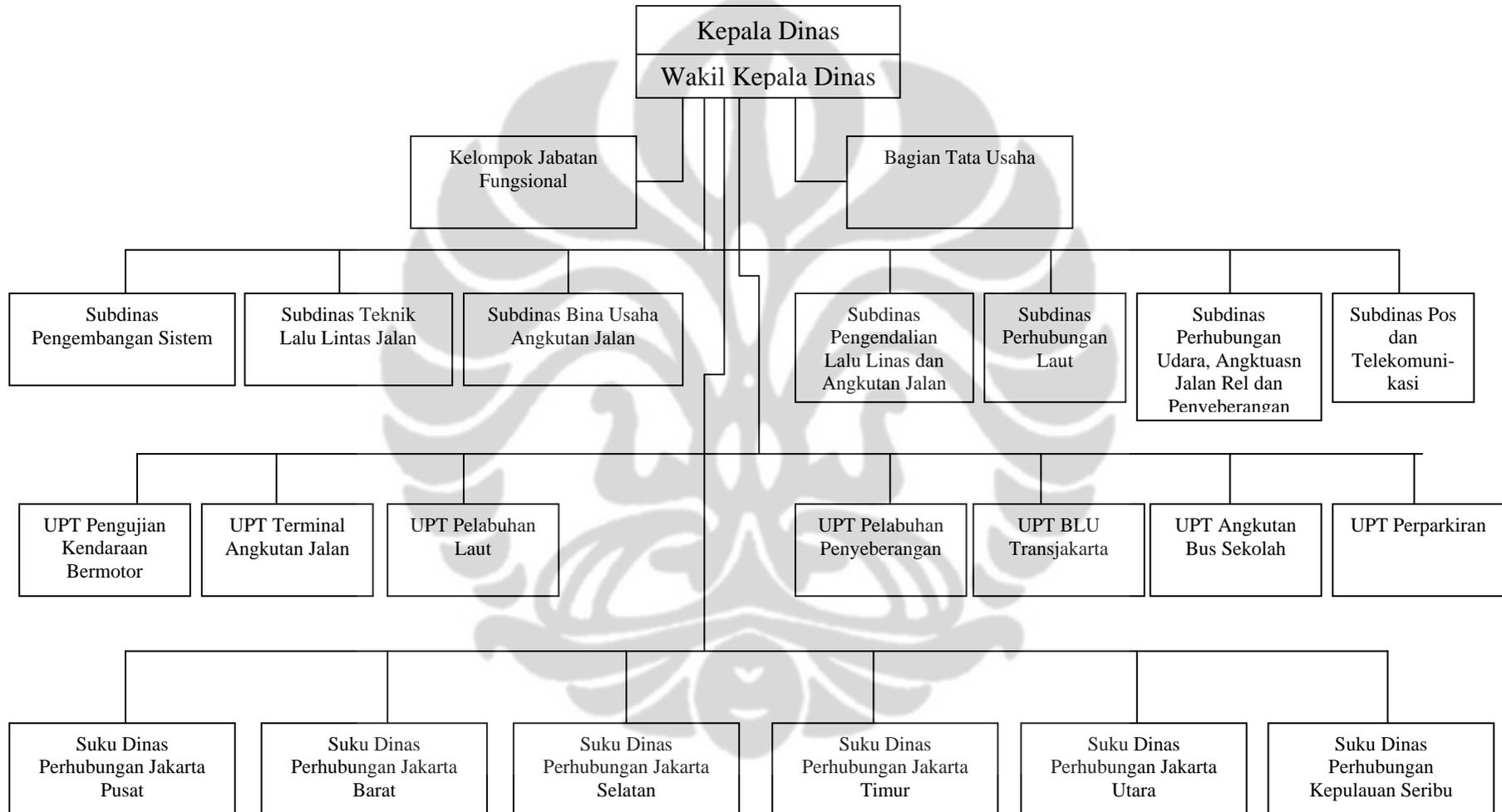




## **LAMPIRAN**

**LAMPIRAN 1. STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN DKI JAKARTA**



**LAMPIRAN 2**  
**KUESIONER DELPHI I**

1. Apa penilaian Anda terhadap kebijakan transportasi kota di DKI Jakarta terkait hal-hal berikut ini (**1=sangat buruk; 2=buruk; 3=baik; 4=sangat baik**):
  - a. Jaringan jalan (1) (2) (3) (4)
  - b. Jaringan transportasi umum (1) (2) (3) (4)
  - c. Tarif transportasi umum (1) (2) (3) (4)
  - d. Jumlah transportasi umum (1) (2) (3) (4)
  - e. Kualitas transportasi umum (1) (2) (3) (4)
  - f. Jumlah kendaraan pribadi (1) (2) (3) (4)
  - g. Perparkiran (1) (2) (3) (4)
2. Apa penilaian Anda terhadap **implementasi** kebijakan transportasi kota di DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan berikut ini (**1=sangat buruk; 2=buruk; 3=baik; 4=sangat baik**):
  - a. *Three-in-one* (1) (2) (3) (4)
  - b. Tol dalam kota (1) (2) (3) (4)
  - c. Tol lingkar luar kota (1) (2) (3) (4)
  - d. *Bus Rapid Transit (Busway)* (1) (2) (3) (4)
  - e. Monorel (1) (2) (3) (4)
  - f. KRL (1) (2) (3) (4)
  - g. *Jakarta Waterway* (1) (2) (3) (4)
  - h. Jaringan antarmoda transportasi umum (1) (2) (3) (4)
  - i. Pajak Kendaraan Bermotor (1) (2) (3) (4)
  - j. *Park-and-ride* (1) (2) (3) (4)
  - k. Perubahan jam kerja/sekolah (1) (2) (3) (4)
3. Diantara kebijakan-kebijakan pada nomor 2 tersebut, mana 3 diantaranya yang menurut Anda paling efektif dalam mengatasi kemacetan? (urutkan berdasar prioritas Anda)
  - a. *Bus Rapid Transit (Busway)*
  - b. Tol dalam kota
  - c. Tol lingkar luar kota
4. Apa saja faktor eksternal yang mempengaruhi sistem transportasi kota di DKI Jakarta (**0=tidak berpengaruh; 1=sedikit berpengaruh; 2=berpengaruh sedang; 3=sangat berpengaruh**):
  - a. Keadaan politik (0) (1) (2) (3)
  - b. Keadaan ekonomi (0) (1) (2) (3)
  - c. Faktor sosial (0) (1) (2) (3)
  - d. Teknologi (0) (1) (2) (3)
  - e. (Sebutkan)... (0) (1) (2) (3)
5. Secara berurutan, sebutkan dua faktor eksternal terpenting dari sistem transportasi kota di DKI Jakarta menurut Anda, dan berikan penjelasan singkat mengenai alasan Anda
  - a. ...
  - b. ...

### LAMPIRAN 3

#### KUESIONER DELPHI II

Berdasarkan kuesioner Delphi pertama, peneliti mendapatkan hasil penilaian responden atas kondisi umum transportasi di DKI Jakarta adalah buruk, dengan 100 persen responden mengatakan demikian. Sementara itu, hasil penghitungan untuk implementasi sejumlah kebijakan terkait upaya mengatasi kemacetan memberikan proporsi 57,1 persen responden menjawab buruk dan sisanya menjawab baik.

Berdasarkan hasil yang peneliti peroleh dari kuesioner Delphi sebelumnya, terdapat 3 faktor eksternal yang paling memengaruhi persoalan kemacetan di DKI Jakarta, dengan hasil lengkap sebagai berikut.

Faktor	Skor Utama	Skor Kedua	Skor Total
Ekonomi	3	0	6
Politik	2	1	5
Sosial	1	2	4
Teknologi	0	1	1
Hukum	0	1	1
Birokrasi	1	2	4

Dari data tersebut, peneliti berupaya menemukan konsensus responden untuk menemukan 2 dari 3 faktor eksternal yang dapat menjadi *driving forces* bagi transportasi di DKI Jakarta. Itulah yang akan menjadi tujuan dari kuesioner Delphi tahap 2 ini.

Dalam kuesioner ini, peneliti akan memaparkan sejumlah temuan peneliti terkait ketiga faktor tersebut, dengan tujuan responden mampu memutuskan pasangan faktor yang dapat menjadi *driving forces* persoalan kemacetan dalam transportasi di DKI Jakarta. Peneliti berharap responden dapat memfokuskan jawaban pada ketiga faktor yang peneliti hadirkan, kecuali terdapat jawaban dan argumentasi responden yang memungkinkan munculnya faktor eksternal lainnya.

#### 1. Faktor Sosial

##### Jumlah Penduduk DKI per Januari 2008

Wilayah	WNI	WNA
Jakarta Pusat	872.660	2.157
Jakarta Utara	1.184.408	511
Jakarta Barat	1.570.474	982
Jakarta Selatan	1.744.702	645
Jakarta Timur	2.167.713	215
Kepulauan Seribu	20.039	0
Total	7.559.996	4.510

Sumber: Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil DKI, 2008

Berdasarkan data di atas, DKI Jakarta memiliki sekitar 7,5 juta penduduk yang bergerak setiap harinya di wilayahnya. Ini belum termasuk sekitar 4 juta jiwa lainnya yang bergerak komuter dari Bogor, Tangerang, dan Bekasi. Meskipun berasal dari beberapa daerah yang berbeda (DKI dan Non-DKI), penduduk yang

bergerak di Jakarta setiap harinya ini memiliki karakteristik masyarakat urban yang sama. Karakteristik tersebut antara lain:

1. Pergerakan dilakukan pada waktu bersamaan untuk kepentingan masing-masing individu (bekerja, sekolah, dan lain-lain)
2. Kepentingan tersebut memaksa individu untuk tiba di tempat tujuan pada waktu yang ditentukan

Kedua karakteristik minimum tersebut membuat individu penduduk untuk secepat mungkin mencapai tempat tujuannya bagaimanapun caranya, baik dengan moda transportasi umum maupun kendaraan pribadi.

Penduduk yang menggunakan moda transportasi umum melakukan upaya tersebut dengan memberhentikan modanya (kecuali kereta api) di tempat yang paling nyaman untuknya (bukan di tempat yang paling tepat yang disediakan pemerintah). Tidak jarang terlihat penumpukan calon penumpang bus tidak pada halte, yang diikuti dengan sopir bus yang mengetem kendaraannya, sehingga menimbulkan terminal bayangan yang mengakibatkan kemacetan.

Bus yang ditunggu akhirnya dijejali penumpang yang jumlahnya tidak lagi sesuai dengan peruntukan bus. Pengamatan peneliti di sejumlah trayek bus yang padat penumpang, bus AC dengan kapasitas 80 penumpang (duduk dan berdiri) bisa diisi lebih dari 100 penumpang. Bus reguler dengan kapasitas 50 penumpang (duduk dan berdiri) bisa diisi lebih dari 80 penumpang. Hal ini diakibatkan sopir dan kondektur terus menaikkan penumpang meski bus sudah penuh sesak.

Hal yang serupa tapi tak sama terjadi pada moda kereta rel listrik (KRL). Penumpang yang jumlahnya besar tidak tertampung oleh armada KRL yang ada, sehingga mereka terpaksa bertaruh nyawa dengan duduk di atap kereta api. Kedua hal ini mengakibatkan penduduk dengan kemampuan ekonomi lebih enggan menggunakan moda transportasi publik dan memilih menggunakan kendaraan pribadi, yang artinya menambah jumlah pergerakan dengan kendaraan (berimbas pada kemacetan).

Siregar (2006) Terdapat beberapa alasan penduduk ekonomi atas Jakarta menolak menggunakan kendaraan umum:

- a) Transportasi umum berdasarkan pengalaman masyarakat kelas atas merasa tidak aman dan nyaman.
- b) Masyarakat kelas atas merasa memiliki kelebihan dibandingkan masyarakat kebanyakan
- c) faktor fisiologis, masyarakat menghindari untuk berjalan kaki menuju halte bus
- d) Masyarakat tersebut tidak ingin kehujanan, kepanasan, dan polusi udara.

Pada dasarnya, perilaku yang ditunjukkan oleh penduduk pengguna kendaraan pribadi dan moda transportasi umum di DKI Jakarta cenderung sama, yaitu individualistis. Pengguna moda transportasi umum takut tidak mendapatkan moda yang dibutuhkannya, sehingga memberhentikan moda tersebut tidak pada tempatnya. Sementara itu, pengguna kendaraan pribadi takut mengalami nasib yang sama dengan pengguna kendaraan umum, sehingga memilih menggunakan kendaraan pribadi (belum lagi dengan perilaku mengemudi yang saling serobot). Hal ini sebenarnya dapat diatasi dengan moda transportasi *bus rapid transit* (*busway*) yang memaksa penduduk untuk mengantre agar memperoleh kendaraan (yang cukup nyaman dibanding bus pada umumnya). Hal ini pun diakui oleh Paulus Wirutomo, sosiolog UI: "Sebetulnya awal dari sikap tidak mau antre adalah

scarcity, rasa tidak aman, tidak adanya jaminan kepastian bahwa kebutuhan yang

diinginkan itu pasti diperoleh. Karena resah, takut tidak memperoleh apa yang diperlukan, takut keduluan orang lain, akhirnya orang tidak mau antre. Sebetulnya kalau ada jaminan bahwa kebutuhan masyarakat pasti akan tetap terpenuhi meskipun harus antre, akan lebih mudah mengajar orang untuk antre”. Hal inilah yang menurut peneliti menjadi satu bagian dari faktor sosial yang memengaruhi kemacetan di DKI Jakarta.

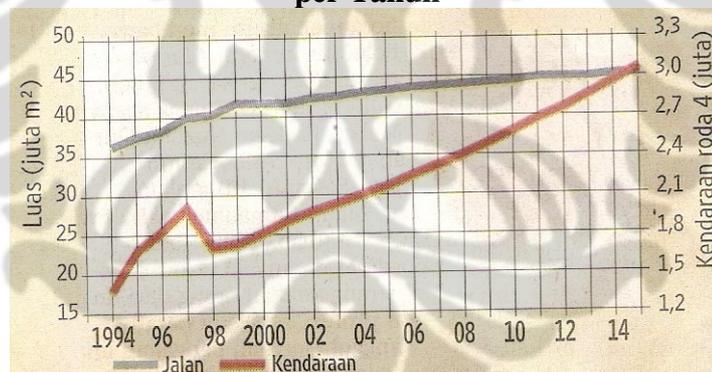
## 2. **Faktor Birokrasi-Politik**

Dalam berbagai aspek kehidupan, birokrasi memegang peranan penting. Hal yang sama berlaku pada birokrasi dalam transportasi perkotaan di DKI Jakarta. Panggung politik dapat berubah tergantung musim pilkada, akan tetapi birokrasi tetap merupakan mesin yang sama. Dalam persoalan kemacetan, birokrasi yang terkait antara lain Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, dan Dinas Tata Kota.

Dinas Tata Kota memegang peran dalam keluarnya izin-izin pendirian pusat perbelanjaan dan perkantoran, yang merupakan pusat-pusat kemacetan di DKI Jakarta. Kusbiantoro (2006) mencatat setiap paginya terdapat minimum 214.000 kendaraan melintasi Jalan Jenderal Sudirman, yang merupakan pusat perkantoran dan kini muncul perbelanjaan. Keluarnya izin, tidak lain akibat pengaruh kekuatan birokrasi di level yang lebih tinggi dan/atau modal yang dimiliki pengusaha yang memiliki bangunan tersebut, seperti dikatakan salah seorang informan penelitian ini yang berasal dari salah satu instansi di DKI Jakarta.

Dinas Pekerjaan Umum bertanggung jawab dalam pembangunan dan perbaikan infrastruktur transportasi seperti jalan. Pertumbuhan jalan yang sangat minim di DKI Jakarta menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan.

### **Perbandingan Persentase Pertumbuhan Jumlah Kendaraan dan Luas Jalan per Tahun**



Sumber: Kompas 8 Oktober 2007

Dari data tersebut, diperkirakan pada 2014 DKI Jakarta akan mengalami stagnasi atau kemacetan total. Bahkan, Kompas pada April mengatakan bahwa stagnasi tersebut, dalam kondisi saat ini, dapat terjadi tiga tahun lebih cepat atau pada 2011.

Dinas Perhubungan bertanggung jawab dalam pemberian izin trayek kendaraan umum, pengaturan peraturan lalu-lintas, pengembangan sistem transportasi, dan pengendalian lalu-lintas. Akan tetapi, tidak jarang ditemui oknum Dinas Perhubungan tidak menindak tegas sopir angkutan yang memberhentikan kendaraannya di sembarang tempat sehingga menimbulkan kemacetan. Penegakan aturan daerah pun berjalan tidak konsisten. Tidak ada lagi petugas Dinas Perhubungan yang mengatur agar pengendara sepeda motor mengambil lajur kiri

seperti yang dikampanyekan sekitar tahun 2007 silam. Saat ini, pengaturan masalah perparkiran juga terjadi di DKI Jakarta. Apakah pengendalian lalu lintas ini juga akan berlangsung konsisten, tentu masih perlu ditunggu.

Perencanaan juga menjadi elemen penting dalam faktor birokrasi. Salah seorang informan yang merupakan ahli transportasi mengatakan bahwa masalah kemacetan di DKI Jakarta adalah tidak tepatnya perencanaan yang dilakukan, akibat birokrasi gagal mendefinisikan hambatan yang mungkin dihadapi. Hal ini terlihat dari proyek monorel yang belum jelas kelanjutannya dan busway yang armadanya tidak juga mencukupi kebutuhan penggunanya.

Kedua hal ini akibat birokrasi (hingga level tertinggi) gagal membuat perangkat aturan yang dapat mengatasi dampak penolakan dari pengusaha bus reguler dan persoalan dana yang menghadang di kemudian hari.

### **3. Faktor Ekonomi**

Banyaknya kendaraan pribadi yang beroperasi di DKI Jakarta, selain faktor sosial, juga didorong oleh pertumbuhan ekonomi yang meningkatkan daya beli masyarakat. Kenyataan di lapangan juga membuktikan bahwa pertumbuhan kendaraan bermotor (pribadi) di Jakarta terus bertambah seiring dengan laju pertumbuhan penduduk. Hingga sekarang, menurut data Badan Pusat Statistik (2006), jumlah kendaraan bermotor tersebut sudah mencapai 7.773.957 unit, yang terdiri atas mobil 1.816.702 unit, sepeda motor 5.136.619 unit, angkutan barang 503.740 unit, sedangkan bus hanya 316.896 unit (Darmaningtyas:2007).

Polda Metro Jaya sendiri mencatat, selama 2006, penambahan jumlah sepeda motor dan mobil per hari mencapai 1.113 kendaraan. Padahal, pada tahun 2002, penambahan tersebut hanya 964 kendaraan/hari. Faktor lainnya dari kepemilikan kendaraan bermotor (terutama sepeda motor) yang tinggi adalah kemudahan fasilitas kredit yang ditawarkan perusahaan-perusahaan *leasing*. Hal ini tentu juga merupakan dampak dari semakin beragamnya kegiatan ekonomi yang terjadi dalam masyarakat.

Faktor ekonomi yang juga memegang peranan penting adalah APBD yang dimiliki DKI Jakarta untuk membiayai transportasi. Persoalan dana kerap menjadi alasan utama Pemprov dalam setiap kegagalan perencanaan transportasinya.

Dengan semakin tingginya variasi kegiatan ekonomi yang terjadi di DKI, tentu membuat arus urbanisasi dan komutisasi menjadi semakin besar. Arus urbanisasi dan komutisasi yang tinggi dapat berimbas pada dua hal: besarnya pengangguran yang mengakibatkan beban pendanaan sosial; atau munculnya peluang peningkatan kegiatan ekonomi yang berimbas pada peningkatan PDRB dan PAD Pemprov DKI. Kedua imbas tersebut akan memengaruhi kebijakan Pemprov DKI dalam bidang transportasi, karena akan memengaruhi kekuatan pendanaan Pemprov yang selama ini menjadi kambing hitam persoalan kebijakan transportasi.

Responden yang terhormat, pertanyaan yang peneliti ajukan dalam kuesioner ini adalah:

1. Dari pemaparan pendahuluan tersebut, faktor mana yang menjadi kekuatan kunci dalam membentuk kondisi transportasi DKI Jakarta? Berikan argumentasi singkat Anda.
2. Diantara pasangan *driving forces* berikut, yang mana yang tepat menurut Anda? Berikan alasan.
  - a. Politik/Birokrasi-Ekonomi; memengaruhi sosial; memengaruhi kemacetan
  - b. Politik/Birokrasi-Sosial; memengaruhi ekonomi; memengaruhi kemacetan
  - c. Ekonomi-Sosial; memengaruhi politik/birokrasi; memengaruhi kemacetan



**LAMPIRAN 4**  
**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN DINAS**  
**PERHUBUNGAN**

**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN PEJABAT DINAS**  
**PERHUBUNGAN DKI JAKARTA (LANGKAH *TRACKING* DAN**  
***ANALYZING*)**

1. Apa saja upaya yang telah dilakukan DKI Jakarta selama 20 tahun terakhir terkait sistem transportasi?
2. Adakah kerangka perencanaan strategis sistem transportasi kota di Provinsi DKI Jakarta? Sejak kapan dokumen tersebut dibuat? Hingga tahun berapa rencana tersebut ditetapkan?
3. Apa saja yang menjadi komponen perencanaan strategis sistem transportasi kota di DKI Jakarta?
4. Apakah kebijakan-kebijakan yang telah diimplementasikan saat ini (misalnya *three-in-one*, bus jalur khusus, tol dalam kota) merupakan bagian dari perencanaan strategis tersebut atau merupakan respon dari situasi?
5. Dalam mengatasi masalah kemacetan, upaya apa yang menjadi fokus perhatian selama 20 tahun terakhir?
6. Dalam 20 tahun terakhir, faktor eksternal apa yang mempengaruhi perubahan dalam sistem transportasi DKI Jakarta?
7. Bagaimana pemerintah Provinsi DKI Jakarta merespon perubahan tersebut? Apakah hal tersebut mempengaruhi kerangka perencanaan strategis yang telah dibuat?
8. Apa yang menjadi faktor eksternal terpenting yang mengubah sistem transportasi kota di DKI Jakarta selama 20 tahun terakhir?
9. Apa yang mungkin menjadi faktor eksternal terpenting bagi sistem transportasi kota di DKI Jakarta hingga 2030? Mengapa?
10. Apakah DKI Jakarta telah memiliki kerangka perencanaan sistem transportasi hingga 2030?
11. Apakah perencanaan tersebut telah memperhitungkan faktor eksternal yang ada dan mungkin ada?

**LAMPIRAN 5**  
**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN PAKAR**  
**TRANSPORTASI KOTA (TAHAP PENEMUAN KEKUATAN**  
**PENDORONG)**

1. Bagaimana Anda memahami karakteristik transportasi kota di DKI Jakarta?
2. Apa saja yang menjadi komponen utama dan pendukung sistem transportasi DKI Jakarta selama 20 tahun terakhir?
3. Apakah langkah-langkah yang telah dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terkait sistem transportasi kota selama 20 tahun terakhir ini sudah tepat?
4. Kebijakan mana saja yang menurut Anda sudah tepat dan belum/tidak tepat dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam sistem transportasi kota selama 20 tahun terakhir?
5. Bagaimana Anda memberikan penilaian terhadap keseluruhan kebijakan-kebijakan tersebut?
6. Apa saja faktor eksternal bagi sistem transportasi perkotaan di DKI Jakarta selama 20 tahun terakhir?
7. Apa faktor eksternal terpenting bagi sistem transportasi perkotaan di DKI Jakarta selama 20 tahun terakhir?
8. Apa faktor eksternal terpenting yang mungkin memengaruhi sistem transportasi perkotaan di DKI Jakarta hingga 2030?

**LAMPIRAN 6**  
**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN KONSULTAN**  
**KEBIJAKAN BRT**

1. *Do you have any comment about Jakarta's urban transportation condition?*
2. *What do you think the main factor causing the congestion in Jakarta's urban transportation?*
3. *Jakarta's road building is only on 1 percent each year, whereas the vehicles jumping to 9 to 11 percent per year. Jakarta only have about 6 percent of its area occupied to road, meanwhile the cost of road building, due to the soil/land value, is getting more and more expensive every year. My question is:*
  - a. *How many percent is the ideal composition between road to the whole city area to make a good urban transport system?*
  - b. *What Jakarta have to do with this situation?*
4. *Motorcycle has been a phenomena since the congestion gets worse. Do you think Jakarta have to limit it or just organize it, and how?*
5. *Jakarta will try the ERP project about next year, but we don't recognize earmarking tax in Indonesia. The project might be useful to limit the private automobile operates in Jakarta's road, but it won't complement with the development of another areas of transportation system. Do you have any comment about this?*
6. *In every cities around the world that ITDP work with the government, what do you think the differences exist in Jakarta compare to those cities?*
7. *I have done the Delphi technique with informan from Dinas Perhubungan, transport users, and transport expert, and found that the hiding, but mostly, factors to congestion in Jakarta is bureaucracy, economic condition, and social and demographic factors. Do you agree with this result?*
8. *ITDP work with the local government in Jakarta to build the BRT, and we will have 10 corridors by the end of this year. But we don't have sufficient buses to optimize the system. Do you have any comment about this?*
9. *Do you think the BRT will be the triggering solution to break the congestion in Jakarta?*
10. *When Jakarta facing those insufficient buses to optimize the BRT project, by the end of this year, Jakarta's local government will have to finish the initial step to build the MRT (subway). Will it creates new problem inside this solution effort?*
11. *In your opinion as experts, with this situation, what Jakarta have to do for twenty years ahead to develop the transport system? We'll break it to five years term each.*
12. *What is the key factor to do that?*
13. *Based on your experience as international consultant, what are the key factors to make a good urban transportation system?*

**LAMPIRAN 7**  
**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN SOSIOLOG**  
**PERKOTAAN**

1. Menurut Anda, apa yang menyebabkan terjadinya kemacetan di jalanan DKI Jakarta?
2. Apakah kondisi kemacetan di DKI Jakarta dapat berakibat pada sisi sosial masyarakatnya? Apa saja?
3. Di Singapura, rasio penduduk dan kepemilikan kendaraan adalah 1:3, sementara DKI Jakarta 1:7, lalu mengapa di Jakarta bisa macet dan Singapura tidak?
4. Salah satu penyebab terjadinya kemacetan di DKI menurut para ahli dan praktisi adalah soal praktik setoran yang masih dilakukan oleh pengusaha angkutan umum. Mengapa ini terjadi? Bagaimana mengatasi ini tanpa menimbulkan resistensi yang tinggi?
5. DKI Jakarta telah mengupayakan praktik *Traffic Demand Management* (TDM) lewat, misalnya, *three-in-one*, namun hal tersebut malah diakali oleh masyarakat lewat praktik joki. Bagaimana Anda melihat masalah ini?
6. Menurut rencana, DKI Jakarta akan menerapkan ERP mulai tahun depan. Apakah Anda melihat hal ini sebagai solusi yang tepat dari sisi sosial?
7. Melihat situasi dan upaya pemecahan masalah yang dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk masalah kemacetan, bagaimana pandangan Anda mengenai keadaan ini dua puluh tahun ke depan?
8. Dalam Delphi yang sudah saya lakukan, ada dua *driving forces* untuk masalah kemacetan dan upaya kebijakan yang dilakukan DKI Jakarta yaitu politik dan ekonomi. Apakah Anda setuju dengan hal ini?
9. Apa yang dapat dilakukan untuk dapat mengatasi faktor politik terkait sistem pemerintahan daerah Indonesia yang cenderung desentralisasi dan adanya mekanisme Pilkada?
10. Apa yang dapat dilakukan Pemerintah Provinsi untuk meningkatkan pendanaan dalam hal penyediaan fasilitas transportasi publik?
11. Menurut proyeksi, jumlah penduduk DKI Jakarta akan terus meningkat hingga 2022 dan akan mulai mengalami penurunan pada 2023. Apakah Anda melihat keberadaan penduduk ini akan menjadi hambatan bagi DKI Jakarta dalam mengatasi persoalan transportasi? Bagaimana dengan penduduk komuter?
12. Apa yang dapat dilakukan masyarakat untuk mengatasi persoalan kemacetan? Atau apa yang dapat dilakukan pemerintah untuk memengaruhi masyarakat dalam mengatasi kemacetan?

**LAMPIRAN 8**  
**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN PAKAR EKONOMI-  
POLITIK DAN KEBIJAKAN PUBLIK**

1. Menurut Anda, apa yang menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta?
2. Apa yang menyebabkan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tidak mampu menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang mampu menunjang aktivitas perkotaannya?
3. Bagaimana Anda memandang upaya yang telah dilakukan DKI Jakarta sejak puluhan tahun lalu hingga kini untuk mengatasi masalah kemacetan?
4. Bagaimana Anda memandang dukungan DPRD dalam upaya Pemprov DKI Jakarta mengatasi kemacetan?
5. Salah satu persoalan dalam upaya mengatasi kemacetan adalah kurang baiknya koordinasi antar SKPD di DKI Jakarta. Bagaimana Anda melihat masalah ini dan bagaimana solusinya menurut Anda?
6. Komutasi menjadi persoalan besar bagi DKI Jakarta yang disebabkan kesalahan dalam perencanaan pada masa lalu. Dalam kondisi saat ini, bagaimana solusi yang dapat dilakukan DKI Jakarta untuk mengatasinya?
7. Konsep megalopolitan telah ada sejak lama, dan kembali digaungkan pada akhir masa jabatan Gubernur Sutiyoso. Bagaimana Anda memandang konsep ini dan kemungkinan praktisnya di masa mendatang?
8. Bagaimana prognosis Anda untuk 20 tahun ke depan terkait persoalan kemacetan di lalu-lintas DKI Jakarta?

**LAMPIRAN 9**  
**TRANSKRIP WAWANCARA MENDALAM DENGAN DINAS**  
**PERHUBUNGAN DKI JAKARTA**

Akbar (BA) : “ .....di Bogor aja atau misalnya di Irian gitu...kalau kita melihat pasti ada aspek-aspek lain. Tetapi, saya mencoba melihat dari aspek transportasi saja sekarang. Kalau berbicara mengenai transportasi, kenapa macet, nah..eh...apa namanya...ini klasik loh ya...mungkin anda sering mendengar....baik di koran atau di teks book- teks book..bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan...jauh melebihi pertumbuhan panjang jalan. Dan itu terjadi di semua kota, bukan di Indonesia saja...di Eropa...di Amerika di kota-kota Asia...sama...ya, bahwa tidak akan pernah pertumbuhan panjang jalan itu melebihi pertumbuhan jumlah kendaraan. Itu fenomena alam ya...nah...kenapa itu terjadi...? eh...karena harga mobil itu makin lama makin murah...ini dari sisi daya beli. Harga mobil itu makin lama makin murah walaupun nominalnya makin tinggi sebenarnya....kenapa makin murah..? ya..karena teknologi..yang makin lama makin efisien, menyebabkan biaya produksinya murah....yang kedua persaingan ya...karena persaingan bebas sehingga menyebabkan mereka menurunkan harga samapai ke biaya produksi.. Berikutnya juga karena pertumbuhan ekonomi ...ya...karena daya beli masyarakat kita makin bagus. ya...prinsipnya, makin lama harga mobil makin murah. Nah, di satu sisi, luas jalan itu, membangun jalan, makin lama makin mahal..biaya produksinya makin mahal..ya..kan dari bahan bumi ya..aspal gitu..sama kaya minyak...makin lama makin mahal. Pokoknya hasil bumi itu, gak mungkin itu makin lama makin murah. Itu yang pertama. Nah yang kedua , harga tanah...gak ada kan harga tanah makin lama makin murah...sampai-sampai orang bilang lebih baik nyimpen tanah daripada nyimpen uang....kan kalau nyimpen uang, kalau nilai inflasi lebih tinggi daripada nilai bunga...rugi kita nyimpen uang...mending tanah yang harganya, nilainya melebihi inflasi. Nah itulah kenapa selalu terjadi di seluruh kota itu...tidak mungkin terjadi pertumbuhan panjang jalan melebihi pertumbuhan pertumbuhan jumlah kendaraan. Saya gak tau apakah itu penyebab utama...tapi itu sudah fenomenal. Kemudian berikutnya...itu satu kondisi yang tidak bisa dihindari sehingga seharusnya orang boleh saja ....jumlah kendaraan mau naik seratus persen kah..jumlah jalan gak bertambah, itu boleh saja, asal saja orang yang menggunakan jalan itu disesuaikan dengan kapasitas jalanya. Misalnya kapasitas jalan ini Cuma 1000 mobil nih perjam...nah masyarakat mempunyai 10.000 unit mobil. Nah ini boleh saja...asal tidak semu mobilnya digunakan, begitu ya...kalau hanya ditaruh di garasi ya..100.000 mobil ya..gak papa. Tapi kalau bisa yang lewat itu hanya 100 saja, karena kan kita gak mungkin melebarkan jalan agar 100.000 mobil bisa lewat begitu ya...nah sehingga seharusnya itu yang terjadi...tetapi mengapa itu tidak terjadi? Karena orang kalau punya mobil ya...mending menggunakan mobil untuk melakukan pergerakan...nah ini karena angkutannya umum itu.... ini karena gak ada

pilihan. Karena orang kalau mau berpergian itu ada dua pilihan, menggunakan kendaraan pribadi atau menggunakan angkutan umum? Nah kondisi di Jakarta sekarang ini gak ada pilihan, kalau dia mempunyai mobil pribadi ya...mending menggunakan mobil pribadi, karena angkutan umumnya jelek. Kalau angkutan umum yang selama ini di sediakan oleh kopaja, metromini, PPD, mayasaribakti, itu....kualitasnya...eh.....tidak sesuai dengan status sosialnya dia....Artinya, begitu ada orang yang perlente yang berdasi, memakai tas bagus...gengsinya turun ...begitu dia naik kopaja, metromini...sehingga, hal-hal itulah..yang tidak memungkinkan orang..artinya pilihanya itu gak imbang gitu ya...anatar angkutan umum dan kendaraan pribadi...jadi angkutan umumnya jelek, sehingga membuat orang ingin menggunakan angkutan pribadi...yang kedua...itu ya...angkutan umumnya itu sendiri ya...jelek..maksudnya kualitasnya ya...selain itu manajemennya itu juga jelek ya...kan memakai sistem setoran..jadi si pengemudinya itu...dia ditarget oleh pengusaha...dia tiap hari harus setor, misalnya dua ratus ribu...nah kalau ada lebih itulah keuntungan si pengemudi...anda bisa bayangkan..kalau aturan mainnya seperti itu...kalau si pengemudi itu disiplin, taat peraturan dan hanya berhenti di halte...ya..kemudian..dia gak ngetem...kan memang seharusnya begitu sesuai peraturan berlalulintas...nah, kalau begitu maka dia tidak akan bisa memberikan setoran. Dia harus ngetem untuk dapat memberikan setoran. Nah...di mana dia harus ngetem itu? Di tempat yang banyak orang...dimana tempat yang banyak orang itu..? di persimpangan..nah...anda bisa bayangkan...kalau begitu dia akan memblok lalu-lintas yang lainnya...makanya bahkan ada yang ngetem samapai dua lapis...dan ini tidak hanya terjadi di Jakarta saja..semuanya begitu...kemacetan di Bogor, Bekasi, Cianjur, Surabaya, Bandung...semuanya karena angkutan umum ngetem. Dan ini tidak bisa di atasi..apakah itu Kapolda-nya atau kepala LLAD-nya, setebel apa itu kumisnya...tidak akan bisa mengatasi ini, masalahnya perut...kalau dia taat peraturan, maka dia tidak akan bisa memberikan setoran. Fenomena inilah yang menurut saya..masalah yang utama..ya..ada yang lain..tetapi tidak signifikan....misalnya..pengemudi gak disiplin, manajemen pengaturan lalu-lintasnya kurang pas...pemanfaatan *traffic engenering* itu belum *advance*-lah ..semuanya itu ada sumbangannya terhadap terjadinya kemacetan...tetapi tidak signifikan-lah ya...menurut saya.. yang signifikan ya..yang tadi itu.....kalau orang tidak mau menggunakan angkutan umum, kenapa dia tidak mau menggunakan angkutan umum..? karena angkutan umumnya jelek. Kenapa jelek? Karena manejemen angkutan umumnya masih menggunakan sistem setoran...dengan sistem ini ada dua dosanya itu...pertama dia itu ngetem, jalan-nya udah gak mungkin dilebarin...dia ngetem pula gitu ya...ngetem gitu ya..tadi ada dua ya...dosanya...tadi kan karena dia mengganggu lalu-lintas...kedua kualitasnya jelek sehingga orangnya tidak mau menggunakan anguktan umum....padahal kalau orang mau menggunakan angkutam umum, jauh lebih efisien daripada kendaraan pribadi..dari penggunaan ruang saja...anggap aja kijang gitu...itu kan

mengambil *space* di jalan 3 x 5 meter ya...itu berarti dia sudah mengambil tempat 15 meter persegi...nah, paling orang didalamnya Cuma ada 1 orang...atau 2 orang lah ya...berarti dia sudah mengambil *space* 7,5 meter persegi. Nah, kalau bis itu..lebarnya 3 meter dikali dengan panjangnya...misal 12 meter, berarti 36 meter persegi....itu bisa diisi 85 orang...nah bagi aja...36 persegi : 85 orang..sehingga penggunaan *space* jalan perorangnya...lebih efisien menggunakan bis daripada penggunaan kendaraan umum. Belum lagi kalau kita berbicara penggunaan minyak...BBM-nya...kalau bis-kan kan BBM-nya berapa...jadi perorangnya sekian...kalau sedan BBM-nya berapa jadi penggunaan BBM perorangnya sekian...belum lagi kalau kita berbicara penggunaan subsidi..itukan minyak yang dipake orang yang bersedan, berkijang kan...minyak yang bersubsidi...kalau dia pake premium kan berarti disubsidi ya.. berarti uang pemerintah yang dibakar itu perorangnya...sebenarnya kalau dia pake bis kan...anggaplah pake solar ya...solarkan gak disubsidi ya...berarti subsidi pemerintah bisa dihemat..artinya masih banyak lagi yang bisa dikembangkan ya...Nah saya melihat faktor itu yang utama...

Alfie (AN) : "Iya kan...tadikan kita berbicara mengenai kelemahan-Kelemahan...."

BA : "Penyebab ya..."

AN : "Iya..penyebab-penyebab yang termasuk kelemahan transportasi di DKI Jakarta...nah..kalau berbicara kekuatan pak....bapak kan bekerja di Dinas Perhubungan, kalau menurut bapak sendiri apa sih yang menjadi kekuatan di DKI Jakarta ini..terkait dengan transportasi?"

BA : "Nah kalau dari sisi kekuatan... dari sisi kewenangan...jadi pemerintah mempunyai kewenangan untuk mengatur...seperti apa sih..harusnya transportasi ini yang kita kehendaki...? nah makanya dari kondisi tadi...pemerintah menggagas adanya busway. Dengan busway ini kita ingin memperbaiki kualitas angkutan umum. Orang kan jika ingin berpergian kan..pengennya murah dari segi biaya, cepat dan nyaman...nah nyaman di Jakarta ini kan kaitannya dengan gak panas...gak keringetan...nah ini yang coba ditawarkan oleh busway... kan murah ya...terbilang murah..3.500, cepat karena punya jalur sendiri...dan nyaman ya...kan pake AC...memang masih kalah dari mobil pribadi...dari segi kenyamanan dari semuanya...tapi kalau dengan kopaja...ya jauhlah....walaupun dari segi kenyamanan masih nyaman sedan ya...bisa duduk, bisa denger musik...bias ini , itu...tapi mobil pribadi cala cepet dengan busway...dalam kondisi tertentu. Kalau busway kan ada kepastian nyampe...artinya itu dari sisi kualitas itu...sudah mual membaik...kemudian dari segi manajemen ya...kan supir busway itu tidak dikejar setoran tetapi digaju..maka anda tida kan melihat busway ngetem ya...di simpang tau di halte-halte...nah dari situ kita berharap ada *shifting* ya...orang yang tadinya naik mobil pribadi mau pindah naik bis situ.....sehingga ada ruang lah yah...yang ditinggalkan oleh mobil pribadi...nah...dari situ kekuatan kita , mempunyai kewenangan untuk mengatur....terus yang kedua seperti yang tadi yang saya bilang, kalau tetep mereka dibiarkan

bersaing...bersaing antara mobil dan angkutan umum, ya...masih kalah ya... angkutan umum..mereka pasti akan lebih memilih mobil pribadi. Nanti disini pemerintah juga mempunyai kewenangan untuk...apa namanya...memaksa orang untuk...eh...pemerintah bisa membuat orang merasa tidak nyaman jika naik mobil pribadi. Tidak nyaman, berarti...kita berasumsi begini....orang rasional ya... rasional ...dalam arti pertimbangannya itu biaya dan waktu...nah kalau naik mobil itu mahal...maka mereka akan lebih memilih naik angkutan umum...ada gagasan... ..jika mereka memasuki kawasan tertentu itu...mereka harus bayar... ..misalnya kalau masuk Thamrin itu...mereka harus bayar... VIP ....pricing...10.000 gitu misalnya...pricing inikan beda dengan tol...kalau tol itu kan...untuk mengembalikan investasi sebenarnya....pemerintah atau jasa marga membangun jalan dan menghabiskan dana satu triliun, maka yang mengganti uang tersebut ialah pemakai jalan tol, tapi untuk pricing itu bukan untuk pengembalian biaya...tapi untuk...misalnya saya potong jalan ke Sudirman...kita hitunglah.kapasitasnya...daya tampungnya bisa kita...konversi ke kecepatan...maksudnya begini, makin banyak kendaraannya...maka kecepatannya akan menurun...jika kendaraannya makin sedikit, maka, kecepatannya akan menaik...bisa jadi 100 km/jam... tapi kalau kendaraannya bertambah, maka kecepatannya akan menurun....sampai disuatu titik yang optimal...misalnya kita menghendaki di Sudirman itu kecepatannya 30-40 km/jam...nah kalau nanti saya taruh biaya...untuk memasuki Sudirman harus bayar 10.000, dan itu terus kita monitor situ misalnya sebulan sekali-lah kita monitor...misalnya kalau rata-rata kecepatannya masih di bawah 30 km/jam, berarti masih aman lah ya...tapi kalau sudah diatas itu...maka biayanya akan dinaikan, misalnya naik 1.000 gitu ya...jadi 11.000 ...kalau masih padat kita naikan jadi 12.000 nah nanti kita liat kepadatannya mulai berkurang dan kecepatannya mulai tinggi ya...misalnya 50 km/ jam, maka tarifnya kita turunkan lagi jadi 11.000, situ...jadi naik-turun ya...sesuai dengan jumlah kendaraan yang ada di sana...jadi tidak seperti tarif tol ya....kalau tarif tol kan...misalnya ditetapkan 1500 maka akan terus 1500, sampai misalnya terjadi inflasi lagi baru berubah...tapi ini naik-turun terus...jadi tujuannya ini bukan untuk mencari uang, tetapi uang ini dijadikan alat untuk membatasi orang...eh..itu tadi kita asumsi orang itu rasional...dia pikir wah...11.000 nih..lebih baik naik bis...itu yang kita harapkan...memang sih ada sebagian orang yang menganggap 11.000 ini gak masalah ya...tapi saya yakinlah ...ada sekian persen. Orang yang menganggap 12.000 itu masalah....dan saya tidak menutup kemungkinan kalau untuk ukuran Jakarta bisa 20.000 ya...

AN : “Kalau pengguna sepeda motor bagaimana pak...?”

BA : “Sepeda motor itu begini...masih kita kaji ya...untung-ruginya kita menerapkan sepeda motor, karena menurut saya, sepeda motor ini suatu pelarian...pelarian orang..dia tuh sebenarnya pengen cepet nyampe ditujuan...rasanya bukan berarti semuanya gak mampu...sebagian mungkin juga memiliki mobil juga...dia tuh cuma

ingin cepet nyampe..ya...gak nyaman dikit gak papalah...yang penting cepet nyampe...sehingga dia taruh mobilnya di rumah...nah orang-orang ini *treatment*-nya...jika angkutan umum kita bagus, mungkin sekarang busway belum begitu bagus ya...misalnya jika nanti pada statu titik busway itu bagus ya...mereka akan pindah ke busway...ya..mereka akan pikir ah...mending naik busway ya...sama-sama cepet...gak mahal...jadi saya melihat ya...booming sepeda motor itu karena macet aja...gak ada pilihan lain, mau naik mobil atau naik motor..orang dari pada naik kopaja juga kurang aman gak pasti juga waktu nyampinya....apakah motor nanti akan kena *pricing*, saya rasa pada aalnya Belum, karena gini...pricing itukan akan menimbulkan pro-kontra yang luar biasa...sama seperti awalnya penerapan busway ya...kontroversial banget...jalan sudirman sudah macet kok diambil satu jalur pula.....menurut saya ini sebuah *policy* yang sangat *kontroversial*. Sama dengan ini...Sejak jaman nenek moyang lewat sudirman kan gratis...kok ini udah merdeka, harus bayar...nan ini kan susah kita jelasinya...in akan menjadi pro-kontra yang luar-biasa nantinya...nah, kalau mobil aja...masyarakat yang menggunakan mobil mungkin tidak terlalu semonstratif-lah...kalau mereka *objection* ya...nolak gitu ya...mereka gak akan terlalu demonstratif ya...kalau motor kan..akan demonstratif ya...kan banyak... komunitasnya...nah ini kan untuk tahap awal , gak semuanya kita lawan,. Kiota akan melawan yang ringan dulu ya...jadi misalnya kalau sudah bagus, sudah enak gitu ya....sebagian masyarakat sudah mendukung ya...nah baru kita hajar lagi pelan-pelan...jika misalnya dengan cara yang baik itu pun mereka masih tidak mau pindah atau berubah ya...nah mungkin aja kita kenakan *charge* ya..."

AN : "Artinya pak, , misalnya pengendara sepeda motor ini tidak dikenakan *charge* ya...mobil dikenakan *charge* ...kan tadi bapak mengatakan bahwa mobil itu merupakan pelarian ya...busway juga armadanya masih kurang, waktunya masih belum pasti...apakah nantinya ada kemungkinan pengendara mobil pindah ke sepeda motor dan jumlah pengendara motor akan semakin meningkat...?"

BA : "Itu pasti..itu tadi, sekarangkan kemungkinan *pricing* untuk diterima masyarakat masih Belum pasti..kalau kita langsung...hajar..lawan ...golongan masyarakat bermobil dan bermotor secara bersamaan ya...susah...ya..bisa aja...kita mobil dulu lah...sehingga..mereka bermotor...yang penting konsepnya dulu-lah diterima masyarakat sebagai suatu solusi...jika mereka menerima konsep ini,sistemnya juga sudah bagus, barulah kita jelaskan...wah, ini kendalanya motor ini...tapi kalau dua-duanya langsung kita inikan...berat ya...jadi strategi aja..."

AN : "kapan pak...kira-kira itu...?"

BA : "eh...Sampai menurut kita bahwa angkutan busway ini menurut kita baguslah..."

AN : "Baru akan diterapkan ?"

BA : "iya...begitu..."

- AN : "Eh..kalau saya mendengar *pricing* , saya jadi berpikir tiga hal, yang pertama bagaimana dengan dana yang dikumpulkan...itu akan disalurkan kemana agar diperuntukan untuk apa..?, kedua bagaimana dengan teknisnya...? *maintenance*-nya..kan kalau masyarakat di Jakarta ini masih susah ya...berikutnya kalau kita berbicara mengenai *road pricing* kan berarti berbicara mengenai satu ruas jalan saja, seperti *thamrin* kah, atau *sudirman* kah..nah kalau orang yang dari luar Jakarta itu bagaimana pak? Kan aktivitas di Jakarta ini bukan hanya orang Jakartanya saja....bagaimana dengan masyarakat dari daerah lain di sekitar Jakarta seperti Bekasi dan Bogor...itukan perlu diperhatikan...biasanya kan daerah dipinggiran itukan kemacetan justru cukup banyak dan mereka mengakalnya dengan menggunakan kendaraan dan untuk mencapai tujuannya..mereka baru melanjutkan dengan kendaraan umum, nah itu kan berarti mereka membutuhkan lahan parkir yang masih minim di Jakarta ini, nah itu bagaimana mengatasinya pak..?"
- BA : " jadi tadi kalau berbicara busway belum sempurna ya...artinya jumlah bis-nya kurang...seharusnya busway ini ditompang dengan adanya *fedeer*...*fedeer* itukan...mengangkut penumpang dari perumahan-perumahan ke jalur atau halte busway terdekat. Itu..konsep kita sudah ada ya...tapi belum mulai karena kita masih konsentrasi ke busway terlebih dahulu...mungkin mulai tahun depan...mudah-mudahan bisa dimulai...kita mulai mengembangkan *fedeer* yang benar-benar *fedeer*...kalau sekarang inikan *fedeer*nya masih di *service* oleh *metromini*, *mikrolet*...tapi kemudian akan kita ganti dengan *fedeer* yang tersistem....jadi benar-benar terintegrasi dari sistem pembayarannya...terus kualitas bisnya...setara dengan busway....sekarang kan jomplang banget antara naik metro mini terus naik busway...artinya itu *fedeer* itu nyambung...pembayarannya juga kalau bisa dengan satu transaksi..dengan *smartcard* begitu ya...atau segala macam..kemudian diujungnya...kalau bisa dilengkapai dengan lahan parkir atau penitipan kendaraan begitu...ini sudah mulai seperti di Kalideres, Ragunan gitu...itu benar-benar orang memarkirkan kendaraanya untuk naik busway begitu ya... tapi sebenarnya banyak juga tempat-tempat parkir yang bukan dikelola oleh *parkline*....seperti gini, saya juga mendengar...di al-azhar...ya....tapi belum saya *observasi* ya....di al-azhar itu banyak orang yang memarkirkan mobilnya ..tapi bukan untuk sholat...tapi untuk naik busway...ya..dari pada naik mobil..mending dia parkirakan mobilnya di al-azhar yang dekat dengan rumahnya..lalu dia naik busway....ke glodok, sarinah segala macam...ini sudah mulai banyak ya...seperti di blok M....artinya masyarakat sudah mulai mencari-cari sendiri tempat parkir yang dekat dengan busway...seperti di cawang itu ya...cawang uki ya...itu sudah banyak ya...nah sekarang bertambah lagi dia ke busway....nah itu dia saya bilang busway belum sempurna...baru empat tahun berjalan ya...kalau ibaratnya anak kecil juga belum bisa berlari ya...baru berjalan ya...masih kita beri susu terus biar cepet gede...nah nanti kalau nanti sempurna ya...barulah *road pricing* masuk...nah sekarang *road pricing*,

memang benar walaupun tujuannya bukan uang, tetapi ada uang yang kita terima. Kalau peraturannya memungkinkan, uang ini dikembalikan lagi untuk perbaikan transportasi...ya kan..apakah untuk bis-nya...atau memsubsidi buswaynya..agar tetap 3500 tarifnya...ya pokoknya dikembalikan lagi untuk perbaikan transportasi...ibaratnya untuk memsubsidi angkutan umum..ya...tapikan kalau di negara-negara lain...gak begitu ya..prakteknya...kalau di Singapore...ya..mereka memang mengakui bagus ya...tapi uang yang masuk dari *road pricing* tidak langsung kembali untuk perbaikan transportasi, tapi masuk dulu ke kas negara ya...ya..baru bisa digunakan untuk hal lain seperti membangun sekolah, ya...rumah sakit....tapi kalau saya pribadi lebih menginginkan uang tersebut kembali untuk perbaikan transportasi ya...eh...itu dari sisi penyaluran uang yang diterima ya..sekarang kalau dari sisi teknis ya..*maintenance* ya...dari faktor teknologi kita sih gak masalahnya...sudah *proven* ya..udah terbangun di London...di Singapore...di Stockholm dan di beberapa kota yang lain...ya..*electronic corporation* ya..jadi teknologi ini bukan teknologi yang canggih banget ya...teknologi ini sudah diterapkan puluhan ya...jadi masih digolongkan dengan teknologi IT-ya...masih satu kelas dengan teknologi komputer ya...saya sih..yakinlah..dari segi teknologi...yang ketiga...?"

AN : "Yang ketiga itu...terkait dengan aktivitas orang yang dari luar Jakarta.."

BA : "Oh..sekarang kalau orang yang dari luar Jakarta itu harus mengerti peraturannya ya...jadi gak ada orang yang bilang saya gak tahu peraturan ini....kan banyak Undang-Undang yang kamu gak tahu ya...tapi kalau kamu melanggar kamu ya tetap kena ya...kaya KUHP kan kamu gak pernah baca ya...banyak itu peraturannya...tapi kan gak bisa kamu bilang...ah, gak pernah baca peraturannya...gak ada saya gak tahu peraturan *pricing*...jadi memang peraturan setelah 30 hari di-Undangkan setiap orang harus tahu....dan harus disesuaikan dengan kondisi Jakarta...seperti *3 in 1*...kita gak mau tahu..apakah dia dari luar kota atau tidak...ya tapi kalau di Thamrin, Sudirman ya..harus tiga orang....seperti juga larangan orang tidak boleh merokok di tempat-tempat yang telah di tentukan...darimana orang...kan harus tahu...gitu...nah, seterah dia-lah...nah sekarang ginilah..setelah kita menerapkan *road pricing* kan dia ada *choice*..setelah dia mogok, mobilnya gak bisa masuk kan masih ada pilihan..gitu ya..dengan menggunakan angkutan umum....selalu ada *choice*...jadi gak mungkin dia gak bisa bawa mobil, dia gak bisa masuk...terus gak ada pilihan..ya pahit-pahitnya dia naik taksi lah..dia parkir dimana..terus dia naik taksi ya..."

AN : " Terus kalau kita berbicara masalah tarif pak...apakah lebih baik ditinggikan..atau di anjurkan dulu agar orang memarkirkan mobil baru naik angkutan umum? Tujuannya berbeda....kan kalau ditinggikan orang jadi males bawa mobil dari rumah..."

BA : " Iya..parkir ini kan suatu instrumen juga ..bisa digunakan..dengan adanya parkir ini kita juga bisa mengatur ya...artinya bisa membatasi....membuat orang merasa tidak nyaman...kalau *pricing* kan

langsung bayar..ya..mungkin kalau dikawasan yang banyak..padat lalulintasnya dan si situ kita ingin mengurangi jumlah kendaraan....kan bisa kita terapkan tarif yang lebih mahal...Cuma kendalanya begini...kita juga mengalami benturan dengan pengembang-pengembang...seperti pendiri mall-mall....kan mereka menghendaki kalau yang lewat..kalau parkirnya gak menarik...orang gak mau datang kesitu....ada lokasi-lokasi yang untuk menarik pengunjung...mereka seperti melawai itu...apa sih menariknya lokasi itu..? melawai itu lokasi parkirnya luas..jadi orang tertarik, parkirnya gampang.....ya..itu kita perhitungkan juga ya..kalau hal-hal tersebut menyebabkan.. beban jalan jadi...orang yang melintas jadi banyak ya...sehingga melampaui daya tampung jalan gitu.....bisa saja kita disitu kita paksakan...dibatasi ruang parkirnya atau kita kenakan tarif parkir yang tinggi...dan dalam peraturannya pun kita di bolehkan dan sudah diterapkan....tapi memang masih 1,5 kali..seperti ditemapt lain 1000 di beberapa tempat itu..1.500...ya..memang belum terlalu..belum *significant* ya..tapi mungkin jumlah ruang parkir bisa mengurangi minat orang untuk mendatangi suatu tempat begitu..”

AN : ” ya...beberapa waktu yang lalu....saya ngobrol sedikit dengan ...ibu Reni...beliau bilang seharusnya ketika membangun itu tidak hanya membutuhkan izin dengan tata kota tetapi juga dengan dinas perhubungan...dengan rekomendasi seperti tempat parkir di pinggir jalan...terus *boots* bayar parkir itu lokasi bagaimana...tapi itu...sering tidak dituruti...jadi kalau sebetulnya...bagaimana sih pak sebetulnya kekuatan rekomendasi dari departemen perhubungan terkait dengan pembangunan seperti ini.../”

BA :” Ya...gini jadi setiap rekomendasi yang kita keluarkan...benar-benar kita awasi ya..apakah mereka benar-benar menjalankan atau tidak...begitu mereka tidak menajalani sesuai rekomendasi dan berdampak significant terhadap lalu lintas...lantas kita bisa melakukan tindakan-tindakan...pengembang...begitu...itu pernah dilakukan...di *carefour*...yang di lebak bulus itu..nah itu ..pintu yang di jalan Lebak Bulus itu...sangat mengganggu gitu...terus pertama kita mengirimkan surat, agar pintu itu ditutup...dan bila masuk lewat pintu depan saja...mereka tidak melakukan ya..lalu kita lakukan tindakan paksa ya....dengan memasang beton-beton yang tinggi begitu...dan kita tutup paksa..jadi kita bisa melakukan itu...”

AN :” Eh..itu..memang ada hukum...peraturannya begitu...?”

BA : ” Eh, pemerintah itukan memang mempunyai kewenangan untuk mengatur lalu-lintas... untuk melaksanakan hukum”

AN : ”...eh kita sudah berbicara kelemahan dan kekuatannya begitu ya pak.. kira-kira kedepanya..inikan bukan hanya mengenai sarana transportasinya saja...tapi dari sisi penumpangnya juga...kalau untuk mengatasi penumpangnya..bagaimana.. kan masih banyak penumpang yang menyetop atau memberhentikan bis di tengah jalan...begitu...

BA : ” Itu ya saya bilang..kalau kita berbicara disiplin begitu...agak susah ya...mendidik manusia itu gak bisa satu, dua tahun..malah satu generasi ya...saya lebih senang...memperbaiki sistemnya...inovasi ok-

lah...tetep..tapi hasilnya itukan jangka panjang...begini ya..orang itu kan tahu disiplin ya...dia tahu salah segala macem..mungkin dia itu di rumah taat aturan...tapi begitu di dijalan...dia tidak taat peraturan..karena khawatir..ya...misalnya disimpang lah-ya..yang gak diatur *traffyclamp* banyak orang yang berani nongolin mobil...karena dia takut gak kebagian... begitu juga penumpang ya...kenapa dia tidak menunggu di halte ya...itukan karena dia takut gak mendapat tempat duduk ya...itu karena fasilitas yang masih kurang..sehingga dia jadi khawatir tidak kebagian tempat duduk...nah rasa khawatir itu yang membuat dia tidak taat aturan...beda dengan di bioskop ya..orang ngantri...kenapa? karena pasti...ah yakin ah..saya dapat tiket..dapat tempat duduk..tetapi ketika menunggu bis..tidak ada kepastian mendapat duduk atau tidak...atau malah lebih jeleknya..tidak ada kepastian saya bisa naik bis itu..sehingga membuat dia tidak taat peraturan...nah, kembali lagi ke supirnya itu..kenapa..ngetem gitu..karena ya...gitu tadi...karena dia berada di posisi bersaing yang gak pasti...nah, kalau di bank begitu...kita mau ngantri..karena saya yakin kita pasti dilayani...jadi memang fasilitas kita itu tidak memadai sehingga membuat orang menjadi tidak disiplin...itukan susah..bagaimana kita mau mendidik orang seperti itu...? sehingga sekarang jika saya ingin mendisiplinkan orang, artinya jika kita ingin orang berhenti di halte.. sistem nya saya ubah..haltenya saat buat tinggi seperti busway...kenapa busway itu haltenya tinggi...bus-nya tinggi...karena itu tadi..karena jika ingin mendisiplinkan orang secara edukasi itu membutuhkan waktu yang lama...butuh satu generasi begitu ya...dengan memperbaiki sistem...instan hasilnya....ya..maaf aja..orang harus dipaksa sekarang ini...ya sekarang busway...mau gak mau orang harus nunggu di halte atas...supirnya juga mau gak mau harus berhenti di halte...ya..kita akuilah ..kenapa dia melakukan itu..ya..karena sistem..bukan karena disiplin..tetapi karena sistem...tapi mungkin ya..itu cara pembelajaran ya..sehingga mudah-mudahan ya...jika orang-orang yang naik busway ini bisa menurun ke anak-anak-nya...sekarang udah tahu...oh, udah tahu kalau naik bis di halte...begitu ya...ya..mungkin sekarang cara pembelajarannya begitu ya...saya juga melakukan..di Glodok...ya..mungkin...bukan di Glodok aja....pelarangan parkir ya...banyak yang parkir sembarangan... yang parkir di bawah lampu ya...sehingga di beberapa jalan itu saya kasih *separator* yang ukurannya...hanya bisa satu mobil lewat... ya lebar 3,5 meter ya...nah dengan saya bikin seperti itu..itu hilang...karena jika dia parkir seperti itu...maka dia akan disodok dengan mobil yang dibelakang kan..itu hal-hal...itu yang saya bilang...untuk mendisiplinkan saya harus memikirkan bagaimana nih..tekniknya...harus ada sistem yang saya rubah...di Glodok itu..ada banyak PK 5 (pedagang kaki lima) itu..ada trantib...gak boleh jualan di jalan..harus masuk kedalam...nah..susah...akhirnya jalan itu saya kasih separator...waktu itu ada mikrolet yang harus lewat jalan itu..akhirnya gak ada yang dagang disitu...karena nanti kena mikrolet dia..itu gak perlu digusu..juga sudah bubar sendiri...jadi ya..perlu

keaktivitas...sekarang...bagaimana ini agar teratur..tetapi tidak mengandalkan kesadaran..karena kalau mengandalkan kesadaran ..wah..lama..susah..itu..

AN : "Iya terkait dengan manajemen angkutan itu yang masih menggunakan sistem aturan...bisa tidak nantinya dibuat peraturan dimana tidak boleh lagi menggunakan sistem peraturan..tetapi terintegrasi seperti busway..dengan menggunakan *smartcard* begitu...?"

BA : "Nah itu dia..sekarang kan kita masih konsentrasi kepada busway...tetapi kan nanti ada penerapan fedeer...sistem fedeer nanti seperti busway...dimana yang akan mengoperasikannya mereka udah sistem digaji nanti.....manajemennya seperti busway...jadi manajemennya nanti begini...si mobil-mobil fedeer itu ya...dia yang akan menggantikan mikrolet, metromini...yang sekarang ini...semua akan hilang...Cuma tahapan..gak..langsung semua...sedikit-sedikit ya...misalnya di satu trayek..masuk fedeer... ilang...begitu seterusnya..jadi manajemennya nanti seperti busway...jadi orang yang apa..perusahaan yang mengoperasikan fedeer ini akan dibayar oleh pemerintah misalnya per kilometernya...atau perhari setelah kita hitung-hitung ya...misalnya dalam satu hari dia keliling 1 km di bayar 10.000 rupiah..gitu ya..jadi dia tidak tergantung dengan jumlah penumpang berapa gitu ya..tetapi berapa dia keliling...nah, uang yang diterima dari penumpang ini itu yang dipake untuk membayar perusahaan fedeer..kalau kurang nanti pemerintah yang nombokin.."

AN : " Ya..kita sudah berbicara mengenai...berbagai rencana..ini..itu..kalau menurut bapak sendiri apa yang menjai batu sandungan dari pelaksanaan rencana-rencana tersebut..?"

BA : "Masalahnya ya... pertama itu...masalah uang atau biaya ya....saya gak tahu mana yang utama...tapi kalau ingin melaksanakan suatu program kan memang membutuhkan biaya...biaya itu kan bukannya tidak terbatas ya..tapi terbatas...itu yang pertama...tapi bukan yang paling utama...terus yang kedua itu...transisi..artinya waktu menerapkan ini..tidak semua orang bisa nerima karena setiap orang punya kepentingan..misal ada satu program yang saya terapkan ..menurut dia itu merugikan dia...artinya akan ada penolakan makanya perlu memberikan pemahaman-lah apalagi untuk fedeer..ini akan berat sekali penerapannya..karena berhubungan langsung dengan trayek-trayek yang berjalan sekarang..misalnya mikrolet jurusan kebayoran lamatana abang...misalnya...itu sistemnya pengen kita ubah jadi fedeer itu pasti butuh pemberian pengertian yang luar biasa..karena ada dua kelompok yang harus kita berikan pemahaman..yang pertama...pengusahanya..kemudian pengemudinya..ini dua kelompok yang berbeda karena pengusaha bisa setuju tetapi pengemudi bisa tidak setuju...nah ini dua-dua nya yang harus kita dekatkan..artinya problem juga memberikan pemahaman .nah, karena apa berbeda....karena kalau pengusaha mungkin berpikirnya masih jangka panjang...ok sekarang saya gak mendapatkan pendapatan..tetapi dalam jangka panjang saya akan mendapatkan pendapatan tetap , ya kan..karena dia...pengusaha itu dia bisa gak menerima uang hari ini...tapi besok say bisa mendapatkan

pendapatan...nah, supir beda..hari ini dia harus menerima uang...mereka itu gak suka perubahan..mereka sangat benci perubahan...makanya kalau kita melakuakn pengalihan arus begitu ya...yang paling sering demo ya..itu ya..si supir angkot itu...pengusahanya tidak demo..karena dia tahu..ini keharusan..yang namanya penumpang sih..itu-itu aja..mungkin kali ini gak..tapi kali ini akan kembali lagi..tapi pengemudi lain hari ini dia harus bawa uang pulang, kalau gak..dia gak makan..sehingga dia sangat status quo...nah, benturan-benturan ini yang menurut saya suatu kendala juga...”

AN : ”Untuk hal itu..bagai mana mengatasinya..? apa sudah ada bayangannya atau malah sudah diterapkan..?”

BA :” Eh, belum...karena ini kan masih dalam pematangan penerapan konsep manajemen fedeer seperti apa..tapi nanti ada tahap sosialisasi... atau memberikan pemahaman kesemua kelompok itu ada..ya..mungkin...waktu penerapan busway juga begitu ya...untuk menahan gejolak-gejolak seperti itu..kita libatkan dua kelompok ini...baik pengusahanya, pengemudinya....sehingga yang menjalankan busway ini kan..ex...pengusaha..itu dan supir angkot...itu sebagian untuk menahan gejolak-gejolak itu...bukanya gak ada gejolak ya...”

AN :”Kan kalau kita berbicara begitu ya...jumlah supirnya kan banyak...misalnya ada supir yang hari ini kerja.. besok tidak, baru dua hari lagi.....itu bagaimana pak..? artinya mungkin armadanya juga tidak sebanyak..kalau armadanya harus mengikuti tinggi halte seperti itu..maka armadanya...harus...”..

BA :”Kan pelaksanaanya bertahap....artinya gak seperti semudah membalikan telapak tangan...misalnya semua langsung dirubah semua jadi fedeer..terus angkutan umum yang sekarang ini seperti mikrolet, metromini..itukan umurnya sudah tua-tua itu....yang secara teknis dia harus diganti ya..karena gak layak lagi beroperasi....nah, biasanya diakhir usia teknis itu....pengusaha akan melakukan peremajaan..akan..mengganti...nah...waktu .itu yang kita gunakan untuk...ok..you kalau masih mau usaha..ini..harus pake ..manajemen fedeer..jadi bisa digunakan...artinya gak semuanya langsung di ganti...mungkin proses penerapan fedeer gak secepat busway...dia membutuhkan waktu yang lebih lama...”

AN : ”Iya..mungkin..saya cukupkan itu dulu...gitu...aja.... Terima Kasih...”

BA : ”iya...”

**LAMPIRAN 10**  
**TRANSKRIP WAWANCARA MENDALAM DENGAN PAKAR**  
**TRANSPORTASI KOTA**

- T : Secara umum aja bagaimana bapak memandang persoalan kemacetan di Jakarta?
- J : Kemacetan terjadi karena semua orang bergerak pada saat yang sama. Kalau saya definisikan kemacetan adalah sesuatu yang kita tidak rencanakan. Seperti kita merencanakan dari Depok ke Blok M, kita rencanakan satu jam. Ada tambahan waktu yang disebut kemacetan jika lebih dari satu jam. Kemacetan ini terjadi karena kurang perhitungan dari segi pengguna. Kemacetan terjadi ketika kita tidak memperhatikan sesuatu hal yang terencana. Kalo kita rencanakan dari Depok ke Blok M 1 jam, ternyata 1,5 jam. Itu kita sebut kemacetan.
- T : Berarti kemacetan terfokus ke pengguna atau bagaimana, pak?
- J : Sebetulnya saya tidak terlalu mempersoalkan kemacetan. Yang saya persoalkan adalah kita hidup dalam perencanaan yang baik. Ketika rencana itu tidak berjalan baik, kita jadi gak karuan. Itu yang harus dihindari. Kalo kita rencanakan itu satu jam, ya kalo Depok-Blok M itu emang harus 1,5 jam kita rencanakan 1,5 jam. Karena begini orang merasa itu kemacetan karena mereka memperhitungkan nilai-nilai lain dari terbuangnya waktu di perjalanan. Kalo dia sudah merencanakan satu jam, dia akan memperhitungkan semuanya untuk satu jam. Contohnya saya konsisten Blok M-Depok. Kita ada pertemuan jam 2, ternyata kita sampai jam setengah empat. Tentu pertemuan sudah selesai sehingga ada *opportunity cost* yang hilang. Di sisi lain kemacetan pasti harus karena dalam teori transportasi ada yang namanya *assignment* pembebanan pada ruas jalan. Itu pasti akan sampai *capacity*. Sampai normal-normalnya seseorang kalo liat jalan sepi gak mungkin lah kalo dia akan naik sepeda karna lebih nyaman naik mobil, Jadi *travel time* dari Blok M-Depok itu harus *fix* sebenarnya di lampu merah berapa menit dan lain-lain. Dan ketika itu melebihi perencanaan misalnya dari Depok-Blok M kita akan buang waktu sepuluh menit di lampu merah, ternyata karena lalu lintas yang padat kita harus di lampu merah sampai 30 menit, itu yang kita sebut ini *worst traffic*. Itu terjadi karna semua orang bergerak pada waktu yang sama. Itu awal dari kenapa musti macet.
- T : Berarti kalo saya tangkap masalahnya disini adalah pergerakan pada waktu yang sama padahal belum tentu kapasitas jalan mampu menampungnya, dan pilihan moda yang digunakan orang-orang. Lalu bagaimana dengan orang-orang yang sudah tahu jalanan sudah akan macet pada jam sekian, lalu itu bagaimana dengan perkembangan kendaraan sekarang?
- J : Itu cermin kemajuan. Yang jadi masalah adalah ketika kendaraan dipakai. Namanya juga mampu jadi wajar kalo dia beli. Transport itu adalah berpindahnya orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Jadi orang dan barang, bukan mobil atau motor. Transpor akan berhasil ketika semakin banyak orang yang pindah. Kita musti konsisten dengan perencanaan moda, Jadi orang barang bukan kendaraan. Jadi masalah ketika kendaraan itu ada di jalan. Jadi rasio pembelian kendaraan 7% per

hari. Saya gak terlalu was-was rasio antara jumlah penduduk dan kendaraan masih jauh lebih rendah dari Singapura Malaysia yang hampir 3 orang satu mobil. Kita masih sepuluh orang satu mobil sehingga produsen mobil masih melihat kita sebagai pasar yang besar. Lagipula ketika kita membatasi pembelian, itu dampaknya macam-macam. Gak papa lah beli asal jangan dipake. Itu yang dilakukan tetangga kita yaitu membatasi perjalanan. Ketika tidak boleh dipakai, orang harus berpindah untuk melakukan satu hal sehingga terjadi transport. Transport akan menjadi masalah jika jika transport itu membawa benda 3 meter persegi bersama dia, sehingga membawa memerlukan luas lahan yang besar.

T : Kalo menurut pendapat bapak, apa yang perlu dilakukan adalah membatasi penggunaan kendaraan? Apakah perbaikan kendaraan umum atau secara langsung ERP?

J : Saya menganut paham *stick and carrot*. Artinya akan mubazir lah kalo kita melakukan sesuatu dimulai dengan *punishment* dulu sehingga saya mengharapkan *reward*. Kita berikan dulu pelayanan penggunaan angkutan umum yang baik. Setelah itu jadi, baru kita larang. Manusia adalah makhluk yang *smart*. ketika *tree in one* diberlakukan, banyak cara yang dia pakai sebagai penyelesaian. Joki lah, jalan belakanglah. Itu karena *carrot* nya tidak disediakan. Menghindari *stick* kan bisa macam-macam. Itu yang selalu jadi pegangan saya sebagai seorang perencana. Kita kasih *carrot* nya dulu baru *stick*. Dari sisi transportasinya harus jalan. Kalo misalnya orang tidak berpindah, seperti tidak boleh menggunakan kendaraan pribadi tahun tua di Jakarta, saya gak boleh belanja di Jakarta, saya jadi beralih belanjanya ke Bogor. Jadi tidak mengurangi perjalanan tetapi hanya mengalihkan beban transportasi. Itu bukan perencanaan yang baik.

T : Kalo saya dapat dari bebewapa wawancara pejabat di dinas perhubungan, kita bisa mengusahakan angkutan umum, tetapi sulit dilakukan secara bersamaan karena masalah dana. Kalo menunggu kendaraan tersedia semua, sehingga bisa-bisa keburu kendaraan rusak parah baru bisa lengkap semua.

J : Saya bukan orang pemerintahan sehingga detail kebijakan saya tidak paham Tetapi awam saja, berapa subsidi kita ke BBM. kalo dana itu kita *switch* ke angkutan umum. Artinya saya *switch* subsidi ke BBM menjadi ke angkutan umum. Orang akan marah-marahan bensin mahal tetapi angkutan umum tersedia bagus. Itu yang gampang. Kenapa kita tidak banjir Jakarta dengan sejuta bus masuk Jakarta. Premium harganya naik, orang marah-marahan, tapi kita punya angkutan umum baik.

T : Kalo menurut bapak, apa sih kekuatan sistem transportasi Jakarta dalam mengatasi kemacetan. Apa yang sudah dimiliki DKI Jakarta saat ini yang dapat dimanfaatkan?

J : *At least* Jakarta sudah mulai memikirkan angkutan umum. 2003 jalur busway koridor busway 1 sudah ada, sekarang kita punya sepuluh koridor. tinggal bagaimana mengisinya. Kebetulan S3 saya tentang jaringan, kita punya jaringan kereta dan jaringan busway yang baik. Itu potensi. Sekarang tinggal karna angkutan umum adalah dua hal yang harus disediakan. Bukan hanya jaringan tapi sarananya bisnya harus ada. Kalo bis gak ada,

ini gak beda jauh dengan kendaraan pribadi. Ini udah ada jalannya silahkan isi dengan motor, becak, mobil, nah itu yang harus dihindari dan harus komprehensif. Angkutan umum itu adalah bagaimana suatu perencanaan mulai dari dia di depan rumah sampai tujaun jaringan angkutan umum yang baik. Ketika kita bilang busway sudah 10 koridor, iya bagus tapi busnya mana. *Way* sih ada tapi trans Jakarta belum ada. Itu yang kadang-kadang dilupakan. *Holistic approach* itu memang kadang sulit dilakukan. Tapi itu satu potensi kita tinggal isi. Mudah-mudahan konsistensi dari perencanaan terjadi. Jangan sampai ini mau ada pesta politik, udah kita berhentiin dulu. kadang-kadang satu hal yang saya dapat dari semua pelajaran. Manusia itu mencoba untuk merencanakan. Dalam hal yang lebih pendek dia berencana dia mau tinggal dimana. Yang satu jadi pertimbangan adalah murah dan sarana transportasi. Hidup itu bukan hanya tinggal tapi pindah juga. Kalo yang punya mobil dia cari perumahan yang dekat tol. Tetapi untuk orang-orang yang menengah ke bawah itu cari daerah-daerah yang paling tidak motor bisa masuk. Kta tidak pernah berpikir bahwa berpindah itu dengan angkutan umum, dengan adanya apartemen dan lain-lain. Tapi pembuatan apartemen murah itu malah jauh dengan angkutan umum. Pembangunan apartemen itu tidak terintegrasi dengan transportasi. Tidak terintegrasi dengan perencanaan yang baik. Padahal itu potensi yang haus dipertimbangkan. Contohnya ketika ragunan mulai ada halte busway banyak orang pindah ke sana. Kita lihat bisnya gak ada, ragunan jadi sepi lagi. artinya rencana kalo tidak terlaksana bisa menimbulkan kerugian.

- T : Ada lagi pak yang mungkin bisa bapak anggap sebagai kelebihan atau potensi?
- J : Kelebihannya punya niat.tetapi niat itu harus konsisten. Niat punya monorail busway, saya rasa itu potensi. Tidak seperti lima tahun yang lalu ketika pengguna angkutan umum tidak pernah diperhitungkan. Angkot metro mini itu bukan dari pemerintah, tapi kebaikan masyarakat. Pemerintah katanya sudah mulai memikirkan masyarakat. Terlepas dari nanti kendaraan akan berkurang kta mendukung pengurangan emisi, tetapi masyarakat kecil belum diperhatikan dan itu ya udah mulai pembangunan jaringan jalannya. Jalur buswaynya udah dimana-mana walau busway nya belum ada. Syukurlah sudah ada angan-angan.
- T : Jakarta itu kan kota yang dilalui 13 sungai, artinya kita hanya tinggal bikin stasiun nya saja. Bapak melihat itu sebagai potensi atau tidak?
- J : Sungai di Jakarta itu mengalir dari selatan ke utara, sedangkan karakteristik sungai kita itu sungai hujan sehingga debitnya tidak stabil. Sungai itu bisa jadi potensi kalo kita bisa menstabilkan debitnya. Tapi generasi angkutan sungai itu yang pertama, setelah kaki ya, nyebrang sungai pake rakit. Kita mau kembali lagi pada kendaraan tidak bermotor saja susahnya bukan main, padahal kereta dan sepeda itu hanya tahun sembilan ratus sekian. Bukan berarti kita tidak punya terobosan teknologi., tetapi terobosan teknologinya dari mesinnya. Sistemnya yang lebih massal itu lebih efisien daripada yang personal. Dari yang personal kita kembalikan lagi ke missal. Dulu orang ke bogor itu massal pake kereta, sekarang udah gampang pake mobil sendiri. itu susah karena orang merasa

itu adalah jaman dulu kita sebagai makhluk sosial itu abad 19 lah. Sekarang abad 21. Ini jamannya personal. Kalo perlu anak sama bapak masing-masing aja. Kembali ke sana aja susah apalagi kembali ke jaman angkutan sungai. Oleh karena itu jika potensi sungai jakarta ini dikembangkan ya tidak akan menjadi satu *backbone* yang bisa diandalkan untuk transportasi. Kembali lagi kita ke non motor sepeda becak, siapa yang mau kesana. Padahal dalam upaya *global warming*, itu yang utama. Lagian meski jaringan sungainya oke, tapi pemukiman sudah jauh dari sungai. Kalo kita kembalikan ke sungai itu sulit. Jadi perubahan manusia yang individual tadi sudah mengubah struktur kota.

T : Jadi semua terletak pada bagaimana mengubah masyarakat untuk berpindah dari personal ke komunal. Dalam kondisi contoh Jakarta-Bogor. Oke kalo kita lihat di *weekday* itu sangat tinggi frekuensinya. Orang sampai berdiri, dan duduk di atap. Tapi kalau akhir pekan, kereta sepi, namun orang tetap suka naik mobil sendiri. Sekarang bagaimana kita mengubah kebiasaan itu berpindah secara personal? Lagipula dalam kereta itu tetap akan ada yang berdiri, walau pun kereta itu bagus atau jelek.

J : Itu tadi. Kita sadari bahwa orang pasti akan memperbaiki hidupnya saat sekarang gak mungkin ada orang yang tidak bermimpi punya kendaraan. Artinya *pride* itu adalah dari transportasi. Lalu yang jadi tantangan untuk perencanaan angkutan umum adalah bagaimana kita memberikan kenyamanan yang setara atau tidak terlalu jauh dari kendaraan pribadi. Itu yang harus dilakukan sehingga *holistic approach* perencanaan transportasi itu harus mulai dari depan rumah sampai tujuan. Sekarang ini kan baru sepenggal-sepenggal. Yang sering kita dengar lah bagaimana *feeder* trans Jakarta? Karena ketika *feeder* itu tidak tersedia, dia tidak dapat bersaing. Ketika orang akan berangkat sekolah, terus repot naik angkutan umum maka lebih mendingan naik motor. Jadi persaingan itu pasti ada. Mau tidak mau, *stick* harus dijalankan. Karena kalo dibebaskan, angkutan umum itu akan kalah. Dimanapun, di Inggris, Prancis, Melbourne juga begitu. Kendaraan pribadi lebih baguslah segala macam. Margareth Thatcher pernah bilang kalo umur 40 tahun belum punya mobil berarti gagal. Kadang-kadang rumah belum ada, mobil sudah ada. Itu yang menyebabkan *stick* harus main. *Three in one*, apapun lah harus jalan. Lalu memberikan *carrot* pada pengguna angkutan umum. Orang gak akan milih angkutan umum misalnya meski *busway* itu nyaman, tapi dari depan rumahnya masih satu kilo dari halte busway. Mau naik angkot, bisa-bisa hp ilang. Kalo jalan kaki panas dan ketabrak motor. Jadi gak akan bersaing. Dan mengenai kapasitas, kapasitas satu hal yang paling gampang dilakukan, Katakanlah Bogor-Jakarta, kalo Pemerintah mengerti bahwa persaingan kendaraan umum dan pribadi selalu ada, frekuensi dan kapasitas dinaikin juga bisa. Kereta itu *double dekker* untuk menaikkan daya angkut. itu bukan masalah. Yang penting adalah keberpihakan.

T : Kalo kelemahannya apa, pak?

J : Kelemahan perencanaannya parsial. Ketika instansi yang bertanggung jawab pada jaringan infrastruktur, dia hanya mikirin itu sehingga *carrot* yang tadi mesti manis jadi asam. Kalau *carrot* ada tapi asam rasanya gak

enak. Berapa orang yang begitu pesimis dengan trans jakarta. Inkonsistensi dari perencanaan itu kelemahan. Jadi perencanaan itu mesti konsisten. RT RW ada Kalo disitu emang ada jaringan ya dibuat, kalo enggak orang akan menyelesaikan hidupnya sendiri. Dan terbukti ya itu paling gampang beli motor.

T : Apa yang jadi kekuatan adalah udah mulai ada niat yang dijalankan. Tapi menurut bapak, di depan nanti ada yang bisa jadi penghambat bagi keadaan transportasi?

J : Kalo dari sisi perencanaan, hambatannya sudah diperhitungkan. Hambatannya teknis aja. Pembebasan tanah, masalah-masalah parsiallah. Yang harus diperhitungkan adalah keberpihakan. Kemudahan diberikan pada pengguna kendaraan pribadi, *carrot* dikasih ke dia. Bukan saya menyatakan bahwa pengguna kendaraan pribadi adalah tidak baik karna mereka juga berhak untuk berpindah. Tetapi ketika kita bicara *sustainable development*, global warming, kita punya konsep sendiri untuk memecahkan masalah. Kemacetan adalah satu hal yang harus dianggap sebagai kerugian. Hambatan kita adalah ketika hal-hal yang menyebabkan *sustainable development*, kita menggunakan potensi sumber daya alam titipan anak cucu kita dan kita meninggalkan polusi, dan kerusakan alam. Itu yang harus dipertimbangkan.

T : Sekarang coba ke lingkaran dalam transportasi. Ada faktor birokrat yang mempengaruhi keadaan transportasi. Bapak bisa jelasin? Faktor eksternal apa yang dapat mempengaruhi transportasi?

J : Saya tidak terlalu pakar dalam hal birokrasi atau politik. Tapi kita udah beli bis gandeng dan itu gak jalan. Saya gak tahu ada apa itu. Saya gak tahu kenapa jalur busway sudah selesai, tapi bis gak ada. Bukan kapasitas saya mengungkapkan itu.

T : Iya, pak. Memang dua lembaga berbeda yang mengatur. Kalo jalanan emang itu urusan Dinas PU, sementara armada disediakan oleh BLU. Menurut bapak, apakah itu jadi satu problematik sendiri?

J : Itu tadi kembali bahwa tujuan dari perencanaan transportasi bukan hanya memberikan kepastian, tetapi juga tujuan lebih besar. Kalo semua pihak tidak sama tujuannya, yang terjadi tadi seperti itu. Masing-masing tidak konsisten pada hal yang direncanakan. Jadi barangkali ketika BLU yang adalah operator bis yang ada sekarang gak masuk-masukin bisnya, saya gak tahu. Bayangan saya kalo kamu beli rumah baru, rumah lamanya kamu hancurin. Itu masalah kecil. Oh ini tugas kamu bikin jalan, tugas saya cuma ngatur aja. Jadi masih ada yang seperti itu padahal perencanaan itu harus sama-sama. Menteri perumahan juga harus ikut. Mesti dipikirkan secara bersama, bukan sektoral. Itu sulit. Tujuannya masing-masing beda.

T : Artinya kita bicara *multistakeholders*. Kita bicara satu ajalah seperti BLU. Dia mengatur rumah lama yang juga menampung orang banyak. Rumah lama memberikan aroma yang lebih wangi daripada rumah barunya?

J : Itu yang saya arahkan bahwa kita ini punya anak cucu. Anak cucu kita juga punya hak yang sama. Bukan dunia yang hancur. Kalo kita sepakat, harusnya kita bisa mengubah paradigma yang jelas. Yang jelas tujuan tercapai, bukan ego sektoral. Pokoknya jalannya udah sepuluh, kalo bisnya gak ada itu bukan urusan saya. Jadi dirigen ini musti pinter mengatur

irama supaya musiknya lebih enak didengar. Itu yang kita perlukan seorang dirigen yang baik. Namun pemerintah cuma bikin jalan, sekarang kita yang pusing menyisihkan gaji untuk bayar transportasi. Sekarang pengeluaran rumah tangga itu 40% sampai 50% hanya untuk transportasi. Orang berkorban tidak rekreasi, tidak berobat. Kalo orang tua oke lah, tapi kalo anak-anak. Seharusnya anak-anak bisa olahraga ke sekolah sambil sepeda. Sekarang dia harus naik motor sambil macet. Seharusnya pemerintah memikirkan. Ini ada jalan raya, silahkan gunakan, terserah mau naik apa. Pemerintah cuma bikin jalan tapi gak mikir gimana perpindahannya. Padahal tahun 1905, ketika gubernur jenderal mau ke Bogor, yang dibikin itu jalur kereta. Dia naik kereta bukan mobil. Jadi kalo dia bikin jalur kereta kan dia harus bikin *rolling stock* dan *track*. Sekarang sulit berpikir kayak gitu. Berpikir *holistic* itu susah. Sekarang seharusnya kita balik resikonya. Orang yang modalnya besar, resikonya besar. Tapi itu siapa yang mau?

T : Jadi ada isu seperti pemanasan global. Bagaimana supaya isu ini bisa ditangkap supaya mereka menerima isu tersebut?

J : Dalam era otonomi daerah, dirigen yang bisa ngatur ya kepala daerah. Tetapi saat dia mengatur, ada pemikiran besar yang harus jadi kesepakatan untuk *sustainable development*. Kita sudah mulai berjalan pada sesuatu yang individual. Jika kepala daerah berpikir konstituen saya punya mobil semua, dia akan bikin jalan tol. Perubahan politik mestinya tidak mengubah dan itu yang kita belum punya kesepakatan. Apa sih yang akan kita lakukan untuk mencapai protokol Kyoto? Dirigen perlu mengatur itu terutama untuk *sustainable development*. Kita sudah mulai berjalan pada perubahan individual, termasuk pada moda transportasi. Yang tadinya dari kereta jadi ke mobil pribadi. Untuk mengubah itu lagi, susah sekali. Dirigennya juga susah apalagi dia juga mengutamakan daerahnya. Jadi periode 5 tahun itu suka berubah-ubah, jadi inkonsistensi perencanaan. Tidak pernah ada perencanaan yang berhasil di dunia. Walaupun kita punya tujuan yang sama, permainannya banyak dan itu yang agak sulit. Karena dirigennya pindah-pindah. Sudah susah yang seperti itu.

T : Kalo dari bapak sendiri, ada gak yang bisa dilakukan untuk membuat itu jadi kesepakatan bersama?

J : Gak ada. Artinya dalam suasana kita yang individualis, menyebabkan kita di dalam kelompok yang merencanakan *public transport*, nuansa *public* nya hilang. Mau bikin *mass rapid transit*, tapi ngumpul *mass* nya aja susah. Orang gak punya kepentingan. Juga gak akan ada yang peduli. Paling tidak kita sebagai akademisi atau orang-orang yang mumpung gak punya kepentingan, harus konsisten dalam menyuarakan itu. Konsisten dalam memasyarakatkan itulah.

T : Terima kasih, pak.

## LAMPIRAN 11

### **Transkrip Wawancara dengan John Ernst, Vice Director of Institute for Transportation Development and Policy (ITDP) 20 Mei 2008, pukul 16.00 WIB di Apartemen Pavilion**

*Alfie (AN) : Let's start with your comment about Jakarta's urban transportation condition.*

*John (JE) : Jakarta is unique in many ways. Many cities have a contrasts between very wealthy, built-up area and the older, poor area. But I think in Jakarta the contrast is very strong, more than most. Like, for example, from this apartment, you can see the kampung out there, and 50 meters or more there are skyscrapers and modern buildings. Very high contrast in the way the city is designed. But I think unlike a lot of cities, the kampungs in Jakarta really have a lot of characters, for example, they really like pedestrian area, in many ways, even that you can drive a car or motorcycle through them. But because of the way they built it, you can see there many people go out on walking which you don't see in the main street. The other thing is the distribution of Jakarta is quite decentralized, even though there is corridor along Sudirman-Thamrin, there are many developed corridors like that, so you don't have focus concentration of business activities like, for example, in Manila. They have the Macati area where almost all the big businesses in that area. Whilst here, if you looking for businesses there might be chance for Sudirman-Thamrin, but there are also Rasuna Said or maybe up in northern Monas.*

*AN : So, do you think it's a problem or not?*

*JE : I think there's opportunities and disabilities. Like the kampungs, they are basically the area that you can walk, the opportunity so you can have the pedestrian. I would say it's like a starting point, where some people already comfortable to be pedestrians. So that's an opportunity. The fact that the business activities is somewhat more disperse in many different area means that some public transport has an advantage over others. If you compare busway to the rail systems, the density and the distribution ...(tidak jelas)...more feasible than others.*

*AN : Talking about the congestion, the jam, what do you think the main factor contributed in Jakarta?*

*JE : The main factor? Well, basically every large city in the world has a congestion now, even if the cities that have a lot of roads built like Los Angeles, Atlanta, Houston, still have a high degree of congestion. Cities that have very few roads like Jakarta, Bangkok, Rome, and many of the European cities doesn't have much roads, there sometimes less congestion. I think that the cause of congestion is that government around the world put the priority on getting around by car. And so this give the incentives for people to use the car as much as possible, and often time it is the most appropriate way to get around. So the cities that have more controlled*

congestion, the governments put the priority to get around by other means. Whether Singapore, where they have a lot of rail, or cities like Frankfurt that really have a lot of pedestrian area and the cost of parking is set very high. I think what cause the congestion is the government giving priority to the car. Hard to say, because most people say 'they have congestion because the city haven't build enough roads', but it's really a misconception. If you look at the research from the Texas Transportation Institute, they have compared the cities in the US, they compared the congestion, which is really now quite a big problem in US, to the amount of road and the amount of road building. And actually most, I think, if I remembered, it's about 9 out of 10, most congestion city also have the most road building. So the city that actually have fewer road like New York, Boston, have actually less congestion. This is what I mean that by building road, they give priority for people to drive, and it ended up with a congestion.

AN : So the factor is on the government, which gives priority for people buying and using the car?

JE : Yes, that's right. Using is the keyword. It's not so much the buying but using. You use it for every trip, especially the trip to go or from work or school. People use the car to go to the restaurant, to the airport, pick up their grandmother, it's not the problem. The problem is if they use it in everyday trip.

AN : Is there any degree of ratio between the road and the area to make a good transportation, like the optimum occupancy of road to area? In Jakarta we could say about 6 percent, do you think it's quite too few?

JE : I know a lot of people say that there should be an optimum percentage, but I don't agree, because it depend on the density of the city. For example, the number of trips follows the number of people, right? Everyone has to go somewhere. Some cities like Hong Kong or New York the number of people in 100 m<sup>2</sup> is very high. So it depends on what happen in that 100 m<sup>2</sup>. But the other factor is that in the city with a high density like Jakarta, Hong Kong, New York, Bangkok, it's almost impossible to make enough roads there. The interesting one is if you look at the cities like Los Angeles, roughly there's 25 percent of LA is roads, and about another 25 percent is related to roads, like parking or other driving facilities. Means that almost 50 percent the land of Los Angeles is somewhat for cars, and Los Angeles have some of the worst congestion in the world. So if you look to Jakarta and then say that 'oh, you should build 25 percent of your land to road', very unlikely but it can happen like what in Los Angeles. Overtime, people will change their habit, and the congestion will comeback, because generally people are limited by time.

AN : So, what can Jakarta do to deal with it?

JE : I guess there's like three steps that is really potential to Jakarta. The first step is to improve the public transportation, like a high-quality

*public transportation for everyone, for the poor and the rich. The second I think is to improve the pedestrian and non-motorized, because I think it's easy to missed that if people using the public transportation, part of their trip is at the pedestrian. And bicycle, even though many people never used bicycle but there's good percentage, I guess about 10 to 25 percent relation that using the bicycle make the connection to the public transportation much easier. I think those two of them are like preparation. But even with those two you still have congestion. The third step is to make more expensive to use the private car. This is like transportation demand management, which mostly the two most common ways are to increase the price of parking or to increase the price of driving, like a road pricing system.*

*AN : Well, talking about the ERP, the road pricing, do you think it is really fit best to Jakarta?*

*JE : For Jakarta, right now it's too early for road pricing, because it's really not enough good quality of the public transportation.*

*AN : But the government, the Dinas Perhubungan say that they will implement this by next year.*

*JE : My opinion is that there must be high quality public transportation first, so that people have a good alternative. Right now, I don't think there's enough good public transportation in Jakarta. You have to consider that road pricing is for people that own cars, so this is that to the highest level. The rich, they can pay for the road pricing, but the middle class that owned cars, they will be pushed out, and this is the purpose of the road pricing. So you have to had some place feasible for this middle class. Okay if the government believe that the busway and the rail now provide that, but in my observation, I'm outsider, not Indonesian, Jakarta not ready yet.*

*AN : But still, seems that the government want to try it. Yet in my opinion also, wh have the busway. We have the lane, or for some people say the 'way', but we don't have enough buses to optimize the system. Do you have any opinion about this?*

*JE : That's not only the matter of the bus, but also kind of operation. We have to be careful to distinguish the number of buses from other factors that limit the efficiency of those buses, the ability of the buses to carry more passengers. The really key is sort of part to understand. The key part of capacity, what limit of capacity. Another word is if you have crowdy, people waiting for a long time. What is really limit the capacity than the number of buses? It's the operation. And the most important part of the operating busway is the amount of delay at stations. This is very critical to the optimization of the busway. I can give you the quick count for that. (John Ernst lalu menunjukkan cara menghitung nilai optimum operasional bus antarterminal)*

*AN : But in Jakarta, the delay of one bus to another is so hard to predict, because the lane also used by another automobile. It's another homework for the government, right?*

- JE : *Yeah, you're right.*
- AN : *You have a lot experiences in observing other cities around the world. What's the key factor of a success urban transportation that Jakarta might be can adapt?*
- JE : *It's hard to compare. Singapore, for example, they have one of the best transport system, but some of the key for that is that the prime minister Lee have taken control for that in many years. It's very unusual situation that hard to adapt. Most democracy would doubt that, right? I think the challenge that we face, for example Jakarta busway, it's easy to say that 'they should have take more time, they should have take more legal basis, take more analysis to design, many things that we should do. But in fact, if all of those things were done, it maybe end up in Governor Sutiyoso's term. Often the next governor doesn't wanna go with the previous governor's problem. Every city has their own problem.*
- AN : *I've done the Delphi before, to find what exactly the key factor to the congestion, whether it's politics, bureaucracies, economics, social, or else. And unlike what you have said, in my Delphi, I found that the bureaucracy is the main factor to cause the congestion in Jakarta. Do you agree with that?*
- JE : *From my experience if I look at the cities that have more progress to reduce congestion than the others, the difference to me seems more political than bureaucratic, from my perspective. Now, Singapore has a very efficient bureaucracy, but the factor is on the politics of the Prime Minister Lee. Other cities like London, where they put on congestion charging, the bureaucracy is not efficient at all. The politics of the mayor often more critical to this. So I'm not too agree with that.*
- AN : *Okay. My research is to find a pair of change drivers, the driving forces, of this situation, the congestion. Let's say one is the politics, then what is the other one from your perspective?*
- JE : *In a city like Jakarta, the other factors I think is international support. It can be studies from other international cities, or financial support. And I think this international aid is quite have effect on many developing cities. The fluent of international style, then, can change the way people habit. Singaporean, for example, they have above average yearn, but they don't spend it like in Indonesia to automobile. Otherwise they use it to go on vacation abroad, just like what happen to people in Europe. This also because the fluent of international aid. International aid also causing the cities to build whether more roads to facilitate the private automobile or improve the public transportation. This is quite an economic calculation from the donor.*
- AN : *Do you think the another 6 toll road that Jakarta want to build will be effective or even worsen the situation?*
- JE : *In short term, they can reduce the congestion. But in a long term, there can be more pollution, and the congestion will come back. The study in UK found that by building more roads, toll or common road,*

*can reduce the congestion for a while. But then, it's like giving incentives for people to have more cars. There are more factors to count but for me, in a long run, building more roads can only creates new congestion. It can only pend the congestion, but in three, five, or ten years, you're dead.*

*AN : Well I do have tried to simulate this condition. By the year of 2011, three years from now, the congestion will be even worst.*

*JE : Okay. You say that.*

*AN : Haha. Oh ,yeah, another phenomena in Jakarta is the number of motorcycle which increase rapidly. We now have about 5 millions of motorcycle, only in Jakarta, not counting the motorcycle from Depok, Tangerang, Bogor, Bekasi, which come in to Jakarta daily. Are they also supporting the congestion?*

*JE : I think that people will think that motorcycle give them more advantage, like affordable, easy to use, and some people get on it to go to work, to the hospital. But actually, they taking on risks, just like they can get killed, or they might be have serious injured, and their families will have to spend lot of money if they got a long-term injuries. It's the biggest disadvantages. The other is that it also contributes to the pollution. I think the cities have to focus to build more public transports, more usable to other people, because from my opinion, it's not big deal with people getting around by motorcycle, but more people getting around by car, maybe. If more people use the motorcycle, I think Jakarta have to build more hospital. Hahaha...*

*AN : So, do you think it also contribute to congestion?*

*JE : Some, but not really as much as the cars. It's coming out from the passengers. The busway, have ten to twenty times more passengers than the cars, with the smaller use of road. To the motorcycle, it's still more efficient, but maybe it's only about five times. Motorcycle can make the congestion, yes. But I would say that the main factor is the use of cars. It's more to tradition in using the motorcycle in Asia. It's different to what happen in America.*

*AN : In your opinion as an expert, if I could say that, what basically Jakarta have to do? Let's say we'll break the timeline to five-years-each.*

*JE : I think, in the long term, about twenty years, they have to think about changing land-use pattern. Twenty years is not that much time for the land use, but Jakarta have to think about changing the land-use, so there would be more concentration around the circle. So the last five years will be effective if they do the road development after the changing land-use. That might be very specific to transit-oriented development. Maybe the development around that area will be very specific to maximize the use of public transit. There maybe mixed of the high density activities, like shopping, and there will be high density of housing. To get to that point, in five or ten years, we should have built to the transit and transportation demand management. From my perspective, the use of public transit and*

*non-motorized public area is the first to create, and then before the end of that the TDM can be implement more, it's not very critical. That second five years of TDM can really improve the using of public transit. Like for example, you might use road pricing next year, but it might be only in one corridor, right? In the second five years, after you have a good public transportation system, then you have a transport demand management more comprehensive, so that you don't just pushing people who use their car to out, but you are actually making people attracted to use the public transport, and then you could focus on making the transit oriented development. So the first five years is improving public transit and non-motorized, the second is the transportation demand management, and the last is the transit oriented development.*

*AN : Land-use pattern is the problem in Jakarta. In the beginning of our interview, you said that Jakarta has a very disperse business activities. This, I guess, why my Delphi come out with the bureaucratic factor then cause the congestion, because there are conflict between the land-use authority and the transportation authority. It's about the coordination between these two.*

*JE : I agree with you, in frame of land-use pattern. But it's hard to say that land-use is really cause the transport congestion. It takes a deeper perspective on land-use, and not my background to say that.*

*AN : Okay, I've finished my questions. But can I ask you something? Do you use private automobile in Jakarta?*

*JE : Personally, I do have one. But I don't use it daily. Just sometimes. I'm not live here. Right now I live in US, in Colorado. But me and my wife were moving this year to Thailand, later this year.*

*AN : Does ITDP also contributes in MRT project?*

*JE : Not directly. We support all public transit, just like I have said. The MRT is not clear on the financial feasibilities. If the government build the MRT I think that's fine. But we would focus to one BRT. We support it by planning for the integrated stations, but because of the politics and the financial questions, we can't support directly to the project.*

*AN : The regular buses are using the "setoran" system. Does it matter?*

*JE : What do you call it, setoran? Yes, I think that would be difficult to the government to integrate it. I don't know the real detail of the setoran. I don't think it's impossible, because many cities have small fare card reader in the buses, and even some has contactless fare card. This card can be used in many kind of modes. It tells when I get on the bus, or when I got off, the time and the location. The way the system work is that it gives the info for the driver about the number of passengers, so they can get money. Why can't it set so the driver can take his/her card and go to ATM to cash the money.*

*AN : That's interesting. Okay Sir, thanks for your time. It's really worthy to have your answers.*

*JE : You are welcome. I was very impressed with the way you deal yourself in this interview. See you again.*

**LAMPIRAN 12**  
**WAWANCARA DENGAN IBU LINDA DARMA YANTI IBRAHIM,**  
**Sosiolog Universitas Indonesia, 20 Agustus 2008, pukul 09.00 WIB, FISIP UI**

IA : “Sebetulnya, sebelumnya saya sudah wawancara beberapa orang

juga, dari dinas perhubungan juga....dari IDDP, pakar transportasi...juga sudah...saya ingin lihat...karena dari hasil audiensi itu saya menemukan sebetulnya ada dua yang utama...yang pertama politik dan yang kedua ekonomi...yang ketiga itu aspek sosial..tetapi saya tidak bisa bilang..karena ini dipilih atau pendapat dari satu orang..dimana dia berkesimpulan bahwa..oh ya..memang politik dan ekonomi...tetapi saya juga tidak bisa melupakan...kalau aspek sosial kan memang berpengaruh ya...kalau menurut mba sendiri...melihat kemacetan itu terutama di DKI ?

LD : ” Kalau menurut saya sih...saya dari...urban planning tetapi sosiologi perkotaannya saya juga kental..karena *basic* saya sosiologi....kalau kita lihat dari aspek sosiologi, sebetulnya...terutama di perkotaan..memang...aspek ekonomi, memang ada...dalam arti pertumbuhan kota itu sendiri...jadi urbanisasi..jadi kota yang semakin membesar atau...proses pemetaan suatu wilayah.. tetapi suatu wilayah ini tentu didorong oleh kebijakan atau *policy*...nah kebijakan itu kan dulunya *dekonsentrasi plannologis*...yang memindahkan fungsi-fungsi kota Jakarta..keluar....antara lain, kota-kota di sekitar Jakarta itu berkembang....Tadinya kalau dipindahkan..dimaksudkan, beban Jakarta berkurang...dan urbanisasi itu...proses pengkotaan itu ada di pinggir-pinggir kota..jadi..memang ada aspek politis di situ...tetapi aspek politis dalam arti kebijakan karena beban ekonomi kota...jadi mungkin ekonomi lebih utama...tetapi kemudian solusi yang digunakan....pada waktu itu tidak ada pilihan karena itu pada waktu 1976..nah, tapi *urban bias* ini... dalam arti *policy* atau kebijakan cenderung kekota...lebih menguntungkan kota sehingga tidak berkembang...akhirnya kepada kemacetan itu pemukiman sebetulnya...jadi pemukiman ada di pinggir kekota...kalau kita bilang dengan jabodetabek...sekarang berkembangnya seperti itu...jadi pemukiman pindah sedikit...tapi..kerjanya tetap di kota Jakarta...jadi beban itu tidak berkurang...harusnya...waktu pemukiman itu juga harus dipikirkan...tidak hanya politik....waktu itu *dekonsentrasi plannologis* berpikr-nya kalau BKSP Jabotabek-nya itu jalan...Badan Koordinasi-nya....nah sebetulnya itu kunci supaya rencana *dekonsentrasi plannologis* bisa berfungsi maksimal tapi yang terjadi BKSP-nya...kok... kita ini yang terjadi kan kordinasi yang paling lemah di negara ini ...jadi itu gak jalan...jadi sehingga memang berkembang secara alamiah...nah, kalo berkembang secara alamiah....kan tidak perencanaan selanjutnya...pemukiman pindah ke sekitar kota tetapi mencari pekerjaan tetap di Jakarta... akhirnya...beban tetap di Jakarta...Jadi ada faktor ekonomi yang kuat....karena dia...yang ada di pinggir kota ini...tidak di dukug dengan faktor ekonomi yang kuat juga....akhirnya apa..? orang akan kembali memberikan beban transportasi ke kota..kemacetan itu terjadi....kalau Alfie lihat yang paling berat itu Bekasi ke Jakarta Timur atau Jakarta Utara....nah, itu memang sudah dibikin gitu..dulu...Jakarta itu tidak berkembang ke arah timur...Jakarta itu berkembangnya ke arah selatan... nah, kemudian *master plan* DKI itu mencoba membuat...koridor-koridor jalan ke arah timur...jadi kalau untuk ke arah timur atau arah barat itu...untuk *men-generate*...contohnya mall ciputra...kalau dalam...*planning* kota memang gitu..jadi membangun pusat kegiatan...supaya

pusat kegiatan itu men-*generate* keseluruhan kota..tapi men-*generate*...ini seharusnya ada *take and give*...serta kompeherensif.... segala sesuatu termasuk kegiatan ekonominya...nah..*economi activities*...dari *urban activities* itu gak jalan..jadi...kembali menjadi beban yang tadi...jadi.,orang keluar tetap.. masuk ke Jakarta...menurut saya itu beban....kalau berbicara kemacetan di Jakarta itu lebih kepada mobil pribadi...kanapa mobil pribadi..? mobil pribadi itu dari pinggir....orang masuk..mobil pribadi..terus kemudian jaringan...jalan di sekitar itu tidak sesuai gitu...jadi waktu men-*generate* itu seharusnya fasilitas itu juga ikut dipikirkan...tapi itu datang belakang-belakangan...kita memang suka begitu kan...perencanaan itu juga ada ekonomis-politis menurut saya.. jadi...eh..keputusannya itu politis tetapi dibelakangnya itu ekonomi...ekonomi interes-nya juga dari sekelompok orang-orang tertentu...memang kota ini kan menjadi sumber berbagai kepentingan yang ada...udah..juga mobil pribadi..kenapa mobil pribadi karena *mass transportasinya* juga gak jalan....tarnsportasi publiknya...sebetulnya kalau *dekonsentrasi plannologis* dulu tahun 1976 itu terpikir kemudian di bangun....karena kalau kita berbicara transport.kalau kita berbicara jaringan jalan...itu gak mungkin...itu...jaringan jalan itu harusnya dibangun duluan begitu...gak melihat dinamika....karena kalau dilihat dari aspek sosiologis itu..dinamika masyarakatnya itu kuat..jadi seharusnya lihat dinamika masyarakat...seharusnya *scenario building* itu dibikin dulu gitu....skenarionya begini nih.kalau dengan *dekonsentrasi plannologis* dibuat, maka begini-begini...kalau tidak dibuat maka akan begini...lihat arus....itu kan mobilitas internal..dulu mobilitas internal di DKI saja...dengan buruknya transportasi, bebanya sudah berat....ditambah lagi dengan *dekonsentrasi plannologis*...kebijakannya...ke pinggir-pinggir kota...pingir kota berkembang, sementara....orang tidak menyediakan fasilitas infrastruktur

- IA : "Jadi ibu menarik kesimpulan ....dulu saya mahasiswanya mba Linda di Sistem sosial..
- LD : " Oh, ya...oke Alfie.. "
- IA : " Eh..berarti..mba melihat kalau titik berat kemacetan yang terjadi di DKI itu dari komutasinya....arus komutasi dari sekitarnya..? "
- LD : " Oh, iya.... "
- AI : "Bukan dari penduduk..kotanya sendiri..?"
- LD : "Penduduk kotanya sendiri ....iya...tetapi...ditambah dengan beban itu....menurut saya...iya komuter...jadi Jakarta itukan penduduknya kalau pagi...siang..sekitar 9 juta.eh..kalau malem sekitar 9 juta.kalau siang..sekitar 12 juta-13 juta....bayangin saja Alfie....pokoknya Alfie lihat deh Sekarang...kalau pastinya sih..mba Linda Belum ngadain penelitian..tapi...kompleksitas teori itu mengatakan demikian....jadi bayangkan saja..kalau misalnya..Jakarta Timar deh..Alfie...pergi ke arah yang berlawanan pagi-pagi ya..itu dari jam enam. , setengan tujuh itu sudah padat..padat sekali dan... itu sampe pulogebang..dan Sekarang dibikin alternatif pondok indah..dan mereka keliling..kalau mau yang ke...senayan..mereka itu bisa lewat pondok indah...sebenarnya bisa saja....karena mereka gak ada pilihan.....gak ada alternatif...karena itu kendaraan yang paling nyaman...karena gak ada kendaraan umum...saya gak tau kalau nanti dibikin double trak gitu....kaya kereta gitu..tapi..itu kan masih banyak hambatannya gitu...dan di Jakarta itu kan Sekarang sudah padat...jadi seharusnya sebelumnya...jadi waktu di bikin *dekonsentrasi plannologis* itu..seharusnya langsung dipikirkan gitu....bisa dipikirkan..apakah..ini bisa dibikin sector indrusti..sektor ini....begitu...
- IA : " Kemacetan itu sendiri, kalau dilihat dari sisi seorang sosiolog...apa sih dampak sosialnya...?"

- LD : “ Dari kemacetan dampak sosialnya banyak....menurut saya...untuk ekonomi rumah tangga, misalnya....mengubah relasi..saya mengadakan observasi....mengubah relasi dalam keluarga....bayangin saja fie....orang pagi...yang tadinya bisa berangkat jam tujuh..masih bisa ngelihat anaknya...ini enggak...pergi, anaknya masih tidur..pulang, anaknya udah tidur lagi...terus orang mau pulang, nunggu dulu di kafe...jangan-jangan...tingginya tingkat perceraian di DKI...tinggi lo tingkat perceraian di DKI dan di Jawa Barat ..itu karena jarang bertemu..minimnya tingkat komunikasi...dari Jakarta mereka menunggu macet...memakan dua jam....jadi mereka nunggu di kafe...memang itu bukan sebagai alasan ya..tetapi daripada seperti itu..mendingan menunggu..seperi itu...ekonomis..tidak menghabiskan bensin dalam macet...dan sebagainya...Cuma dampak pada keluarganya...relasi yang ada itu mikro ya...seperti itu...kalau di level institusi....pranata sosial..ya itu tadi...pranata sosial keluarganya sendiri...ekonomis....*costfull*, menurut saya...dan memang orang Sekarang ..nah..jangan-jangan nih Alfil..tingkat kemiskinan meningkat itu karena *day to day disaster*....menurut saya...jadi bencana itu ..tidak lagi kita sebut bencana alam...yang ada banjir segala macam...Sekarang ini kecelakaan lalu lintas itu *day to day disaster*.....orang memilih kendaraan bermotor karena menghindari macet...dan tingkat kecelakaan kendaraan bermotor itu tinggi... coba kita *berpikirr beyond common sense* ya.... jika seorang kepala keluarga yang mengalami kecelakaan...bisa dibayangkan sebuah keluarga tanpa kepala keluarga...tanpa orang yang mencari mata pencharian...berapa orang miskin yang menjadi miskin dalam keluarga itu.....taruhlah lima....empat yang bergantung pada orang ini, meninggal...sudah pernah dipikirkan...? gak pernah orang berpikir...kepala keluarga meninggal....empat orang tidak punya tempat bergantung..itu menurut saya....orang tidak pernah berpikir seperti itu....jangan-jangan tingkat kemiskinan juga dipengaruhi karena itu...kehilangan pendapatannya...karena kepala keluarganya....kecelakaan...sangat tinggi loh..menurut saya sekarang..”
- IA : ” Iya...mba...tapi misalkan kita ambil contoh supir bis...itu boleh gak..saya berpendapat bahwa itu bukan hanya soal budayanya saja...itu juga terkait dengan sistem setoran...karena mereka setiap hari harus memberi setoran..jadi mereka harus ngebut dan segala macam..kalau sistem itu diganti...mereka jadi gak harus ngetem...gak harus macetin jalan....”
- LD : ” Itu yang tadi mba Linda bilang.....itu di level pranata sosial...jadi kalau secara sosiologis...gak bisa kita Cuma benerin dari aspek disiplinnya saja....ini yang harus diberesin ...kalau mba Linda bilang..ada sistem sosial..ada pranata sosial..didalamnya.....pranata sosial itukan..sebenarnya kumpulan dari norma....dari suatu lembaga yang mengatur masyarakat...untuk hidup....untuk berpedoman..dalam sosial..kan..gitu.....nah, pranata sosial sistem transportasi kita..itu gak jelas.....gak nyambung..kalau orang..kan...gini *consumer* itu kan ingin keamanan, kenyamanan..kalau dia enggak...yang penting ekonominya...mau nyaman kek..mau enggak....pake ban apa kek...itu..tidak ada..sistem hukum yang mengatur itu..polisi misalnya...atau...dina hubungan darat...tuh...oarang perhubungan darat..itu seharusnya dilevel pranatanya....harus diatur itu...negara harus...secara politis negara harus interversi...kalau gak..gak jalan dong..jadi semauanya..kalau sistem kan kaya gitu...kalau ekonomi begini..nih...kalau ini begini...jadi semuanya diatur....gak bisa kalau gak di atur...betul kata Alfie....belum ngomong kesitu aja...panjang... kalau sampai kesitu semuanya..polisi...juga..aparatnya juga...ini juga....sudah gak becus ngurusnya...ketidakjujuran...kolusi...korupsi....bagaimana orang bisa merubah perilaku...? itu semua level gitu...dari level biologis....dari fisik kita nih..kita gak fit, nyetir aja....kan mengganggu sistem otak berpikir kita....kita udah bilang....aduh

gue capek deh..terserah..kadang-kadang...ada orang yang buru-buru makan...ibunya mau ngelahirin atau lagi kebetul...nih gila...macet...karena dia...nah..kalau dalam sistem transportasi, diatur semuanya.....kalau di negara maju...misalnya...Malaysia....di negara itu untuk menghindari itu, sudah di atur semuanya...*Object Transportation* pemerintah yang pegang...*public*.....karena dia punya kontrol yang kuat...kalaupun swasta...swasta yang....terkontrol..ada kekuatan negara yang mengatur itu..”

IA : ”Tapi...menurut pemerintahnya sendiri, menurut dinas perhubungan, kalau kita mau mengubah suatu sistem itu...sering...membuat orang-orang yang ada disekitar sistem yang lama... itu..malah jadi *jobless*...kaya.....”

LD : ”Bukan...karena kalau mau ngebenerin sistem...gak cuma sistem ini yang dibenerin.....karena sistem ini akan merubah sistem yang lain...dan merubah lagi sistem yang lainnya juga....makanya kalau mau bikin kebijakan jangan sembarangan.....karena begitu dibikin sistem kebijakan baru...semuanya ikut.....kalau mau memberikan solusi yang satu...berikan solusi kedua....jadi kalau mau ngebenerin sistem emang begitu...jadi harus ditata semuanya...malah...tidak ditata begini saja...horizontal ditatanya....kita gak bisa juga...rambu-rambunya apa...sampai *values*nya diangkat...kita ini gak punya *present values* Alfie....gak budaya yang kita mau kemana nih...sekarang gak jelas....dulu masih ada pancasila...sekarang kaya gini....betul harus ditata...gak bisa ngomong gitu perhubungan...terus...kalau kaya gitu..mau diapain...? mau didiem-in...? sampai ribet gitu...perhubungan harus....perlu kordinasi...begitu dia bikin ini...semuanya ikut.....kalau gak...gak bisa....”

IA : ”Iya..kaya yang sekarang ini saja...busway itu..katanya harus di *feder*...”

LD : ”Iyaaa...”

IA : ” Tapi sory.. kalau dibuat suatu kebijakan itu...orang bisa lebih pintar lagi...misal dibuat peraturan 3 in 1...orang malah nyari joki gitu....”

LD : ” Makanya dibuat peraturan...hukum...pelaksanaanya disitem sosila...sistem hukum jalan....regulatornya gak ada...kita aja gak mau ngantri kok...begitu dikasih fisik...dikasih bukti kuat....kita mau kok berdiri....mau duduk..? terus dikasih nomor...jalan...manusia itu bisa diatur gitu...tapi jangan bilang gak bisa dulu...menurut mba Linda kordinasi...antar itunya gak ada.....transportasi itu...didalam planning...adalah yang paling mudah diatur...karena lebih bisa menggunakan teknologi komputer....bisa sekarang...katanya gak ada polisi...jangan pake polisi...pake kamera.....solusi-solusi teknologi...walaupun mahal bisa....daripada disitu...pake uang kemacetan itu....ngabisin uang berapa...borosnya...konsumsinya....gila kemacetan itu...bisa dihitung..setengah jam...sampai satu jam itu ...berapa energi yang bisa disalurkan dalam satu jam...hitung.....dibanding sama kalau make kamera....aku sih belajar planning cybermatika didalam transportasi..itu ternyata lebih mudah diterapkan daripada dibidang lain..orang ngatur lampu merah diatas 30-40... ..itu aja sekarang gak disosialisasiin....sama orang dipake orang buat kaya balapan...udah dua...satu.....orang udah siap-siap nih...langsung aja siap-siap brrrrr...gitu aja... tapi memang.....membuat itu...itu mustinya..... sebagai suatu jaringan..seharusnya itu mengatur antara perempatan dengan perempatan lain...lamanya dihambat disini...itu mengurangi arus yang disitu..kalau gak diatur yang disitu....pake komputer...gak jalan arusnya..tetep aja macet jalan...karena naroh angka itu...*out put* dari *computer*.....aku gak tau sistem perhubungan mengatur hal itu gak...? jangan-jangan Cuma asal naro itu aja...jadi *rule of policeman* yang mengatur itu...gak bisa...itu harus make helikopter nih...kalau transportasi begini...dan ini....gak Cuma kota Jakarta helikopternya...seluruhnya...makanya megapolitan itu...kalau kaya pohon...transportasi itu.....akarnya...*branch*-nya itu...ada dipinggir-pinggir itu....jadi jangan ngomong kaya gitu dinas perhubungan...dinas

perhubungan DKI itu..gak akan selesai masalahnya...karena seperti mba Linda bilang...masalahnya.....akar permasalahannya mobilitas internal....cari penduduk DKI yang gak meke KTP...ada jalan keluar semuanya....”

IA : ” Tpai kalau mba melihat soal itu mba...ERP...katanya mulai tahun depan itu akan mulai dikenakan...diterapkan...kalau menurut mba sendiri...bagaimana mba..? ERP...yang bayar per...jadi kalau kita masuk kesitu...kita bayar...”

LD : ”Kaya di Singapore..?”

IA : ” Benar..”

Ld : ” Ahh...cape deh.....kita mikirnya uang sih...bebannya...gak mikir dinamika sosialnya....mobilitas internal itu kan harus dilihat dinamika sosialnya..dan sakal spasialnya kaya apa.....siapa sih...orang yang bergerak....? gak pernah dibikin satu survei....siapa sih orang yang bergerak dari san kesini..dari sana kesini...dari strat apa sih orang itu...orang sosiologi kan lihat itu....apa sih okupasinya....siapa aja sih...jangan-jangan satu keluarga...anaknya pake mobil juga.....pembantunya..make mobil juga...majikannya make mobil juga...dalam satu hari pergi ketempat yang sama...pernah gak sih...dilakukan *family transportation survey*...? gak pernah ada....kalau mau bikin itu..*social survey* itu...harus ada...yang mengatur punya *maintance..social maintance internal mobility* ...mobilitas internal didalam kota...kalau gak...gak terselesaikan....mab Linda sih..kalau lihat kaya gini...gak usah tunggu samapai 2015 fie ....*stuck*...Jakarta gak bisa jalan....sekarang aja *stuck* kok...di *office hours* tertentu...eh...pagi siang sore...sama...*whole day*....cape deh... jadi dia jangan bilang begitu...harus naik helikopter...kalau mau nyelesain transportasi....gak bisa dilihat pake kacamata kuda ...yang dilihat Cuma Jakarta doang.....karena manusia itu bermobilitas...dan....tau gak kalau secara sosiologi...keputusan..untuk saya menggunakan jalan yang mana...*that is making rule of level*.....di level individual..Alfie sama mba Linda aja nih.....kita mau pulang...sama-sama mau lewat jalan tol...bayar Rp.6000,-... tapi nanti macet...tapi tenang...kan ada jalan tikus..kita lewat jalan tikus aja...padahal...jalan tikus itu...yang tau buka Cuma Alfie doang...banyak orang tau....terus padet deh..di jalan tikus itu....iya...kan...itu bedanya sama negara maju...Jakarta punya jalan tikus.....kalau negara-negara maju itu...levelnya udah..kotak-kotak...jalanya sudah diatur..kita...mau bikin peta Jakarta aja bingung kok....ada jalan kecil..kecil...orang muter-muter...kemarin gak ada jalan ini...sekarang ada....orang bisa bikin jalan sendiri gak pake izin...juga ada kok...swadaya masyarakat...bikin aja jalan sendiri....tadinya jalan motor..sekarang bisa jalan mobil...”

IA : ”Sampe-sampe GPS gak bisa nemuin..ya...mba..?”

LD : ”Iya...itu Alfie...kalau dia mau bikin itu, ok...tapi well plan...dalam arti *based on* apa dia bikin...harus diuji..harus *based on*...sosial itu...dinamik...ada dinamika sosialnya..siapa yang menjalankan itu...strata mana....jangan sampe bikin bingung..gak tau targetnya siapa....menurut mba Linda, orang yang planning transportasi....gak tau targetnya siapa...mau bikin busway....? kalau bikin busway...siap sih yang mau pindah...dari mobil itu ke busway....? apa yang naik motor..? gak juga lagi...menengah keatas..? menengah kebawah...? menengah-menengah...*lower-middle*...? or *middle-middle*..? yang mana...? apa yang *lower* banget...tujuh ribu... kan harusnya dilihat nih....kalau gak...gak ada solusinya.....kalau Cuma bikin-bikin...siapa yang berpindah ke moda itu...harus dipikirkan...that's transportation...dia harus tau...yang jalan...aduh...ngomongin transportasi....kan OD ..*origin destination*...nah...orang yang pergi dari barang dan jasa...*origin destination* itu...yang dari daerah asal ke daerah tujuan.....kan harus tau siapa yang jalan...orang kita bikin *planning* buat mereka...didalam suatu spasial kota...dan gak bisa...menerut mba Linda.....cape deh..”

IA : ” Iya itu...”

- LD :” Kalau begini menurut saya sih gak usah nunggu 2015..saklek..sebentar lagi juga udah kok...”
- IA : ” Iya yang 2014 itu sebenarnya...menurut saya itu adalah salah perhitungan mba...jadi...itu asumsinya jumlah kendaraan...dengan dimensi kendaraan itu artinya...luas kendaraan...berapa gitu ...”
- LD : “ emang dia ngukurnya Cuma itu doang... emangnya kita...yang melihat..menjalani...”
- IA : “ Iya..kalau kita ngomong soal itu...harus dibikin survey sosial dulu..
- LD : “Iya dipake tapi.....”
- IA : “kan harus ada penyediaan dana yang lebih...dan mereka ngomong ...kita terbentur...di pendanaan..
- LD : “Ya..kalau ngomong seperti itu...itu kemacetan...berapa energi yang dihabiskan...konsumsi yang dihabiskan...? mereka lihat itu gak...jangan Cuma lihat ..macet gak jalan...dong...hitung....energi perhour..bensin yang dihabiskan dikaliin dong...itu pernah ada tuh...S2 yang bikin...di planologi...tentang pemborosan enegrgi karena macet...itu rasional loh...harus dipikirin...”
- IA : “Tapi mba...ini masalahnya..di level pusat sendiri...mereka udah seperti itu..kaya misalnya...dulu waktu busway..masih koridor satu dan dua...itu....pemprov DKI itu boleh melakukan penyediaan sendiri..mereka yang menyediakan bis-bis nya itu sendiri...namun untuk koridor 3-7 itu aturannya harus ditenderkan... ke pihak swasta...yang waktu koridor 1 dan 2 itu dulukan pimpro-nya sendiri yang jadi tersangka kan...ya itu...mereka ketakutan untuk melakukan penyediaan itu sendiri...walaupun...mereka mampu untuk menyediakan bisnya sendiri...kadangkan...hasilnya...di koridor 3 – 7 ini...hasilnya...bisnya kurang...kata orang....gimana orang mau naik busway..kalau ngantrinya aja disana lama...mendingan orang naik....”
- LD : “ Mereka bisa ngerasa sendiri kok...orang yang pake kendaraan pribadi sama naik busway....cepatan yang make mana.....udah dicoba kok sama dia.....duluan yang naik kendaraan pribadi, walaupun macet...daripada yang naik busway...dibeberapa koridor tertentu..koridor lain silakan...tapi mba Linda....misal mau ke Depok...pake busway..kan jauh haltenya...jadi jelas tagetnya...paling..gak...kalau mba Linda gitu loh....itu transportasi....kalau misalnya mau survey.....tapi surveynya gak dipake ya..percuma....di hitung..pake hitung-hitungan..
- IA : ”Ya..maksud saya tadi....bagaiman mba Linda melihat dari sisi sosiologi...dari pemerintahan itu begini yang terjadi ...mereka tuh takut...”
- LD : ”*Let's say Good Governance*....gak bisa Cuma gitu...itu harus ada....gak bisa kaya sekarang mereka bekerja ala birokrat...”
- IA : ”Gimana caranya menerapkan *Good Governance* itu di Indonesia ? karena kita melihat aturan prinsiptual banyak.....
- LD :”Harus dipraktekin menurut mba Linda....jangan muali dari dinas perhubungannya. *Good Governance* itu mulai dari yang mana yang paling mendasar....dari...suku dinasnya...yang paling kecilnya lagi kalau perlu...ntar gede-gede...di kompetisiin. Philipin seperti itu..di Manila...berhasil seperti itu ...berhasil dalam arti..kecil dulu..jadi dalam satu dinas itu dibikin seperti kompetisi kecil...mana yang paling akuntabel...mana yang paling baik..mana yang palng transparan....terus dikompetisiin...berani gak...? nanti kalau baik menular kesini..menular kebagian lain....gak bsa...sekarang kita udah gak bisa dalam skala nasional...kalau menurut mba Linda seperti itu....di Philipin berhasil....kalau semua dinas kaya gitu...dari mulai unit kecilnya...kan ada kompetisi....dinas trasportasi..dinas perhubungan darat...kecil-kecil aja dulu...tapi kalau kita gak mau mulai.lama...kata orang lama...paling cepat sepuluh tahun...duapuluh

- tahun...Indonesia juga bisa...tapi mulai dong..kalau gak muali..ya..gak sampe-sampe dua puluh tahun...ahh..cape deh...
- IA : "Philipina itu, mba katanya.....berdasarkan wawancara saya dengan pak John Ernst dari ITDP dia bilang kalau Philipina itu...berhasil karena tata kota-nya itu sendiri sudah diatur agar kegiatan ekonminya itu difokuskan di satu titik tertentu saja...sementara kalau di Jakarta...itu modelnya adalah..satu Jakarta itu disebarin..."
- LD : "Iya kan..saya udah bilang dekonsentrasi planologis..."
- IA : "Iya terus disana kordinasi antar dinas perhubungan dan tata kotanya itu baik...sementara kalau di Jakarta...saya wawancara orang dari dinas perhubungan....mereka bilang...Iya kita udah ngatur...misalnya dia bikin gedung disini...arahnya harusnya jangan menghadap jalan tersebut...jangan menghadap Sudirman ...kaya misalnya Grand Indonesia seharusnya jangan menghadap Thamrin tetapi jalan yang samping...tetapi ternyata masih pengen bikin pintu yang depan...itu izinin dengan tata kota...jadi...tidak ada kordinasi...sehubungan dengan..."
- LD : " Kan..seperti yang tadi mba Linda bilang...tidak ada kordinasi..."
- IA : "Nah itu..bagaimana mengatasi hal itu..?"
- LD : "Eh....gak bisa..harus diselesaikan bersama-sama...duduk bersama-sama...secara kemitraan..."
- IA : "Siapa yang bisa bikin kaya gitu...sementara gubernurnya juga gitu..."
- LD : "Kalau menurut mba Linda gak usah nelepon Gubernur...nelepon kepala dinasnya aja...kan dulu mba Linda bilang...kalau dulu BKSP jalan...kuncinya itu...BKSP-nya gak jalan...semrawut...mau solusi kaya apa....orang-orangnya.....makanya *good governance*...Alfie belajar administrasi...dari *government ke governance*...kan gak gamampang....butuh perubahan paradigma....harus dijalankan...kalau gak dijalankan...mulai dari yang kecil...kita bikin *public reform*....aku tanya dulu...mau merubah perilaku berapa sih nih..orang eselon-eselon satu di negara ini...? dia bilang gak papa bu...lima...satu aja berubah...udah cukup...ya udah kalau kaya gitu percuma...biar udah dilatih juga...karena di Jakarta....diberi *public reform*..balik lagi kekampungnya...sama aja...ntar gitu lagi. Tapi kalau mau berubah...negara kita mau dari kapan sih...? ya..harus gitu loh....kita kan dari dulu gitu...pembangunan sesuai dengan *basic needs*...terus...terjadi gak bener sektor ini..oh oke jadi sektoral....sekarang jadi perbidang...ok *intergrated*...kita jalani...tapikan Cuma wacana doang...gak mau duduk bersama-sama.....kalau gak mau duduk bersama-sama ya, gak bisa...bicara tentang transportasi...gak bisa Cuma dinas perhubungan darat saja."
- IA : "Tapi mba...yang tadi kan kita ngomong kordinasi ini....faktornya gubernur juga...tapi gubenur sendiri...masa jabatannya...ima tahun..dan setiap gubenur terpilih, dia punya rencana programnya sendiri..."
- LD : "Indonesia itu fie...ih..cape deh gue.....negara yang gak pernah *commit*....sama *suitainable development*, gak ada kita konsistensi....gak ada integritas...dari jaman dulu juga begitu..."
- IA : "Ok..dengan kondisi sekarang yang seperti telah dijelaskan oleh mba....yang tadi udah kita bicarain...untuk 20 tahun kedepan gitu.katakan...secara pesimisnya gimana...?"
- LD : "Kalau pesimisnya menurut saya...betul.kalau mau *stuck*...kita kemana-mana gak bisa..ya...udah...kita gak bisa bubar kemana-mana...dan...itu mengganggu ekonomi....sektor *urban economic*....kota..."
- IA : "Terus kalau tadi perbaikan yang udah dilakukan...dengan upaya yang amat sangatlah.katakanlah begitu....maksimal banget...kira-kira bagaimana...kalau menurut mba Linda...?"

- LD : "Kalau kordinasinya gak buruk kaya gitu...menurut saya bisa diatasi...terutama mengatur hubungan jabodetabek itu..."
- IA : "Menunda...atau justru memperbaiki...?"
- LD : "Kalau menurut mba Linda bisa memperbaiki....orang sekarang tol-tol aja bisa memperbaiki kok...tapi kalau alirannya jelas ya...kalau melihat arus itu...sekarang kan kelihatan...kaya...cikunir...kan sudah....itukan bukanya secara fisik ya.....tapi gak bisa cuman itu aja...Jakarta ini...coba lihat deh...udah di bikin segala macam...udah di bangun Cikunir segala macam...ini gak...? berkurang gak macet di Jakarta...? gak kan...? malah akses macetnya makin cepet...mempercepat dari luar kedalam..tetapi begitu didalam...tek...gitu...."
- IA : "Mengantisipasi kemacetan..."
- LD : "iya...mengantisipasi kemacetan menjadi lebih cepat...di dalam Jakarta....itu kalau di Kalau Cuma mau berpikir Cuma Jakarta doang...cape deh...kalau menurut aku...kalau Cuma memikirkan Jakarta...tidak memikirkan Jakarta as a *metropolitan region*...udah deh....gak ada gunanya .kalau menurut mba Linda..mba Linda...itu pesimis..kalau orang perhubungan itu masih berpikir...*they are thinking only Jakarta...metroploitan Jakarta*...tapi gak berpikir tentang...*metropolitan region*....kalau dia berpikir tentang wilayah kota Jakarta....itu agak lumayan...kalau dia menambah lagi aspek-aspek sosial ekonomi..di dalam pergerakan itu...kalau itu di kordinasikan...bintangnya tambah...gua kasih dua...kalau *good governance*...gua kasih bintang tiga....jadi tujuh...baru kemacetan di Jakarta bisa jalan...baru nih...Alfie bikin ini nih....kasihnya sama orang perhubungan...bikin *scenario buildingnya*...kalau ini bangun begini..ini..kalau ini...ini....kalau gak dijalanin...mati aja deh loh...gitu...."
- IA : "Oke..."
- LD : "Alfie...is very good...kalau DKI Cuma main-maik..gak pernah serius ngerjain itu...udah deh...."
- IA : "Iya deh mba...ittu aja..cukup dulu...."
- LD : "Iya...."
- IA : "Terima kasih..."
- LD : "oke..makasih..."

### LAMPIRAN 13

#### Transkrip Wawancara dengan Andrinof Chaniago, Pakar Ekonomi Politik dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia

- T : Menurut Bapak, apa sih yang menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jika dilihat dari pandangan politik?
- J : Secara teknis kamu udah tahu ya. Gap antara jumlah kendaraan dan ruas jalan dan lain-lain. Kalo dari sisi kebijakan ini karena pola pembangunan kota yang tidak mengendalikan secara terintegrasi antara beberapa sektor penting yaitu transportasi, perumahan dan tata ruang. Dalam kebijakan yang tidak terintegrasi, nampak ciri pendekatan sektoral. Persoalan transportasi hanya dilihat sebatas teknis transportasi padahal sebenarnya saling terkait antara beberapa sektor penting. Dari segi sisi kebijakan itu bersifat sektoral, bukan lintas sektoral. Padahal kan mestinya pola penggunaan ruang untuk pemukiman, perkantoran dan sebagainya sangat berimplikasi pada daya dukung transportasi karena menekan prasarana transportasi. Misalnya melihat pola pemukiman sekarang di Jabodetabek pemukiman yang vertical itu kan identik dengan kalangan menengah atas yang berlokasi di pusat kota. Ada pemukiman vertical rumah susun untuk masyarakat kalangan bawah tapi *supply* nya sangat kecil dibandingkan *demand*. Tapi rumah susun itu sedikit dibandingkan orang yang membutuhkan. Nah yang membutuhkan itu kan ebagian besar orang yang bekerja di Jakarta dan tinggal di luar Jakarta. Dengan mereka bermukim di pinggir Jakarta berarti kan ada volume penggunaan sarana transportasi jadi tinggi. Jumlah orang yang berseliweran dan waktu orang untuk bermobilitas di jalanan itu jauh lebih besa dengan pola pemukiman seperti itu. Sebaliknya kalo yang terjadi adalah jumlah rumah susun untuk masyarakat kalangan menengah bawah atau pekerja di Jakarta tersedia di dalam kota atau mendekati pusat kota maka beban transportasi berkurang karena kebutuhan orang akan sarana transportasi menjadi kecil aktivitas transportasi menjadi sedikit. Tapi yang terjadi sekarang. Ada sebaran pemukiman dimana kalangan menengah bawah yang kerja di Jakarta tinggal di luar Jakarta. Sedangkan yang tinggal di pusat Jakarta adalah kalangan atas di bangunan vertical apartemen. Ada data apartemen yang mencapai 80% dari total seluruh hunian vertical sementara kebutuhannya terbalik. Artinya menimbulkan persoalan permintaan sarana transportasi termasuk di pinggiran Jakarta.
- T : Menurut Bapak apa yang menyebabkan kebijakan menjadi tidak tidak terpadu?
- J : Orientasi kebijakan itu faktor penentu kebijakan lebih banyak diserahkan pada pihak swasta. Artinya penggunaan lahan ditentukan oleh mekanisme pasar sehingga lahan strategis digunakan oleh para pemilik modal. Mereka melihat lahan di pusat kota itu lebih tinggi profit jika dibuat apartemen, swasta tidak akan melihat kebutuhan masyarakat. Karena mekanisme pemilikan lahan diserahkan pada pasar, maka terjaidlah itu. Peran pemerintah kecil sekali. Pemerintah hanya mendorong swasta membangun. Tapi swasta pasti akan melihat hitungan profit. Kalaupun ada dibangun, dia jadi tidak tepat sasaran. Akhirnya tergantung kompromi pasar dan desakan pemerintah itu. Pola pemukiman tidak mendukung.

terbentuknya system transportasi yang efisien dan sesuai antara penawaran dan permintaan transportasi. Paradigma dari pembangunan transportasi menggunakan mekanisme pasar.

T : Berarti ada ekonomi politik juga?

J : Iya. Kalo di negara besar asia timur itu tidak seperti itu. Kota rapi jalanan tertata dan gak macet karena peran pemerintah besar mau di Hongkong Seoul, Taiwan. Sebaran rumah susun itu merata orang jadi tinggal dekat dengan tempat kerja. Sehingga dia tidak menambah tekanan pada sarana transportasi. Jadi sumber kekuatan yang menguasai kebijakan itu kalo di Indonesia peran negara itu kecil. Implikasinya memang jadi paradigma pembangunan perkotaan tidak berorientasi pada pelayanan publik. Jadi lebih pada pelayanan kepentingan bisnis. Menganut paham *trickle down effect* yang tidak berefek-efek lagi. Dianggap bahwa ekonomi maju pemerintah ambil keuntungan. Kalo swasta yang menguasai pasti akan terjadi eksklusivitas dan diskriminasi dalam penyediaan layanan publik, termasuk transportasi. Transportasi untuk masyarakat bawah jadi buruk.

T : Kalo kebijakan busway itu kan pengadaannya harus ditender ke swasta. Menurut Bapak itu bagaimana?

J : Saya melihat busway proyek yang membisniskan pelayanan publik. Proyek yang diawali pada pemburukan transportasi. Pelayanan yang buruk itu dijadikan proyek untuk menguntungkan swasta dan elit birokrasi. Jadi busway tidak bermanfaat bagi peningkatan pelayanan transportasi. Diatas kerta tujuan busway kan mengalihkan orang kendaraan pribadi untuk pindah. Tapi survey menggunakan bahwa pengguna busway sebagian besar itu adalah orang yang pindah dari bus biasa hanya 13% yang pindah dari kendaraan pribadi. Ya gak mungkin orang beralih ke busway kalo system jaringan transportasi umum tidak menjangkau mereka. Walau busway dibuat jor-joran bahkan rute terpanjang di dunia, tapi dia tidak menjangkau sampai ke rumah-rumah. Dari rumah orang gak langsung ketemu busway, ada ojek atau angkot. Kedua gak mungkin maksa orang pindah dari kendaraan pribadi ke umum karena suatu kebutuhan. Katakanlah orang mengeha atas atau bawah yang memang butuh kendaraan pribadi misalnya ada banyak bawaan saat pergi bekerja. Tentu tidak aman dan nyaman naik kendaraan umum. Yang itu tidak bisa dipaksa untuk berpindah. Solusinya memang harus penambahan ruas jalan. Apakah mungkin dengan lahan terbatas? Ya mungkin itu yang dilakukan negara maju. Dibikin jalan layang, *fly over*, dan lain-lain. Tapi itu gak dilakukan pemerintah. Keterbatasan anggaran juga gak mungkin karena pajak kendaraan itu sangat besar. Total pajak kendaraan itu 4,5 triliun setahun jika 20% aja dipakai untuk itu maka akan terasa untuk mengurangi *supply* dan *demand*. Itu ekonomi politik lagi. Birokrasinya tidak beres. Anggarannya juga tidak jelas. Kan ada macam-macam penerimaan. Kenapa koq ga tercermin dalam penambahan prasarana jalan. Ada juga prasarana yang gak begitu besar tapi bermanfaat mengurangi macet misalnya jembatan penyeberangan. Coba perhatikan mulai margonda sampai pasar minggu. Pancasila macet sampai pasar minggu karena gak ada jembatan penyeberangan. Yang kayak gitu banyak di sepanjang jalan Jakarta.

- T : Tadi Bapak bilang bahwa ada ketidakberesan pada birokrasi. Bisa gak kalo saya bilang antar SKPD sendiri ada lintas sektoral. Mungkin seperti pajak kendaraan bermotor untuk mengejar pendapatan daerah. Sementara itu berakibat pada beban dinas perhubungan. Lalu dinas tata kota yang berpendapat perlu ada banyak *landmark* di DKI sehingga pembangunan pusat bisnis baru disetujui.
- J : Artinya kebijakan pemerintah tidak jelas sehingga muncul kebijakan yang lahir dari pertarungan sektoral bukan sinergi antar sektor. Misalnya yang satu untuk meningkatkan pendapatan, yang lain meningkatkan transportasi, sedangkan yang lain ingin menunjukkan pembangunan perumahan yang unit bertambah tahun ke tahun.
- T : Poin penting itu pada kepala SKPD, Gubernur, atau DPRD?
- J : Gubernur bersama DPRD. DPRD kan besar perannya dalam kebijakan lewat kebijakan anggaran, legislasi, mengawasi pemerintahan. Tapi DPRD juga gak punya kontribusi. DPRD juga tidak punya visi. Begitu juga pemda.
- T : Tapi dengan kondisi pergantian kepala daerah berganti setiap 5 tahun sehingga ada kemungkinan kebijakan itu tidak berkelanjutan, itu gimana pak?
- J : Perlu dimulai dengan produk legislasi dulu. Rencana jangka panjang transportasi itu harus merupakan produk legislasi. Kalo peraturan gubernur bisa jadi gak efektif karena kurang dukungan dari DPRD.
- T : DKI Jakarta sendiri kan punya dewan transportasi. Bagaimana pandangan bapak terhadap organisasi itu? Apa yang perlu dilakukan kalo ada yang kurang?
- J : Saya tidak terlalu tahu ya. Dia kan cuma sebatas penasehat pemerintah mengajukan saran atau rekomendasi tapi tidak punya kewenangan apa-apa yang bersifat memaksa. Sampai sekarang saya juga belum melihat produk lembaga itu misalnya seperti *master plan* transportasi. Saya tidak tahu didalam seperti apa. Tapi kita tidak lihat arahan atau rencana transportasi kota
- T : Dulu itu kan ada BKSP? Terus konsep megapolitan itu bagaimana?
- J : Itu kan cuma koordinasi akhirnya gak efektif juga. Konsep megapolitan itu perlu. Tapi yang salah adalah proses menggolkan proyek tu. Harusnya didorong ke pemerintah pusat. Sehingga tidak ada bias kepentingan local tapi jadi suatu kesadaran nasional. Jadi nanti kan apa yang direncanakan pemda DKI jadi maju, tapi kalo yang ngotot itu DKI, kan yang lain jadi curiga. Jadi proyek itu gak jalan-jalan. Dia juga gak mensosialisasikan.
- T : Kalo melihat kondisi sekarang kira-kira 20 tahun ke depan apa yang akan terjadi pak?
- J : Saya percaya pada prediksi yang dikeluarkan oleh lembaga ya. Tahun 2011 Jakarta ini akan macet total. Gap antara kendaraan dengan personal jalan akan semakin besar. Prasarana transportasi yang ada juga tidak akan memadai kecuali jika ada kebijakan baru di bidang perumahan sama pengadaan prasarananya penambahan jalan. Bahkan untuk situasi sekarang pun dikurangi, masalahnya masih mungkin. Pembatasan kendaraan tetap perlu. Untuk mengalihkan orang ke kendaraan umum itu ya dengan tingkatkanlah kualitas transportasi umum. Yang kedua kurangilah beban

dari antar sektoral. Pemerintah DKI dan psuat bisa kerja sama untuk kepentingan umum. Jakarta punya banyak asset perumahan milik pemerintah. Bukan karena rumahnya tapi pemakaian lahan. Klo itu diubah menjadi rumah susun, akan membantu mengurangi macet. Diperuntukkan untuk karyawan yang bekerja di Jakarta. Dengan hukum yang tegas. Jika ditemukan dua minggu tidak ditempati bisa diusir untuk mengurangi *black market*. Kebijakan di bidang perumahan memungkinkan karena masih ada potensi asset. Perumahan-perumahan milik BUMN atau departemen itu kan milik negara diubah jadi bangunan vertical untuk rumah susun. Lalu tambahan sarana transportasi perlu dilakukan, jembatan penyeberangan juga diperlukan. Yang busway karena udah gak bisa dihapus lagi ya dioptimalkan jalur buswaynya. Semua bus umum lewatlah di jalur busway jangan eksklusif gitu gak efisien juga. Sementara di jalan biasa orang macet itu namanya kebijakan menzalimi pengguna jalur umum. Okelah tetap gak boleh. Suruh pindah semuanya. Jadi loket ada dua loket busway dan biasa. Bus biasa itu gak boleh berhenti lebih dari dua menit jadi jalur busway bisa optimal. Masyarakat terlayani dan angkutan missal optimal. Masa trans Jakarta pelan-pelan ditujukan mengusir bis umum? Itu bukan kebijakan yang baik. Harusnya kebijakan itu menguntungkan pihak lain, sekurang-kurangnya tidak merugikan. Sedangkan busway memang menguntungkan, tapi yang lain rugi. Nah itu yang terjadi dengan busway.

T : Dalam waktu dekat akan ada dua kebijakan pemprov DKI terkait transportasi yaitu ERT akan mulai tahun 2009 dan MRT dibangun koridor pertama di Lebak Bulus. Bagaimana Bapak melihat kesiapan dan dampak yang akan ditimbulkan?

J : Tetap saja dua-duanya tidak efektif. Penambahan prasarana transportasi juga mendorong orang memanfaatkan lahan-lahan yang dilewati prasarana itu. Artinya akan menambah beban terhadap prasarana jalan itu. Nanti disitu akan berdiri apartemen kalangan atas atau *shopping centre*. Kebijakan ini tidak mengatasi tapi hanya melayani pemain-pemain baru. Tidak akan efektif, jika belum ada perubahan paradigma pembangunan kota yaitu pemerintah yang mengendalikan untuk menjaga kualitas pelayanan publik.

T : Disini tapi Pemprov DKI sudah memilih untuk melakukan ini. Bisa dikatakan gak sesuai dengan scenario yang Bapak buat tadi bahwa perlu pembangunan rumah vertical dan penambahan sarana transportasi. Kao diminta buat prognisi, gimana keadaan tahun 2011 nanti dengan kebijakan itu?

J : Akan tetap macet total. Coba hitung berpa kapasitas MRT yaitu sekitar beberapa ratus ribu per hari. Saya piker itu gak banyak karena akan muncul pelanggan baru. Menstimulus orang untuk datang. Gak hanya melayani masyarakat yang selama ini melalui jalur itu. Jadi itu solusi yang menimbulkan masalah lagi. Soal ERT tadi, itu semata-mata kebijakan represif seperti kebijakan *three in one*. Padahal orang sudah tidak punya pilihan lain untuk misalnya menggunakan kendaraan umum yang layak atau kendaraan pribadi yang sesuai dengan haknya.

T : Kalo itu sudah terlanjur terjadi, apa yang perlu dilakukan?

- J : Pemprov kan sudah ngotot untuk bangun itu pemecahan masalah yang terakhir. Saya melihatnya selama tidak ada penyelesaian komprehensif artinya berwawasan lintas sektoral dan betul-betul untuk melayani kepentingan umum kecuali penambahan prasarana fisik, tidak akan ada perubahan situasi. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi harus dilihat semua penyebab-penyebabnya. Misalnya pembangunan perumahan, di setiap stasiun dijadikan lokasi perumahan. Jangan keluarkan izin rumah horizontal. Lindungi daerah-daerah itu untuk rumah susun. Hampir tiap stasiun tidak ada rumah vertical.
- T : Mungkin itu aja pak. Terima kasih.



**LAMPIRAN 14**  
**Wawancara Dengan Tri Tjahjono, Pakar Transportasi**  
**dan Koordinator Masyarakat Transportasi Indonesia DKI Jakarta**  
**5 September 2008, pukul 09.30 WIB, FT Universitas Indonesia**

**Keterangan**

**AN: Peneliti**

**TT: narasumber**

- 
- AN : Bapak sendiri dalam memandang transportasi dan kemacetan di Jakarta yang ada hubungannya dengan pemerintah seperti apa?
- TT : Pemerintah tidak pernah mengurus secara komprehensif system angkutan manusia dan arang di Jakarta.
- AN : Dalam Artian?
- TT : Dalam artian kemacetan itu kan ada gunung es diatasnya, dibawahnya kan banyak. Jadi transportasi secara komprehensif itu tidak pernah dipikirkan. Misalnya dikota itu yang utama adalah pergerakan manusia dan barang, bukan pergerakan kendaraan. Karena ketersediaan angkutan umum, maka semua orang beralih ke kendaraan itu. Dan kendaara itulah yang membuat macet. Dengan size Jakarta yang luas dan penduduk yang Jabodetabek, udah ngak mungkin ngak macet.
- AN : Yang menjadi *concern* ke depan itu apakah pembangunan jalankah...(narasumber memotong pertanyaan peneliti)
- TT : Pembangunan jalan tidak menyelesaikan masalah! Yang menyelesaikan masalah adalah angkutan umum. Karena falsafahnya harus dirubah, pergerakan lalu lintas di kota itu bukan hanya pergerakan kendaraan saja, tapi pergerakan orang dan barang. Saya ambil contoh yang ekstrim di UI...(narasumber bertanya balik ke peneliti)
- TT : Kamu ke sini jalan kaki atau naik mobil?
- AN : Dari rumah saya naik motor. Tapi dari FISIP ke sini tadi naik bis kuning.
- TT : Itu masih mendingan. Kamu lihat kelakuan dosen kamu. Dari FISIP ke rektorat aja naik mobil kan! Kalau dalam skala kayak gitu, kemacetan di Jakarta sudah tidak bisa dibayangin kan.
- AN : Ok..Dalam beberapa wawancara yang saya lakukan ada beberapa juga yang menyarankan dalam kondisi sekarang ini yang sudah parah, yang harus dlakukan nantinya adalah pembangunan jalan juga. Mungkin untuk tol dalam kota sudah beralih sekarang, tapi dibawahnya....(narasumber memotong pertanyaan peneliti)
- TT : Sekarang realitasnya untuk membangun jalan tanahnya ada apa ngak?

- AN : ehm....ehmm (tertawa) Terus kalau dari rencana pemerintah DKI Jakarta sendiri untuk membangun MRT, menurut Bapak bagaimana?
- TT : MRT tidak ada masalah sejauh itu pendekatannya komprehensif dengan angkutan umum lainnya. Jadi MRT terkoneksi dengan busway, MRT terkoneksi dengan segala-galanya. Tadi ya itu..pendekatannya komprehensif kan...Itu menjadi kelemahan di DKI. Sejangkau ini memang tidak komprehensif. Contohnya sudah dipikirkan belum *single ticket*, misalnya ada tempat tujuan, ada tujuan dan berganti-ganti moda tidak masalah. Jadi *integrated*. itu belum terpikirkan kan. Tapi saya punya masalah soal biaya. Ini kan JBIC yang nekenin dari Jepang. Jepang kalau mengusulkan busway, dia tidak ada komponen Jepang yang tertanam. Dia pasti menolak. Dari pada MRT, saya mending busway yang serius gitu. tidak becanda seperti ini. Harus yang komprehensif, desainnya yang benar dan lebih manusiawi dan segala macam dengan fider yang lebih benar. Dengan biaya yang dikeluarkan MRT, saya yakin akan bisa dilakukan di busway.
- AN : Salah satu kelemahan di busway itu kan kelemahan dalam penyediaan, itu masih kurang juga. menurut bapak gimana?
- TT : Sebenarnya bukan hanya penyediaan, tapi segala-galanya. Prinsipnya sebenarnya di Jakarta itu kan tadi harus komprehensif angkutan umum. Komprehensif itu artinya apa...pemerintah itu kan regulator, sebenarnya untuk berapa banyak dan jenis-jenisnya itu harus ditarik keluar dari pemerintah. Diluar negeri itu ada *public transit authority*. Jadi *public transport authority* adalah semacam otoritas yang melihat kebutuhan angkutan umum. Itu didalamnya *stakeholdernya* selain operator juga pengguna. Jadi kalau ada *public transit authority* ceritanya lain. Dulu transjakarta larinya akan ke *public transit authority*, ternyata hanya jadi BLU pengoperasian aja. Jadi masih dibawah tangan Dishub gitu.
- AN : Ok...jadi kalau dalam transjakarta yang jadi masalah bukan hanya dari pengadaan saja, tapi masalahnya juga si operator ini adalah pemain-pemain lama dari bis regular. Kalau mereka disuruh mengubah kendaraan yang bersinggungan dengan jalur transjakarta menjadi busway. Berarti mereka juga mempunyai kendala minimal dalam dua hal. pertama, adalah manajemen setoran dan yang kedua adalah personalnya atau orang-orang yang tadinya bekerja di bis yang lama ini tidak bisa seketika bekerja di busway.
- TT : Sebenarnya yang pertama ya tadi itu, Jakarta manajemen transportasinya harus modern kalau mau komprehensif. Kalau modern itu setoran udah tidak ada. Harusnya Jakarta itu punya *Public transport authority* didalamnya ada operator dan penggunanya itu bergabung. Pemerintah hanya regulator berapa pun jumlah bisnya. itu yang menentukan *Public Transport Authority*. Dishub hanya mengeluarkan lisensinya atau tendernya. Tendernya harusnya bentuknya berupa lisensi quality, bukan setoran. Seperti

busway di beberapa koridor itu sudah mulai melakukan lisensi kualitas. Persoalan ada pemain lama atau baru itu nggak ada masalah. Masalahnya manajemennya bisa dimoderenkan tidak. Nanti operator juga harus dilihat. Tidak semua operator boleh menjadi operator angkutan umum. Sekarang ini individu kayak mekrolet, metromini itu harus dibubarkan. Untuk pelayanan di Jakarta pemerintah memang harus memilih untuk rakyat kecil, banyak lagi rakyat kecil yang akan tersiksa kalau angkutan umumnya tidak pernah beres. Jadi harus memilih rakyat kecil yang mana? Kalau saya rakyat kecil yang banyak. Nah, sudah tidak bisa angkutan umum berkalah untuk digunakan untuk rakyat kecil. Justru yang menggunakan rakyat kecil yang harus dilindungi. Jadi kasus itu yang harus dilihat. Soalnya bisnya bagus atau jelek itu relative. Di India bis-bisnya yang jelek, manajemennya lebih baik. Jadi itu persoalan yang lain.

AN : Jadi untuk mengurangi eksternalitas tersebut menurut bapak bagaimana caranya, artinya untuk mengurangi resistensi dari para operator yang lain?

TT : Pemain-pemain lama itu kan sebenarnya invest, ya kita beli aja investnya. Misalnya mikrolet itu ongkos operasinya berapa sih? Dari pada rebut-ribut kita beli aja sehingga mereka tidak beroperasi. Jadi pemerintah harus membeli kembali licencing yang terlanjur dikeluarkan.

AN : Tapi untuk jangka panjangnya...jangan jangka panjang lah, jangka pendek atau menengah aja...(narsumber memotong)

TT : Jangka panjangnya diatur lagi. Selama itu bisa dikuasai, jadi mikrolet, kopaja, metromini itu kan nantinya bisa diatur. Terus nanti angkutan umumnya dihierarki, ditransportasi ada, Dephubnya, fider nya, jadi nanti nggak mungkin disampingnya ada bis biasa. Jadi harus diefisienkan. Dan kalau PO jalan, itu juga harus di *spin out* Divisi Jabodetabek kereta api semuanya juga *Authority* Jakarta. Jadi kompresif angkot, kereta dan sebagainya. Bukan angkotnya dihilangkan, tapi dialokasikan sesuai dengan kebutuhan yang ada di lokasi tertentu.

AN : Terkait dengan *spread* atau persebaran pemukiman itu bagaimana?

TT : Ya justru itu kan nggak ada masalah, untuk yang utamanya adalah kereta api, MRT, Busway, bis pengumpan, turun lagi ada angkot. Jadi ojek hilang. Sebenarnya ga ada masalah. Kayak pondok indah kan ada 10 angkot yang muter-muter untuk transportasi pembantunya tetap dibutuhkan. jadi sebenarnya angkot tidak bubar. Hanya rasionalisasi. Tapi kalo mau diatur-aturlah kayak gitu, itu sistemnya sudah licencing. quality licensing. Misalnya *public authority* mengatakan bahwa pondok indah itu membutuhkan 10 angkot, itu satu hari kita harus banyak dengan kualitas ini. Berapa km dia harus jalan. Dan sopirnya digaji, bukan setoran. Angkot

penuh atau tidak itu bukan urusan karena angkot sudah kita bayar sesuai kebutuhan.

AN : Tapi sepertinya para pengusaha masih takut untuk menggunakan system itu?

TT : Ya, karena masalahnya pemerintah ngak mau membeli licencing yang keluar. Gara-gara kesalahan pemerintah mengeluarkan *licencing*, itu resiko yang harus ditanggung untuk membeli kembali. Kayak trayek-trayek yang tumpang tindih. Sekarang yang terjadi mereka dibunuh, makanya mereka marah.

AN : Terkait dengan monorel, bapak melihatnya bagaimana?

TT : Monorel itu sebenarnya bukan angkutan masal. Jadi ada kesalahan persepsi. Monorel itu tidak bisa jarak panjang. Yang paling panjang itu ada di Kuala Lumpur. Itu jaraknya hanya sekitar 6-7 km. Jadi kalo di Jakarta itu lebih panjang dari timur ke barat. Tapi, cukup lumayan lah dengan adanya monorel. Ngak ada masalah secara verifikasi. Tapi yang jadi masalah kalo monorel mogok diatas gimana? Kemudian naik turun. Jadi ngak sepraktis kalo itu ada di darat. Atau sekalian aja *higway* rel aja sampai jabodetabek. Itu sebenarnya ga ada masalah kalau sudah ada keterlanjuran. Kayak Kuala Lumpur itu ada keterlanjuran tapi bisa diintegred. Jadi permasalahan balik lagi bagaimana kita mengatur secara komprehensif.

AN : Tapi kalau dilihat sekarang ini ketidakmampuan Dishub membuat harus ada lembaga baru ( narasumber memotong).

TT : Sebenarnya bukan Dishubnya yang tidak mampu. Dijaman yang sekarang pemeintah itu harus semakin sedikit, pemerintah fungsinya regulator dan pengawasan. *Quality licencinya* masih di Dishub. Tapi yang menentukan banyak sedikitnya itu masyarakat dan operator. Jadi Badan *Public Transport authority* itu badan yang melancarkan angkutan umum. Dikota dengan penduduk 1 juta di barat itu semuanya udah ada. Jadi bukannya ngak mampu, tapi dibalikkan kepada fungsinya. Dishub kan kerjaannya banyak.misalnya *traffic light*, jembatan penyeberangan, rambu mata,shelter, pedestrian...

AN : Oleh karena itu apakah harus dibuat lembaga baru yang menampung semua stakeholdernya...(narasumber memotong)

TT : Kebutuhan itu harus ada. *Public Transport Authority* itu memang menjadi organisasi yang baru, tapi bukan hal yang baru bagi negara yang sudah menjalankan angkutan umumnya dengan benar.

AN : apa mungkin saja bisa dimainkan dengan ewan transportasi pak?

TT : Dewan transportasi kan lain, dia penasihat gubernur

AN : ya...untk itu apa mungkin dibuat sebuah kewenangan bagi dewan transportasi...(narasumber memotong)

- TT : Nggak..dewan transportasi ngak bisa! Dia penasihat gubernur untuk masalah transportasi. Di dewan transportasi *stakeholdernya* berbeda gitu lho. Kalau di *Public Transport Authority* itu hanya ada dua operator, yaitu kumpulan operator dan pengguna yang berimbang kedudukannya gitu lho!
- AN : Kalau misalnya prognosinya dipecah menjadi 5 tahun-5 tahun bapak melihatnya bagaimana, untk 5 tahun kedepan dan 5 tahun selanjutnya?
- TT : kalau menurut saya keberadaan Fauzi Bowo sebagai gubernur di awal, sebenarnya sebagai politikus pede aja.toh sebagai gubernur dia kan gak mungkin dipecat kan? jadi *Public Transport Authority* harus segera dibuat, *licensing* yang ada dibeli kembali, tidak usah diperpanjang supaya ngurangin ongkos. Ijin trayek kan gak seumur hidup. Bapak kamu supir mikrolet kok kamu juga jadi supir mikrolet. Udah habis 5 tahun diganti aja gitu lho. Dan ingat economic layak sebuah bis situ hanya 8 tahun lho.Jadi gampang kalau mau dihilangkan gitu lho. Dishub aja ngak tahu persis jumlah trayeknya berapa.Jadi perlu ada PTO dari transjakarta. Jadi BLU Transjakarta diubah menjadi PTO.
- AN : itu yang perlu dilakukan ya untuk awalnya?
- TT : Iya..emang ga perangkat undang-undangnya. Dilevel Perda aja dulu dibuat.
- AN : Masalahnya untuk transportasi makro saja masih di peraturan gubernur pak!
- TT : ya itu dinaikin aja ke Perda, ga perlu undang-undang kan? karena undang-undang Jakarta itu sangat khusus. Kan ada undang-undang ibukota negara, Perdanya bisa dipayungi disitu.
- AN : Dengan tidak adanya *Public Transport Authority* untuk 5 sampai 10 tahun ke depan bagaimana?
- TT : Ya makin parah!Siapa yang mau ngurusin transportasi Jakarta. Kan ada busway, ijin yang tidak keurus dan angkutan yang tidak layak. Masalah *securitynya* juga semakin jelek gitu lho. Jadi udah biasa ada perampokan dan penjambretn di angkot. Karena berada di wilayah public yang tidak bertuan gitu lho.
- AN : lalu masalah interkoneksi Jakarta dengan daerah-daerah disekitarnya bagaimana pak?
- TT : Ya untuk pembuatan *Public Transport Authority* kita buat di Jakarta dulu lah. Kalau Jakarta bagus kita tawarkan ke daerah, karena Jakarta itu kan sebenarnya *borderless*. Harusnya Jabodetabek *Public Transport Authority* itu Cuma satu. Itu bukan mengambil wewenang di sub daerah bukan Jakarta. Asumsinya kalau ditunjukkan di depok, depok yang mengeluarkan gitu lho. *Public Transport Authority* itu ngak mengeluarkan licensinya. Tetap dari Dishub yang

mengeluarkan. Tapi jumlah dan kualitasnya tetap dikendalikan dari *Public Transport Authority*.

AN : Itu berarti tidak mengatasi permasalahan permasalahan transportasi yang tiap hari memenuhi Jakarta pak?

Tt : Ya...daerah yang memenuhi Jakarta itu kan masalahnya ketersediaan angkutan umum yang berdasarkan *level of service* dari penggunaanya. *Level of service* orang berdasi, pedagang...kan semuanya beda-beda. Jadi masalahnya ketersediaan itu ngak ada makanya makin macet. Dan membangun jalan itu tidak menyelesaikan masalah. saya lebih mendukung jalan tol kenapa? itu karena saya pernah ngomong di MTI dan Pemda Jakarta. Karena saya ngak percaya Dishub DKI bisa mengatasi hal ini. Kedua, saya juga ngak percaya Pemda DKI punya uang untuk membangun jalan. Akhirnya paling jalan tol kan yang bisa. Dan kalau jalan tol yang punya DKI. Maka ada dua fungsi, fuction mengembalikan infrastruktur dan yang kedua *fuction* sebagai *road pricing*. Kalau perlu tolnya dimahalin atau dibalik lebih banyak pintu keluarnya dari pada pintu masuknya. Jadi kalau itu punya DKI, maka dia bisa ngatur harganya. Selain fungsi komersialnya, itu juga fungsi pengendalian. Sehingga kalau teratur baik bisnya akan lebih banyak. Bisnya lebih banyak berarti bisa mengambil dua lajur, bukan hanya satu lajur di Sudirman.

AN : Terkait dengan *road pricing*, kan DKI mau menerapkan di 2009, dengan transportasi saat ini bagaimana?

TT : Sebenarnya ga ada masalah. Waktu Singapura menerapkan *road pricing* dengan licencing pada tahun 1975 belum ada MRT. Itu baru terjadi 19 tahun kemudian. Tapi dia *masterplan*-nya jelas. Uang itu mau dipake untuk apa.

AN : Untuk DKI sepertinya memang belum ketahuan ya pak?

TT : Ya mereka lihat nahan-nahan orang ga ada alternatif. Mereka ngak tahu kalau banyak rakyat di negeri ini, mereka ga tahu sekarang bahwa sebenarnya sekarang ngak kprehensif. Kota itu kalau disiksa, mereka akan pindah. Kamu lihat perusahaan oil semua di TB Simatupang. Di Landmark hanya ada IBM yang tiga lantai, yang lainnya kosong. Jadi ada MRT juga ga guna. Malah membuang investasi yang besar. Kamu anak sosial. Jadi penekannya kelembagaan dan kebijakan public yang lebih menyuarkan situasi actual dari kebutuhan masyarakat gitu lho.

AN : Dari dinas sendiri mereka merasa yakin dan punya step-step sepeti yang bapak sampaikan. Kok pendapatnya berbeda ya...(narasumber memotong)

TT : Kalau saya di Dishub, saya berkata yang sama atas apa yang saya kerjakan. Kalau saya ngomong ga yakin, kan lebih parah lagi kan? Ang triliunan untk busway kan mubazir.Dia ngak lihat realita di lapangan. Semakin panjang koridor busway, semakin banyak subsidi

yang dikeluarkan. Karena penumpang per KM nya menurun. Kan aneh dan tidak masuk akal. Semakin banyak bisnya kok semakin banyak subsidi. Mereka memang yakin dengan step-stepnya. Tapi apakah mereka pernah meriview kalau ada yang bagus dan ada yang salah.

AN : Mungkin mereka akan menyalahkan kepada BLU nya pak sebagai operator.

TT : Lho BLU itu kan Dishub juga. Operator hanya mengikuti. Program BBG itu kan konyol, hanya ada 1 tempat SPBU nya. Hal kayak begitu apakah mereka berani mereview yang berbau negative. Kalau mereka berani justru saya salut sama mereka. Tapi harus positif dengan ada perbaikannya. Koridor satu ngak pernah direview. Ngak pernah ditingkatkan karena dianggap sudah paling bagus.

AN : Ada isu pemerintah pusat akan menaikkan PKB pada kendaraan bermotor di seluruh daerah di Indonesia. Menurut bapak?

TT : PKB bagus! Tapi persoalannya bukan menaikkan PKB, bukan membatasi kenaikan kendaraan, tapi persoalannya bagaimana membatasi jumlah pemakaian kendaraan. Ide *road pricing* itu kan prinsipnya berkeadilan, orang yang pake jalan lebih bnyak, harus bayar lebih banyak daripada orang yang tidak memakai jalan. Jadi ngak dilihat jenis kendaraannya. Orang kalau nyewa dan makai jalan lebih banyak, harus bayar lebih banyak dari pada mobil mewah. Tapi persoalannya ini kan tarik ulur mengenai penerimaan daerah. Jadi ngak masalah mau dinaikin atau diturunin. Tapi tidak bisa menyelesaikan permasalahan transportasi. Penyelesaian masalah transportasi dimana kita bisa melakukan *demand management*. *Demand management* dalam jangka pendek misalnya bensin dan mobil naik. Tapi kalau perekonomian kita naik, kan lebih *affordable* lagi kan.. Itu problemnya *demand management*. Salah satunya *parking policy* belum ada. Yang paling gampang untuk mengurangi jumlah mobil dengan *parking policy* kalau orang kaya. Dan yang kedua, mungkin gak merubah kultur karena dia org kaya. Tapi ada uang yang bisa dipergunakan untuk angkutan umum. Orang parkir di Mall 4000 ribu itu gak adil. Seharusnya 10 persen dari belanja mereka. Misalnya 10.000 ribu dari belnja mereka 100 ribu. Tapi uang parkir itu jangan masuk ke mallnya, tapi ke Pemda DKI dan uangnya bisa unutk angkutan umum. And bisa bayangin orang yang parkir di Plaza Indonesia tarifnya dimahalin. Bisa untuk mensubsidi koridor satu. Jadi ga usah dari APBD lagi.

AN : Selain demand managemen, apa lagi yang bisa dilakukan oleh Pemda DKI sekarang ka nada 3 in 1 yang masih bisa diakalin?

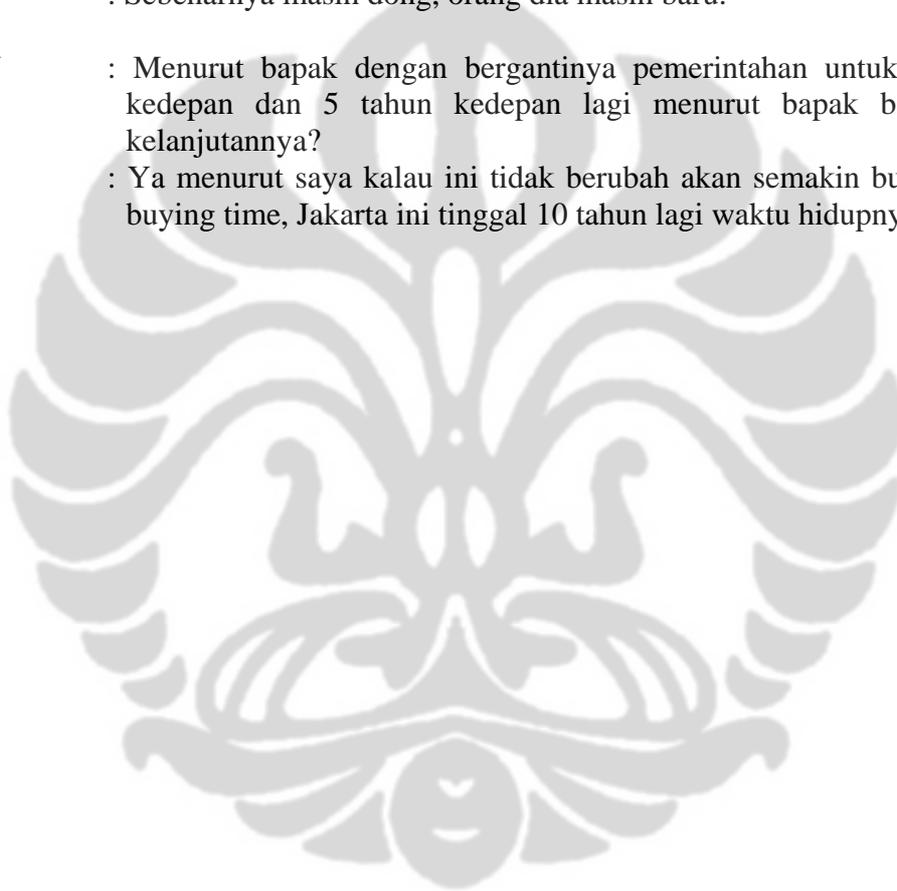
TT : Itu kan terkait technical fiscal, jadi ada banyak cara dalam fiscal, misalnya saja di daerah harus dibuat perda. Misalnya saja daerah masuk ke Jakarta harus membeli tax Jakarta. Karena pajak kendaran itu berdasarkan domisili, bukan seberapa besar dia

beroperasi di suatu daerah. Kan ngak fair orang depok membayar di depok, padahal sehari-hari dia ada di Jakarta.

- AN : Gimana kalo pajak itu diprogresif berdasarkan domisili?  
TT : problemnya bukan domisili, tapi dipake ngak mobilnya. progresifnya harusnya dikenakan kepada kendaraan yang dipake.
- AN : Apakah motor juga menjadi salah satu penyumbang dalam kemacetan saat ini?  
TT : Iya! Sekarang belum tapi sudah mulai. Kalau mobil semakin dihambat, orang akan beralih ke sepeda motor. Di Hanoi itu kan macet karena sepeda motor. Kalo 70 persen isinya seped motor, masak mobil yang disalahkan.
- AN : Perbedaan kendaran motor dengan mobil. Kan saat ini motor bisa dibilang lebihefisien dari pada busway?  
TT : Banyak sekali yang lebih efisien karena eksternalitisnya dibiayai oleh negara. Saya ambil contoh sepeda motor itu penyumbang kecelakaan dan kematin terbesar. Biaya segala macem di rumah sakit itu pake biaya pajak semua orang. Coba itu dibalikkan kalau sepeda motor itu diasuransikan. Kalau menyangkut nyawa, asuransinya lebih mahal daripada mobil kan..Karena eksternalitisnya diambil sama negara. Siapa bilang efisien? Jadi banyak sekali eksternalitisnya diambil, Kenapa bis dengan kereta api tidak bisa bersaing. Bis kalau pake jalan ngak bayar. Sedngkan PT KAI harus merawat tracknya. Eksternalitisnya diambil oleh negara dan dijamin. Tidak fair kompetisi gitu lho. Motor menyumbang kebisingan dan polusi paling tinggi. Jadi eksternalitisnya diambil. Masyarakat lupa kalau naik motor itu kan sakit juga kan? Orng lupa kalo sakit harus berobat dan itu cost juga kan? Jadi realisasinya gak koprheensif kan. Nah kalo ERP itu hanya untk mobil, maka orang akan lari ke sepeda motor.
- AN : Memang untuk ERP awalnya dari mobil dulu baru kemudian motor karena masih terkendala di operatornya dalam hal penyediaannya..  
TT : Ya itu kan hanya akal-akan mereka. Sekarang kanudah ada taksi dan motor illegal. Jadi sebenarnya itu tidak menyelesaikan masalah.Kalau mau menyelesaikan masalah benahi angkutan umum di Jakarta. Dan ERP di Jakarta sama di Singapura itu beda. Di kitabiaya check reviewnya mahal. Di luar negeri kalau mobil ditangkap, pemilik mobil juga ikut bertanggung jawab. Di Indionesia tidak. Kamu Tanya sama orang hukum. Di Indonesia itu kan “barang siapa” Kalau kamu naik mobil, terus ditangkap dan kamu bilang bukan kamu yang nyupir, maka kamu gak ditangkap. Ngak segampang itu tahun depan ERP dijalankan.
- AN : Kemudian kalau ini harus dijalankan sesuai dengan Dishub...(narasumber memotong)

- TT : Sebenarnya kalau kamu dari ilmu sosial, bawahannya aja dech diberesin. Kelembagaan dan peraturan diberesin.
- AN : Untuk mensinergikan tiga komponen ini (masyarakat, pemerintah dan operator) dalam menyelesaikan masalah ini, kira-kira isu-isu yang bisa diangkat itu apa?
- TT : Kita harus hijrah ke yang lain. Belum tentu menyelesaikan masalah, tapi setidaknya menuju ke hal yang lebih baik. Jadi harus diprovokasi *mindset* pengguna yang tidak punya pilihan ini. Kalau ada pilihan maka secara otomatis *mindset* itu akan berubah sendiri.
- AN : contohnya?
- TT : Koridor busway! Sekarang sepanjang koridor kos-kosan naik,. Dulu sebelum ada buswy jarang ada kos-kosan di area tertentu. Khususnya dikoridor satu. Pemerintah harus menyadari urusannya sendiri. Dia harus meregulasi supaya fair, Incomenya jelas uangnya kemana.
- AN : Kalau masalah gengsi dalam konteks sosial
- TT : Gengsi-gengsi sich boleh. Tapi kan persoalannya tidak ada pilihan. Gengsi itu muncul kalau ada pilihan.
- AN : Kalau dengan pengoperasian rel kereta listrik?
- TT : Itu baik. Tapi persoalannya kan dia di bawah PT KAI. Sehingga KAI melihtanya keseluruhan. Jabodetabel seharusnya harusnya keluar dan berdiri sendiri.
- AN : Pemerintah sudah membuat aturan itu?
- TT : Pemerintah sudah membuat Spin outnya untk kereta listrik ini. Persoalannya jika Jabodetabek berdiri sendiri dan pisah dengan *Public Transport Authority* juga susah. OK tiket yang sama belum bisa dilakukan tapi yang jelas perpindahan moda dari transportasinya lebih baik. Di kuala Lumpur baru tiket yang sama. Permasalahan kelembagaan lebih mendasar yang harus diselesaikan dan dibenahi dengan benar.
- AN : Terhambatnya pembangunan stasiun kan karena masalah lahan...(narasumber memotong)
- TT : Itu masalah engineering. Tapi persoalan yang mendasar adalah kelembagaan. Kalau semua kondisi diciptakan dan masih kacau, itu masalah engineering. Sebenarnya saya percaya ada faktor berurutan. Pertama, kelembagaan dituntun dengan benar dengan peraturan segala macam. Itu adalah fondasinya. Kedua adalah engineering, ketiga adalah edukasi. Dan juga masalah penagakan hukum.
- AN : Terkait kelembagaan, ada tarik menarik antar dinas dan juga yang ada dibawahnya. Siapa yang bisa mengelolanya?
- TT : Ya pemerintah! Gubernur..dinas itu kan bawahannya. Kamu coba lihat web luar negeri mengenai *Public Transport Authority*.

- AN : Gubernur itu kan tidak *lasting*, sementara birokrasi berjalan terus dan punya kekuatan tersendiri.. (narasumber memotong)
- TT : Kekuatan masyarakat itu lebih kuat. Kesalahan Fauzi bowo pada tahun pertama, dia tidak melakukan hal yang benar tapi supper. Terjadi kontraksi dibiarin aja dulu. Toh, kesuksesan dia masih lima tahun lagi pemilunya. Kalau dari tiga tahun bisa berubah dengan bener. Seperti saya bilang tadi hijrahnya bener. Mau ditarik atau dibubarin, rakyat akan menjadi marah kan? Gubernur kan dipilih oleh rakyat.
- AN : Masih ada kesempatan Fauzi Bowo melakukan seperti bapak bilang?
- TT : Sebenarnya masih dong, orang dia masih baru.
- AN : Menurut bapak dengan bergantinya pemerintahan untuk 5 tahun kedepan dan 5 tahun kedepan lagi menurut bapak bagaimana kelanjutannya?
- TT : Ya menurut saya kalau ini tidak berubah akan semakin buruk. Dan buying time, Jakarta ini tinggal 10 tahun lagi waktu hidupnya



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : M. Imam Alfie Syarien  
Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 23 April 1986  
Alamat : Kompleks Permata Pamulang, Jl. Betet I Blok  
A2 No. 1-2 RT 04 RW 03, Desa Bakti Jaya,  
Setu, Tangerang 15310  
Nomor Telepon, surat elektronik : 08568582520, alfie\_nasution@yahoo.co.id  
Nama Orang Tua  
Ayah : Ir. Kresnaputra Nasution (Alm.)  
Ibu : Hj. Nurmawati Sukirman

### Riwayat Pendidikan Formal

SD : SD Negeri 03 Pagi Pesanggrahan, Jakarta Selatan 1992-1998  
SLTP : SLTP Negeri 177 Jakarta Selatan, 1998-2001  
SMU : SMU Negeri 47 Jakarta Selatan, 2001-2004

### Prestasi:

1. Tahun 2007, Juara II Lomba Karya Tulis Mahasiswa Bidang IPS Tingkat Nasional, diadakan oleh Ditjen Dikti Departemen Pendidikan Nasional
2. Tahun 2007, Juara II Lomba Karya Tulis Mahasiswa Bidang IPS Tingkat Wilayah A, diadakan oleh Ditjen Dikti Departemen Pendidikan Nasional
3. Tahun 2007, Juara I Lomba Karya Tulis Mahasiswa Bidang IPS Tingkat Universitas Indonesia, diadakan oleh Universitas Indonesia
4. Tahun 2006, Terbaik Nasional Kolektif Sayembara Karya Tulis *Indonesia 2025* dengan judul karya tulis “*Scenario Planning Indonesia 2025: Strategi Menuju Negeri Zamrud Khatulistiwa*”, ditulis bersama dengan Bayu Permono, diadakan oleh Bank Indonesia