor Ciledug – Blok M

Untuk tahap pertama yaitu pembangunan koridor a sampai dengan koridor g dilakukan pada tahun 2004 sampai dengan 2007 dan untuk tahap kedua yaitu pembangunan koridor h sampai dengan o dilakukan pada tahun 2007 sampai dengan 2010.

Dalam pelaksanaan selanjutnya untuk mengelolah proyek Busway ini Pemda DKI Jakarta membentuk Tim koordinasi Busway Propinsi DKI Jakarta yang di muat di dalam SK Gubernur DKI Jakarta Nomor: 1247/2003 tentang Pembentukan Tim Koordinasi Busway Propinsi DKI Jakarta, berikut struktur Organisasi Busway Propinsi DKI Jakarta.



Adapun tugas dari tim koordinasi Busway ini ada 2 yaitu : (1) Memebentuk Citra Anggkutan umum/massal di DKI Jakarta dan (2) Melaksanakan koordinasi perencanaan dan pelaksanaan serta pengendalian program Busway.

Tata kerja tim koordinasi Busway ini ada 4 hal yakni : a). Penanggung Jawab melaporkan segala kegiatannya Tim koordinasi Busway kepada pengarah, b). Ketua dalam menjalankan tugasnya bertanggung jawab langsung kepada penanggung jawab c). Tim Koordinasi Busway dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh konsultan dibidangnya. d). Untuk pelaksanaan kegiatan sehari-hari,

tim koordinasi di bantu oleh sekretariat tim koordinasi Busway.

Demikianlah proses kebijakan Transportasi Massal (Busway) di DKI Jakarta dan berbagai peraturan baik berupa peraturan daerah (Perda) dan Peraturan gubernur (Pergub) yang dibuat oleh pihak Regulator dalam hal ini sebagai pelaksana yaitu lembaga eksekutif Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan sebagai pengawas lembaga Legislatif Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Selain Perda dan Pergub yang dibuat dalam proses Implementasi kebijakan Transportasi Massal (Busway) ini, pada perjalanan selanjutnya dibuat juga lembaga pengelola Transjakarta Busway yang nanti kita kenal dengan sebutan BLU yaitu singkatan dari Badan Layanan Umum

Pengelolaan Busway di serahkan kepada Badan Pengelolah (BP) Trans-Jakarta hal ini didasarkan pada SK Gubernur No.110 Tahun 2003, awalnya merupakan lembaga non struktural Pemda DKI Jakarta oleh karena adanya perubahan mekanisme pengelolaan keuangan, maka di ubah menjadi Unit pelaksana Tehnis Dinas Perhubungan pemda DKI Jakarta yang akan menerapkan PPK BLUD sesuai dengan SK Gubernur No.48/2006.

Maka dari analisis implementasi pada Regulator ini dapat kita lihat hasil capaian/implementasinya yaitu : telah menghasilkan 2 Perda yaitu, *pertama*: perda nomor 12 Tahun 2003 Tentang Lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta dan *kedua* perda nomor 5 Tahun 2007 Tentang Pokok-pokok pengeluaran Daerah. Dalam rangka melaksanakan semua perda tersebut khususnya yang berkenaan dengan kebijakan Transportasi Massal (Busway) ada 15 Peraturan Gubernur (Pergub) DKI Jakarta yang telah dibuat, adapun rinciannya adalah sebagai berikut :

- 1 Pergub Nomor: 110 Tahun 2003 Tentang Pembentukan Organisasi dan Tata kerja Badan Pengelola Transjakarta Busway Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- 2 Pergub Nomor: 79 Tahun 2003 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- 3 Pergub Nomor: 108 Tahun 2003 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Anggaran pendapatan dan Belanja Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

- 4 Pergub Nomor: 1274 Tahun 2003 Tentang Pembentukan Tim Koordinasi Busway Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- 5 Pergub Nomor: 127 Tahun 2004 Tentang pembangunan koridor I sampai dengan koridor VII Sebagai pelaksanaan pengembangan sistem angkutan Bus Priority (Busway) di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- 6 Pergub Nomor: 94 Tahun 2004 Tentang Pengoperasian Transjakarta Busway pada Koridor Blok M-Kota di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- 7 Pergub Nomor: 193 Tahun 2004 Tentang Penetapan Tarif Anggkutan Penumpang dengan mobil Bus Umum Transjakarta Busway di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- 8 Pergub Nomor: 1912 Tahun 2005 Tentang Penetapan Tarif Anggkutan Penumpang dengan mobil Bus Umum Transjakarta Busway di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- 9 Pergub Nomor: 29 Tahun 2006 Tentang Pola pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- 10 Pergub Nomor: 48 Tahun 2006 Tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakart Busway Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- 11 Pergub Nomor: 89 Tahun 2006 Tentang Penunjukan Bank sebagai Tempat Penyimpanan Rekening Giro/Deposito dan Pembukaan Rekening Giro Kas Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- 12 Pergub Nomor: 2087 Tahun 2006 Tentang Penetapan Badan Layanan Umum Transjakarta Busway sebagai unit Kerja Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang menerapkan pola pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah secara Bertahap.
- 13 Pergub Nomor: 83 Tahun 2007 Tentang Alat Pembayaran Untuk Penggunaan Jasa Transportasi Busway di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- 14 Pergub Nomor: 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

15 Pergub Nomor: 37 Tahun 2007 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Anggaran pendapatan dan Belanja Daerah Propinsi DKI Jakarta.

Hal ini menunjukkan keseriusan pihak Regulator untuk melakukan Perubahan untuk menyelesaikan permasalahan Transportasi Perkotaan khususnya transportasi massal.

Analisis Implementasi kebijakan Pemerintah DKI Jakarta di Bidang Transportasi Massal (Busway) pada tingkat regulator kebijakan dengan teori Goerge Edward III tahun 1980, yaitu ada 4 Variabel penting dalam implementasi kebijakan yaitu variable Komunikasi, sumber daya, sikap dan struktur birokrasi maka dapat kita tarik kesimpulan bahwa : di tingkat regulator kebijakan bisa dikatakan efektif, hal ini dapat kita lihat melalui table di bawah ini

4 Variabel Implementasi Kebijakan	Analisis Implementasi kebijakan
Komunikasi	Adanya peraturan yang berkenaan dengan Transportasi Massal (Busway) : 2 Perda dan 15 Pergub
Sumber Daya	Adanya Pelaksana tugas dari peraturan yang telah dibuat : DPRD (pengawas)& Pemerintah dalam hal ini Pemprov (Gubernur dan jajarannya), Dinas Perhubungan.(Pelaksana)
Disposisi/Sikap	Adanya penerimaan kebijakan dari semua stakeholder kebijakan termasuk masyarakat sehingga pembangunan 10 koridor dari 15 koridor yang ditetapkan telah dibangun.
Struktur Birokrasi	Adanya Pembentukan struktur baru untuk mengimplementasi kebijakan yang berhubungan langsung dengan pelaksana dan pengawas kebijakan.

Tabel 5. Hasil Analisis Implementasi kebijakan pada Regulator Kebijakan

5.1.2. Analisis Operator Kebijakan Transportasi Massal (Busway)

Dalam Pelaksanaan Implementasi kebijakan di tingkat operator ditargetkan mampu merealisasikan kebijakan transportasi massal (Busway) dengan kata lain terlaksananya sistem Transportasi Busway beserta sarana dan prasarananya telah tersedia. Namun sebelum kita membahas sarana dan prasarana Busway yang ideal tersebut, terlebih dahulu kita akan membahas secara umum Badan Layanan Umum

(BLU) Transjakarta Busway yang merupakan sebuah badan dibentuk untuk menjadi operator Busway sebagaimana yang terdapat pada analisis implementasi kegiatan ditingkat Regulator.

Pengelolaan Busway di serahkan kepada Badan Pengelolah (BP) Trans-Jakarta atau yang sering dikenal dengan Badan Layanan Umum (BLU) di bentuk berdasarkan SK Gubernur No.110 Tahun 2003, awalnya merupakan lembaga non struktural Pemda DKI Jakarta oleh karena adanya perubahan mekanisme pengelolaan keuangan, maka di ubah menjadi Unit pelaksana Tehnis Dinas Perhubungan pemda DKI Jakarta yang akan menerapkan PPK BLUD sesuai dengan SK Gubernur No.48/2006. Susunan Organisasi Badan Layanan Umum Transjakarta Busway Propinsi DKI Jakarta dapat di lihat pada Gambar 13 halaman 75.

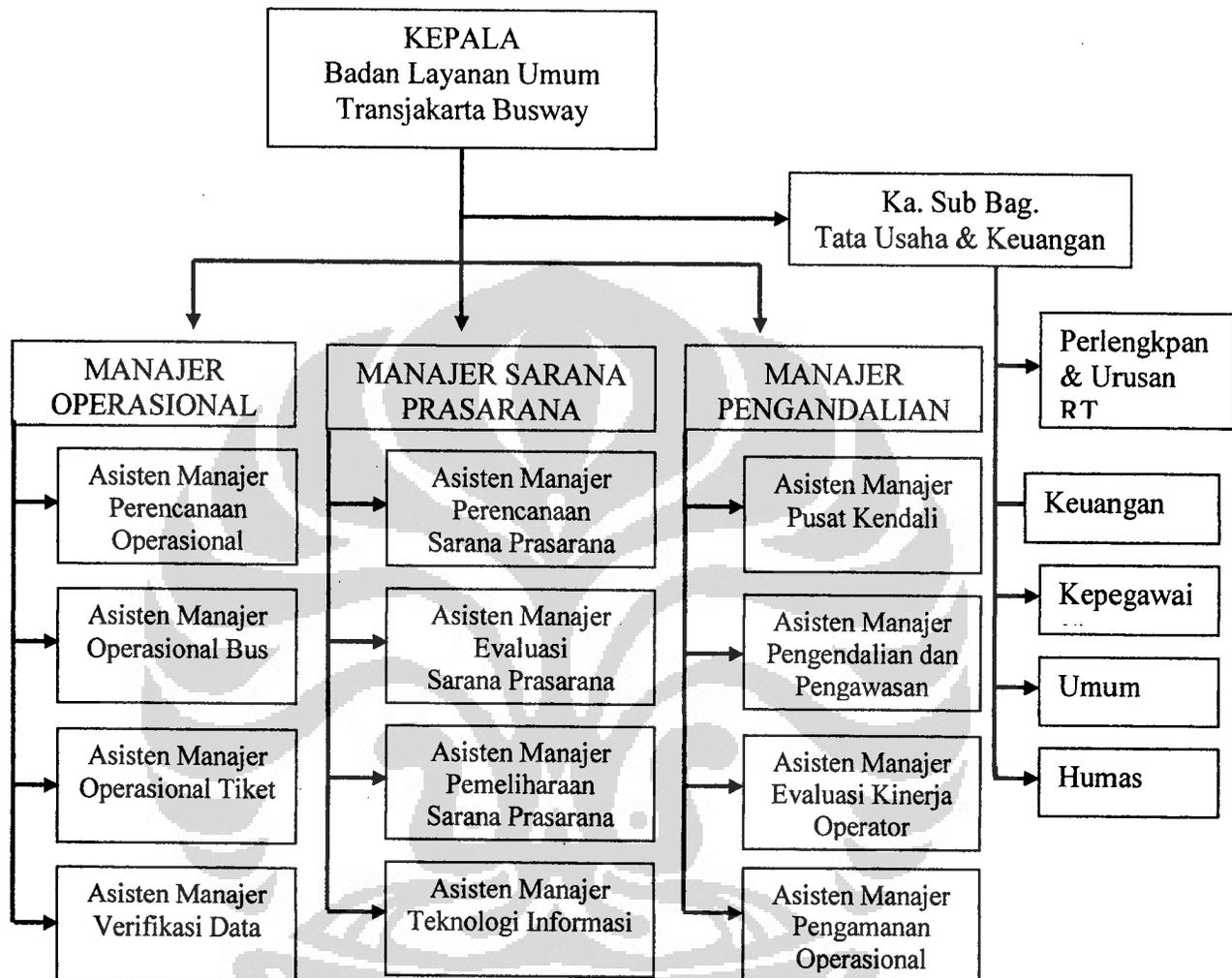
Visi dan Misi Badan Layanan Umum Trans-Jakarta Busway

Visi :

Busway sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan Publik yang cepat, aman, manusiawi, efisien, berbudaya dan bertaraf Internasional.

Misi :

- a. Melaksanakan reformasi sistem angkutan umum-Busway dan budaya penggunaan angkutan umum.
- b. Menyediakan pelayanan yang lebih dapat diandalkan, berkualitas tinggi, berkeadilan dan berkesinambungan di DKI Jakarta.
- c. Memberikan solusi jangka menengah dan jangka panjang terhadap permasalahan di sektor angkutan umum.
- d. Menerapkan mekanisme pendekatan dan sosialisasi terhadap stakeholder dan sistem transportasi terintegrasi.
- e. Mempercepat implementasi sistem jaringan busway di Jakarta sesuai aspek kepraktisan, kemampuan masyarakat untuk menerima sistem tersebut dan kemudahan pelaksanaan.
- f. Mengembangkan struktur institusi yang berkesinambungan
- g. Mengembangkan lembaga pelayanan masyarakat dengan pengelolaan keuangan yang berlandaskan good corporate governance akuntabilitas dan transparans.



Gambar 13. Struktur BLU Transjakarta Busway DKI Jakarta.

Arti Logo “ Elang Bondol Cengkeram Slak Condet

Gambar Burung yang jadi maskot dari Badan Pengelola Trans-Jakarta Busway adalah Elang Bondol. Inilah Burung maskot Pemda DKI Jakarta. Nama Ilmiahnya *Haliastur indus Bo*. Jenis elang ini berukuran sedang, dengan panjang sekitar 4,5 cm. Kepala dan dadanya memiliki bulu berwarna putih dan garis-garis kelabu. Bulu punggung, sayap, perut dan ekornya berwarna coklat kemerah-merahan.

Biasanya pada elang muda, seluruh badan berwarna kecoklatan dengan dada yang ber coret, lalu berubah jadi putih keabu-abuan. Mata bulat dan berwarna coklat gelap. Paruh kuat dan tajam, dengan ujung yang runcing dan melengkung berwarna kekuning-kuningan kakinya berbulu dan kuat dilengkapi dengan cakar berujung runcing.

Sekali bertelur, sebanyak dua atau tiga butir. Lalu, musim bertelur akan datang dibulan maret-Agustus. Karena terhitung mulai punah, elang ini lindungi oleh SK Mentan Tanggal 26 Agustus 1970, No.42/KPTS/Um?8/1970 dan UU No. 5 Tahun 1990. Burung ini sering tampak di beberapa pulau tak berpenghuni di kepulauan seribu.

Lalu bagaimana dengan salak condet?, buah ini juga Maskot Pemda DKI Jakarta. Nama latinnya, *Salacca edulis cainato*. Demi menyelamatkan buah ini, dibangunlah kawasan cagar buah condet. Kawasan ini berada disekitaran pasar rebo, mencakup real seluas 625 Ha, kawasan ini 60 Persen merupakan kawasan pemukiman relatif padat, dimana pepohonan buah-buahan inti adalah salak condet, duku (*lansium domesticum*).

Adapun fungsi BLU adalah sebagai berikut :

1. Menyusun rencana dan program kerja Badan Layanan Umum (BLU) TransJakarta Busway.
2. Pengoperasian angkutan umum busway yang terdiri dari jaringan utama (trunk line) dan jaringan pengumpan (feeder service).
3. Pemilihan dan penetapan operator dalam operasional angkutan umum busway.
4. Penyusunan dan pengendalian standar pelayanan operasional/ standar pelayanan minimal angkutan umum busway.

5. Pengawasan dan pengendalian seluruh sistem pengopersian angkutan umum busway.
6. Pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana yang menjadi kewenangannya.
7. Pengelolaan dan pengendalian sistem tiket.
8. Pengelolaan keuangan
9. Penyusunan perhitungan biaya rupiah per kilometer operator angkutan umum busway.
10. Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan satuan kerja perangkat daerah/unit kerja satuan kerja perangkat daerah, instansi pemerintahan dan pihak terkait.
11. penyiapan rencana strategis bisnis
12. pelaksanaan kegiatan ketatausahaan.

Adapun implementasi kebijakan pada tingkat operator, berdasarkan fungsi dari BLU, maka kita inventarisir menjadi 4 faktor yaitu, aspek koridor, aspek Prasarana, aspek sarana, aspek operasional Busway.

5.2.2.1. Implementasi dari Aspek Koridor

Untuk melihat sejauhmana implementasi kebijakan Transportasi missal (Khususnya Busway) ini maka realisasi kebijakan saat ini akan kita analisis dengan menggunakan metode analisis GAP yaitu analisis perbedaan antara persepsi harapan kebijakan Transportasi massal (Busway) yang dibuat dengan realisasi kebijakan tersebut saat ini.

Berdasarkan Pergub Nomor: 84 Tahun 2004 yang diperbaharui menjadi Pergub Nomor: 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transpormasi Makro, pada pasal 7 ada ketentuan 15 koridor Busway yang harus dibuat sebagai realisasi dari pergub ini yang target koridor tersebut dibuat secara bertahap yaitu : Untuk tahap pertama yaitu pembangunan koridor 1 sampai dengan koridor 7 dilakukan pada tahun 2004 sampai dengan 2007 dan untuk tahap kedua yaitu pembangunan koridor 8 sampai dengan 15 dilakukan pada tahun 2007 sampai dengan 2010.

Setelah beroperasi koridor 1 (Blok M – Kota) sebagai *pilot project* pengoperasian *Bus Priority Busway* di DKI Jakarta sampai dengan saat ini telah

diluncurkan koridor-koridor selanjutnya. Sebagai angkutan umum massal yang dianggap dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi pengoperasian busway harus tetap dikontrol dan dievaluasi bagaimana kinerja tiap koridornya dibawah ini akan dijelaskan secara singkat profil tiap koridor.

1. Koridor 1 (Blok M – Kota)

Koridor BLOK M – Kota merupakan koridor percobaan atau *pilot project* pengoperasian Busway di DKI Jakarta. Koridor ini dioperasikan pada tanggal 15 januari 2005. keberhasilan koridor ini akan menjadikan pemicu dalam pengoperasian koridor-koridor selanjutnya. Secara umum pengoperasian koridor ini dapat dikatakan baik jika dibandingkan dengan koridor lainnya. Untuk dapat melihat dengan jelas profil koridor ini dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel 6. profil koridor I (Blok M – Kota)

No	Spesifikasi	Tehnis	Quantity
1	Koridor	a. Panjang Koridor b. Jumlah Halte c. Jarak Rata-rata	=12,9 Km = 20 Halte = 650 m
2	Armada	a. Jumlah Armada b. Jenis Bahan Bakar c. Kapasitas	= 91 Bus = Solar = 85 Orang (30 duduk, 55 berdiri)
3	Pelayanan Operasional	a. Head Away b. Jam Operasi c. Waktu Tempuh d. Ritase Perhari e. Kecepatan Maks	= 2 menit = 05.00-22.00 = 45 menit = 420 rit = 50 Km
4	Kinerja Pelayanan	a. penumpang b. pendapatan	= 21.273.520 = 72 M
Operator		PT. Jakarta Express Trans	

Sumber : BLU Transjakarta Busway

2. Koridor 2 (Pulogadung – Harmoni)

Koridor ini merupakan kelanjutan dari koridor 1 yang dapat dikatakan sukses dalam pengoperasiannya. Keberhasilan koridor ini akan menjadikan pemicu dalam pengoperasian koridor-koridor selanjutnya. Secara umum pengoperasian koridor ini jika dilihat dari jumlah penumpang, pengoperasian koridor 2 ini dapat dikatakan sukses. Untuk dapat melihat dengan jelas profil koridor ini dapat dilihat pada table berikut ini

Tabel 7. profil koridor 2 (Pulogadung – Harmoni)

No	Spesifikasi	Tehnis	Quantity
1	Koridor	a. Panjang Koridor b. Jumlah Halte c. Jarak Rata-rata	=14 Km = 23 Halte = 700-800 m
2	Armada	a. Jumlah Armada b. Jenis Bahan Bakar c. Kapasitas	= 55 Bus = BBG = 85 Orang (30 duduk, 55 berdiri)
3	Pelayanan Operasional	a. Head Away b. Jam Operasi c. Waktu Tempuh e. Kecepatan Maks	= 4.2 menit = 05.00-22.00 = 55 menit = 50 Km
4	Kinerja Pelayanan	a. penumpang b. pendapatan	= 7.428325 = 24 M
Operator		PT. Trans Batavia	

Sumber : BLU TransJakarta Busway

3. Koridor 3 (Kalideres – Harmoni)

Koridor ini merupakan kelanjutan dari koridor 2 yang dapat dikatakan sukses dalam pengoperasiannya. Keberhasilan koridor ini akan menjadikan pemicu dalam pengoperasian koridor-koridor selanjutnya.berikut ini profile koridor 3.

Tabel 8. profil koridor 3 (Kalideres – Harmoni)

No	Spesifikasi	Tehnis	Quantity
1	Koridor	a. Panjang Koridor b. Jumlah Halte c. Jarak Rata-rata	=19.8 Km = 11 Halte = 700-800 m
2	Armada	a. Jumlah Armada b. Jenis Bahan Bakar c. Kapasitas	= 71 Bus = BBG = 85 Orang (30 duduk, 55 berdiri)
3	Pelayanan Operasional	a. Head Away b. Jam Operasi c. Waktu Tempuh e. Kecepatan Maks	= 7.5 menit = 05.00-22.00 = 60 menit = 50 Km
4	Kinerja Pelayanan	a. penumpang b. pendapatan	= 6.595.793 = 21 M
Operator		PT. Trans Batavia	

Sumber : BLU TransJakarta Busway

4. Koridor 4 (Pulogadung – Dukuh Atas)

Koridor ini merupakan kelanjutan dari koridor 3 yang dapat dikatakan sukses dalam pengoperasiannya. Keberhasilan koridor ini akan menjadikan pemicu dalam pengoperasian koridor-koridor selanjutnya. Secara umum pengoperasian koridor ini jika dilihat dari jumlah penumpang, pengoperasian koridor 4 ini dapat dikatakan sukses. Untuk dapat melihat dengan jelas profil koridor ini dapat dilihat pada table berikut ini

Tabel 9. profil koridor 4 (Pulogadung – Dukuh Atas)

No	Spesifikasi	Tehnis	Quantity
1	Koridor	a. Panjang Koridor b. Jumlah Halte c. Jarak Rata-rata	=11.85 Km = 15 Halte = 400-1600 m
2	Armada	a. Jumlah Armada b. Jenis Bahan Bakar c. Kapasitas	= 30Bus = BBG = 85 Orang (30 duduk, 55 berdiri)
3	Pelayanan Operasional	a. Head Away b. Jam Operasi c. Waktu Tempuh e. Kecepatan Maks	= 2-3 menit = 05.00-22.00 = 65 menit = 50 Km
4	Kinerja Pelayanan	a. penumpang hr kerja b. penumpang hr libur	= 1.203 = 846
Operator		PT. Jakarta Trans Metropolitan	

Sumber : BLU TransJakarta Busway

5. Koridor 5 (Kampung Melayu – Ancol)

Koridor ini merupakan kelanjutan dari koridor 4 yang dapat dikatakan sukses dalam pengoperasiannya. Keberhasilan koridor ini akan menjadikan pemicu dalam pengoperasian koridor-koridor selanjutnya. Secara umum pengoperasian koridor ini jika dilihat dari jumlah penumpang, pengoperasian koridor 5 ini dapat dikatakan sukses. Untuk dapat melihat dengan jelas profil koridor ini dapat dilihat pada table berikut ini.

Tabel 10. profil koridor 5 (Kampung Melayu – Ancol)

No	Spesifikasi	Tehnis	Quantity
1	Koridor	a. Panjang Koridor b. Jumlah Halte c. Jarak Rata-rata	=11.85 Km = 15 Halte = 400-1600 m
2	Armada	a. Jumlah Armada b. Jenis Bahan Bakar c. Kapasitas	= 34 Bus = BBG = 85 Orang (30 duduk, 55 berdiri)
3	Pelayanan Operasional	a. Head Away b. Jam Operasi c. Waktu Tempuh e. Kecepatan Maks	= 2-3 menit = 05.00-22.00 = 65 menit = 50 Km
4	Kinerja Pelayanan	a. penumpang hr kerja b. penumpang hr Libur	= 1.693 = 1652
Operator		PT. Jakarta Trans Metropolitan	

Sumber : BLU TransJakarta Busway

6. Koridor 6 (Ragunan – Kuningan)

Koridor ini merupakan kelanjutan dari koridor 5 yang dapat dikatakan sukses dalam pengoperasiannya. Keberhasilan koridor ini akan menjadikan pemicu dalam pengoperasian koridor-koridor selanjutnya. Secara umum pengoperasian koridor ini jika dilihat dari jumlah penumpang, pengoperasian koridor 6 ini dapat dikatakan sukses. Untuk dapat melihat dengan jelas profil koridor ini dapat dilihat pada table berikut ini

Tabel 11. profil koridor 6 (Ragunan – Kuningan)

No	Spesifikasi	Tehnis	Quantity
1	Koridor	a. Panjang Koridor b. Jumlah Halte c. Jarak Rata-rata	=13.30 Km = 18 Halte = 400-1000 m
2	Armada	a. Jumlah Armada b. Jenis Bahan Bakar c. Kapasitas	= 31 Bus = BBG = 85 Orang (30 duduk, 55 berdiri)
3	Pelayanan Operasional	a. Head Away b. Jam Operasi c. Waktu Tempuh e. Kecepatan Maks	= 2-3 menit = 05.00-22.00 = 65 menit = 50 Km
4	Kinerja Pelayanan	a. penumpang hr Kerja b. penumpang hr Libur	= 1585 = 814
Operator		PT. Trans Jakarta Metropolitan	

Sumber : BLU TransJakarta Busway

7. Koridor 7 (Kampung Rambutan – Kampung Melayu)

Koridor ini merupakan kelanjutan dari koridor 6 yang dapat dikatakan sukses dalam pengoperasiannya. Keberhasilan koridor ini akan menjadikan pemicu dalam pengoperasian koridor-koridor selanjutnya. Secara umum pengoperasian koridor ini jika dilihat dari jumlah penumpang, pengoperasian koridor 7 ini dapat dikatakan sukses. Untuk dapat melihat dengan jelas profil koridor ini dapat dilihat pada table berikut ini

Tabel 12. profil koridor 7 (Kampung Rambutan –Kampung Melayu)

No	Spesifikasi	Tehnis	Quantity
1	Koridor	a. Panjang Koridor b. Jumlah Halte c. Jarak Rata-rata	=12.80 Km = 14 Halte = 500-1500 m
2	Armada	a. Jumlah Armada b. Jenis Bahan Bakar c. Kapasitas	= 51 Bus = BBG = 85 Orang (30 duduk, 55 berdiri)
3	Pelayanan Operasional	a. Head Away b. Jam Operasi c. Waktu Tempuh e. Kecepatan Maks	= 2-3 menit = 05.00-22.00 = 80 menit = 50 Km
4	Kinerja Pelayanan	a. penumpang hr Kerja b. penumpang hr libur	= 887 = 901
Operator		PT. Jakarta Trans Metropolitan	

Sumber : BLU TransJakarta Busway

5.2.2.2. Implementasi dari Aspek Prasarana

Aspek Prasarana adalah salah satu persyaratan yang mutlak harus dilakukan selanjutnya setelah aspek koridor telah tersedia. Aspek prasarana terdiri dari tiket, Pejalan kaki dan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), Halte dan terminal, rambu-rambu dan traffic.

Transjakarta Busway beserta prasarananya sebagai system transportasi angkutan umum massal yang dianggap dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi maka pengoperasiannya harus tetap dikontrol dan dievaluasi dibawah ini kita akan melakukan analisis GAP aspek Prasarana Transjakarta Busway yaitu membandingkan antara realitas kondisi prasarana sarana saat ini dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) BLU Transjakarta Busway sehingga diketahui tingkat perbedaan dari suatu implementasi kebijakan, khususnya dalam hal ini implementasi kebijakan transportasi massal (Busway). Berikut satu persatu analisis GAP untuk aspek Prasarana yang meliputi :

a. Halte/Shelter

Halte/Shelter adalah tempat pemberhentian khusus Bus Transjakarta Busway yang terletak di sepanjang jalur Transjakarta Busway. Jenis halte ini tertutup dimana penumpang di dalam halte adalah penumpang yang membayar. Sistem busway merupakan percontohan pelayanan angkutan umum dimana bus hanya berhenti pada halte busway. Sistem ini merupakan pembelajaran penting terutama kepada masyarakat sebagai pengguna, karenanya ketersediaan halte/terminal cukup penting.

Halte-halte di setiap koridor ini dipisahkan dengan jarak rata-rata antara 500-1000 meter, mempunyai platform dengan tinggi 105 cm dari muka jalan untuk mempermudah akses penumpang kendaraan. Masing-masing halte dilengkapi dengan akses bagi pejalan kaki yang berlevel atau tidak berlevel, pada kasus tertentu dilengkapi dengan plaza yang secara khusus dirancang untuk memudahkan para pemakai sistem itu.

Adapun jumlah halte pada masing-masing koridor busway dapat kita lihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 13. Jumlah Halte pada masing-masing Koridor Busway

Koridor	Trayek	Panjang (Km)	Jarak Halte (m)	Jumlah Halte
Koridor I	Blok M – Kota	12.90	650	20
Koridor II	Pulogadung – Harmoni	14.00	700-800	23
Koridor III	Kalideres – Harmoni	19.80	700-800	11
Koridor IV	Pulogadung –Dukuh Atas	11.85	400-1000	15
Koridor V	Kampung Melayu-Ancol	13.50	450-2250	15
Koridor VI	Ragunan – Kuningan	13.30	400-1000	18
KoridorVII	Kampung Rambutan – Kampung Melayu	12.80	500-1500	14

Sumber : BLU Transjakarta Busway

Berikut analisis GAP untuk Halte, yaitu perbandingan kondisi di lapangan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.

Tabel 14. Analisis GAP untuk Halte

No	SOP BLU untuk Halte	Kondisi di Lapangan
1	Tersedianya perangkat pengumuman yang berfungsi dengan baik	Papan Informasi tidak ada di tiap Halte
2	Menjamin adanya fasilitas di dalam Halte	Tidak ada Toilet pada Halte
3	Menjaga kebersihan Halte dengan baik	Tidak ada Petugas Kebersihan
4	Menjaga fasilitas Halte dengan baik	Atap Halte banyak yang bocor
5	Melakukan Pemeliharaan terhadap kebersihan Halte	Kebersihan Halte masih kurang

Secara umum berdasarkan analisis tabel diatas dapat disimpulkan bahwa untuk aspek prasarana untuk halte menyangkut keamanan dan kebersihan halte, pada umumnya menunjukkan kinerja yang buruk. Hal ini diharapkan menjadi masukan positif bagi pihak BLU karena salah-satu Tupoksi BLU adalah melakukan perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh BLU Transjakarta Busway.

b. Jembatan Penyebrangan Orang (JPO)

Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) sangat terkait dengan fasilitas pedestrian/pejalan kaki. Fasilitas pedestrian yang ada saat ini terlihat tidak terpelihara dengan baik sehingga kurang memberikan kenyamanan kepada pejalan kaki. Banyaknya sampah, penggunaan lahan untuk kegiatan pedagang kaki lima, kejahatan menyebabkan pengguna angkutan umum dan pejalan kaki merasa kurang aman dan nyaman di dalam menggunakan fasilitas ini.

Kelebihan JPO ini adalah menjadikan pengguna/pedestrian aman dari kecelakaan lalu lintas, adapun kekurangan JPO ini adalah biaya konstruksi JPO yang cukup mahal, serta jarak perjalanan pengguna yang cukup panjang membuat sangat berpotensi menyebabkan pengguna menghindari moda Busway.

Berikut analisis GAP untuk JPO, yaitu perbandingan kondisi di lapangan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh Badan

Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway

Tabel 15. Analisis GAP untuk JPO

No	SOP BLU untuk JPO	Kondisi di Lapangan
1	Menjamin fasilitas yang ada dengan baik	Lantai JPO ada yang berlubang
2	Melakukan pemeliharaan kebersihan	Ada Pedagang kaki lima
3	Menyediakan petugas kebersihan	Tidak ada Petugas Kebersihan
4	Menyediakan satgas keamanan	Tidak ada petugas keamanan
5	Menjamin fasilitas kebersihan berfungsi dengan baik	Tidak ada sarana kebersihan (tempat sampah)

Secara umum berdasarkan analisis tabel diatas dapat disimpulkan bahwa untuk aspek prasarana untuk JPO menyangkut keamanan dan kebersihan halte, pada umumnya menunjukkan kinerja yang buruk. Hal ini diharapkan menjadi masukan positif bagi pihak BLU karena salah-satu Tupoksi BLU adalah melakukan perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh BLU Transjakarta Busway

b. Sistem Tiketing

Tiketing sistem yang digunakan pada Transjakarta Busway adalah : menggunakan sistem elektronik dengan media smartcard sebagai tiket yaitu :

- a. Tiket satu kali perjalanan (*single trip*)
- b. Tiket isi ulang (*multi trip*) dapat diisi ulang sesuai dengan jumlah trip yang diinginkan
- c. Tiket Feeder :
 - o. Dijual di setiap halte Transjakarta
 - o. Berlaku sebagai tiket bus reguler yang menjadi feeder Transjakarta
 - o Di halte Transjakarta tiket Feeder ditukarkan dengan tiket single trip.

Sistem tiketing penumpang, kartu magnet elektronik akan digunakan dalam sistem tiket pada sistem busway. Untuk setiap halte/stasiun/titik transfer, akan

disediakan suatu pintu masuk yang dilengkapi dengan alat yang akan mendeteksi kartu masuk tersebut secara elektronik. Sistem perangkat lunaknya (*software*) dari tiketing sistem mechine ini tidak memerlukan suatu sistem bahasa program yang rumit karena sisem tarif yang ditetapkan adalah sistem tarif flat, dimana untuk semua jarak perjalanan akan akan dikenakan tarif yang sama. Pembacaan kartu magnetik akan dilakukan oleh alat tersebut, yang kemudian otomatis akan membuka pintu masuk (*turn-tile*) . pintu keluar untuk stasium juga akan dilengkapi dengan tiketing sistem perangkat keras (*Hardware*) mengikuti sistem yang telah diterapkan di banyak negara seperti : Colombia (bogota), Brasil dan lain-lain. Sehingga otomatisasi ini menuntut adanya tingkat disiplin yang tinggi untuk penggunaanya.

Berikut analisis GAP untuk tiketing, yaitu perbandingan kondisi di lapangan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway

Tabel 16. Analisis GAP untuk Tiketing

No	SOP BLU untuk Tiketing	Kondisi di Lapangan
1	Menjamin fasilitas tiket yang ada dengan baik	Mesin tiket masih banyak yang tidak berfungsi
2	Menyediakan petugas tiketing	Kurangnya penempatan petugas
3	Menyediakan petugas yang siap melayani sepanjang waktu operasi busway	Petugas tiketing kurang ramah kepada pengguna
4	Menyediakan satgas keamanan	Kurangnya papan pengumuman informasi tarif

Secara umum berdasarkan analisis tabel diatas dapat disimpulkan bahwa untuk aspek prasarana untuk tiketing menyangkut kenyamanan saat mengantri dan kesigapan petugas dalam mengatasi antrian yang sangat padat, pada umumnya menunjukkan kinerja yang buruk. Hal ini diharapkan menjadi masukan positif bagi pihak BLU karena salah-satu Tupoksi BLU adalah melakukan perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh BLU Transjakarta Busway

c. Rambu dan Marka

Rambu dan Marka adalah sebagai alat untuk mengendalikan lalu lintas khususnya untuk meningkatkan keamanan dan kelancaran pada sistem jalan. Rambu dan Marka merupakan objek fisik yang dapat menyampaikan informasi kepada pemakai jalan serta dapat mempengaruhi penggunaan jalan.

Berikut analisis GAP untuk Rambu dan Marka, yaitu perbandingan kondisi di lapangan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway

Tabel 17. Analisis GAP untuk Marka

No	SOP BLU untuk Rambu dan Marka	Kondisi di Lapangan
1	Menjamin fasilitas yang ada dengan baik	Warna Marka kurang terang dan kontras
2	Menyediakan petugas Rambu dan Marka	Tidak ada Petugas Rambu dan Marka
3	Menyediakan satgas keamanan di marka jalan	Tidak ada petugas keamanan
4	Menjaga agar Marka jalan hanya dipakai oleh Busway	Marka Sering dimasuki oleh kendaraan bukan Busway yang berpengaruh pada waktu tempuh

Secara umum berdasarkan analisis tabel diatas dapat disimpulkan bahwa untuk aspek prasarana untuk Rambu dan Marka menyangkut kenyamanan berkendara Bus Transjakarta dianggap kurang . Hal ini diharapkan menjadi masukan positif bagi pihak BLU karena salah-satu Tupoksi BLU adalah melakukan perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh BLU Transjakarta Busway.

5.2.2.3. Implementasi dari Aspek Sarana

Aspek sarana adalah salah satu persyaratan yang mutlak harus dilakukan selanjutnya setelah aspek koridor dan prasarana telah tersedia. Aspek sarana

terdiri dari bus dan komponen pendukungnya.

Transjakarta Busway beserta sarananya sebagai system transportasi angkutan umum massal yang dianggap dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi maka pengoperasiannya harus tetap dikontrol dan dievaluasi dibawah ini kita akan melakukan analisis GAP aspek sarana Transjakarta Busway yaitu membandingkan antara realitas kondisi sarana sarana saat ini dengan Standar Operasional Prosedur-(SOP) BLU Transjakarta Busway sehingga diketahui tingkat perbedaan dari suatu implementasi kebijakan, khususnya dalam hal ini implementasi kebijakan transportasi massal (Busway).

Berikut ini analisis untuk :

a. Sarana Bus

Bus dalam kriteria armada Transjakarta adalah kendaraan yang spesifikasinya sebagaimana tercantum dalam lampiran 2 kontrak yang merupakan bagian yang tak terpisahkan dari SOP yang dirancang khusus untuk dioperasikan sesuai dengan kondisi/jalur/trayek dan halte yang digunakan dalam busway. Dalam hal ini bus transjakarta terdiri dari bus operasi dan bus siap operasi, berikut tabel jumlah bus dan bahan bakarnya tiap koridor

Tabel 18. Jumlah Bus dan bahan bakar Busway di setiap koridor

koridor	Trayek	Bahan Bakar	Bus yang tersedia
Koridor I	Blok M – Kota	Solar	91
Koridor II	Pulogadung – Harmoni	BBG	55
Koridor III	Kalideres – Harmoni	BBG	71
Koridor IV	Pulogadung-Dukuh Atas	BBG	30
Koridor V	Kampung Melayu-Ancol	BBG	34
Koridor VI	Ragunan – Kuningan	BBG	31
Koridor VII	Kampung Rambutan – Kampung Melayu	BBG	51
Total Bus			363

Berikut analisis GAP untuk Bus, yaitu perbandingan kondisi di lapangan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh BLU.

Tabel 19. Analisis GAP untuk Bus

No	SOP BLU untuk Bus	Kondisi di Lapangan
1	Pegangan tangan dan tiang pegangan dalam kondisi baik	Handle pintu sering bergerak-gerak dan banyak yang sdh tdk berfungsi otomatis
2	Ketersediaan perangkat display	Volume audio visual yang sudah mulai rusak (volume keci) atau bahkan jarang diaktifkan
3	Ketersediaan dan kondisi kotak P3k yang baik	Kotak P3k yang tidak berisi obat-obatan
4	Penempatan 2 orang satgas yang siap melayani selama perjalanan selama jam operasi.	Masih banyak petugas yang kurang ramah kepada pelanggan

Secara umum berdasarkan analisis tabel diatas dapat disimpulkan bahwa untuk aspek Bus menyangkut kenyamanan berkendara Bus Transjakarta dianggap kurang . Hal ini diharapkan menjadi masukan positif bagi pihak BLU karena salah-satu Tupoksi BLU adalah melakukan perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh BLU Transjakarta Busway.

b. Trase/jalur Bus

Jalur Transjakarta Busway adalah jalur khusus yang diperuntukkan bagi bus transjakarta yang telah dikonsentrasikan kepada operator utama untuk bus dalam kontrak merupakan bagian tak terpisahkan dari SOP. Sistem jalur khusus Busway ini didesain sedemikian rupa sehingga memungkinkan bus berjalan di jalur khusus tanpa gangguan dari lalu lintas kendaraan lain sehingga kecepatan operasional kecepatan dapat dipertahankan. Jalur khusus Busway (ROW-Busway) terdapat pada sisi median dari jalan eksisting

Berikut analisis GAP untuk Trase/jalur, yaitu perbandingan kondisi di

lapangan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway

Tabel 20. Analisis GAP untuk Trase

No	SOP BLU untuk Trase	Kondisi di Lapangan
1	Menjamin kondisi jalur agar tetap baik	Kerusakan Pada pengkerasan jalan, yang diakibatkan oleh faktor kejut pada pengereman
2	Menjamin jarak Curb dan Halte (max 15 cm)	Jarak aramda dengan flatform halte yang cukup jauh

Secara umum berdasarkan analisis tabel diatas dapat disimpulkan bahwa untuk aspek sarana menyangkut kenyamanan berkendara Bus Transjakarta dianggap kurang . Hal ini diharapkan menjadi masukan positif bagi pihak BLU karena salah-satu Tupoksi BLU adalah melakukan perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh BLU Transjakarta Busway

5.2.2.4. Implementasi dari Aspek Operasional

Aspek terpenting dari penyelenggaraan sistem busway adalah aspek operasional. Hal ini terkait karena aspek ini behubungan langsung dengan pelayanan masyarakat pengguna. Sebagai sistem yang baru masyarakat menuntut busway lebih baik dari sisi sistem maupun penyediaan pelayanan jika dibanding dengan angkutan umum massal yang eksisteing sekarang.

Isu lain yang juga tidak kalah pentingnya adalah pengembangan operasional busway sebagai suatu sistem yang berkesinambungan dan dapat memberikan pelayanan dengan suatu standar baku yang menyesuaikan pertumbuhan demand penumpang. Harapannya busway dapat menjadi suatu bentuk pelayanan pada masyarakat yang *reliable* memberikan pelayanan standar baku dan mandiri secara finansial dibawah ini kita akan melakukan analisis GAP aspek operasional Transjakarta Busway yaitu membandingkan

antara realitas kondisi operasional saat ini dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) BLU Transjakarta Busway sehingga diketahui tingkat perbedaan dari suatu implementasi kebijakan, khususnya dalam hal ini implementasi kebijakan transportasi massal (Busway).

Tabel 21. Analisis GAP untuk Aspek Operasional

No	SOP BLU untuk aspek Operasional	Kondisi di Lapangan
1	Dalam pengoperasian bus harus sesuai dengan ketentuan dari badan pengelola.	Waktu tunggu yang lama, sehingga terjadi penumpukan penumpang
2	Pemberangkatan dan pemulangan bus harus sesuai dengan ketentuan yang dibuat petugas dilapangan.	Masih terjadi iring-iringan bus sehingga tidak efektif
3	Ada penjaga yang mengawasi jalur Busway.	Jalur Busway masih dimasuki oleh moda lain
4	Ada 2 petugas yang berjaga untuk mengatur antrian.	Petugas kurang sigap dalam menertibkan antrian penumpang
5	Ada satgas keamanan	Masih ada kasus pencopetan yang terjadi
6	Menjamin semua fasilitas Transjakarta Busway	Masih banyak jalur busway yang rusak

Secara umum berdasarkan analisis tabel diatas dapat disimpulkan bahwa untuk aspek operasional menyangkut pelayanan berkendara Bus Transjakarta dianggap kurang . Hal ini diharapkan menjadi masukan positif bagi pihak BLU karena salah-satu Tupoksi BLU adalah melakukan perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh BLU Transjakarta Busway.

Adapun prosedur yang harus dilakukan ketika ada keluhan permasalahan dari semua aspek baik itu aspek koridor, aspek prasarana, aspek sarana, aspek operasional maka yang dilakukan adalah pertama keluhan tersebut harus masuk ke bagian humas BLU Transjakarta Busway atau masing-masing manager baik itu manager prasarana, manager sarana, manager pengendalian dan

manageoperasional menginventarisir permasalahan yang ada di lapangan kemudian atas nama BLU masing-masing manager tersebut mengajukan anggaran untuk penanganan masalah kepada kepala Dinas Perhubungan. Setelah itu Dinas Perhubungan melalui SEKDA meneruskan kepada Gubernur yang kemudian diproses. Setelah itu turun dana melalui Dinas Perhubungan yang kemudian diteruskan ke BLU Transjakarta Busway. Prosedur yang berbelit-belit menyebabkan banyak permasalahan-permasalahan kerusakan yang tidak dapat ditangani langsung Divisi operasional sehingga banyak permasalahan menumpuk.

Analisis Implementasi kebijakan Pemerintah DKI Jakarta di Bidang Transportasi Massal (Busway) pada tingkat Operator kebijakan dengan teori Goerge Edward III tahun 1980, yaitu ada 4 Variabel penting dalam implementasi kebijakan yaitu variable Komunikasi, sumber daya, sikap dan struktur birokrasi maka dapat kita tarik kesimpulan bahwa : di tingkat Operator kebijakan bisa dikatakan belum efektif, hal ini dapat kita lihat melalui table di bawah ini

Tabel 22. Analisis Implementasi Kebijakan pada tingkat Operator

4 Variabel Implementasi Kebijakan	Analisis Implementasi kebijakan
Komunikasi	Kurang adanya perangkat-perangkat /rambu-rambu kepada masyarakat/konsumen.
Sumber Daya	Kurang tersedianya sumber daya (BLU) yang handal baik secara kualitas maupun secara kuantitas
Disposisi/Sikap	Kurangnya perencanaan dan pemeliharaan (kedisiplinan) pada aspek operator Kebijakan yang meliputi Aspek koridor, sarana & prasarana dan aspek operasional Busway.
Struktur Birokrasi	Adanya prosedur yang berbelit-belit menyebabkan banyaknya permasalahan yang berdampak pada tidak terlaksananya tupoksi BLU

5.2.2. Analisis Implementasi kebijakan pada Pengguna Busway

Dalam Pelaksanaan Implementasi kebijakan di tingkat pengguna kebijakan ditargetkan para pengguna Busway mau beralih dari kendaraan pribadi atau moda kendaraan lainnya disebabkan oleh pelayanan yang diberikan oleh pihak operator, oleh karena itu perlu di analisis harapan para pengguna Busway setelah mereka menggunakan busway, jika pengguna Busway merasa pelayanan operator Busway baik maka pengguna busway akan puas dan jika mereka merasa puas mereka akan mengulangi kembali di kemudian hari, begitupun sebaliknya.

Mencakup standar pelayanan dunia transportasi untuk pelayanan umum publik service dalam pelaksanaan operasional Transjakarta Busway, operator utama berkewajiban untuk memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya setingkat dengan pelayanan standar dunia kepada pengguna jasa Transjakarta sehingga seluruh pengguna jasa dapat terlayani dengan baik).

Ada 6 standar prosedur pengoperasian pelayanan Transjakarta Busway yang dijadikan acuan dalam menjalankan pelayanan publik yaitu : 1. Dimensi Keandalan (Reability), 2. Dimensi Responsiveness (daya tanggap), 3. Dimensi Jaminan/kepastian (Assurance), 4. Dimensi Empati (emphaty), 5. Dimensi Berwujud (Tangible). Yang kelima dimensi ini dilakukan untuk menilai mutu Transjakarta Busway ini, peneliti melakukan wawancara dengan pengguna Busway di 7 koridor masing-masing koridor diambil 2 orang yaitu 1 orang mewakili saat berangkat dan 1 orang lagi mewakili perjalanan sebaliknya.

Dimensi Keandalan (Reliability) yaitu :

Kualitas Pelayanan Transjakarta dengan dimensi Reliability (keandalan) meliputi : Ketepatan jadwal kedatangan dan keberangkatan bus, keamanan dan keselamatan penumpang dalam perjalanan.

Dimensi Responsiveness (daya Tanggap) Yaitu :

Kualitas pelayanan Transjakarta dengan dimensi Resposivenees (daya tanggap) meliputi : Ketanggapan pengelola dan petugas bus terhadap keluhan penumpang dan gangguan/masalah yang dialami penumpang.

Dimensi Jaminan/kepastian (Assurance) Yaitu :

Kualitas pelayanan Transjakarta dengan dimensi Jaminan/Kepastian (Assurance) meliputi : Sopan santun petugas tiketing dalam melayani penumpang,

keterampilan dan kemampuan petugas tiket dalam melayani penumpang, kecepatan petugas tiketing dalam memberikan pelayanan terhadap penumpang.

Dimensi Empati (emphaty) Yaitu :

Kualitas pelayanan Transjakarta dengan dimensi Empati (emphaty) yang meliputi : perhatian dan pelayanan petugas tiketing kepada penumpang, perhatian dan pelayanan satgas kepada setiap penumpang.

Dimensi Berwujud (Tangible) Yaitu :

Kualitas Pelayanan transjakarta dengan Dimensi Berwujud (Tangible) yang meliputi : Kebersihan dan kerapian Pengemudi/sopir, kebersihan dan kerapian satgas, kebersihan dan kerapian petugas tiketing, kebersihan dan kerapian fasilitas bus, halte/shelter.

Hasil wawancara dianalisis dengan analisis GAP yaitu membandingkan kondisi di lapangan dengan Standar Operasional Prosedur kebijakan sehingga diperoleh perbedaan yang merupakan hasil dari kebijakan saat ini. Dari wawancara mendalam terhadap 14 informan ini diperoleh kesimpulan bahwa pelayanan Transjakarta Busway belum efektif (tabel hasil bisa lihat di lampiran). Hal ini berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Eko Daryanto (penelitian dilakukan pada Agustus-Nopember 2007) pada tesis yang berjudul Tingkat kepeentingan dan kepuasan masyarakat terhadap kinerja Pelayanan Transjakarta (Busway) dalam mendukung ketahanan Nasional, yang memperoleh kesimpulan bahwa kinerja yang sudah dilaksanakan oleh Transjakarta Busway khususnya koridor I, II dan III dalam memenuhi kebutuhan publik berada pada skala sedang (cukup Baik)

Analisis Implementasi kebijakan Pemerintah DKI Jakarta di Bidang Transportasi Massal (Busway) pada tingkat Pengguna kebijakan dengan teori Goerge Edward III tahun 1980, yaitu ada 4 Variabel penting dalam implementasi kebijakan yaitu variable Komunikasi, sumber daya, sikap dan struktur birokrasi maka dapat kita tarik kesimpulan bahwa : di tingkat regulator kebijakan bisa dikatakan belum efektif, hal ini dapat kita lihat melalui tabel di bawah ini.

Tabel 23. Analisis Implementasi Kebijakan di tingkat Pengguna Busway

4 Variabel Implementasi Kebijakan	Analisis Implementasi kebijakan
Komunikasi	Kurang adanya papan informasi /rambu-rambu dan kotak layanan aduan bagi pengguna
Sumber Daya	Belum adanya kelompok/Club user transportasi massal (Busway) yang mampu memacu perbaikan kebijakan dalam hal pelayanan public
Disposisi/Sikap	Kurang nya kesadaran di kalangan pengguna untuk menegakan peraturan sebagaimana yang terdapat di dalam SOP transjakarta Busway untuk pengguna, misalnya sabar untuk antri tiket dan menunggu bus.
Struktur Birokrasi	Kurang nya pemahaman pengguna terhadap hak-hak penumpang yang diatur dalam peraturan/SOP Transjakarta Busway sehingga ketika ada hal pelayanan yang kurang pengguna hanya diam dan menerima.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Setelah dianalisis hasil penelitian ini maka dapat disimpulkan bahwa Implementasi kebijakan pemda DKI Jakarta di bidang Transportasi Massal (khususnya Busway) Belum Efektif

6.2. Saran

1. UNTUK REGULATOR :

1. Membuat kebijakan untuk mengeluarkan kebijakan yang membatasi penggunaan kendaraan pribadi melalui pembatasan lalu lintas 3 in 1, ERP, Ganjil/Genap.
2. Perlu dibuat Kebijakan yang menekankan Integrasi semua moda Transportasi di DKI Jakarta sehingga fungsi Transportasi Massal (khususnya Busway) mampu mengurangi kemacetan di DKI Jakarta.

2. UNTUK OPERATOR :

Perlu terus dilakukan peningkatan kualitas pelayanan sehingga busway sebagai salah satu moda transportasi massal di DKI Jakarta mampu mengurangi kemacetan.

3. UNTUK PENGGUNA :

Untuk tertib dan mendahulukan kepentingan umum, membuat kelompok pengguna Busway untuk memberikan masukan bagi regulator dan operator.

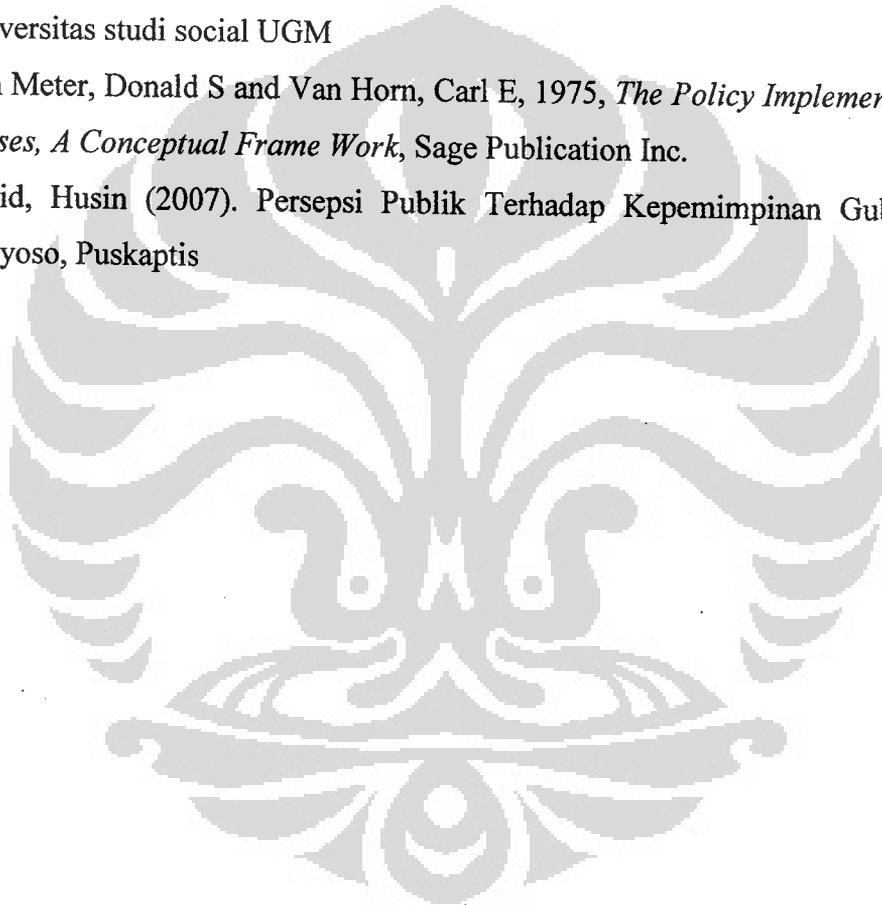
4. BAGI PENELITI SELANJUTNYA :

Agar diadakan penelitian dengan variabel-variabel yang berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti saat ini.

DAFTAR PUSTAKA

1. Bardoel, J. & D'haenens, L. (2004). Media Responsibility and Accountability: New Conceptualizations and Practices. *Communications*, 29 (1).
2. Berger, Peter L. & Luckmann, Thomas. (1966). *The Social Construction of Reality*. Newyork. Doubleday.
3. Bryant, Jennings & Zillman, Dolf (eds). (2002). *Media Effects; Advance in Theory and Research*. 2nd edition. LEA Publishing.
4. Badan Pusat Statistik, (2007)
5. Chaffee, Steven. (2001). Studying The New Communication of Politics. *Political Communication*, 18:237-244.
6. Covey, Stephen R (2005). *The 8th habit melampaui efektifitas, menggapai keagungan*. penerbit PT GramediaPustaka Utama Jakarta.
7. Dunn, William N, 1998, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Edisi kedua, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
8. Dye, Thomas R, 1978, *Understanding Public Policy*, Pentice Hlml, Enggle Wood Cliffs, Nj,
9. Edward III, George C, 1992, *Implementing Public Policy*, diterjemahkan Samsul Alam, Yogyakarta.
10. Gubernur Propinsi DKI Jakarta 2007. *Situasi terkini kota Jakarta*. Penerbit Pemerintahan propinsi DKI Jakarta, Jakarta.
11. Jones, Charles O, 1991, *Pengantar Kebijakan Publik* , diterjemahkan Ricky Ismanto, Jakarta, Rajawali
12. Moekijat, 1995, *Analisis Kebijaksanaan Publik*, Mandar Maju, Bandung.
13. Riduwan. *Skala pengukuran variabel-variabel penelitian*. Penerbit Alfabeta, Bandung
14. Ripley, Randall B, 1982, *Bureaucracy and policy implementation*, The Dorsey Press, Georgetown Ontario.
15. Sugiono. 2000. *Statistika untuk penelitian*, penerbit Alfabeta, Bandung.
16. Sutarto, 1985, *Dasar-dasar Organisasi*, Gajah Mada University Press, Yokyakarta.

17. Thoha, Miftah 1992, *Pembangunan Administrasi bagi Negara-negara yang sedang berkembang*, Surabaya, Program Magister Of Public Administration, UNTAG 1945.
18. Wahab Abdul, Solichin, 1990, *Pengantar Analisis Kebijakan Negara*, Jakarta Rineka Cipta.
19. Weimer. David L & Aidan R Vining, 1989, *Policy Analysis concepts and practice*, Prentice Hilm International Inc. Engiewood Cliffts, New Jersey
20. Winarno, Budi, 1991, *Teori Kebijakan publik*, yogyakarta, Pusat Antar Universitas studi social UGM
21. Van Meter, Donald S and Van Horn, Carl E, 1975, *The Policy Implementation Proses, A Conceptual Frame Work*, Sage Publication Inc.
22. Yazid, Husin (2007). *Persepsi Publik Terhadap Kepemimpinan Gubernur Sutiyoso*, Puskaptis



**Lampiran 1. Data Wawancara dengan 14 Orang Pengguna Busway
Terhadap Pelayanan Transjakarta Busway kepada Publik**

No	nama	Umur	Jenis kelamin	Pendidikn	Intensitas penggunaan	Koridor
1	Harman	30 Th	Laki-laki	S2	5 kali dalam seminggu	1
2	Bambang	34 Th	Laki-laki	S2	5 kali dalam seminggu	1
3	munaf	38 Th	Laki-laki	S2	5 kali dalam seminggu	2
4	Doni A	42 Th	Laki-laki	S1	5 kali dalam seminggu	2
5	Rowi	22 Th	Laki-laki	S1	5 kali dalam seminggu	3
6	Paulina	29 Th	Perempuan	S1	4 kali dalam seminggu	3
7	Riska	30 Th	perempuan	S1	4 kali dalam seminggu	4
8	Hawa	25 Th	perempuan	S1	4 kali dalam seminggu	4
9	Wati	26 Th	perempuan	S1	4 kali dalam seminggu	5
10	Siti	18 Th	perempuan	Pelajar	3 kali dalam seminggu	5
11	Desi	23 Th	Perempuan	Mahasiswi	3 kali dalam seminggu	6
12	Eka	22 Th	Perempuan	Mahasiswi	3 kali dalam seminggu	6
13	Herlina	21 Th	perempuan	Mahasiswi	2 kali dalam seminggu	7
14	Nina A	23 Th	perempuan	Mahasiswi	1 kali dalam seminggu	7

Lampiran 2.

TRANSKRIP WAWANCARA

1. Wawancara dengan pihak DTK-J

Nama : Tubagus Haryo Karbyanto, SH

Jabatan : Anggota DTK-J Unsur LSM FAKTA (Forum Warga Kota Jakarta)

Tempat : Kantor FAKTA , Jakarta

Waktu : Senin, 28 April 2008

A : pandangan mas sebagai anggota DK-J terhadap DTK-J itu sendiri seperti apa mas..?

B : ya...aku pikir DTK-J adalah sebuah entitas *multy-stakeholder* yang mengurus isu transportasi dan aku pikir ini, ini entitas yan strategis ya...dimana *multy-stakeholder* ini kan jarang sekali..dimana hampir seluruh kepentingan dalam bidang transportasi itu diwakili oleh orang-orang yang ada di DTK, sehingga diharapkan outputnya adalah diharapkan orang-orang ada di DTK-J itu punya kontribusi yang maksimal sesuai dengan kompetensinya..sehingga sebenarnya segala persoalan bisa diselesaikan di tingkat DTK-J paling tidak secara garis besar..walaupun nantinya perlu koordinasi dengan stakeholder utamanya..basis kepentingannya sendiri..

A : signifikansi DTK-J bagi kebijakan khususnya transportasi di DKI itu sendiri seperti apa...?

B : DTK sendiri berdiri atas amanat dari Perda No 12 tahun 2003 yang memang mengharuskan untuk dibentuk walaupun memang kewenannya masih terbatas hanya sebagai rekomendator sehingga DTK-J ditempatkan sebagai bagian dari pembuat kebijakan itu...

A : dari komposisi keterwakilan yang ada 15 anggota seperti apa...?

B : kalo kapasitasnya sebagai *multy-stakeholder* mungkin sudah cukup ya...karena ada keterwakilan unsur-unsur dan ada dua anggota *ex-officio* dari dishub dan kepolisian saya kira sudah cukup ya...untuk mewakili dari 8 perwakilan..

A : gak terlalu bermasalah itu mas ya...?

B : justru kebijakan yang diambil berdasarkan rembukan dari banyak orang justru akan lebih baik...ketimbang sifatnya monopoli misalnya pemda doang..justru disini kita belajar mengambil kebijakan dari suara-suara yan riil dari masarakat ketimbang dari asumsi atau pun studi dibalik meja..

A : kalo dari segi kecakapan ... ?

B : keterwakilan anggota di DTK-J bukan berarti mereka harus *expert* secara akademis dibidang transportasi, justru untuk mewakilli *stakeholders* yang ada, jika awak angkutan umum masuk sebagai anggota DTK-J dia tidak perlu berbicara tentang teori transportasi, tapi dia akan memberikan perspektif dari awak..jika ada suatu kebijakan, apa konsekwensinya untuk awak... dari sisi pengguna misalnya...kalo ada kebijakan, pengguna menanggapinya bagaimana..dan ini sebenarnya adalah usulan ketika perda transportasi sedang digodog oleh LSM...karena kegagalan transportasi DKI selama ini dinilai karena direncanakan oleh konsultan yang ada di belakang meja itu...jadi biar suara warga itu sampai ke pembuat kebijakan...

A : berarti DTK-J juga sebagai penjaring aspirasi... ?

B : iya...pengguna misalnya, dia mengalami fenomena yang ada...permasalahan yang ada dan dia bisa sampaikan ke pembuat kebijakan..dan ini kan diperkuat dengan media seperti temu unsur...

A : bukannya berarti nanti DTK-J dibawa sebagai penyalur kepentingan-kepentingan *stakeholder* ketimbang menjadi entitas DTK-J itu dengan fungsi-fungsi yang ada... ?

B : ya...mereka berasal dari lingkungannya masing-masing...sehingga *basic* entitasnya itu memang mesti kelihatan..tapi ketika melihat kepentingan yang lebih besar bagaimana itu bisa di-*bergaining*..jadi justru biar ada dinamika..kalo gak ada ya...DTK-J dikatakan gagal...dan setiap unsur harus dihargai pendapatnya...

A : DTK-J juga punya kewajiban memberikan rekomendasi persekian waktu gitu.. ?

B : kalo rutinitas rekomendasi sih tidak...tapi kalo laporan, dia harus bikin setiap 6 bulan sekali...tapi kalo rekomendasi itu tergantung kreatif DTK untuk bikin produk...DTK aktif gak bikin produk..ada gak output yang dia sampaikan ke pengambil kebijakan..atau selalu ketinggalan isu yang ada...ada isu baru ditanggapi..itu kan kayak pemadam kebakaran...harusnya DTK itu bikin isu..nah kalo bisa setiap anggota DTK bikin isu yang sama di perwakilannya..

A : kalo sekarang.... ?

B : sekarangkan kelihatannya kita tuh responsif...kalo ada kejadian baru kita tanggapi...nah itu kan menjadi polemik di kita sendiri...kita harusnya kan

jangan cuma ngurusin yang dibawah (produk kebijakan) tapi kita harus ngurusin yang atasnya juga (institusi penambil kebijakan)...kayak sekarang masalah tarif Rp/Km Busway...itu kan polemik antara BLU dan operator...yang kita urusin sekang itu kan Cuma polemiknya itu aja...BLU sendiri punya keterbatasan..kita harusnya mengurus dan membenahi institusi-institusi itu....jadi ditingkat elitnya...maunya kemana sih...

A : mengenai masalah tadi, ruang lingkup DTK itu sejauh mana...?

B : kalo diliat dari peraturan sih..Cuma rekomendasi...tapi posisi temen-temen di DTK itu sebenarnya adalah posisi strategis..fungsi mediasi, fungsi pendampingan dan advokasi itu harusnya dijalankan...selama ini kita belum meihat itu maksimal...karena kita tidak di *back-up* dengan sekretariat yang kuat...anggota DTK itu kan sebenarnya pekerjaannya bukan anggota DTK..tapi masing-masing...di lingkungannya..nah fungsi itu kalo gak di fasilitasi dengan sekretariat yang kuat ya..gak bisa..

A : kalo memberikan rekomendasi itu perumusannya bagaimana... kayanya kan dibikin pokja-pokja...?

B : kalo dari administrasi sebenarnya rekomendasi itu harusnya rekomendasi DTK-J bukan rekomendasi POKJA dan harusnya pokja Cuma alat saja...jadi nanti surat rekomendasi yang keluar yang nandatangani ya..ketua dan sekretaris..jadi ada surat pengantar dari ketua dan sekretaris, trus ada lampiran rekomendasi dan lampiran anggota yang hadir..dalam perumusan..itu yang belum kelihatan dimekanisme DTK yang sekarang..bisa saja nanti aku sebagai salah seorang anggota DTK-J tidak setuju dengan rekomendasi yang dikeluarkan dan itu harus dihormati dengan membuat catatan..*dissanding opinion*..dan aku bisa saja gak mau ikut tandatangan..karena aku anggap gak mewakili unsur ku misalnya...

A : kalo mekanisme penjaringan aspirasi itu sudah ada mekanismenya...

B : sebenarnya udah aku usulin...kayak temu unsur, rapat kerja, kunjungan kerja..kita naek busway rame-rame...lah cuma gak ada yang nanggapiin tuh...makanya dulu waktu *pressrellis* DTK tentang penolakan kenaikan tarif busway aku usulin di halte busway..dan itu bagus banget..pers banyak yang dateng..jadi sebenarnya masyarakat berharap banyak dengan DTK-J...tapi kitanya yang lambat...tapi aku gak mempermasalahkan temen-temen karena memang kita gak di *back-up* dengan sistem sekretariat yang baik...

A : jadi memang signifikan sekali ya...mas peran DTK-J...?

B : iya..dan mandat kita itu di beri pada tarif ekonomi..kalo tarif eksekutif kita gak mau ngurusin..biar pasar yang menentukan...

A : kalo mengenai peran DTK-J terhadap permasalahan penentuan tarif Rp/Km busway...seperti apa...?

B : kita mulai dilirik..tapi kalo kita sebagai penentu aku pikir enggak...karena yang masih bertikai sekarangkan BLU, operator dan konsultannya..dan sampai sekarang kan masalahnya sudah sampai pada melibatkan BPKP dan KPK...dan aku liat ini iklim yang bagus ..karena jika sudah jelas ada indikasi kerugian Negara atau tidak...masalahnya jadi clear..dan DTK akan lebih bisa memainkan perannya...

A : dulu itu kan ditawarkan jadi negosiator..?

B : iya..tapi kita tolak..karena negosiator itu kan mewakili salah satu unsur...nanti memihak..kita mau jadi negosiator kalo mewakili publik...

A : tapi ketika ditawari jadi fasilitator DTK nerima ya...?

B : iya tapi kita juga hati-hati...

A : DTK-J melihat permasalahan penentuan tarif ini berpengaruh terhadap kebijakan busway gak...?

B : berpengaruh tetapi tidak langsung...ke masyarakat..karena itu kan lebih pada operasionalisasi..kan jasa yan dilakukan operator itu kan munculnya disitu...jadi berapa kali dia muter..berapa kali menjalankan busnya...jumlah itulah yang diberikan BLU ke operator...apakah jika tarif ini murah terus pelayanan akan turun juga..tetapi seharusnya kepada konsumen terdapat setandar pelayanan minimum (SPM)...sehingga pertikaian ini tidak akan mempengaruhi pelayanan pada publik...dan masalahnya SPM nya itu sendiri gak ada...

A : ada indikasi terjadi inkonsistensi...karena dulu katanya harus konsorsium..tapi sekarang lelang...

B : ya..kebijakan busway itu *trail and error*, yang ada mula-mula itu tidak diterapkan dengan baik..ketingkat implementasi...kalo kita misalnya..liat di dokumen yang ada..spesifikasi itu gak ada..bus itu kayak gimana...ini kayak gimana...nah kalo di tataran implentasi kan bingung...trus mau kayak gimana kedepannya..kan gak jelas...ini nanti kalo gak ada sekenario besarnya...setiap ada penambahan koridor pasti akan timbul permasalahan...makanya saya sering bilang standar yang sudah mulai diperlukan itu ayo kita rumuskan..belum kita ngomongin masalah feeder, katanya nanti kalo udah 15 koridor ...gila apa...masalah tiket juga..di koridor I pake kartu..dikoridor lain pake kertas ...ini orang juga liat..kok gini...gimana terintegrasi...terus tarif Rp/Km juga beda...apa bedanya...kan sama dihitungnya per Km... kenapa warna busway-nya juga beda-beda..padahal itu kan bisa aja di pindah-pindah kan tinggal dibayar aja..terus kenapa konsorsiumnya banyak...kanapa gak dibikin satu aja..biar efisien

A : kalo menurut mas munculnya permasalahan penentuan tarif Rp/Km itu kenapa..?

B : skenario yang gak jelas...

A : menurut mas peran DTK-J yang paling pas buat masalah itu seperti apa..?

B : saya sudah bilang harus ada sekenario menyeluruh...untuk koridor IV-VII bahkan kalo perlu untuk semua koridor...biar masalahnya selesai..kalo enggak kita akan mengulangi persoalan yang sama..artinya tugas DTK tidak pada skenario teknis ya...kita bisa kasih rekomendasi ke Pemda agar membuat scenario yang menyeluruh...sehingga nanti semua koridor bisa *running well* dan gak perlu ada persoalan-persoalan seperti itu...

A : kemaren DTK-J itu kan merekomendasikan transportasi Jakarta berbasis rel..itu apa tidak bertentangan dengan busway...?

B : tidak.masalahnya kan cuma integrasi...kenapa rel karena dia sudah ada...kalo tidak dilirik...sia-sia dong gimana mungkin...kalo disini ada busway, disini juga ada berbasis rel...nanti tupang tindih..ini masalah prioritas aja...kenapa busway, karena ini paling murah..dan mulai dari yang ada, tidak mengada-ngada...

A : kalo menurut mas peran DTK-J pada permasalahann tarif Rp/Km busway ini...sudah efektif belum..

B : belum kelihatan..karena permasalahan itu baru sampai masing-masing mempelajari usulan...dan masing setengah kamar...nanti kalo sudah masing-masing memutuskan, baru bisa kelihatan kita bisa menjembatani atau belum..

A : jika saya mita mas me-rangking peran DTK-J sejauh ini sebagai rekomendator kebijakan dari 1-10, skornya berapa..?

B : saya pikir bisa pada angka 8 lebih ya...tapi sekretariat itu yang penting..kita harus difasilitasi.

A : kalo menurut mas perbedaan DTK-J dengan lembaga sejenis di Negara lain seperti apa..?

B : dari segi mandat..kita hanya terbatas sebagai rekomendator ..kita gak bisa ngapa-ngapain kalo rekomendasi kita gak dijalankan..di Negara lain mereka bisa sampai *decession maker* dan pemerintahnya bisa ngikutin..karena begitu *powerful* dan dipercaya...tapi mereka kebanyakan berupa unsur pakar doang

2. Wawancara dengan Pihak DTK-J

Nama : Mas. Harya Setyaka Dillon, ST
Jabatan : Anggota DTK-J (unsur pakar) Ketua Pokja Busway DTK-J
Tempat : Ruang DTK-J, Gd Prasada Sasana Karya, Jakarta
Waktu : Selasa, 5 Mei 2008

A : Perkembangan permasalahan penentuan Rp/Km Busway itu seperti apa...?

B : nah itu sejak mutasi Asbang...saya gak denger kabar lagi..terakhir waktu rapat dipimpin oleh Asbang DKI..konsorsium diminta melampirkan bukti-bukti autentik yang sah mengenai pengeluaran mereka, mengenai harga Busnya, karyawan, direktur, asuransi..kedepan memang diharapkan konsorsium untuk menekan harga-harga tersebut...

A : kalo peran DTK-J nya gimana mas...?

B : ya..kalo DTK-J sifatnya lebih kepada *by invitation* (undangan), kalo gak diundang ya..gak datang...tapi sebenarnya para pihak... dalam hal ini adalah Pemda dan konsorsium..

A : kalo ada kemungkinan harga nya beda..gimana mas..?

B : ya..kalo harus beda..ya..kalo menurut saya kesalahannya adalah diawal..karena nanti gak ada legal-formal..yang mengatur perbedaan harga, tapi saya sih nanti kasian ke konsorsiumnya..karena pasti pemda akan memprioritaskan tarif yang lebih murah...kalo ada dua operator dalam satu koridor akan menyulitkan bagi BLU untuk menunjuk operator agar jalan..pada saat *off-peak*, kalo saat jam sibuk kan semuanya beroperasi..kalo gak sibukkan harus ada yang gak dioperasikan...pasti yang gak dioperasikan adalah yang tarifnya mahal kan...makanya menurut saya..konsorsium lebih baik menggunakan harga yang sama..karena nanti itu akan menyisakan masalah karena nanti akan timbul masalah baru...

A : nanti konfliknya timbul lagi..?

B : iya..bahkan kalo ideal menurut saya..antar koridor itu gak ada perbedaan harga..karenakan yang bus yang memproduksi kan "Km" nya, tapi memang perlu kita sadari bahwa konsep *planning*-nya busway aja itu sudah ada benturan..

A : yang dimaksud benturan itu...apa..?

B : awalnya ada tarik ulur mengenai tulang punggung transportasi Jakarta itu bagaimana, disadari bus-bus bisa udah gak mungkin diandalkan, disadari kalo MRT biayanya terlalu mahal..dibanding busway perbandingannya itu

1:22, 1 Km MRT setara dengan 22 Km busway..., sementara itu sejak iklim desentralisasi...DPBD DKI gak akan cukup membiayai..sedangkan *loan* itu harus pemerintah pusat..kalo untuk membiayai Jakarta gak akan bisa....terus waktu busway juga masih bingung pake rel atau roda..terus pembagian wewenanya..juga..karena yang diperhitungkan kan adalah *investment cost* dengan daya angkutnya...dan busway itu daya angkutnya antara 2.000 s.d 22.000 penumpang per jam per arah..terus Pak Sutioso punya *political will*...dan baru *launching* pada januari 2004, jadi memang kapasitas Pemda itu belum dikembangkan secara baik..lalu setelah koridor satu dijalankan..koridor-koridor yang lain belum dibahas secara komprehensif...jadi pokoknya jalan dulu...

A : kaya kejar tayang gitu dong...?

B : iya..makanya saat pengadaan bus..kalo koridor satu pake penunjukan langsung tapi kalo koridor 4 dan seterusnya harus ada lelang...jadi dari awal gak punya konsep yang jelas...siapa operatornya...oke lah mau mengkompensasi operator bus regular eksisting ..apakah perlu dibentuk konsorsium...karena mereka kan membentuk struktur baru, bikin pool baru..dan pasti biayanya lebih..kenapa gak masing-masing aja...tinggal berapa dia sanggup menyediakan bus...makanya yang bagus tuh lelang..

A : memang filosofisnya lelang tuh gimana sih...?

B : kan gini...dulu waktu masih bus regular..tiap-tiap operator itu mereka bersaing di jalan....makanya sembraut kan...uagal-ugalan,..nge-tem...sehingga dalam sistem busway mereka bersaing dalam lelang..makanya bagus busway adalah memindahkan persaingan dari jalan ke meja lelang..makanya jangan sekali-kali bilang bahwa busway itu monopoli...kok satu konsorsium..

A : kendalanya kayak gimana sih...?

B : memang dalam segi Rp/Km itu busway bermasalah dalam tidak meratanya penumpang...banyak daerah..daerah..yang penumpangnya banyak, tapi banyak juga daerah yang sepi..itu kan merugikan...daya tampung jadi gak maksimal....seperti di koridor 4...penuhnya kan di kampung melayu..selebihnya sepi...

A : mengenai urgensi menggunakan operator eksisting itu seperti apa sih...?

B : ini sebenarnya yang perlu direformasi adalah system perizinan trayek...itu *pandoras black box*-nya...suatu perusahaan udah megang trayek sampai kapan sih...itu publik kita gak pernah tau...dan seakan-akan trayek itu hak dia..kayak seperti konsesi tambang...tapi memang..banyak pungli...kenapa mereka merasa memiliki hak...ya...siapa tahu kan punglinya tinggi..kayak kok busway 3500 sedangkan bus patas 6.000... saya sih ngomong itu karena kebanyakan pungli...itu kan gak bisa diaudit...berapa jumlah

penumpangnya...penerimaanya...gak akuntable dan auditable..dan busway bisa..

A : berarti gak terlalu urgent...?

B : itukan dulu karena meminimalisir cost sosial..tapi gak juga kan..tapi memang ..masalah trayek,,itu kayak rentenir...kita gak tau...tapi kalo busway kan enggak..siapa yang sanggup melayani penumpang dengan harga lebih rendah dia yang jadi operator..makanya bagi saya kelebihan busway itu bukan pada ada jalur khususnya..ada Ac-nya..tapi terletak pada sistem prizinan trayek..itu reformasinya ..disitu..*breakthru*...nya...kembali ke pertanyaan... sebenarnya enggak karena nanti juga operator pemenang itu kan akan merekrut karyawan baru..segala macam kan...sebenarnya gak ada gejala kaya..menimbulkan PHK lah segala macem..karena trayek itu kan bukan hak mereka...kebutuhan publik yang jadi indikator trayek...

A : kalo dalam sistem busway...?

B : sistem busway juga memungkinkan akuntabilitas lebih baik...busway itu yang disubsidi pengguna.....karena subsidi itu kan harus ada pertanggungjawabannya....

A : kedepannya gimana permasalahan penentuan tarif Rp/Km Busway ini.

B : transparansinya..karena selama ini yang tau kontrak segala macam kan Cuma pemda dan operator...itulah permasalahan *private public partnership* di kita...dan itu gak ada...makanya mereka kan bisa seenaknya seperti itu

A : kembali ke DTK-J sejauh ini perannya seperti apa..

B : perda gak mengatur ya...legal formal..Perda No..12 tahun 2003 itu, salah satu unsurnya adalah pengusaha....dan konsorsium busway itu diwakilkan oleh mereka..peran DTK-J itu kan memberikan rekomendasi pada gubernur, dan kalo lebih dari itu..ya..sebatas *ad-hock*, misalnya kayak sekarang yang terjadi adalah...awalnya BLU Transjakarta minta kita untuk jadi bagian dari tim negosiasi, sebelum itu kan yang dipakai adalah berbentuk Surat Perintah Kerja (SPK) bukan kontrak kerja..yang memakai harga Rp 12.885 ini buat koridor 4,5,6 dan 7 ya.. kalo 1, 2, 3 sih udah fix.. kontrak , sistemnya SPK per 3 bulan mulai januari 2007, dan pada agustus 2007 itu dibuka lelang..oleh pemda untuk penambahan armada dan terjadi perbedaan harga ya...dan oleh Pergub itu harus diselesaikan dengan negosiasi...karena negosiasi, BLU bikin tim negosiasi, yang diketuai oleh Pak Anton Ka.Subag..dan anggotanya itu dari Dishub, ITDP dan ngundang dari DTK-J...dan waktu itu kita menolak

A : kenapa tuh mas...?

B : karena tidak mungkin kita sebagai lembaga *multy-stakeholder* menjadi bagaian dari salah satu pihak...yaitu pastinya Pemda dong dalam hal

ini... dan yang memungkinkan adalah peran kita sebagai mediator ya udah.. Asbang meminta kita jadi mediator, itu perannya secara *de facto*, secara *de jure* ketika masalah itu semakin genting.. karena negosiasi berjalan alot dan gagal ..februari dan ketua negosiasi melaporkan bahwa tidak ada titik temu dan kepala BLU secara sepihak menyatakan konsorsium akan dibayar sesuai harga lelang, katanya itu pertimbangannya karena ada harga yang lebih murah.. dan saat itu Wagub mengambil alih dan akan dibentuk tim evaluasi busway yang diketua oleh Asbang dan DTK-J salah satu anggotanya... sehingga namanya menjadi tim evaluasi kinerja busway..

A : yang menjadi perwakilan DTK-J dalam tim itu siapa...?

B : formalitasnya sih Pak ketua dan Pak lisman..tapi saya juga terlibat...

A : legal formal nya itu gimana mas...?

B : saya gak tau ya... mungkin timnya dibentuk dulu baru keluar SK-nya atau gimana..tapi seringnya kan kayak gitu..ya..itulah realisasi birokrasi kita..tapi tim itu berjalan...dan menunjukkan perkembangan yang pesat dan kedua belah pihak sepakat bernegosiasi ulang...

A : memang pembiayaan busway seperti apa sih...?

B : makanya salah satu rekomendasi DTK-J pada rencana kenaikan tarif penumpang busway sekarang itu ...kan gini mereka kan rencananya untuk enakan subsidi..kita meminta pendapatan lainnya itu dioptimalkan...yaitu dengan pendapatan iklan harus masuk ke BLU..sebagai intensif dia untuk memaksimalkan itu...

A : kalo kondisi busway koridor IV-VII sendiri seperti apa...?

B : koridor baru itu..gak ada...manajemen trafiknya..gak ada 3 in 1, armadanya kurang, dan ada indikasi kurang transparansi...itu penting karena kebijakan transportasi masal gak akan sukses tanpa kebijakan komplemanternya...

A : menurut mas jika di ambil angka skala 1-5 peran DTK-J itu ada di angka berapa...?

B : kalo menurut saya sih 4 karena, tapi memang bisa lah...itu kan pendapat saya...kita itu menagandakan kekuatan akses ya..bukan kekuatan otoritas formal..karena ketika terjadi silang pendapat antara Pemda dan operator..tempat yang netral kan gak banyak...paling kan DPRD, dan DTK-J ...dan YLKI..

A : ketika saya Tanya ke DPRD, mereka mengatakan ya..DTK-J itu yang nantinya membisikan mereka...gimana tuh mas...?

B : iya tapi udah di *setting*.. untuk maunya denger yang ini aja..he..he...kekuatannya adalah *pressuer*..karena Perda itu gak menyebutkan bawa pihak yang mendapatkan rekomendasi dari kita itu harus

melaksanakannya..karena rekomendasi kita gak mengikat secara hukum...kayak misalnya tentang kenaikan tarif penumpang busway dulu kita rekomendasikannya di halte busway...dan itu sukses...dan sekarang jika toh tarif naik..ya..kita minimal udah punya ketegasan bahwa kita menolak...

A : itu alasan nolak kenapa...?

B : ya..kita sih gak ada kepentingan ..tapi ketika melihat kondisinya ..belum layak lah naik...karena toh subsidi udah disetujui dan kenyataannya dishub Cuma bisa menyerap 76%..dari dana yang ada...jadi ketika subsidi itu 200 M ada 50 M yang nganggur..makanya ketika bicara di DPRD..Dishub selalalu *under-estimated* ...dan jika harga naek..itu bakal ada 80 M yang gak kepeke...

A : selama ini DTK-J dalam proses keikutsertaannya dalam permasalahan tarif Rp/Km busway itu..gimana..?

B : yang jelas non teknis ya...

A : kendala DTK-J...?

B : perda nya gak mengikat pihak lain untuk melaksanakan rekomendasi...kita diminta untuk memberikan rekomendasi baik diminta dan tidak diminta...tapi kita gak dijelaskan siapa yang berhak meminta rekomendasi kita...secara legal formal...

A : kalo ada pandangan lebih baik bersifat dewan pakar.. itu gimana...?

B : itu hal yang masuk akal juga...tapi intinya gini, kalo untuk menghasilkan rekomendasi teknis...ya..seperti itu..tapi kalo sebagai ...konsultatif ..ya..intinya tergantung dari apa sih yang dikendaki dari DTK-J itu sendiri...tergantung dengan gubernurnya..mau dibawa kemana DTK-J..

A : saran untuk kebijakan transportasi di DKI Jakarta..?

B : ya..penting harus dibedakan tujuan kebijakan jangan menyamaratakan kebijakan untuk mengatsi berbagai persoalan...jadi jika untuk menyelesaikan permasalahan transportasi jangan bawa-bawa masalah pengangguran.. dan ya..harus direncanakan dengan matang.

3. Wawancara Pihak DTK-J

Nama : Bapak Prof. Dr. Soetanto Soehodho

Jabatan : Ketua DTK-J Periode 2004-2006

Tempat : Kampus UI Depok

Waktu : Rabu, 30 April 2008

A : Bagaimana Bapak memandang DTK-J...?

B : ya...seharusnya yang menjawab itu bukan saya karena sayakan orang dalam, tapi memang DTK-J itu adalah lembaga *multy-stakeholder* yang diberi kewenangan untuk memberikan rekomendasi kepada Pemda DKI Jakarta khususnya dalam bidang transportasi. DTK-J berdasarkan Peraturannya secara kelembagaan bertanggung jawab langsung kepada Gubernur DKI Jakarta. Jadi secara umum bahwa DTK-J adalah sebuah lembaga co-regulator bagi terciptanya kebijakan transportasi yang baik, komprehensif dan integral

A : yang dimaksud co-regulator sendiri , DTK-J menghartikannya seperti apa...?

B : berdasarkan peraturannya DTK-J dapat memberikan asupan-asupan bagi kebijakan transportasi di DKI Jakarta, itu diminta maupun tak diminta...

A : dalam kebijakan transportasi di DKI kedudukan DTK-J itu seperti apa..?

B : ya..rekomendator kebijakan..ada di Perdanya itu kan...jadi DTK-J itu di bawah gubernur...maka sebenarnya kita itu bagian dari pembuat kebijakan dibidang transportasi tentunya...namanya juga DTK-J..tapi gini...kita kan cuma memberikan asupan..nanti gubernur yang menentukan..mau dilaksanakan atau enggak..

A : DTK-J itu..dibentuknya.. itu gimana sih...?

B : oh..itu di Perda No 12 tahun 2003 itu..bahwa harus dibentuk sebuah institusi yang memberikan masukan ke gubernur...nah itu DTK-J dibentuk...

A : berarti memang harus ada ya..pak...?

B : iya...

A : kalo untuk ngasih rekomendasi itu seperti apa...?

B : ya..kita..ngasih rekomendasi itu kalo kita anggap perlu...tapi biasanya kita ngasih masukan untuk jangka panjang....tapi kalo diminta ya...nanti kita kasih..

A : contoh rekomendasinya apa pak...?

B : oh..banyak...saya juga lupa..tapi dulu kita ke sutioso gubernur ya..waktu itu..untuk menggunakan BBG di Busway...hari bebas kendaraan juga...kita yang nyaranin..itu sih..kayaknya..saya lupa...

A : kalo dalam masalah tarif Rp/Km busway...?

B : ..itu gini..itu masalahnya susah..itu politis ..lebih banyak politisnya lah..ketimbang tentang isu transportasinya..udah saya bilang dari dulu..itu tuh bola panas..gini deh..kita juga bias apa sih...kita gak ada yang bisa jamin mereka mau denger kita..kita bisa aja ngitung..gampang kok..tapi emang cuma itu doing kita..makanya saya udah lah jangan sok pahlawan..biarkan saja mereka-mereka yang ngurusin..kan udah ada..mekanismenya...negosiasi..

A : tapi dulu waktu periode sebelumnya juga pernah ngasih saran untuk membagi dua..tarif yang ada..?

B : itu...makanya kita gak mau ngurusin lagi..itu kan..kita ngasih...harga dibagi dua..tapi gak tau perkembangannya..saya gak dikasih laporan..iu juga tuh....kita gak pernah dikasih feed back dari apa yang kita saranin...dilaksanakan enggak sih...

A : hambatan-hambatan yang ditemui oleh DTK-J apa..?

B : gini... kita tuh sok lembaga stakeholder..makanya kita orang-orangnya banyak...tapi kita susah ngambil keputusan.. saya udah bilan kita tuh lebih baik kaya Negara-negara eropa..jadi DTK-J itu..sedikit aja..tapi powernya kuat...difasilitasi oleh Undang-undang...kaya dewan pakar gitu...kalo sekarang itu kaya dewan kota..

A : saran untuk DTK-J kedepan apa pak...?

B : ya...kita gak usahlah ngurusin yang kecil-kecil..kaya tariff Rp/Km busway..itu..harusnya kita ngasih rekomendasi yang lebih luas...

4. Wawancara Pihak Dinas Perhubungan

Nama : Bapak Hasbi Hasibuan, MSc
Jabatan : Kepala Sub. Dinas Pengembangan Sistem
 Dinas Perhubungan DKI Jakarta
Lokasi : Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta
Waktu : Selasa, 22 April 2008

A : Bagaimana hubungan Dishub dan DTK-J ... ?

B : kan gini, DTK-J itu adalah lembaga yang *multy-stakeholder*, salah satunya adalah Dishub DKI Jakarta. Nanti diharapkan juga bahwa kebijakan Dishub akan didukung oleh DTK-J

A : jadi dapat dikatakan bahwa bagaimana caranya bahwa DTK-J dapat mendukung kebijakan Dishub, seperti itu pak..?

B : iya...karena DTK-J adalah lembaga *multy-stakeholder* yang membantu gubernur dalam kebijakan transportasi di DKI Jakarta. Jadi kalau Gubernur bingung atau ragu dapat meminta saran DTK-J, dan juga baik diminta maupun tidak DTK-J dalam waktu tiga bulan harus memberikan masukan kepada gubernur

A : nah..rekomendasi itu sendiri, bagaimana dalam proses implementasinya, apakah langsung di dilaksanakan atau hanya menjadi referensi terlebih dahulu...?

B : bisa dua-duanya, kalo untuk masalah yang aktual dan perlu pembahasan cepat akan dipertimbangkan oleh gubernur, minimal demikian, karena DTK-J itu mewakili banyak stakeholder mulai dari operator, pengusaha angkutan, pakar, akademisi, dan itu pasti didengar. Contoh dalam kenaikan tarif, gubernurkan Tanya ke DTK-J ..ini bagaimana..kata DTK-J oh jangan dulu pak...itu sesuai dengan *pressrelist* pada 31 desember 2007.

A : karena kemampuan masyarakatnya juga kurang....?

B : iya, itu banyak penyebabnya lah..jadi memang DTK-J menjadi bahan pertimbangan bagi gubernur dalam mengambil keputusan...dalam ranah transportasi itu tidak dapat berdiri sendiri-sendiri..

A : stakeholdernya banyak....?

B : iya ..dan dampaknya kemana-mana, sosial, politik, ekonomi, budaya, macem-macem lah..sehingga dalam kebijakan juga banyak...

A : dalam kebijakan Busway ini peran DTK-J dari awal pembentukan hingga saat ini seperti apa...?

B : perannya itu kan pertama dalam implementasi pola transportasi makro, salah satunya dalam pengembangan BRT (*Bus Rapid Transport*) yaitu kan Busway. Termasuk sarana dan prasarana termasuk disain tekniknya seperti apa...

A : jadi dalam pembentukan awal Busway itu, DTK-J terlibat pak..?

B : oh..kalo pembentukan tidak, karena Busway itu perumusannya sudah jauh-jauh hari dan mulai beroperasi pada tahun 2003 pada koridor satu, sedangkan DTK-J dibentuk pada tahun 2004

A : jadi pada pengoperasian koridor 1 itu DTK-J belum dibentuk pak...?

B : saya kurang tau pastinya kapan Busway itu yah..tapi..ketua DTK-J yang pertama yaitu pak tanto sudah terlibat sebagai perumus kebijakan busway itu dan kebetulan dia juga terpilih sebagai ketua DTK-J yang pertama sehingga dia tau betul bagaimana sih kebijakannya...

A : oh jadi dalam proses perencanaannya DTK-J tidak terlibat....?

B : iya...belum dibentuk..

A : termasuk dalam penentuan tarif awal ...?

B : Rp/Km dan tarif bagi masyarakat iya...

A : nah..untuk penentuan tarif Rp/Km busway itu siapa sih yang berhak menentukan angkanya berapa...?

B : gubernur, namun gubernur harus minta persetujuan DPRD dan harus dapat rekomendasi dari DTK-J

A : berarti DTK-J itu mesti dilibatkan...?

B : oh..iya..kalo gak ada rekomendasi dari DTK-J, Gubernur gak akan berani...

A : berarti dalam kisruh penentuan tarif Rp/Km Busway itu sendiri DTK-J diperlukan dalam melegalisasi keputusan..?

B : oh tidak,,tapi yang lebih tepat diperlukan sebagai rekomendator berapa sih harga yang wajar, jadi dia tidak menentukan tapi analisis dia, saran dia itu dibutuhkan

A : sebenarnya kasus kisruh tarif Rp/Km busway itu seperti apa...?

B : jadi ada dua jenis, yang pertama adalah harga untuk konsorsium yang telah dihitung oleh konsultan dan ditawarkan oleh pemerintah, dan yang kedua adalah harga hasil dari pelelangan yang dilakukan oleh pemerintah..dan

permasalahannya terdapat ketimpangan yang besar antara harga yang ditetapkan bagi konsorsium dan harga hasil pelelangan.

A : perencanaan awalnya itu, memang akan dilakukan lelang atau berbentuk konsorsium aja..?

B : dalam Pergub 123 itu memang ada komposisinya 60% dialokasikan untuk konsorsium dan 40% untuk pemenang lelang, nah itu didapatnya dari perhitungan konsultan...bisa ITDP bisa juga yang lain

A : tapi kalo dari pihak konsorsium itu ikut lelang boleh tidak..?

B : Boleh..dong..siapa aja boleh, terbuka....

A : jadi sebenarnya pemicu konflik dalam penentuan tarif Rp/Km ini dimana sih pak...?

B : itu ada di komponennya...ada beberapa komponen tarif yang berbeda kalo bagi konsorsium investasinya itu kan 7 tahun, padahal 5 tahun, trus direksinya mereka bisa 4-5 direktur padahal cukup satu...mereka beranggapan kalo 5 perusahaan jadi satu..ya..direktornya harus 5, kan harusnya satu aja..

A : nah kalo ada isu pembubaran konsorsium....?

B : memang baiknya sih..dibubarkan..ya..cuma dampak sosialnya besar, karena mereka sudah eksis disitu, kalo masuk yang baru bisa bunuh-bunuhan itu..jadi sebenarnya konsorsium itu semacam kompensasi bagi konsorsium karena dia sudah puluhan tahun dijalur itu..

A : dampak sosialnya apa sih pak..?

B : begini, mereka udah beroperasi di daerah itu selama puluhan tahu, trus dengan adanya Busway...bus mereka mau dikemanakan, karyawan mereka mau dikemanakan.. konsorsium dibentuk untuk meredam hal itu...

A : kira-kira...kirus penentuan tarif Rp/Km ini sampai kapan sih pak...?

B : kalo dijadwal sih, selambat-lambatnya itu akhir mei, tapi itu alot tuh, terakhir itu dibentuk kelompok kerja...dimana disitu DTK-J ikut terlibat sebagai fasilitator..BPKP dan KPK juga ikut...

A : keterlibatan DTK-J sebagai fasilitator itu seperti apa pak...?

B : mencari titik temu antara perbedaan-perbedaan itu..misalkan direksi..masa harus lima sih...padahal selain dia sebagai konsorsium busway, dia juga masih beroperasi..kenapa harus dibentuk direktur yang baru lagi...itu kan menambah biaya...

A : memang perbedaan itu dimana sih pak...?

- B : karena selisih perbedaan tarif yang ditawarkan oleh Pemda dan yang diminta oleh operator itu bisa mencapai 120 Milyar..
- A : kira-kira sejauh mana sih pak...peran DTK-J itu...dahulu ditawarkan jadi mediator ditolak tapi ketika jadi fasilitator DTK-J menerima...?
- B : ya...itu tergantung kesepakatan anggota, mau sejauh mana terlibat..
- A : kalo antara sebagai mediator dan sebagai fasilitator itu apa bedanya..?
- B : ya..beda dong..kalo fasilitator kan gak ada tanggungjawabnya, kalo mediator memang seperti memihak nah DTK-J tidak ingin seperti itu....
- A : progress pokja yang dibentuk gubernur itu seperti apa...?
- B : sekarang sudah masuk pada item-item perbedaan...
- A : permasalahan penentuan tarif Rp/Km ini, berpengaruh tidak pada kinerja busway secara keseluruhan...?
- B : berpengaruh...karena kalo seperti ini terus gak ada kepastian...kontrak kerjanya gak ada..
- A : berarti instrument bagi keluarnya kontrak adalah adanya kesepakatan tarif ini pak...?
- B : iya dong..idealnya udah ada kontrak baru beroperasi...tapi masalahnya pelayanan publikkan mesti jalan terus..
- A : kemeren mereka itu kan ngancam mogok...gimana tuh pak..?
- B : silahkan saja mogok..kita sudah siapkan kan alternatif..tapi mereka akan rugi...kan gak beroperasi gak kita bayar..tapi memang itu hak dia, didalam kontrak memang harusnya ada klausul bahwa walaupun harga belum sepakat tapi gak boleh mogok..kalo sekarang gak ada.
- A : perhitungan pembayarannya gimana sih..?
- B : ya selama belum ada kesepakatan kita gunakan tarif yang lama yang Rp 12.885 nanti kalo udah ada harga yang baru, kita sesuaikan...selama waktu yang sudah terpakai itu...kalo kelebihan nanti mereka disuruh dibaliki lagi..
- A : kalo pihak pemda ingin mengganti operator dengan yang operator yang lain karena dianggap tidak kooperatif bisa itu pak..?
- B : gak bisa dong..kan udah dikontrak 7 tahun...
- A : itu tarifnya juga flat selama 7 tahunitu pak..?
- B : enggak...itu nanti tiap tahun dievaluasi, itu disesuaikan dengan harga BBM, Bunga Bank...

A : sebenarnya penenttuan tarif Rp/Km untuk operator itu berepengaruh terhadap tarif buat penympang gak pak..?

B : oh itu...lain lagi...kalo buat operetor itu urusannya cuma antara BLU dengan operator normalnya...tapi kalo penumpang itu lebih rumit harus minta persetujuan DPRD..tapi kalo tarif untuk operator tinggi subsidi untuk tarif penumpang tinggi juga...tapi itu pertimbangan pemerintah,..seberapa kuat pemerintah mensubsidi, kalo gak mau ada subsidi tarifnya bagi penumpang itu Rp 7.000. itu artinya penunpan cuma bayar 50% dan selebihnya disubsidi pemerintah..harga Rp.3500 itu kan udah murah sekali itu...

A : komitmen Pemda sendiri untuk transportasi masal itu seperti sih...apakah memang ingin menciptakan transportasi yang masal- murah atau lihat kondisi yang lain..?

B : ..enggak kebijakannya kan gini...busway itu kan salah satu angkutan masal yang paling bagus dan diusahakan senyaman mobil pribadi...tapi tarifnya murah supaya pengguna kendaraan pribadi pindah ke busway..nah ini digunakan sebagai sarana mengurangi kemacetan, karena terjadinya kemacetan karena banyaknya kendaraan pribadi.

A : kembali kemasalah tarif tadi,..kerjasama Dishub dengan DTK-J seperti apa...?

B : kita kan ada rapat koordinasi...kayak kemaren kita rapat kenaikan tarif...kalo harga 3.500 subsidinya sekian..kalo 4.000 sekian... nah kita rekomendasikan naik jadi 5.000 karena biar *cost recovery*-nya jadi 70 %..dan ini perlu penyesuaian..

A : kalo bagi DTK-J terhadap masalah tarif Rp/Km ini sudah ada keputusan pak...?

B : belum..kita baru mau rapat pleno..alot...kan berbeda kepentingan

A : kalo buat Dishub sendri kepentingannya itu seperti apa..pak..?

B : kita kan ingin kebijakan busway itu *sustainable*...berkelanjutan..nah gimana caranya, nah keuntungan itu kan yang wajar..kalo di bidang transportasi..profit yan wajar itu kan 10 %..dan perlu ada transparansi....

A : berarti dishub menilai dengan harga yang sekarang operator diindikasikan operator untungnya lebih besar...?

B : ya..kita kan gak tau. Tapi di item-item harga yan lain...kita berbeda harga...mungkin karena perbedaan waktu, tempat....dan lain-lain

A : kalo menurut bapak selaku pihak Dishub..DTK-J itu sudah berperan aktif tidak dalam penentuan tarif Rp/Km Busway ini...apakan DTK-J sudah memberikan saran yang sesuai untuk Gubernur...?

- B : kalo menurut saya orang-orang di DTK-J gak semua memahami permasalahan yang ada...mereka hanya menilai dari segi masyarakat saja...pemda juga harus aman APBD nya, operator juga harus hidup...nah kepentingan semua pihak harus dijembatani...nah saya liat di DTK-J hanya liat dari satu sisi yaitu masyarakat saja...
- A : apa karena memang terdiri dari berbagai unsur itu pak...
- B : mungkin...
- A : kalo dapat disimpulkan DTK-J itu perannya kurang efektif dalam masalah ini...?
- B : bukan efektif atau tidak..tapi untuk memahami suatu persoalan secara singkat itu kan tidak mudah, keterbatasan informasi dan data yang diterima. Sehingga wawasan kawan-kawan DTK-J itu lebih sempit ...dan mereka latar-belakangnya kan macem-macam..terus diminta bikin keputusan..gak gampang juga..cara pandang juga beda-beda..
- A : jadi DTK-J itu butuh waktu untuk konsolidasi internal dulu..pak..?
- B : ya..mereka kan dikasih waktu selama 2 tahun !tupun kurang...juga...
- A : kayak kemaren mereka bertemu dengan berbagai pihak...?
- B : iya itu makanya mereka butuh informasi.. mereka juga kan mesti tau duduk persoalannya dimana...oh ternyata subsidi sekaran itu mencapai 260 milyar...gitu biar mereka ngerti juga..
- A : hambatan DTK-J dalam perannya sebagai rekomendator kebijakan apa itu pak...?
- B : ya..itu keterbatasan informasi..kedua..kualitas SDMnya
- A : kalo masalah akses..DTK-J aksesnya terhadap birokrasi mudah tidak pak ..?
- B : ya..informasi itu kan bukan cuma di pemda...tapi semua element , kaya, BLI, Dishub, Opertor,,
- A : saran bapak untuk DTK-J kedepan itu seperti apa...?
- B : ya..seleksinya diperketat..biar yang masuk orang yang paling baik dibidangnya...kalo dia pengguna ya..pikirannya harus luas juga...
- A : kalo komposisi keterwakilan itu...gimana...?
- B : ya..itu gak bisa dirubah... tapi bisa jumlah komposisinya tergantung apa kebutuhan..dia harus mau mendukung kebijakan gubernur..bukan malah merongrong...dan dia harus mencari solusi..bukan nambah problem...

5. Wawancara Pihak Konsorsium Busway Koridor V

Nama : Bapak Dayono Adi Putra
Jabatan : Manager PUM
 Konsorsium PT. Jakarta Mega Trans
Tempat : Terminal Kp.Rambutan, Jakarta
Waktu : Senin, 5 Mei 2008

A : pandangan operator dalam persoalan penentuan tarif Rp/Km itu seperti apa.?

B : bagi operator, namanya juga pengusaha..bagaimana caranya agar dalam penentuan tarif itu perusahaan ini tidak dirugikan..minimal harga pokok jasa terpenuhi...kalo dibawah itu ya.kita gak bisa jalan..karena kita gak ada untung...

A : tapi kalo tarif yang diajukan BLU itu dibawah harga pokok itu..?

B : nah itu yang menjadi polemik...mungkin ..pendekatan penentuan itu aja.. yang perlu di analisis bersama...nah kalo kita kan dalam operasional bahwa semakin lama usia semakin memerlukan perawatan..nah ini biar kedepannya gak terlalu jadi beban..

A : permasalahan tarif Rp/Km ini kan belum selesai, itu masalahnya dimana sih pak..?

B : gini.pihak BLU kan sudah melakukan perhitungan harga popoknya dan didapat sekian..kita juga sudah menghitung dan harganya sekian.. nah ada perbedaan...itulah yang perlu kita bicarakan...kok kamu dapatnya segitu....baru kita negosiasi...supaya anda tidak rugi..supaya anda tidak banyak untung kan gitu..makanya perlu komunikasi..

A : untuk mencari titik temu itu, apa aja yang sudah dilakukan...?

B : negosiasi...

A : apa aja yang dilakukan operator dalam negosiasi itu...?

B : ya..kita kemukakan fakta yang ada..kita juga berhubungan dengan pihak Organda.. kita juga bentuk tim negosiasi...

A : permasalahan ini, berpengaruh signifikan tidak bagi operator...?

B : ya..kita jalanin aja..sambil kita negosiasi..karena kita kan perlu dana operasional...baru kalo ada perubahan kita akumulasikan...kita sih gak ambil pusing kalo kita anggap gak nutupin operasional ya..kita gak

jalan...mana yang rugi...pemerintah kan ..dalam hal ini gubernur..gubernurnya dipilih rakyat, ngurusin kayak gini aja gak bisa gimana yang lain...

A : mengenai adanya hasil lelang dan adanya *beauty contest* ..konsorsium menilainya seperti apa...?

B : sebenarnya kan tiap koridor itu punya kouta...dan untuk koridor 7 ada jatah 80 bus, nah kita konsorsium kenbagian 50, kurangnya itu dikelola BLU dan itulah diisi oleh *beauty contest*..gak tau tuh gimana..karena kan yang punya kewenangan kan BLU...mereka kan mencari yang terbaik...yang terbaik kan belum tentu murah...beli kalo murah tapi kualitasnya baik..dan hasilnya ternyata hasil lelang lebih rendah tarifnya dari konsorsium..kita tidak boleh terpancing begitu saja..itu tergantung pengelolaannya....

A : beda ya..pak..?

B : kalo konsorsium terdiri dari 5 perusahaan, kemudian ada yang masuk...beda gak...anda memenej sendiri kita 5 orang...kan gak bisa kamu ikut saya..kamu bawahan saya..akhirnya..kita bikin 5 pimpinan..Cuma satu kita motonya..kebersamaan

A : terdiri dari perusahaan apa aja sih pak..?

B : disini ada 5 perusahaan yang sudah eksis, mayasari, perum PPD, pahala kencana, bianglala, dan metromini..nah kalo hasil lelang kan anda mau bikin apa..wong yang anda daftarkan adalah perusahaan anda..tinggal bikin unit aja kan...gak perlu kan bikin lagi direktur ini,,ini..yang ada aja kan...

A : berarti lebih besar pengeluarannya ya..

B : iya.. dulukan kita disuruh bikin konsorsium, kita diminta nyiapin bus sekian....ya..kita ikut aja..kalo enggak kan..nanti udah itu diganti aja dengan yang lain..ya..hasil lelangkan baru..dia bisa belajar dulu kan liat kita...makanya dia bisa lebih murah..nanti juga ini berpengaruh pada teknis pengelolaannya...

A : ada keterlibatan DTK-J tidak, pak dalam masalah ini...?

B : kalo setahu saya sih...DTK-J harus bisa ngambil jalan tengah...mereka kan pasti udah paham tentang keberadaan pihak masing-masing...oh iya tuh operator sudah melayani masyarakat kan harusnya gitu...kita itu kan dipindah ke busway...juga ada pertimbangan...kalo kita pindah tapi gajinya lebih besar di tempat kita dulu mana mau kita...

A : kemaren itu ada usulan bahwa ada dua solusi kalo gak hasil lelang yang ditiadakan atau konsorsium sendiri yang dibubarkan dan perusahaam masing-masing aja..?

- B : gini, sebenarnya disinikan kita menutup bus regular kita ... dan diganti dengan busway...inikan sawah kita...nah kalo mereka..itu kan udah punya lahan sendiri kok..nyerobot punya kita...waktu kita tutup aja..banyak kan yang kita PHK...nanti kan gimana...bagi perusahaan baru itu kan istilahnya diferensiasi usaha.....lah kita rugi...perlu pertimbangan yang lebih matang lah...dampak sosialnya...ini perlu dipertimbangkan lebih jauh....
- A : tapi istilahnya operator siap lah dengan hasil negosiasi yang nanti dihasilkan...?
- B : iya..tapi sejauh itu masih dalam batas kewajaran...ya...itu kan kita udah minimal banget...kalo dibawah itu kita mendingan ngak jalan..
- A : memang polemiknya itu dimana sih pak...?
- B : mereka kan pengennya harganya sama dengan hasil lelang...ya..gak bisa dong...kita kan dulu beli busnya ...casisnya beda...
- A : saran dari pihak konsorsium bagi kebijakan busway kedepan seperti apa....?
- B : selama nanti tarifnya wajar..kalo untung gak terlalu besar, dan gak rugi...ya..operator baik-baik aja...inikan suatu upaya perbaikan sistem transportasi...kita sih berharap BLU itu kan harusnya professional...sarana dan prasaranya lebih baik...inikan...jalannya aja rusak...itu nambah cost loh buat kami...
- A : memang tugas operator itu apa aja...
- B : kita menyediakan bus dan pramudinya...itu kan kita perlu pemeliharaan...perlu gaji..awak..karyawan...itu makanya kita dibayar pake tarif Rp/Km
- A : itu gimana pak...?
- B : ya...nanti waktu mau berangkat di cek kilometernya....pas pulang dilihat lagi..nanti kan dicek ,,trus dikalikan dengan tarif yang ada...nanti itu ada yang ngatur..pengawas
- A : bererti dari karcis gak masuk ke operator ya...
- B : itu mah BLU....mereka yang ngurusin...kita Cuma jalanin aja..nanti kan dihitung..makanya *speedometer* tuh bagi kami nyawanya...kalo itu mati..kita kecolongan melakukan cek, perbaikan, ganti oli...termasuk masalah tarif itu...
- A : ada saran buat DTK-J pak...
- B : mereka...orang-orang professional, yang melakukan kajian transportasi ..saya percaya lah sama mereka..ia..mereka lebih paham...kita sih pengennya mereka bisa memahami...pak Tanto itu kan dia udah tau...

A : jadi bisa diandalkan lah pak ya... untuk menyalurkan aspirasi

B : iya... jangan kemudian mementingkan kepentingan-kepentingan politis...

6. Wawancara dengan Anggota DPRD DKI Jakarta

Nama : Bapak H. Arkeno

Jabatan : Anggota DPRD komisi D dari Fraksi PKS

Tempat : Kantor DPRD DKI Jakarta

Waktu : Selasa, 6 Mei 2008

A : kedudukan DPRD dalam kebijakan transportasi itu seperti apa sih pak..?

B : pertama kan kita punya fungsi legislasi... buat aturan.. kita kan udah bikin perda No.12 tahun 2003, kemudian kita itu kaitannya dengan anggaran.. tiap tahun.. pada hakekatnya di-cover oleh Perda juga... itu dengan memberikan anggaran yang cukup untuk transportasi, transportasi itu kan bisa dibagi kedalam kendaraannyaitu ada di komisi B yang nantinya berurusan dengan Dishub.. dan kemudian yang kaitannya dengan Dinas PU yang kaitannya dengan infrastruktur.. yaitu jalan, gak mungkin kan mobil bisa jalan kalo jalannya gak ada... sehingga nanti kita bisa anggarkan... kalo buat dishub.. kita kasih subsidi kan.. busway.. itu hampir 300 milyar.. itu dari tiket-tiket yang belum mencukupi... dan kemudian PU itu juga kita anggarkan sekian.. terus kita juga punya fungsi pengawasan.. ini untuk mengawasi anggaran itu dipakai sesuai dengan peruntukannya... dan apakah kegiatannya itu jalan.. misalnya perda-perda yang sudah kita buat itu dilaksanakan atau tidak.. terjadi penyimpangan atau tidak yaitu fungsi kita,, legislasi, anggaran, dan pengawasan..

A : mengenai kemacetan yang terjadi... DPRD memandangnya seperti apa,,,?

B : begini ya... kalo kita lihat kota-kota besar itu sebenarnya tidak mungkin dibebaskan dari kemacetan, karena jumlah penduduk dan dibarengi dengan kenaikan jumlah kendaraan dan juga struktur kota.. ini juga bisa mempengaruhi kemacetan.. kayak lokasi-lokasi kepadatan.. bagaimana misalnya dia yang tinggal dicengkareng harus kerja di Jakarta pusat ..jadi pergerakan orang juga perlu diatur.. sehingga kita harus berkonsentrasi pada angkutan umum.. kemudian kan ada 4 transportasi yang dikembangkan ya.. sesuai perda kita ini.. ada bus priority- busway, ada MRT-kereta bawah tanah.. terus monorail dan terakhir adalah waterway... walaupun waterway Jakarta masih terlalu jauh lah.. karena banyak kendalanya... masalah

stabilitas ketinggian air..kalo kemarau kering sekali..kalo hujan banjir..kebersihan kali juga belum bisa terjamin..trus jembatan yang masih rendah..itu kan perlu ditinggikan...dan butuh biaya..

A : tentang busway..?

B : ia kenapa sih kita dengan pemda kok ngotot dengan busway...busway itu yang paling realistis untuk sekarang..dari segi pembiayaan lebih murah..artinya kita mampu lah..punya duit lah kita,..jadi busway ini yang kita kejar..kenapa gak subway...inikan pembiayaannya mahal sekali..ini masih kita kerjasamakan dengan pemerintah jepang..monorail juga dananya besar..sekitar 5 triliunan lah...

A : prioritasnya busway yah...?

B : kita kan sekarang udah 10 koridor, perencanaannya kan 15 koridor..nah kita stop dulu biar dimaksimalkanlah..dulu..minimal lebih baik dari sekarang...jumlah busnya kan masih kurang...tiketingnya belum baik..memang banyak keritikan....tapi apa solusinya,,mau kita kembali ke sistem yang lama.ugal-ugalan, berhenti sembarangan, jadi sebenarnya busway ini sebuah revolusi transportasi..terus kita juga sedang mengembangkan *traffic management*...kayak pembatasan kendaraan, 3 in 1, nanti mau kita kembangkan road pricing...plat ganjil-genap...tapi ini menunggu transportasi masalahnya kelar dulu..kalo enggak masyarakat dibatasi kendaraannya mau naek apa kalo transportasi umumnya belum jalan...

A : mengenai permasalahan penentuan tarif Rp/Km busway..DPRD melihatnya seperti apa...?

B : ya.kita sih menilainya mana yang efektif dan efisien, kalo misalkan dulu nih 12 ribuan..trus sekarang ada yang lebih murah...hasil lelang itu 9 ribuan..ya..kasih yang murah...ada apa yang 12 ribu ini nih..kok bisa mahal..yang 9 ribu aja mampu kok...

A : pihak konsorsium beralasan bahwa mereka terdiri dari gabungan dari beberapa perusahaan, sedangkan hasil lelang Cuma satu perusahaan,ya...wajar kalo mereka lebih efisien..?

B : klo gitu kita jangan bikin konsorsium, kita pecah-pecah aja...misalnya ada 10 koridor kita kasih aja satu-satu..misalnya..jangan jadi alasan berbentuk konsorsium biaya jadi tinggi itu kan uang rakyat..sekarang aja ..subsidi kita berapa... milyar tuh...ya..itukan masalah teknis sebenarnya...

A : jadi salah satu solusinya konsorsium itu di bubarkan..?

B : ya..sekarang yang berbentuk konsorsium itu siapa...itukan karena mereka gak punya duit, akhirnya mereka patungan rame-rame...jangan gara-gara konsorsium,,jadi memberatkan keuangan pemerintah daerah..ujung-

ujungnya kan menghambat pembangunan..karena ada sejumlah uang yang diambil oleh mereka yang tidak bisa melakukan efisiensi...

A : kira-kira masalah ini berpengaruh tidak...terhadap kebijakan busway secara keseluruhan...?

B : ya..berpengaruh ..dari sisi waktu..makanya kita minta ke pemda supaya bertindak tegas..oke kita segini angkanya kalo mau terus kalo enggak cari yang lain..jangan kemudian terhambat suplay kendaraan segala macam....kan gara-gara ketidakberanian pemda masyarakat dirugikan..pelayanannya terlambat

A : jadi pemda kurang tegas ya...?

B : kurang berani..buktikan bahwa anda dipihak masyarakat..apa buktinya ya...pelayanan harus cepat...efisien dan efektif dan biaya cost rendah dong...

A : berpengaruh terhadap tarif pada penumpang gak..

B : pasti..pengangarannya kan berapa sih busnya, operasionalnya...nantikan muncul angka..nanti kita liat kurangnya berapa..oh..ada selisih..itu kan nanti pemda yang bayar..kalo tarifnya kecil kan enak..subsidiya gak terlalu besar...

A : mengenai keberadaan DTK-J, DPRD memandannya seperti apa...?

B : ya..mereka mitra kita...cukup bagus...fungsi dia kan rekomendator..?

A : mengenai komposisi terdiri dari berbagai unsur...ada pengguna... misalnya....?.

B : justru lebih baik...biar semakin banyak orang semakin bagus...jadi produknya merupakan gabungan dari orang-orang itu...misalnya dalam tarif Rp/Km Busway, disitu kan ada ahli transportasi, ahli keuangan, pengguna, pengusaha...jadi kan bisa berembuk..dan lebih komprehensif...oleh karenanya unsur-unsur itu harusnya efektif.. itu kan kita liat dari Negara-negara eropa..

A : DTK-J itu kan langsung dibawah gubernur..itu mengurangu netralitas gak..?

B : itu tergantung DTK-J nya bisa gak menempatkan diri...sebagai bagaian dari penyusunan kebijakan yang baik...jangan sampai mau diintervensi oleh gubernur...?

A : sebagai kepanjangan tangan gubernur..?

B : kalo dari segi administrasi sih bisa jadi...trus mau kita taruh dimana nih orang..memang harusnya begitu kan...tapi dari segi produk dia harus independen..buktinya independen itu dia diganti 2 tahun sekali...

A : saran bapak...untuk DTK-J...?

B : perlu ditingkatkanlah independensinya...

A : ada gak sih peran DTK-J yang cukup signifikan dalam kebijakan transportasi di DKI...?

B : kan seluruh penetapan tarif jasa nagkutan umum itu kan perlu istilahnya minta pendapat DTK-J dulu,...kan dia menghitung..juga..dan nanti mereka membisiki kita....

A : jadi DPRD mengharapkan masukan dari dia..?

B : iya....kan dia juga banyak ahli-ahlinya..kan...

A : selain itu sarannya..?

B : ya..lebih profesioal lagi..lah dan kerjanya harus lebih cepat..

A : jadi DPRD memandang DTK-J sudah *on-the track* ya..tinggal kecepatannya aja ditambah..

B : iya...

7. Wawancara dengan Pihak BLU Transjakarta

Nama : Bapak Ilhamy Fikri

Jabatan : Asisten Manager IT BLU Transjakarta Busway

Tempat : Kantor BLU Transjakarta, Jakarta

Waktu : Kamis, 8 Mei 2008

A : Bagaimana keterlibatan DTK-J dalam permasalahan penyusunan tarif Rp/Km Busway...dari awal terbentuknya kebijakan busway..?

B : oh..biasanya sih mereka ikut tim.. melakukan evaluasi udah itu aja.... abis itu ...mereka beberapa kali memberikan rekomendasi..semacam penilaian lah...kira-kira yang wajar seperti apa..gitu..

A : penilaiannya itu berbentuk angka tarif atau berupa pendekatan-pendekatan..seperti itu..?

B : kadang berupa angka, kadang juga Cuma saran...ini perlu di dikaji ulang...kayak gitu aja..

A : mengenai asal muasal kisruh penentuan tarif itu sendiri seperti apa...?

B : masalahnya...masalahnya lelang...namanya orang mau menang lelang kan..ya...iya istilahnya banting harga lah...terus pemenang lelang itu

harganya lebih murah dari pada konsorsium..sementara ada peraturan dari gubernur harga itu ambil yang hasil lelang. kalo harga itu lebih rendah..lalu karena perbedaannya harganya tinggi..peratornya gak mau dong..memang ada beberapa perbedaan dari harga struktur cost nya..kalo konsorsium itu gabungan dari beberapa perusahaan jadi direktornya ada 5 sedangkan lelang gak perlu cukup satu..memang dalam beberapa hal...pemenang lelang itu efisien memang... jadi mereka mampu segitu..istilahnya banting harga lah..makanya konsorsium itu gak mau..makanya mereka mau ngancam mogoklah segala macem...nah sekarang lagi proses negosiasi ulang dengan pemda..

A : dalam hal ini BLU...?

B : oh tidak sekarang udah langsung ditangani pemda..dibawah Asbang...

A : itu memang direncanakan untuk dilakukan lelang dalam pengadaan bus nya..

B : oh..itu dalam dokumennya memang ada yang direncanakan dilelang ada juga yang diberikan kepada operator yang dulunya tergusur dengan adanya busway, jadi yang direncanakan dilelang..ya..dilelang...

A : jika ada dualisme harga antara konsorsium dan hasil lelang..karena memang strukturnya berbeda ..gimana..?

B : gak bisa..karena ada pergub yang menyatakan yang dipakai adalah harga yang lebih rendah..karena masalahnya adalah efesiensi anggaran..karena nanti dituduh melakukan korupsi ..lah..

A : lah..nanti kalo memang direncanakan sejak awal..konsorsium beserta harga yang sekarang mau diapakan,..?

B : duh gak tau, tanya aja sama DKI..!

A : memang kebijakan pembentukan konsorsium itu dari siapa mas...?

B : dari Dinas Perhubungan..kan sebagai kompensasi dari yang tergusur oleh Busway

A : kalo konsorsium ketika saya Tanya mereka merasa pemda gak konsisten..awalnya disuruh bikin konsorsium....tapi ada lelang..?

B : ya..itu lah mereka merasa dibuang kan segala macem..padahal mereka sudah memegang trayek dari lama...tiba-tiba dilelang..harus ngikutin harga yang lebih murah...

A : memang masalah trayek itu..sebenarnya kewenangan siapa...dan milik siapa.?

B : ya...sewaktu-waktu bisa saja.. diatrik oleh Pemda..

A : berarti perkembangan hingga sekarang..permasalahan itu sudah sampai mana...?

B : masih dalam tahap negosiasi ulang...dan udah diambil alih pemda DKI

A : berarti BLU posisinya gimana...?

B : ya..kita statusnya mendampingi dan memberikan masukan aja....yang punya kewenangan pemda ...

A : mengenai pendapatan sendiri..BLU itu dari mana aja..?

B : dari tiket aja.

A : kalo dari segi iklan...publikasi itu,..kalo kebijakan nya..?

B : itu masuk ke pemda...kalo gak salah..jadi posisi kita itu Cuma operasional busway aja..kita gak ngurusin kebijakan...kalo kaya pembangunan seperti itu udah langsung dari DKI, kalo perencanaan segala macam itu ditangan Dinas....nanti kita tinggal ngejalanin aja..

A : berarti BLU semacam UPT gitu..?

B : iya..

A : kalo hubungan antara BLU dengan operator..seperti apa...?

B : kita ada kerjasama..kontrak sekian tahun....mereka dikoridor ini..gitu...

A : itu masa belakunya...?

B : ada yang 5 tahun, 7 tahun...

A : kalo untuk koridor yang bermasalah dalam tarif Rp/Km nya ini gimana...?

B : klo mereka belum...karena gak tau gimana mereka baru dikasih surat perintah kerja (SPK) sementara doang...

A : tapi..itu..kira-kira selesainya kapan...?

B : duh gak tau..saya juga mas..tapi masih terus di usahankan..

A : sejauh ini permasalahan ini menimbulkan kendala pada operasional busway gak..?

B : paling ya..ada ancaman mau mogok aja...tapi kalo sampai sekarang belum ada..tapi kalo berlarut-larut kan berat juga bagi dia..

A : kalo operator itubisa diganti gak sih..?

B : ya..bisa aja...tapi kan mereka ada kontraknya...gak bisa maen ganti aja...

A : nah kalo tarifnya belum ketemu..mereka dibayarnya gimana...?

B : ya..mereka belum dibayar.., adasih sebagai yang dibayar..tapi gak semuanya...udah 2 bulan dia belum dibayar...pake tarif yang lama ..tapi nanti tinggal di sesuaikan dengan tarif yang baru...tapi dia komitmen akan jalan terus..sampai ada harga yang fix, tapi gak bisa lama-lama juga kan..mesti ada kepastian..

A : jika sudah dilimpahkan pada pemda..itu mekanismenya gimana...?

B : ya..pemda dibantu dengan pakar hukum..ada juga dari BPKP..ada penengahnya lah...

A : ITDP juga masuk..

B : ITDP saya gak liat tuh...

A : kalo DTK-J...

B : iya..ada..tapi paling Cuma ngasih opini-opini aja...

A : tapi DTK-J dulu kan pernah ditawarkan masuk jadi tim negosiasi..

B : iya..tapi mereka nolak...

A : jadi akhirnya jadi mediator.....

B : iya..tapi karena saya juga gak terlalu sering ikut rapat...saya kurang melihat mereka..

A : katanya pada kasus-kasus sebelumnya DTK-J juga pernah ngasih solusi angka...

B : dulu itu..kan pada saat negosiasi tarif antara BLU dan operator...itu gak sepakat..terus minta pendapat sama DTK-J..terus dia ngasih angka ditengahnya...tapi waktu itu yang ditetapkan adalah harga yang paling rendah. Itu waktu ditetapkan tarif yang sementara..

A : kalo menurut bapak...keterlibatan DTK-J dalam masalah ini ada pada posisi berapa jika rentangnya 1-10..?

B : eh...mungkin ada di angka 5 kali ya,,..karena saya kurang melihatnya...

A : berarti kurang signifikan ya..?

B : iya gak terlalu banyak..tadi saya baru aja rapat..tapi saya gak liat tuh DTK-J

A : iya..karena menurut anggota DTK-J juga, mereka tuh kalo diundang aja...?

B : iya..karena mereka juga kan dari berbagai kesibukan masing-masing...jadi kadang-kadang datang, kadang juga enggak..mereka juga kan urusannya juga banyak untuk yang lain...ya,,jadi seadanya aja..

A : kira-kira pihak seperti DTK-J, terus yang lainnya untuk menengahi..permasalahan ini..diperlukan tidak..?

B : ya..boleh-boleh aja untuk nambah ide, nambah saran..perlu lah...

A : kalo ada pendapat bahwa pihak pemda kurang tegas...gimana...?

B : gak juga..kena mungkin, masalahnya lebih kopleks aja kali ya...

A : memang, seharusnya yang berhak menentukan angka berapa tarif itu siapa sih pak..?

B : emang pereturannya gak menentukan dengan benar...ya..enggak jelas..pemda juga seolah-olah..lepas tangan, kalo kemahalan kan gimana..kalo kemurahan juga bingung...?

A : masalah ini berpengaruh pada tiket penumpang gak..?

B :iya dong..nanti kalo mahal kan berat untuk subsidinya...

A : kira-kira saran untuk busway kedepan apa..?

B : bubarin aja apa ya...(he..he..) duh saya apa..ya..gak tau..gak jelas juga sih...memang kayaknya pemda tuh gak mikirin nanti kedepannya gimana, yang penting sekarang jalan aja dulu...

A : itu rencananya kan 15 koridor, tapi sekarang di stop dulu..itu kenapa...?

B : katanya sih mau dirapihin dulu...kan banyak masalah-masalah yang timbul..itu diselesaikan dulu baru nanti..di kembangkan...ya..pokoknya nanti harus diseriusin lah undang-undangnya...dan bener-bener perlu dipikirin..

A : katanya BLU juga lebih cocok jadi BP ketimban yang sekarang..?

B : ya..pokoknya kita lebih fleksibel..punya kewenangan yang jelas...ya...sesuai dengan undang-undang yang berlaku gitu aja..

A : saran untuk DTK-J...?

B : ya...lebih professional aja...

Keterangan:

A : Peneliti (Pertanyaan)

B : Narasumber (Jawaban)

Lampiran 3. Bus yang dioperasikan pada masing-masing Koridor



KORIDOR 1



KORIDOR 2



KORIDOR 3

BUS BUSWAY BERBAHAN BAKAR GAS

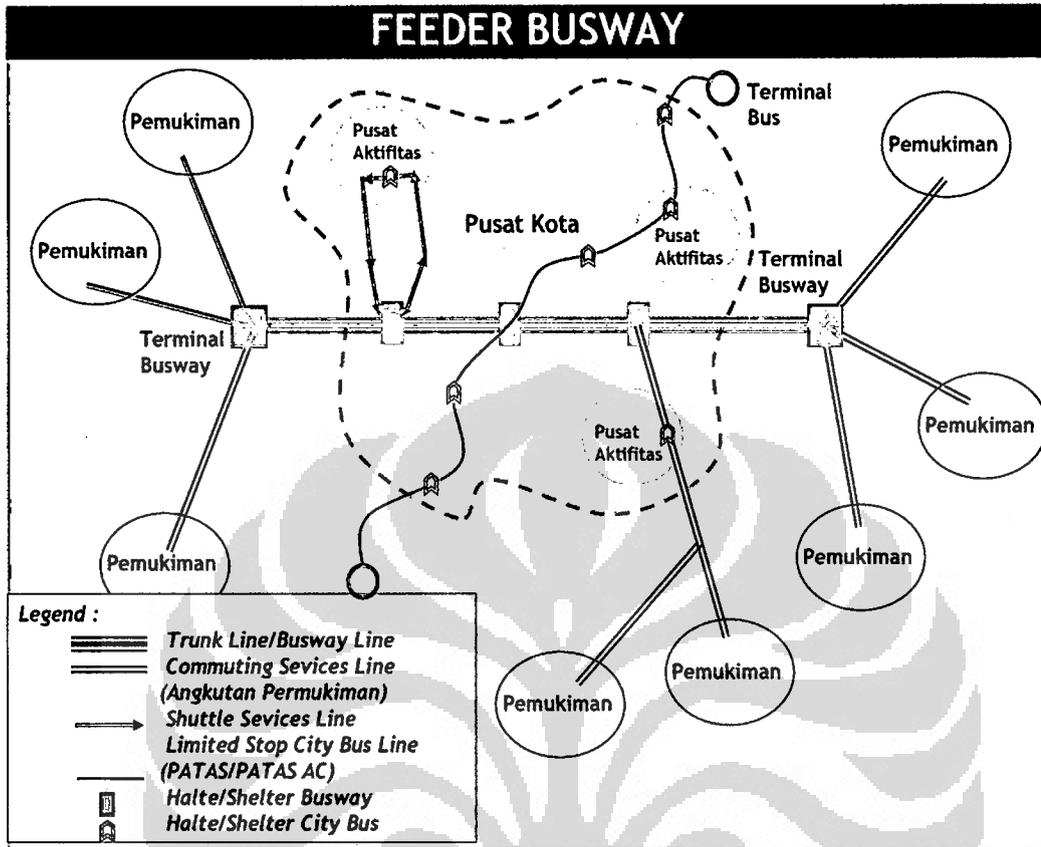


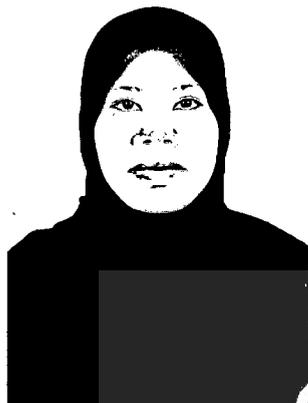
KORIDOR 4,6,7



KORIDOR 5

Lampiran 4. Konsep Pembangunan Busway ditengah Pusat Kota



CURICULUM VITAE

Nama : M I N A R N I
 Lahir : Prabumulih (Sumsel) , 2 Nopember 1976
 Alamat : Jl Jend Sudirman Gg 2 Saudara Rt 2 Lk I Prabumulih (Tempat Tanggal Sumsel) . Wisma Rini UI Jl. Otista Raya no 84 Jatinegara (AlamaKost)
 Alamat Lain : PB HMI, Jl Diponegoro No16A menteng Jakarta Pusat
 Hobby : Diskusi, Menulis Hal-hal Yang menarik, Membaca , Mengajar, dan Badminton.
 E-mail : nanipbhmi@yahoo.co.id

PENDIDIKAN FORMAL

Tahun	Pendidikan	ket
1996 - 2002	S1 Jurusan Fisika, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam (FMIPA), Universitas Sriwijaya	
1992-1995	SMU Yayasan Bhakti Prabumulih	
1989-1992	SMPN 2 Prabumulih	
1983-1989	SDN 2 Prabumulih	

PENDIDIKAN NON FORMAL

Tahun	Lembaga Pendidikan	Ket
2000 - 2001	BEC Prabumulih	English Course
1995 - 1996	KLK Prabumulih	Adm & Komputer
1990- 1991	MIPA WINOTO	English Course

PRESTASI AKADEMIK

Tahun	Prestasi
1989	Lulusan Terbaik 3 SDN 4 Prabumulih
1989	Lulusan Terbaik Penataran P4 SMPN 2 Prabumulih
1992	Lulusan Terbaik 9 SMPN 2 Prabumulih
1992	Lulusan Terbaik Penataran P4 SMA YB Prabumulih
1992-1995	Penerima Beasiswa Bebas Biaya sekolah SMA YB Prabumulih
1995	Lulusan Terbaik 6 SMA YB Prabumulih
1996	Lulusan Terbaik 10 Penataran P4 Mahasiswa Baru Universitas Sriwijaya
1996-1998	Penerima Beasiswa SUPERSEMAR dan Penerima Beasiswa kerja dari UNSRI

PENGALAMAN ORGANISASI

TAHUN	PRESTASI/PENGALAMAN ORGANISASI
<input type="checkbox"/> 1988-1989	Ketua Gudep Siaga SDN 4 Prabumulih Timur
<input type="checkbox"/> 1990-1991	Ketua III Gudep Penggalang SMPN 2 Prabumulih
<input type="checkbox"/> 1993-1995	Ketua II Gudep Penegak SMU YB Prabumulih
<input type="checkbox"/> 1991-1992	Ketua III OSIS SMPN 2 Prabumulih
<input type="checkbox"/> 1992-1993	Ketua I OSIS SMU YB Prabumulih
<input type="checkbox"/> 1998-1999	Sekretaris Jurusan Himpunan Mahasiswa Fisika Universitas Sriwijaya
<input type="checkbox"/> 1999-2000	Sekretaris Senat Mahasiswa Fakultas MIPA Universitas Sriwijaya
<input type="checkbox"/> 2000-2001	Ketua II Dewan Perwakilan Mahasiswa Fakultas MIPA Universitas Sriwijaya
<input type="checkbox"/> 2001-2002	Ketua Umum Dewan Perwakilan Mahasiswa Universitas Sriwijaya
<input type="checkbox"/> 1998-1999	Bendahara Umum HMI Komisariat FMIPA UNSRI
<input type="checkbox"/> 2000-2001	Ketua Bidang LITBANG HMI Cabang Palembang
<input type="checkbox"/> 2002-2004	Ketua Umum KOHATI BADKO HMI SUMBAGSEL
<input type="checkbox"/> 2004-2006	Ketua Bidang Pemberdayaan Perempuan PB HMI
<input type="checkbox"/> 2006-2008	Sekretaris Jenderal PB HMI
<input type="checkbox"/> 2001-2002	Direktur Eksekutif FORSITA (forum Studi Wanita) Cabang Palembang
<input type="checkbox"/> 2002-2003	Sekretaris Eksekutif KPI (Koalisi Perempuan Indonesia) Wilayah Sumsel
<input type="checkbox"/> 1998	Peserta Jambore Nasional Pramuka Indonesia, di Cibubur
<input type="checkbox"/> 1992-1994	Staf Redaksi Majalah AKES (Ajang Kreativitas Siswa) SMU YB Prabumulih
<input type="checkbox"/> 2000-2001	Peserta TLLMI I di UNAIR Semarang dan TLLMI II di UNHALU Kendari
<input type="checkbox"/> 2005	Peserta Seminar Internasional Gender & Heteroseksual di Thailand