

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Urbanisasi merupakan fenomena yang dialami oleh kota-kota besar di Indonesia khususnya. Urbanisasi tersebut terjadi karena belum meratanya pertumbuhan wilayah terutama antar daerah pedalaman dengan daerah perkotaan. Semakin besarnya perbedaan antar tingkat pertumbuhan wilayah menyebabkan semakin tingginya tingkat urbanisasi. Ekspektasi atas tingkat pendapatan yang lebih besar masih sangat menjanjikan bagi pelaku urbanisasi walaupun pada gilirannya urbanisasi tersebut akan meningkatkan jumlah penduduk kota tujuan. Peningkatan jumlah penduduk ini selanjutnya akan menimbulkan beberapa permasalahan bagi kota tujuan.

Ketika jumlah penduduk meningkat, daya dukung lingkungan juga harus meningkat misalnya daya dukung untuk tempat bermukim dan daya dukung sarana dan prasarana publik. Salah satu sarana dan prasarana publik adalah armada transportasi. Peningkatan jumlah penduduk akan menuntut terjadinya peningkatan sarana transportasi misalnya jaringan jalan dan ketersediaan armada angkutan.

Transportasi adalah salah satu komponen penunjang bagi proses pembangunan. Transportasi dapat digunakan untuk proses pergerakan manusia. Selain manusia, transportasi juga dapat digunakan untuk perpindahan barang. Motif perpindahan barang dilakukan karena perbedaan tempat ternyata bisa meningkatkan nilai manfaat suatu barang (*place utility*). Oleh karena itu permintaan terhadap transportasi akan berbanding lurus dengan pertumbuhan perekonomian di suatu daerah. Artinya ketika sektor-sektor dalam perekonomian berkembang, permintaan terhadap transportasi juga akan meningkat untuk mengakomodir kebutuhan perpindahan orang dan barang dari suatu daerah ke daerah lainnya.

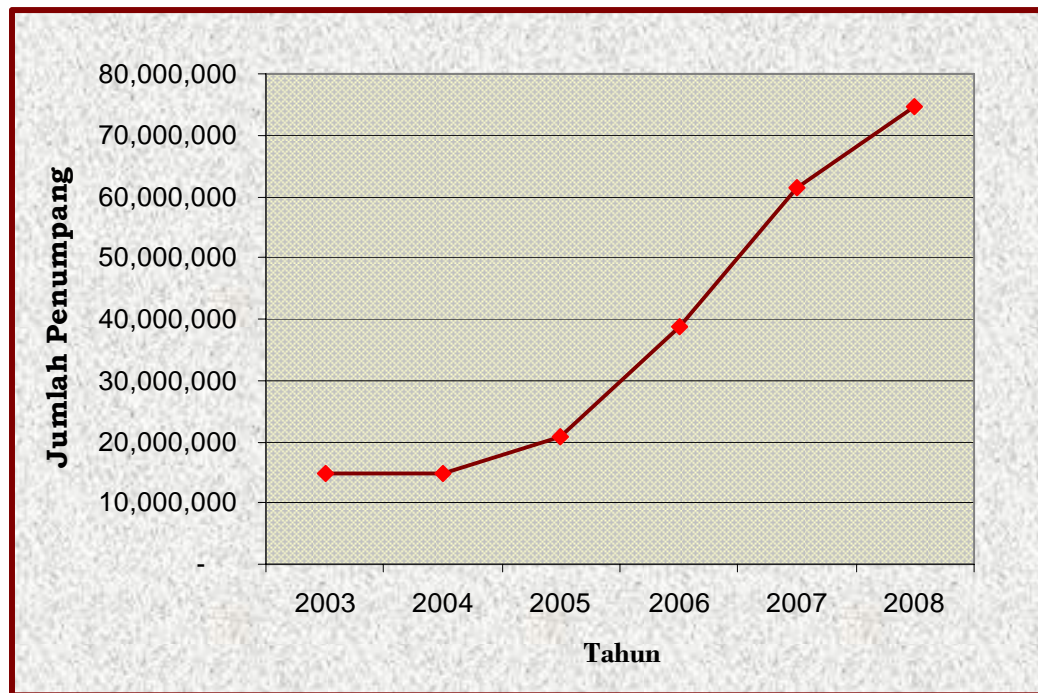
Kota Jakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia juga tidak terlepas dari masalah transportasi khususnya kemacetan. Kemacetan ini telah menjadi ciri khas jalan-jalan di kota Jakarta yang pada gilirannya akan menimbulkan eks

negatif bagi semua pihak. Dapat dibayangkan berapa banyak uang yang terbuang percuma ketika sebuah kendaraan menghabiskan bahan bakar saat terjebak beberapa jam dalam kemacetan. Sementara eksekusi negatif dari aspek produktivitas, berapa banyak waktu yang dihabiskan seseorang selama terjebak dalam kemacetan di mana waktu tersebut akan sangat bermanfaat jika dimanfaatkan untuk produksi.

Melihat krusialnya masalah transportasi terutama kemacetan di kota Jakarta, pemerintah daerah akhirnya memilih salah satu upaya yaitu pembangunan sistem transportasi massal yang disebut dengan nama sistem *busway*. *Busway* adalah jalur yang digunakan khusus untuk bus, yang benar-benar terpisah dari jalur kendaraan lain sehingga ketepatan jadwal perjalanan lebih dapat dipastikan. *Busway* dirancang sedemikian rupa sehingga memungkinkan bus berjalan di jalur khusus tanpa adanya gangguan dari lalu lintas lain, sehingga kecepatan operasional bus dapat dipertahankan.

Secara umum, tujuan dari penerapan sistem *busway* ini adalah untuk peningkatan perjalanan penumpang bus *eksisting*; pemisahan jalur angkutan *busway* dari kendaraan pribadi untuk memenuhi kebutuhan ketepatan waktu angkutan *busway*; waktu perjalanan yang lebih terjadwal dan dapat diperkirakan; peningkatan kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi pengguna bus; meningkatkan koordinasi pelayanan antar angkutan umum; meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional pada perusahaan bus dan membuat sistem tarif yang lebih efektif dan terjangkau oleh pengguna angkutan umum.

Dengan adanya kebijakan ini diharapkan mobilitas masyarakat kota Jakarta dapat lebih optimal sehingga produktivitas masyarakat akan meningkat. Sistem transportasi ini juga diharapkan menjadi salah satu alternatif pilihan alat transportasi bagi masyarakat. Oleh karena itu sejak 15 Januari 2004, pemerintah kota Jakarta mulai mengoperasikan koridor pertama yaitu koridor Blok M-Kota. Sejak pengoperasian pertama *busway*, permintaan terhadap jenis transportasi ini terus meningkat, dapat dilihat dari peningkatan jumlah penumpang seperti ditunjukkan pada tabel 1.1. Pada tahun 2004 penumpang *busway* berjumlah 14 juta orang. Pada tahun 2008, penumpang *busway* meningkat menjadi 74 juta orang.



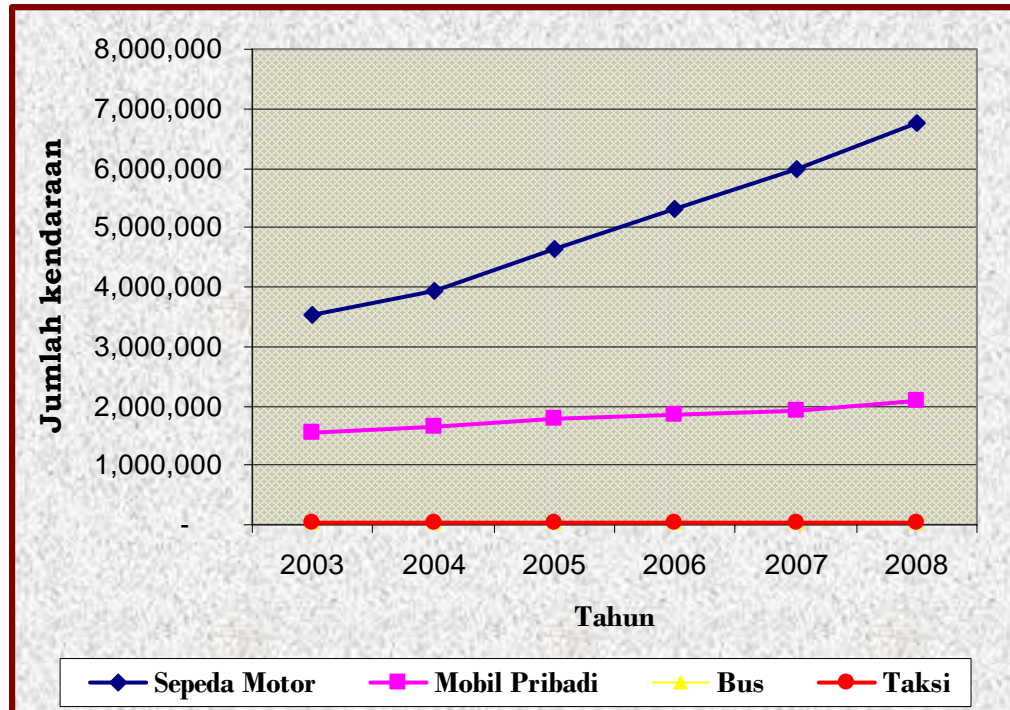
Gambar 1.1. Jumlah Penumpang *Busway* Tahun 2004-2008

Sumber: PT. Trans Jakarta

Peningkatan permintaan terhadap *busway* membuat pemerintah kota DKI Jakarta berusaha meningkatkan sarana dan prasarana transportasi. Sampai dengan tahun 2008, jumlah koridor meningkat menjadi 10 koridor, dengan rincian 8 koridor telah beroperasi sementara 2 koridor lagi belum beroperasi. Panjang jalan yang pada awalnya hanya 12,9 km meningkat menjadi 121,3 km pada tahun 2008. Jumlah *busway* sendiri juga meningkat dari 56 unit pada tahun 2004 menjadi 440 unit di tahun 2008.

Tetapi ternyata usaha meningkatkan sarana dan prasarana tersebut masih belum cukup untuk meredakan kemacetan yang terjadi. Upaya penambahan jalur *busway* pada prinsipnya tidak menambah luas jalan yang ada. Luas jalan yang ideal di sebuah wilayah adalah 10 persen sampai 14 persen dari total luas wilayah. Tetapi luas jalan di DKI Jakarta saat ini hanya 6,2 persen dari luas ibukota 650 kilometer persegi. Luas jalan tersebut masih tidak bisa menampung jumlah kendaraan yang ternyata terus meningkat tajam. Faktanya, pertumbuhan jalan di

DKI Jakarta hanya 0,01 persen per tahun, sedangkan pertumbuhan kendaraan lima tahun terakhir ini mencapai 9,5 persen per tahun.¹



Gambar 1.2. Jumlah Kendaraan Bermotor DKI Jakarta 2003-2008

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta

Grafik 1.2. menunjukkan perkembangan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta, terlihat bahwa kepemilikan kendaraan bermotor jenis sepeda motor meningkat sangat signifikan. Kendaraan bermotor lain yang mengalami peningkatan jumlah cukup besar dan signifikan adalah mobil pribadi. Sementara taksi menempati urutan berikutnya, dilanjutkan dengan bus. Melihat komposisi jumlah kendaraan bermotor tersebut, salah satu penyebab kemacetan yang dialami kota Jakarta adalah adanya kecenderungan peningkatan pemakaian kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil. Walaupun sistem transportasi *busway* telah tersedia, tidak terjadi peralihan yang sangat berarti atas pilihan jenis transportasi yang digunakan. Masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi baik

¹ Antara. (2007). *Jakarta Akan Bangun Jalan Bersusun*. 13 Desember 2007. <http://www.antara.co.id>.

mobil maupun sepeda motor. Kondisi ini tentu saja makin mempersulit upaya pemerintah dalam penataan sistem transportasi.

Kurangnya animo masyarakat untuk menggunakan sarana transportasi *busway* tentu saja menimbulkan pertanyaan. Mengapa pilihan transportasi masyarakat tidak berpindah ke *busway* seperti yang diharapkan oleh pemerintah? Apa faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan masyarakat terhadap *busway* sehingga tidak terjadi perpindahan pilihan moda transportasi yang cukup berarti? Seperti diketahui, saat ini pemerintah DKI Jakarta telah membuka beberapa koridor di tahun 2008 tetapi sampai saat ini koridor tersebut belum beroperasi.

Oleh karena itu penulis ingin menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi permintaan terhadap *busway* di kota Jakarta. Selain melihat dari aspek permintaan *busway*. Sehingga judul penelitian ini adalah Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Permintaan *Busway* di DKI Jakarta tahun 2004-2008

1.2 Identifikasi Permasalahan

Kemacetan di kota Jakarta telah menjadi suatu permasalahan yang sangat kompleks. Masalah kemacetan ini telah menimbulkan kerugian baik dari aspek materi maupun waktu. Kondisi ini tentu saja memberikan ekses negatif terhadap perekonomian. Mengingat bahwa masalah ini sangat krusial untuk diselesaikan, pemerintah kemudian memilih jenis transportasi massal yang dikenal dengan *busway*.

Tetapi ternyata setelah empat tahun pengoperasian *busway*, tujuan kebijakan pengoperasian sistem transportasi *busway* belum tercapai. Belum terjadi perpindahan yang signifikan atas pilihan transportasi masyarakat. Masyarakat masih cenderung menggunakan alat kendaraan pribadi misalnya mobil dan motor. Kondisi ini semakin mempersulit penataan sistem transportasi secara keseluruhan.

Dari latar belakang masalah tersebut, masalah dalam penelitian ini adalah analisis atas permintaan. Apakah permasalahannya ada di sisi permintaan sehingga animo masyarakat untuk menggunakan *busway* masih kurang? Atau justru permasalahannya ada di sisi penawaran?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari latar belakang permasalahan yang telah dijelaskan terdahulu, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi permintaan *busway* di provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta pada tahun 2004-2008
2. Memberikan rekomendasi kebijakan Pemerintah DKI Jakarta guna meningkatkan permintaan *busway* di provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

1.4 Hipotesis

Hipotesa yang diberikan untuk permintaan pada *busway* di provinsi DKI Jakarta adalah:

1. Tarif *busway*, pendapatan perkapita, tarif bus lain dan jumlah penduduk diharapkan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap permintaan *busway* di provinsi DKI Jakarta.
2. Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta dalam peningkatan pelayanan bagi pengguna *busway* akan mampu meningkatkan permintaan *busway* di provinsi DKI Jakarta.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini akan fokus pada provinsi DKI Jakarta. Pemilihan daerah DKI Jakarta dilakukan karena sampai saat ini hanya daerah tersebut yang menerapkan sistem transportasi massal *busway*. Periode waktu penelitian ini dilakukan dari tahun 2004 sampai tahun 2008 karena koridor pertama *busway* yaitu rute blok M-kota dioperasikan mulai tanggal 15 Januari 2004.

1.6 Metodologi Penelitian

Metodologi yang digunakan pada penelitian ini akan dijelaskan menggunakan analisis data sekunder dalam memformulasikan model regresi linear untuk permintaan *busway*.

1.7 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran penelitian disampaikan pada Gambar 1.3 berikut ini.



Gambar 1.3. Kerangka Pemikiran

Seperti yang disampaikan pada Gambar 1.3 di atas maka dapat dijelaskan melalui bahwa pada tahap pertama ini akan disampaikan berbagai informasi yang melatarbelakangi permasalahan tentang permintaan layanan transportasi *busway* di DKI Jakarta, yaitu tentang kondisi sarana dan prasarana transportasi di DKI Jakarta. Akibat kondisi tersebut timbulnya permasalahan-permasalahan transportasi yang dihadapi oleh masyarakat DKI Jakarta, seperti kecepatan, kenyamanan dan kemurahan pelayanan. Atas dasar permasalahan yang dihadapi tersebut, maka *Busway* merupakan salah satu solusi yang dapat mengatasi permasalahan transportasi bagi masyarakat DKI Jakarta yang cepat, nyaman, dan murah.

Sesuai dengan hasil identifikasi permasalahan tersebut dan telah diketahui bahwa *Busway* merupakan solusi dalam mengatasi permasalahan transportasi,

maka saat ini yang dihadapi adalah masih terbatasnya animo masyarakat dalam memanfaatkan sarana *Busway*. Sehingga perlunya identifikasi faktor-faktor yang memengaruhi permintaan terhadap *busway* di provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta.

Dengan menggunakan data sekunder yang didapat dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, yaitu data Jumlah *Busway*, Tarif *Busway*, Pendapatan Perkapita, Tarif Bus Lain, dan Jumlah penduduk, maka dilakukan analisis untuk mengetahui faktor-faktor yang paling berpengaruh terhadap permintaan *Busway* di DKI Jakarta.

Atas dasar hasil temuan identifikasi dan analisis tersebut, maka dilakukan pembahasan untuk memberikan rekomendasi kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta guna mendorong permintaan layanan *Busway* di DKI Jakarta.

1.8 Sistematika Penulisan

Untuk lebih memperjelas alur analisis dan pembahasan pada penelitian ini, maka sistematika penulisan tesis ini terbagi atas lima bab dengan penjelasan isi dari masing-masing bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pertama akan disampaikan latar belakang permasalahan, identifikasi masalah, tujuan penelitian, hipotesis penelitian, metodologi penelitian, kerangka penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab kedua akan disampaikan berbagai kajian yang menyangkut permintaan dalam layanan transportasi *busway*.

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH DAN BUSWAY TRANSKAJARTA

Pada bab ini akan disampaikan tentang gambaran umum wilayah DKI Jakarta dan sarana transportasi *Busway* yang saat ini dikelola oleh Transjakarta.

BAB IV METODOLOGI

Pada bab ini akan disampaikan tentang metode-metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini, yaitu sumber data dan karakteristik data, spesifikasi model, teknik estimasi regresi majemuk, dan pengujian model.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan disampaikan analisis dan pembahasan guna menjawab hipotesis penelitian yang disampaikan pada bab pertama.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai bagian akhir penelitian maka akan disampaikan kesimpulan dan saran penelitian.

