



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS IMPLEMENTASI
TRANSPORTATION DEMAND MANAGEMENT DALAM
MENGURANGI PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI
DI DKI JAKARTA**

TESIS

**HENRI TOGAR H. TAMBUNAN
0806441251**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM PASCASARJANA**

**JAKARTA
Juni, 2010**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS IMPLEMENTASI
TRANSPORTATION DEMAND MANAGEMENT DALAM
MENGURANGI PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI
DI DKI JAKARTA**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk Memperoleh Gelar
Magister Sains (M.Si) dalam Ilmu Administrasi**

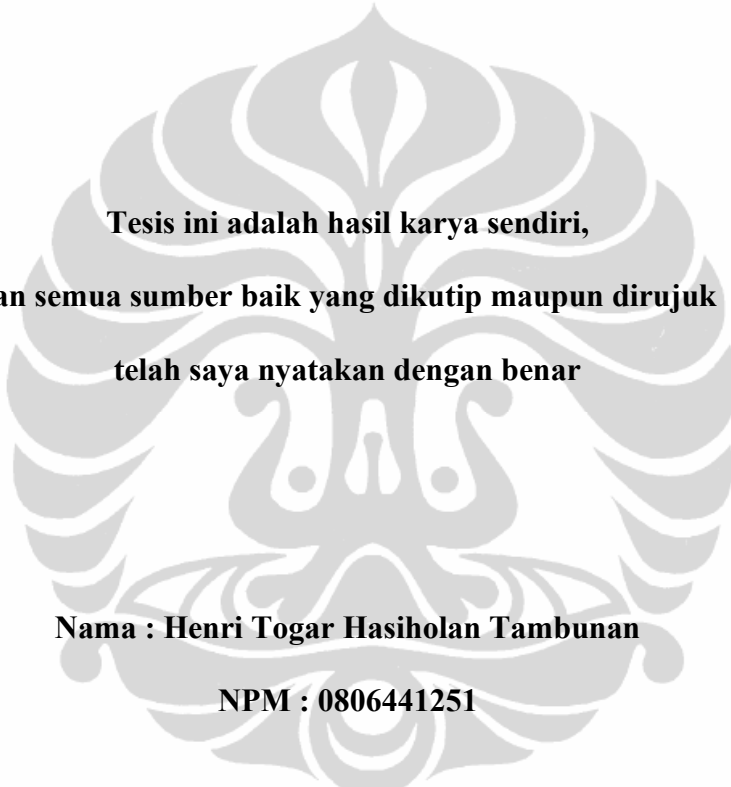
**HENRI TOGAR H. TAMBUNAN
0806441251**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM PASCASARJANA
Kekhususan : Administrasi dan Kebijakan Publik**

**JAKARTA
Juni, 2010**

Universitas Indonesia

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS



**Tesis ini adalah hasil karya sendiri,
Dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar**

Nama : Henri Togar Hasiholan Tambunan

NPM : 0806441251

Tanda Tangan :

Tanggal : 23 Juni 2010

Universitas Indonesia

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : Henri Togar Hasiholan Tambunan
NPM : 0806441251
Program Studi : Ilmu Administrasi
Judul Tesis : Analisis Implementasi *Transportation Demand Management*
dalam Mengurangi Penggunaan Kendaraan Pribadi
di DKI Jakarta

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains (M.Si) pada Program Pascasarjana, Departemen Ilmu Administrasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI :

Ketua Sidang :
Prof. Dr. Chandra Wijaya., M.Si., MM. (.....)

Pembimbing :
Dr. Roy V. Salomo., M.Soc.Sc. (.....)

Penguji :
Prof. Dr. Irfan R. Maksum., M.Si. (.....)

Sekretaris Sidang:
Lina Miftahul Jannah., S.Sos., M.Si. (.....)

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 23 Juni 2010

Universitas Indonesia

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan Karunia-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Sains (M.Si) pada Program Pascasarjana Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, baik dalam masa perkuliahan sampai pada penulisan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Maka pada kesempatan ini saya mengucapkan terimakasih kepada:

1. Dr. Roy V. Salomo, M.Soc.Sc., selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan bimbingan dan arahan kepada saya dalam penyusunan tesis ini;
2. Prof. Dr. Eko Prasajo, Mag. Rer.Publ. selaku Ketua Program Studi Pascasarjana Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menyelesaikan tesis ini.
3. Drs. Hendah Sunugroho, M.Str., Kepala Bidang Angkutan Darat Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, yang telah banyak membantu dalam usaha memperoleh data yang saya perlukan;
4. Dr. Rusmadi Suyuti, yang selalu membimbing dan memberi masukan dalam penulisan ini;
5. Prof. Dr. Carunia Mulya Firdausy selaku Deputy Bidang Dinamika Masyarakat Kementerian Negara Riset dan Teknologi, yang selalu memberi dorongan dan tantangan kepada saya;
6. Ibu Sri Setiawati, yang selalu memberikan semangat dan dorongan kepada saya;
7. Tim Pelaksana Program Bea Siswa Kementerian Riset dan Teknologi atas dukungan materi dan fasilitas yang diberikan;
8. Dewi Fera isteri saya, anak-anak saya Meirika, Miranda, dan Nadine, karena kalianlah semangat belajar saya tumbuh kembali;
9. Mama saya Op. Meirika br Manurung, Mertua saya, Lae dan Kakak serta Adik saya yang telah memberikan dukungan doa;

Universitas Indonesia

10. Rekan-rekan mahasiswa kelas Publik dan Bisnis angkatan XVI yang telah banyak memberikan dorongan bagi saya.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala bantuan dan bimbingan semua pihak. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Jakarta, Juni 2010

Henri Togar H. Tambunan



Universitas Indonesia

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : Henri Togar Hasiholan Tambunan
NPM : 0806441251
Program Studi : Kebijakan Publik
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP)
Jenis Karya : Tesis

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

Analisis Implementasi *Transportation Demand Management* dalam Mengurangi Penggunaan Kendaraan Pribadi di DKI Jakarta.

Dengan Hak Bebas Royalty Noneklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Jakarta

Pada tanggal : 23 Juni 2010

Yang menyatakan

Henri Togar H. Tambunan

Universitas Indonesia

ABSTRAK

Nama : Henri Togar Hasiholan Tambunan
Program Studi : Ilmu Administrasi
Judul : Analisis Implementasi *Transportation Demand Management*
Dalam Mengurangi Penggunaan Kendaraan Pribadi di DKI
Jakarta

Tesis ini membahas implementasi *transportation demand management* yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain deskriptif yang hanya melibatkan satu variabel. Hasil analisis menunjukkan strategi-strategi *transportation demand management* yang dikembangkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah 1) peningkatan pilihan mobilitas/perjalanan, 2) pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dan 3) pengelolaan tata guna lahan. Walaupun relatif kecil, implementasi *transportation demand management* memberikan dampak beralihnya pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum/massal. Oleh karena itu penelitian ini menyarankan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu menyiapkan sarana dan prasarana transportasi publik yang nyaman, aman, dan dapat diandalkan minimal setara dengan kendaraan pribadi apabila Pemerintah Provinsi DKI Jakarta ingin menerapkan kebijakan pengurangan penggunaan kendaraan pribadi.

Kata Kunci:

Transportasi, *Transportation Demand Management*, DKI Jakarta

ABSTRACT

Name : Henri Togar Hasiholan Tambunan
Study Program : Administrative Science Programme
Title : Analysis of Transportation Demand Management implementation for private vehicles use reducing in DKI Jakarta

The focus of this study is to evaluate the DKI Jakarta Province Government's implementation in reducing private vehicles use. This research is described in qualitative and interpretive approach by using one variable. Through this research, DKI Jakarta Province Government's strategy can be summarized as: 1) improving mobility options, 2) restrictions of private vehicles use and 3) land use policies. Eventhough the impact of transportation demand management implementation still less, but in general this strategy have succeeded in pulling people to use public transportation. This research evaluation suggested that Government of DKI Jakarta Province have to provide the comfortable and safe public transportation if The Government DKI Jakarta want to reduce private vehicles use.

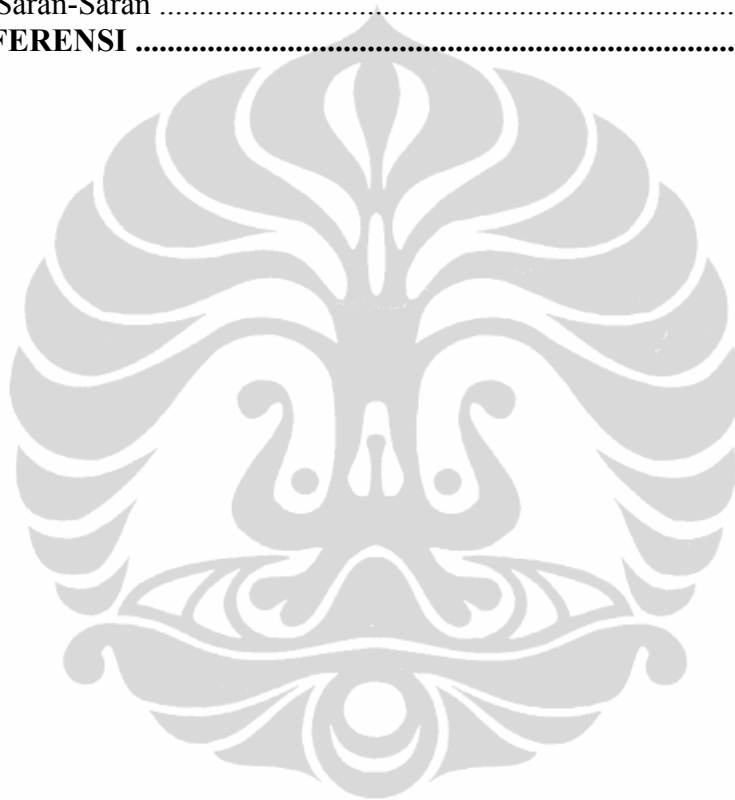
Key words:

Transportation, Transportation Demand Management, DKI Jakarta

DAFTAR ISI

| | |
|---|-----------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS | ii |
| LEMBAR PENGESAHAN | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH | vi |
| ABSTRAK | vii |
| DAFTAR ISI | ix |
| DAFTAR TABEL | xi |
| DAFTAR GAMBAR | xii |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang Masalah | 1 |
| 1.2. Permasalahan | 5 |
| 1.3. Tujuan Penelitian | 8 |
| 1.4. Signifikansi Penelitian | 8 |
| 1.5. Sistematika Penulisan | 9 |
| BAB 2 KERANGKA TEORI | 10 |
| 2.1. Implementasi Kebijakan..... | 10 |
| 2.2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan ... | 12 |
| 2.2. Pengertian <i>Transportation Demand Management</i> | 14 |
| 2.3. Strategi <i>Transportation Demand Management</i> | 17 |
| 2.4. Konsep dan Klasifikasi Moda | 34 |
| 2.5. <i>Mass Rapid Transit</i> | 35 |
| 2.6. Pengaruh Penerapan TDM di Beberapa Kota Dunia | 41 |
| 2.7. Operasionalisasi Konsep | 42 |
| BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN | 44 |
| 3.1. Tipe Penelitian | 44 |
| 3.2. Lokasi dan Ruang Lingkup Penelitian | 45 |
| 3.3. Jenis Data | 45 |
| 3.4. Teknik Pengumpulan Data | 45 |
| 3.5. Metode Analisis Data | 47 |
| BAB 4 GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN | 49 |
| 4.1. Kondisi Demografi | 49 |
| 4.2. Pola Pergerakan Pengguna Jalan di Jabodetabek | 50 |
| 4.3. Karakteristik Lalu Lintas | 52 |
| 4.4. Prasarana Jalan Raya | 53 |
| 4.5. Gambaran Transportasi DKI Jakarta | 55 |
| 4.6. Kebijakan Umum Pemprov DKI Jakarta Mengenai Sistem Transportasi | 59 |
| BAB 5 PEMBAHASAN | 64 |
| 5.1. Strategi-Strategi TDM di DKI Jakarta | 64 |
| 5.1.1 Strategi Peningkatan Pilihan Mobilitas/Perjalanan | 64 |
| 5.1.1.1 Memperbaiki Fasilitas Pejalan Kaki dan Bersepeda | 65 |
| 5.1.1.2 Perbaikan Layanan Angkutan Umum | 66 |
| 5.1.1.3 Mempromosikan Berkendara Bersama (<i>Car Sharing</i>) .. | 80 |

| | | |
|--------------|--|------------|
| 5.1.2 | Strategi Pengendalian dan Pembatasan Penggunaan Kendaraan | 80 |
| 5.1.2.1 | Strategi Pengendalian Pertumbuhan | 81 |
| 5.1.2.2 | Strategi Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi .. | 84 |
| 5.1.3 | Kebijakan Tata Guna Lahan | 91 |
| 5.1.3.1 | <i>Transit Oriented Development</i> | 91 |
| 5.1.3.2 | Prioritas Ruang Jalan dan Perencanaannya | 92 |
| 5.2. | Analisis Implementasi Strategi TDM | 93 |
| 5.3 | Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi TDM | 116 |
| BAB 6 | KESIMPULAN DAN SARAN | 125 |
| 6.1 | Kesimpulan | 125 |
| 6.2 | Saran-Saran | 127 |
| | DAFTAR REFERENSI | 127 |
| | LAMPIRAN | |



DAFTAR TABEL

Universitas Indonesia

| | | |
|-----------|--|-----|
| Tabel 1.1 | Volume Kendaraan Bermotor di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya Tahun 2003 – 2008 | 3 |
| Tabel 1.2 | Panjang, Luas dan Status Jalan Menurut Jenisnya Tahun 2007 | 3 |
| Tabel 1.3 | Perbandingan Antara Luas Jalan dengan Luas Kendaraan di DKI Jakarta Tahun 2007 – 2014 | 4 |
| Tabel 2.1 | Potensi Manfaat <i>Transportation Demand Management</i> | 16 |
| Tabel 2.2 | Jenis-jenis Sistem Biaya Kemacetan | 30 |
| Tabel 2.3 | Karakteristik <i>Mass Rapid Transit</i> /Angkutan Massal | 38 |
| Tabel 2.4 | Standar Kualitas Pelayanan Angkutan Massal | 40 |
| Tabel 2.5 | Pengaruh Penerapan <i>Transport Demand Management</i> | 41 |
| Tabel 2.6 | Operasionalisasi Konsep | 43 |
| Tabel 4.1 | Luas Wilayah, Penduduk dan Kepadatan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota Administratif Tahun 2008 | 50 |
| Tabel 4.2 | Pola Pergerakan Penumpang Bodetabek – DKI Jakarta | 51 |
| Tabel 4.3 | Maksud Perjalanan Orang di DKI Jakarta | 52 |
| Tabel 4.4 | Volume Lalulintas pada Cordon Line dan Screen Line Tahun 1988, 1993, 2000 | 53 |
| Tabel 4.5 | Panjang Jalan Menurut Jenisnya, Tahun 2006 – 2008 | 54 |
| Tabel 4.6 | Jumlah Bis Kota, Taksi Angkutan Jenis IV, Tahun 2008 .. | 56 |
| Tabel 4.7 | Jumlah Bus Trans Jakarta Menurut Koridor/Rute Tahun 2008 | 58 |
| Tabel 5.1 | Sistem Integrasi Busway | 101 |

DAFTAR GAMBAR

Universitas Indonesia



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM PASCA SARJANA
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI
KEKHUSUSAN ADMINISTRASI DAN KEBIJAKAN PUBLIK**

TANDA PERSETUJUAN PEMBIMBING TESIS

Nama : Henri Togar Hasiholan Tambunan
NPM : 0806441251
**Judul : Analisis Implementasi *Transportation Demand Management*
Dalam Mengurangi Penggunaan Kendaraan Pribadi di DKI
Jakarta**

Pembimbing Tesis

(Dr. Roy V. Salomo., M.Soc.Sc)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Universitas Indonesia

Nama : Henri Togar Hasiholan Tambunan

Alamat : Perumahan Menteng Metropolitan Blok C6 No. 18
Ujung Menteng, Cakung – Jakarta Timur

Tempat/Tanggal Lahir : Simpang Panei, 26 Nopember 1968

Riwayat Pendidikan : SD Negeri 1 Pematang Panei Tahun 1975 – 1981;
SMP Negeri 1 Pematang Siantar Tamat Tahun 1981 – 1984;
SMA Negeri 3 Pematang Siantar Tahun 1984 – 1987
Universitas Lampung, Fakultas Ekonomi Tahun 1987 – 1992.

Pekerjaan : Kepala Bidang Data dan Informasi, Kementerian Riset dan Teknologi



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kepadatan penduduk yang terkonsentrasi pada suatu wilayah serta tingkat urbanisasi yang tinggi merupakan permasalahan yang selalu dihadapi oleh negara-negara berkembang seperti Indonesia. Jakarta, Bogor, Depok Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek) adalah wilayah yang mengalami perkembangan yang cukup pesat terutama dalam sepuluh tahun terakhir ini. Sebagai pusat pemerintahan maupun pusat jasa dan industri Jakarta menjadi daya magnet bagi orang-orang dari luar wilayah Jabodetabek untuk mendapatkan pekerjaan dan penghasilan. Seiring dengan semakin sempitnya lahan di Jakarta, masyarakat melirik daerah-daerah pengembangan baru di pinggir kota Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi sehingga terjadi ledakan pengembangan kompleks perumahan skala besar dan kecil dengan berbagai ukuran.

Perkembangan pusat kota Jakarta sebagai daerah komersial yang diiringi dengan perkembangan Bogor, Tangerang, dan Bekasi sebagai tempat tinggal memberikan pengaruh yang sangat besar kepada sistem transportasi perkotaan. Tahun 2008, kebutuhan perjalanan di DKI Jakarta telah mencapai 20,7 juta perjalanan per hari. Mudah-mudahan akses dari dan menuju daerah Bodetabek telah mendorong semakin meningkatnya pergerakan dan perjalanan orang dari Bodetabek ke Jakarta atau sebaliknya setiap hari. Diperkirakan sekitar 30 persen dari penduduk Jakarta pada jam kerja adalah mereka yang bertempat tinggal di wilayah Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, sehingga dapat dibayangkan bagaimana peliknya permasalahan transportasi di Jakarta karena tingginya pergerakan baik oleh masyarakat Jakarta sendiri ditambah dengan pergerakan dari masyarakat dari luar Jakarta.

Sebagai dampak perkembangan Jakarta dan sekitarnya, maka Hasan dkk (1999: 69-70) melihat masalah mendasar yang berkaitan dengan sistem jaringan transportasi umum adalah: kebutuhan akan transportasi setiap tahun meningkat, namun sarana angkutan dan jalan yang tersedia tidak dapat mengimbangi peningkatan pertumbuhan teknik, ekonomis maupun pendanaan. Adanya

Universitas Indonesia

ketimpangan jumlah kendaraan pribadi dan kendaraan umum menjadi masalah yang perlu dicarikan pemecahannya. Masalah mendasar lainnya adalah pusat kegiatan perkantoran, jaringan jalan, keamanan jalan, kekurangtaatan semua pihak yang terkait menyebabkan tingkat keamanan di jalan pada umumnya semakin menurun. Kemacetan, kecelakaan, ketidakpastian lama perjalanan dan biaya angkutan semakin meningkat, sementara pemerintah tidak mampu mengelola sistem angkutan jalan raya menyebabkan ekonomi biaya tinggi yang merugikan baik perusahaan angkutan maupun masyarakat sendiri.

Tamin (1997: 365-366) dalam penelitian tentang sistem transportasi di perkotaan (termasuk di DKI Jakarta) melihat salah satu permasalahan transportasi di perkotaan adalah terbatasnya sarana dan prasarana lalu lintas. Terbatasnya sarana dan prasarana ini ditunjukkan dengan tidak seimbanginya persentase pertambahan jumlah kendaraan per tahun dengan persentase pertambahan prasarana jaringan jalan yang ada (11,47% per tahun : 4% per tahun). Terbatasnya kapasitas persimpangan juga menjadi masalah penting dalam sistem transportasi perkotaan,

Tamin juga menyoroti manajemen lalu lintas di perkotaan terutama di Jakarta belum berfungsi secara optimal. Hal itu ditunjukkan dengan: kendaraan berpenumpang kurang dari dua orang masih terlalu banyak; fungsi jalan belum terpisah secara nyata (fungsi jalan arteri masih bercampur dengan fungsi jalan lokal); jalan dan trotoar digunakan oleh pedagang kaki lima dan usaha lainnya seperti bengkel dan parkir liar; lalu lintas satu arah masih terbatas pada jalan tertentu; Lajur Khusus Bus (LKB) baru ditetapkan pada beberapa jalan untuk jam tertentu saja; Penerapan Kawasan Pembatasan Lalu Lintas (KPL) masih terbatas pada jam tertentu; sistem kontrol lampu lalu lintas sudah tidak memadai dalam kondisi lalu lintas sekarang.

Faktanya memang menunjukkan bahwa, pembangunan jalan raya yang cukup intensif ternyata masih jauh tertinggal dibandingkan dengan laju perkembangan populasi kendaraan bermotor. Data Ditlantas Polda Metro Jaya menunjukkan volume kendaraan bermotor di wilayah hukum Polda Metro Jaya terus mengalami peningkatan tiap tahunnya (Tabel 1.1).

Tabel 1.1. Volume Kendaraan Bermotor di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya Tahun 2003 - 2008

| Tahun | Sepeda Motor | Mobil Penumpang | Mobil Beban | Mobil Bis | Jumlah | % Pertumbuhan |
|-------|--------------|-----------------|-------------|-----------|-----------|---------------|
| 2003 | 3.316.900 | 1.529.824 | 464.748 | 315.652 | 5.627.124 | |
| 2004 | 3.940.700 | 1.645.306 | 488.517 | 316.396 | 6.390.919 | 13,57 |
| 2005 | 4.647.435 | 1.766.801 | 499.581 | 316.502 | 7.230.319 | 13,13 |
| 2006 | 5.310.068 | 1.835.653 | 504.727 | 317.050 | 7.967.498 | 10,20 |
| 2007 | 5.974.173 | 1.916.469 | 518.991 | 318.332 | 8.727.965 | 9,54 |
| 2008 | 6.765.723 | 2.034.943 | 538.731 | 308.528 | 9.647.925 | 10,54 |

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Dari tabel 1.1 dapat diketahui bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan bermotor dengan rata-rata laju pertumbuhan tertinggi yaitu sebesar 24,49% per tahun, disusul dengan mobil penumpang sebesar 10,51% per tahun, mobil beban sebesar 8,14% per tahun dan bis sebesar 4,95% per tahun. Secara keseluruhan rata-rata laju pertumbuhan kendaraan bermotor pada tahun 2003 – 2008 adalah sebesar 11,6% pertahun.

Sisi lain tingginya jumlah kendaraan bermotor tidak diikuti oleh daya dukung dan daya tampung jalan raya. Berdasarkan tabel 1.2, sebagian besar jalan Ibukota adalah jalan kotaa administratif, sedangkan jalan utama yaitu jalan arteri hanya 10.546 km². Jelas kemacetan di Jakarta sudah memasuki jalan-jalan lokal, karena jalan utama sudah tidak mampu lagi menampung kendaraan bermotor.

Tabel 1.2. Panjang, Luas dan Status Jalan Menurut Jenisnya, 2007

| Jenis Jalan | Panjang (M) | Luas (M ²) | Status Jalan |
|-------------------|---------------------|------------------------|--------------|
| Tol | 112.960,00 | 2.472.680,00 | Tol |
| Arteri Primer | 112.149,00 | 2.140.090,00 | Nasional |
| Kolektor Primer | 51.630,75 | 671.384,50 | Nasional |
| Arteri Sekunder | 506.415,00 | 8.406.014,00 | Provinsi |
| Kolektor Sekunder | 823.913,91 | 6.970.938,77 | Provinsi |
| Kota Adm | 4.936.928,27 | 20.988.103,81 | Kota adm |
| Jumlah | 6.543.996,93 | 41.649.211,08 | |

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Jalan Provinsi DKI Jakarta.

Jika diasumsikan pertumbuhan rata-rata kendaraan bermotor tiap tahun tetap 9%, dan pertumbuhan luas jalan rata-rata tetap 0,01% per tahun maka berdasarkan ilustrasi utilisasi jumlah kendaraan khusus di DKI Jakarta terhadap luas jalan di DKI Jakarta diprediksi kemacetan total akan terjadi pada tahun 2011, lebih cepat dari perkiraan sebelumnya yaitu tahun 2014. Tabel 1.3 memberikan gambaran daya

tampung dan daya dukung jalan dibandingkan dengan kendaraan di jalan tahun 2007 – 2014.

Tabel 1.3. Perbandingan antara luas jalan dengan luas kendaraan di DKI Jakarta tahun 2007 – 2014

| Tahun | Jml Kend. Terdaftar STNK | Jml Kend. Di Jalan (Asumsi 70%) | Luas Kend di Jalan (m²) | Luas Jalan (m²) |
|--------------|---------------------------------|--|---|-----------------------------------|
| 2007 | 5.917.099 | 4.141.969 | 27.896.161 | 40.077.740 |
| 2008 | 6.479.223 | 4.535.456 | 30.546.297 | 40.081.748 |
| 2009 | 7.094.749 | 4.966.324 | 33.448.195 | 40.085.756 |
| 2010 | 7.768.750 | 5.438.125 | 36.625.773 | 40.089.765 |
| 2011 | 8.506.782 | 5.954.747 | 40.105.222 | 40.093.774 |
| 2012 | 9.314.926 | 6.520.448 | 43.915.218 | 40.097.783 |
| 2013 | 10.199.844 | 7.139.891 | 48.087.164 | 40.101.793 |
| 2014 | 11.168.829 | 7.818.180 | 52.655.444 | 40.105.803 |

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

Secara umum, permasalahan dalam sistem transportasi di Jakarta sangatlah kompleks. Banyak faktor yang sangat mempengaruhi, mulai dari anggaran, regulasi, pemanfaatan dan pengembangan teknologi, manajemen transportasi hingga perilaku pengguna dan operator transportasi. Masyarakat tentu menunggu langkah-langkah yang diambil oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengatasi permasalahan transportasi. Masyarakat mengharapkan agar permasalahan kemacetan dapat segera diatasi, sehingga kenyamanan dalam melakukan perjalanan dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat.

2.1 Permasalahan

Salah satu faktor penyebab terjadinya kemacetan di DKI Jakarta adalah tingginya tingkat penggunaan kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan di jalan-jalan DKI Jakarta. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta sendiri pada tahun 2008 telah mencapai 6,5 juta unit. Dari 6,5 juta unit kendaraan tersebut, yang merupakan kendaraan umum (bus kota, bus Transjakarta, taksi, mobil barang, bus pariwisata, bus AKAP, serta kendaraan umum roda tiga) hanya 88.477 (1,4%). Sisanya sekitar 6,4 juta unit

(98,6%) merupakan kendaraan pribadi. Padahal jumlah perjalanan orang (*person-trip*) dengan kendaraan pribadi hanya 44%. Angkutan umum yang hanya 1,4% harus melayani 56% perjalanan per hari (3% diantaranya dilayani kereta api/KRL Jabodetabek).

Tingginya penggunaan kendaraan pribadi dapat dipahami karena kendaraan pribadi dianggap lebih memiliki keuntungan bagi individu-individu di perkotaan. Masyarakat perkotaan memandang kendaraan pribadi lebih nyaman dan fleksibel. Artinya, dengan kendaraan pribadi masyarakat kota dapat bergerak kapan pun mereka akan melakukan perjalanan, serta dapat melewati rute manapun yang disukai (Wibisono, Bambang Hari 2 : 2007). Selain itu masyarakat pengguna kendaraan pribadi di perkotaan pada umumnya berpendapat bahwa transportasi massal perkotaan yang ada selama ini kurang memberikan pelayanan sehingga tidak menjadi pilihan bagi pengguna kendaraan pribadi. Kondisi angkutan yang buruk, seringkali angkutan tidak berjadwal, walaupun terdapat jadwal tetapi tidak tepat, merupakan alasan klasik yang menyebabkan masyarakat perkotaan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Masyarakat menilai kinerja pelayanan pemerintah dalam bidang transportasi belum sesuai dengan harapan.

Meningkatnya jumlah pergerakan yang ditimbulkan oleh berkembangnya aktivitas masyarakat kota Jakarta menuntut terpenuhinya kebutuhan sarana dan prasarana transportasi. Kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi tidak selamanya sesuai dengan yang diharapkan. Keterbatasan sumber daya biasanya menyebabkan penambahan sarana dan prasarana transportasi tertinggal dibanding peningkatan kebutuhan. Implikasinya adalah terjadinya kemacetan lalu lintas yang makin hari makin parah sehingga aktivitas masyarakat menjadi terhambat.

Pengalaman di negara maju menunjukkan bahwa membangun terus prasarana yang dibutuhkan, walaupun mampu dilakukan, tidak selalu menjadi solusi yang terbaik. Setiap pembangunan prasarana transportasi akan membawa dampak lingkungan karena ada kapasitas tertentu dari suatu wilayah yang terkena dampak yang ditimbulkan oleh setiap aktivitas pembangunan prasarana transportasi. Disamping itu pembangunan jaringan jalan, khususnya yang hanya mengikuti tuntutan kebutuhan cenderung mendorong peningkatan penggunaan kendaraan

pribadi yang tentunya tidak efisien pemanfaatannya dipandang dari sudut sistem transportasi secara keseluruhan.

Memperhatikan perkembangan tersebut, maka pemerintah provinsi DKI Jakarta perlu merumuskan kebijakan publik dengan menitik beratkan cara-cara yang bisa meningkatkan efisiensi dan efektivitas pemanfaatan prasarana yang ada. Oleh karena itu perencanaan dan kebijakan transportasi di DKI Jakarta perlu berubah dari pendekatan membangun sistem prasarana (*supply side*) menjadi pendekatan manajemen dan efisiensi sistem (*demand side*).

Pendekatan manajemen (*demand side*) yang sangat potensial dalam meningkatkan efisiensi dan efektifitas pemanfaatan prasarana yang ada adalah melalui pengelolaan permintaan perjalanan atau lebih dikenal dengan istilah *Transportation Demand Management* (TDM). Melalui implementasi *Transportation Demand Management* fasilitas dan sarana transportasi yang sudah ada digunakan secara lebih efisien dengan cara meminimalisasi pemanfaatan kendaraan bermotor dengan mempengaruhi perilaku perjalanan yang meliputi frekuensi, tujuan, moda, dan waktu perjalanan (Tanariboon, 1992).

Berdasarkan konsep-konsep yang ditawarkan *Transportation Demand Management* sebenarnya TDM sangat cocok diterapkan di kota-kota negara berkembang termasuk di Jakarta. Kota Jakarta mempunyai keterbatasan sumberdaya untuk menyediakan infrastruktur transportasi. Disamping itu, kapasitas Jakarta untuk menambah jalan juga sudah terbatas. *Transportation Demand Management* memberikan biaya yang jauh lebih efektif daripada terus menginvestasikan dananya pada pembangunan jalan atau sarana transportasi yang tidak efisien seperti kendaraan pribadi.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berupaya untuk menerapkan TDM tersebut dalam menata sistem transportasinya. Perda Propinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta dan Perda No 6 Tahun 1999 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta tahun 2010, secara umum mengatur rencana umum jaringan transportasi kota yang diwujudkan dalam Pola Transportasi Makro. Berdasarkan Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 84 Tahun 2004 yang kemudian diperbaharui dengan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 103 Tahun

Universitas Indonesia

2007 Tentang Pola Transportasi Makro, Pemerintah Daerah DKI Jakarta telah merumuskan pola transportasi yang terintegrasi dan komprehensif dalam mengatasi kemacetan di Jakarta sampai tahun 2020.

Dengan dimasukkannya TDM dalam sistem transportasi DKI Jakarta, diharapkan permasalahan kemacetan dapat diatasi dan masyarakat dapat menikmati perjalanan di DKI Jakarta secara nyaman dan aman. Kebijakan TDM tidak akan berhasil bila tidak didukung oleh komitmen yang besar dari seluruh sektor terkait dari pemerintah. Komitmen yang besar dalam hal ini berkaitan dengan dukungan dana dan kerjasama antar instansi terkait. Menjadi tugas yang sangat berat dan kompleks untuk memecahkan masalah kemacetan di DKI Jakarta jika hanya bergantung pada peran dan tanggungjawab pemerintah dalam hal ini Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Permasalahan kemacetan menjadi tanggung jawab negara dan seluruh komponen bangsa baik legislatif, eksekutif maupun yudikatif bersama-sama rakyat berdasarkan perannya masing-masing mendukung upaya mengatasi kemacetan di DKI Jakarta.

Oleh karena itu strategi-strategi *transportation demand management* yang telah diimplementasikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu untuk dianalisis. Dengan teori-teori studi implementasi kebijakan, penulis ingin mengetahui apakah implementasi strategi TDM akan mengalami kegagalan sekalipun kebijakan tersebut sudah diimplementasikan dengan baik. Atau suatu kebijakan yang cemerlang mungkin juga akan mengalami kegagalan jika kebijakan tersebut kurang diimplementasikan dengan baik oleh para pelaksana kebijakan.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka pokok permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana strategi-strategi *transportation demand management* yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi;
2. Bagaimana implementasi *Transportation Demand Management* dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta;
3. Faktor-faktor apa saja menjadi pendorong dan penghambat keberhasilan dalam implementasi *Transportation Demand Management*;

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui strategi-strategi *transportation demand management* yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi;
2. Untuk mengetahui dan menganalisis implementasi strategi *Transportation Demand Management* yang dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta;
3. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor-faktor yang menjadi pendorong dan penghambat dalam melaksanakan implementasi strategi *transportation demand management* oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

1.4. Signifikansi Penelitian

Adapun signifikansi yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Akademis

Secara akademis, melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi objektif tentang implementasi *transportation demand management* yang secara langsung merupakan upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menciptakan kenyamanan, ketertiban, dan kelancaran masyarakat dalam bertransportasi.

2. Praktisi

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi Pemerintah Provinsi DKI dalam menerapkan *transportation demand management* sebagai perbaikan di kemudian hari.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika yang dipakai dalam penulisan ini terbagi atas enam BAB yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang masalah, permasalahan, tujuan penelitian, signifikansi penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II: KERANGKA TEORI

Berisi tentang kajian pustaka, konsep implementasi kebijakan, pengertian *transportation demand management*, strategi dan metode *transportation demand management*, konsep dan klasifikasi moda, *mass rapid transit*, pengaruh penerapan *transportation demand management* di beberapa kota dunia, dan operasionalisasi konsep.

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

Berisi tentang metode pendekatan, tipe penelitian, lokasi dan ruang lingkup penelitian, jenis data, teknik pengumpulan data, dan metode analisis data.

BAB IV: GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

Berisi tentang gambaran singkat objek penelitian, Perencanaan Pengembangan Sistem Transportasi,

BAB V: PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Berisi hasil analisis data dan hasil temuan di lapangan yang berkaitan dengan *transportation demand management* di DKI Jakarta.

BAB VI: PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dari penelitian dan saran-saran yang direkomendasikan .

BAB II KERANGKA TEORI

2.1. Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan salah satu komponen dari keseluruhan proses kebijakan publik yang terjadi. William Dunn (1998 : 24-25) mengemukakan tahap-tahap kebijakan publik adalah : 1). Tahap penyusunan agenda, 2). Tahap formulasi kebijakan, 3). Tahap adopsi kebijakan, 4). Tahap implementasi kebijakan dan 6). Tahap penilaian kebijakan. Berkaitan dengan tahap implementasi kebijakan menurut William Dunn, suatu kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit, jika program tersebut tidak dapat diimplementasikan. Oleh karena itu program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah ditingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumberdaya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana, namun beberapa yang lain mungkin ditentang oleh para pelaksana.

Menurut Mustopadidjaja (2002 : 23) kebijakan publik merupakan fenomena yang kompleks dan dinamis yang dapat dikaji dari berbagai disiplin ilmu. Selanjutnya dikatakan bahwa proses kebijakan dapat dipandang merupakan rangkaian kegiatan yang meliputi paling tidak tiga kelompok kegiatan utama yaitu: (1) formulasi kebijakan, (2) pelaksanaan kebijakan, dan (3) evaluasi kinerja kebijakan, yang perlu dilakukan dalam rangka pemantauan, pengawasan dan pertanggungjawaban yang dikenal sebagai "*Policy Cycle*". Hal senada juga disampaikan oleh Ripley dan Franklin (1987) proses kebijakan terdiri atas tahap formulasi, tahap implementasi dan tahap penilaian terhadap kinerja. Namun proses implementasi bukanlah proses mekanisme dimana setiap aktor akan secara otomatis melakukan apa saja yang seharusnya dilakukan sesuai dengan skenario pembuat kebijakan, tetapi merupakan proses kegiatan yang seringkali rumit, diwarnai benturan kepentingan antar aktor yang terlibat, baik sebagai administrator, petugas lapangan atau kelompok sasaran.

Universitas Indonesia

Sebagai suatu proses, implementasi kebijakan merupakan salah satu tahap dari keseluruhan proses kebijakan publik. Oleh karena itu, adalah keliru apabila menganggap bahwa implementasi kebijakan akan berlangsung dengan mulus karena implementasi kebijakan bukan hanya sekedar berkaitan dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik kedalam prosedur-prosedur lewat birokrasi, melainkan lebih dari itu, menyangkut masalah konflik, keputusan dan siapa yang memperoleh apa (Grindle, 1980 : 3).

Oleh karena itu tidaklah salah bila dikatakan kedudukan implementasi kebijakan merupakan aspek yang sangat penting dalam keseluruhan proses kebijakan. Tanpa suatu implementasi maka kebijakan yang dirumuskan akan sia-sia belaka. Van Meter dan Van Horn seperti dikutip oleh Abdul Wahab (1990 : 51), merumuskan implementasi kebijakan sebagai berikut:

”Implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu (dan kelompok) pemerintah dan swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan sebelumnya. Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam usaha-usaha untuk mencapai perubahan-perubahan besar dan kecil yang ditetapkan dalam keputusan-keputusan kebijakan”.

Rumusan lebih rinci tentang implementasi kebijakan dikemukakan oleh Mazmanian dan Sabatier (dalam Abdul Wahab, 1997 : 65) yaitu:

”Memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijakan, yaitu kejadian-kejadian atau kegiatan yang timbul setelah disahkannya pedoman-pedoman kebijakan negara, yaitu mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian”.

Selanjutnya Wahab (1990 : 23) mengatakan bahwa fungsi implementasi kebijakan adalah untuk membentuk suatu hubungan yang memungkinkan tujuan-tujuan ataupun sasaran-sasaran kebijaksanaan negara diwujudkan sebagai “outcome” (hasil akhir) kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah. Oleh sebab itu fungsi implementasi mencakup pula penciptaan apa yang dalam ilmu kebijaksanaan negara (*policy science*) disebut “*Policy Delivery System*” (sistem penyampaian/penerusan kebijaksanaan negara).

Berdasarkan pendapat-pendapat di atas, implementasi kebijakan dimaksudkan sebagai serangkaian tindakan yang dilakukan pemerintah dalam mewujudkan tercapainya tujuan kebijakan yang telah ditetapkan. Sumber-sumber untuk mencapai tujuan kebijakan mencakup: manusia, dana, dan kemampuan organisasi yang dilakukan oleh baik pemerintah maupun swasta (individu ataupun kelompok).

2.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan tidak selalu berjalan mulus. Banyak faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Dalam model kebijakan faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan, adalah: tujuan kebijakan, sumber-sumber kebijakan, komunikasi, karakteristik agen pelaksana, kondisi sosial, ekonomi dan politik dan sikap aparat pelaksana (Van Meter dan Van Horn, 1976).

1. Standar dan tujuan kebijakan harus jelas dan terukur sehingga dapat direalisasikan, Apabila standar dan tujuan kabur, maka akan terjadi multi interpretasi dan mudah menimbulkan konflik diantara para agen implementasi;
2. Sumberdaya. Implementasi kebijakan memerlukan sumberdaya baik sumberdaya manusia maupun sumberdaya non manusia;
3. Hubungan antar organisasi. Dalam banyak program implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program;
4. Karakteristik agen pelaksana yang menyangkut struktur birokrasi, norma-norma dan pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi yang semuanya itu akan mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu program;
5. Kondisi sosial politik dan ekonomi. Variabel ini mencakup sumberdaya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan; sejauh mana kelompok-kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan; karakteristik para partisipan yakni mendukung atau menolak; bagaimana sifat opini publik yang ada dilingkungan dan apakah elit politik mendukung implementasi kebijakan.

Universitas Indonesia

6. Disposisi implementor yang mencakup tiga hal yang penting yaitu: a) respon implementor terhadap kebijakan yang akan mempengaruhi kemauan dalam melaksanakan kebijakan; b) kognisi yakni pemahamannya terhadap kebijakan, 3) intensitas disposisi implementor, yakni preferensi nilai yang dimiliki oleh implementor.

Pendapat yang hampir sama dikemukakan oleh George Edwards III (Imawan, 1999: 12) yang mengemukakan setidaknya ada empat variabel yang secara operasional menentukan keberhasilan/kegagalan kebijakan publik, yaitu:

1. Komunikasi maksudnya upaya mengalihkan (*transfer*) pemahaman tujuan kebijakan dari perencana ke pelaksana.
2. Sumberdaya (*resources*) yang dimiliki yang meliputi sumberdaya, staff, pelaksana lapangan, serta sumber materiil pendukung lainnya.
3. Disposisi/sikap yakni preferensi pelaksana untuk menentukan tahapan-tahapan yang paling mungkin dilakukan (*feasible*) yang boleh jadi sedikit menyimpang dari yang telah ditentukan. Penyesuaian dilakukan sejauh hal itu untuk mensiasati hambatan-hambatan yang ada dilapangan.
4. Struktur, orientasi sebagai penopang utama kebijakan publik.

Kemudian menurut Ripley dan Franklin (1986), ada tiga komponen yang harus diperhatikan untuk menentukan keberhasilan/kegagalan implementasi kebijakan publik, yaitu:

- a. Tingkat kepatuhan pada bagian birokrasi terhadap birokrasi di atasnya atau setingkat dengan birokrasi sebagaimana diatur dalam undang-undang.
- b. Lancarnya rutinitas dan tidak ada masalah.
- c. Mengacu dan mengarahkan pelaksanaan dan dampak yang dikehendaki dari semua program yang ada.

Sedangkan Mustopadidjaja (2002 : 37) mengatakan bahwa berhasil atau gagalnya suatu kebijakan tergantung dari beberapa kondisi, yaitu:

- Ketepatan kebijakan itu sendiri.
- Konsistensi dan efektifitas pelaksanaannya.
- Terjadi tidaknya perkembangan diluar perkiraan (*any unanticipated condition*)

Berdasarkan pendapat para ahli diatas, maka fokus penelitian implementasi tidak hanya bersangkutan dengan tingkat kepatuhan implementor terhadap aturan atau standar yang telah ditetapkan tetapi juga mempertanyakan hambatan-hambatan yang muncul dalam proses pengimplementasiannya.

Dalam penelitian ini akan melihat dari sisi "apa yang terjadi", yaitu ingin mengetahui proses implementasi *transportation demand management* oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, serta faktor-faktor penghambatnya.

2.3 Pengertian *Transportation Demand Management*

Transportation Demand Management atau biasa disebut juga *Travel Demand Management* atau manajemen permintaan perjalanan merupakan bentuk umum dari sistem manajemen lalu lintas dengan menggunakan fasilitas dan sarana transportasi yang sudah ada secara lebih efisien yaitu dengan cara meminimalisasi pemanfaatan kendaraan bermotor dengan mempengaruhi perilaku perjalanan yang meliputi frekuensi, tujuan, moda, dan waktu perjalanan (Tanariboon, 1992). Konsep tersebut sejalan dengan Munawar (2005) menjelaskan bahwa *demand management* atau modifikasi pemakai jalan merupakan bagian dari manajemen lalulintas agar waktu perjalanan pemakai jalan dapat dirubah, sehingga penggunaan jalan selama 24 jam lebih merata dan efisien. Munawar mendefinisikan *Transportation Demand Management* adalah segala tindakan yang dilaksanakan guna mempengaruhi sifat pelaku perjalanan atau dapat mengurangi perjalanan. Lebih lanjut Munawar mengatakan *Transportation Demand Management* merupakan suatu intervensi untuk memodifikasi pengambilan keputusan untuk melakukan perjalanan sehingga dapat tercapai tujuan berupa pemilihan perjalanan dan penggunaan jenis alat transportasi tertentu yang menimbulkan dampak positif dari segi sosial, ekonomi dan lingkungan serta mengurangi dampak negatif perjalanan.

Broaddus, Litman, Menon (2009) menyatakan bahwa *Transportation Demand Management* merupakan suatu strategi untuk memaksimalkan efisiensi sistem transportasi perkotaan melalui pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan moda transportasi yang lebih efektif, sehat dan ramah lingkungan seperti transportasi publik, dan transportasi tidak bermotor. Menurut Broaddus dkk., *Transportation Demand Management* juga dapat diartikan sebagai

Universitas Indonesia

serangkaian upaya untuk mempengaruhi perilaku pelaku perjalanan agar mengurangi atau mendistribusikan ulang permintaan perjalanan.

Sederhananya, *Transportation Demand Management* dapat diartikan memecahkan masalah kemacetan tanpa membangun infrastruktur baru, tetapi dengan "meratakan" jumlah perjalanan. Meratakan dalam hal ini meratakan jalan yang digunakan dan meratakan waktu melakukan perjalanan. *Transportation Demand Manajemen* merupakan suatu alat berupa kebijakan, program dan tindakan yang diimplementasikan untuk mengurangi kebutuhan kendaraan pada suatu sistem transportasi.

Tujuan utama *Transportation Demand Management* adalah untuk mengurangi jumlah kendaraan yang menggunakan sistem jaringan jalan dengan menyediakan berbagai pilihan mobilitas (kemudahan melakukan perjalanan) bagi siapa saja yang berkeinginan melakukan perjalanan. (Noboru Harata, 1994 dan Zupan, s.a). Adapun tujuan umum dari *Transportation Demand Management* adalah meningkatkan efisiensi pergerakan lalu lintas secara menyeluruh dengan menyediakan aksesibilitas yang tinggi dengan cara menyeimbangkan antara permintaan dan sarana penunjang yang tersedia, penghematan penggunaan bahan bakar, dan waktu tempuh perjalanan secara lebih efisien. Dengan kata lain program *Transportation Demand Management* berusaha untuk memaksimalkan jumlah bukan kendaraan (Strauss, s.a.).

Dengan menggunakan *Transportation Demand Management*, konsep konvensional pendekatan transportasi "*predict and provide*" diubah menjadi pendekatan "*predict and prevent*" untuk memberikan hasil optimal dalam jangka panjang. Sekarang ini untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang kian bertambah akan menjadi sulit dan semakin mahal jika harus menambah atau memperbesar jalan. Pengalaman di beberapa negara menunjukkan, menambah atau memperlebar jalan bukan solusi yang tepat dalam memecahkan permasalahan transportasi dalam jangka panjang. Alasannya bukan saja sangat mahal karena langka dan mahal lahan, namun juga tidak akan menghilangkan kemacetan masif oleh karena adanya cadangan lalu lintas kendaraan yang terbangkitkan (*reservoir of traffic*) yang selalu siap menunggu dan mengisi setiap jengkal kapasitas ruang jalan yang diberikan oleh fasilitas baru tersebut dan dalam jangka waktu singkat membuat kemacetan baru

Universitas Indonesia

(Ahmad Munawar, 2007). Oleh karena itu pemikiran pendekatan membangun prasarana (*supply side*) harus diubah dengan menggunakan paradigma baru dengan lebih memanfaatkan sarana dan prasarana transportasi yang sudah ada secara lebih efisien, seperti misalnya berkendara bersama-sama, membatasi penggunaan kendaraan pribadi, perbaikan sarana dan prasarana transportasi, yang hasilnya akan lebih efektif untuk jangka panjang.

Berdasarkan penjelasan di atas, *Transportation Demand Management* sangat sesuai diterapkan di negara-negara berkembang karena biaya rendah tetapi mempunyai banyak keuntungan atau kelebihan. Broaddus, Litman dan Menon secara umum menjelaskan potensi keuntungan dalam menerapkan *Transportation Demand Management* (Tabel 2.1).

Tabel 2.1.: Potensi manfaat *Transportation Demand Management*

| Keuntungan | Defenisi |
|------------------------------------|---|
| Pengurangan kemacetan | Pengurangann kemacetan bagi pengendara, pengguna bis, pejalan kaki dan pengendara sepeda; |
| Penghematan biaya jalan | Pengurangan biaya untuk pembangunan, pemeliharaan dan sistem operasi jalan raya; |
| Perhematan parkir | Pengurangan masalah parkir dan biaya fasilitas perparkiran; |
| Penghematan konsumen | Penghematan biaya transportasi bagi konsumen; |
| Perbaikan pemilihan mobilisasi | Perbaikan pilihan mobilitas khususnya bagi non pengendara kendaraan; |
| Keselamatan di jalan raya | Pengurangan resiko kecelakaan lalu lintas per kapita; |
| Konservasi energi | Pengurangan konsumsi energi per kapita; |
| Pengurangan emisi | Pengurangan polusi emisi per kapita; |
| Efisiensi penggunaan lahan | Disain penataan lahan yang lebih memberikan kemudahan aksesibilitas, pengurangan penggunaan lahan per kapita; |
| Pusat kebugaran dan kesehatan umum | Meningkatkan aktifitas fisik dan manfaat kesehatan. |

Sumber: *Transportation Demand Management Training Document*, April 2009.

2.4 Strategi *Transportation Demand Management*

Menurut Broaddus dkk., upaya *Transportation Demand Management* yang dilakukan secara parsial dan sendiri-sendiri hanya akan memberikan dampak yang kecil bagi keberhasilan pengurangan penggunaan kendaraan pribadi. Oleh karena itu agar memperoleh dampak yang maksimum, maka dibutuhkan suatu strategi *Transportation Demand Management* yang komprehensif yang meliputi rangkaian beberapa upaya yang tepat. Untuk efektifitas dan manfaat yang maksimal, sebuah strategi *Transportation Demand Management* yang komprehensif membutuhkan kombinasi insentif positif ("*pull*"), seperti perbaikan pilihan perjalanan, dan insentif negatif ("*push*") seperti pengenaan biaya penggunaan jalan dan fasilitas parkir. Ketika hanya insentif positif (*pull*) yang diterapkan, seperti investasi untuk meningkatkan kualitas layanan angkutan umum dan memperbaiki kondisi berjalan kaki dan bersepeda, maka peralihan moda transportasi mungkin bisa tercapai tetapi sangat kecil. Demikian pula ketika hanya insentif negatif *push* yang diterapkan, seperti pengenaan tarif dan pajak penggunaan kendaraan, pengendara mobil akan protes kepada pembuat kebijakan. Tidak adil untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi tanpa memberikan alternatif moda transportasi yang aman, nyaman, cepat dan terjangkau. Oleh karena itu menurut Broaddus dkk, insentif *push* dan *pull*, harus diterapkan secara bersamaan.

Oleh karena itu, Broaddus, Litman dan Menon (2009) mengelompokkan strategi *Transportation Demand Management* yang komprehensif memerlukan kombinasi dari tiga jenis langkah *Transportation Demand Management*, yaitu:

- 1) Memperbaiki pilihan mobilitas (*Pull*),
- 2) Upaya-upaya ekonomis (*Push*),
- 3) Kebijakan tata guna lahan yang terintegrasi (*Pull and push*).

Strategi *transportation demand management* yang komprehensif bagaikan kursi berkaki tiga yang tidak akan berhasil tanpa ketiga kaki tersebut, karena ketiganya saling memperkuat sama lain. Sebagai contoh Singapore, sebelum menerapkan *Area Licensing Scheme* pada tahun 1975, layanan bis benar-benar diperbaiki terlebih dahulu untuk melayani perpindahan moda transportasi yang diharapkan akan tercapai sebagai dampak penerapan kebijakan tersebut. Demikian juga layanan *park and ride* disediakan di beberapa tempat sebagai tempat penitipan

Universitas Indonesia

mobil bagi pengguna kendaraan pribadi yang akan melanjutkan perjalanan dengan angkutan umum/massal. Demikian juga jalan lingkaran kota ditingkatkan sehingga arus pergerakan tidak perlu lagi memasuki kota. Upaya ini membantu tercapainya perpindahan moda transportasi yang diinginkan.

2.4.1 Memperbaiki Pilihan Mobilitas (*Pull*)

Strategi ini bertujuan untuk meningkatkan pilihan perjalanan sehingga pengguna kendaraan pribadi tertarik untuk menggunakan moda transportasi alternatif. Upaya *pull* meliputi berbagai investasi pada infrastruktur dan layanan berkualitas tinggi yang membuat moda transportasi alternatif lebih kompetitif dibandingkan perjalanan dengan kendaraan pribadi dalam hal kenyamanan dan efisiensi waktu.

Pilihan mobilitas meliputi: berjalan kaki, bersepeda, berkendara bersama-sama (*ride-sharing*), angkutan umum (bus, kereta, taxi, dll). Menurut Broaddus, Litman dan Menon, ada berbagai macam cara untuk memperbaiki pilihan mobilitas, seperti menyediakan informasi kapan (waktu) dan dimana (tempat) moda alternatif harus disediakan, membuat moda tersebut lebih mudah dan nyaman untuk digunakan serta meningkatkan keterjangkauan moda alternatif tersebut.

Sebagian besar langkah yang diambil dalam pilihan ini berkaitan dengan perubahan rancang bangun (*design*) fisik seperti merubah susunan jalan atau persimpangan (*intersection*). Sebagian meningkatkan kapasitas atau kenyamanan sistem transportasi seperti menambah lebih banyak layanan transit yang terpadu antar dan intra moda, memperbarui perhentian atau stasiun untuk transit dan juga menyediakan koneksi antara satu moda dengan moda lainnya. Langkah lain yang diambil adalah berkaitan dengan program dan layanan baru seperti berkendara bersama (*ridesharing*) bagi para karyawan atau pekerja.

Beberapa langkah-langkah spesifik dari peningkatan pilihan perjalanan atau mobilitas dapat dijelaskan sebagai berikut:

2.4.1.1 Perbaikan kondisi berjalan kaki dan Bersepeda

Pedestrian dan trotoar yang nyaman dan aman perlu disediakan untuk menjangkau daerah tujuan. Pedestrian bisa untuk menghubungkan antara satu halte

dengan halte yang lain, dari halte dengan tempat tujuan (tempat kerja, kantor, sekolah, dll.) atau dari tempat awal ke tempat yang dituju. Selain itu fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki apakah dengan *crosswalks*, jembatan penyeberangan atau terowongan, sehingga tidak harus mengganggu lalu lintas. Bagi pengguna sepeda, perlu disediakan infrastruktur bersepeda seperti penyediaan jalur khusus untuk bersepeda, menyediakan parkir sepeda, layanan *shared bicycle*. Pemerintah perlu mendorong moda alternatif seperti bersepeda ini, karena selain murah, bersepeda juga mengurangi tingkat pencemaran udara.

2.4.1.2 Perbaikan Layanan Angkutan Umum

1. Peningkatan Layanan Angkutan Umum

Tersedianya transportasi publik yang nyaman, terjangkau, dan cepat merupakan prasyarat utama apabila ingin menarik pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke angkutan umum/massal. Angkutan massal dapat berupa Heavy Rail Transit, Light Rail Transit, Metro, Kereta Komuter, Bus Rapid Transit, yang biasanya dirancang untuk mengangkut sejumlah orang dalam waktu bersamaan. Upaya *transportation demand management* yang bersifat fisik dan teknis yang dapat meningkatkan layanan angkutan umum sangatlah beragam. Menurut Broaddus, Litman dan Menon, beberapa langkah-langkah dalam memperbaiki layanan transportasi publik adalah sebagai berikut:

Langkah-langkah umum berupa perbaikan transit:

- a) Peningkatan pelayanan berupa penambahan transit kendaraan;
- b) Perbaikan layanan agar lebih nyaman, aman, mudah dan dapat diandalkan;
- c) Insentif bagi penggunaan transit berupa tarif lebih murah, insentif finansial bagi komuter, dll);
- d) Pembangunan berorientasi transit (*transit oriented development*) yaitu pola tata guna lahan yang lebih kompak dan ringkas, dirancang untuk mendukung transit bersifat ramah bagi pejalan kaki dan pembangunan yang mix di stasiun transit dan koridor).

Langkah-langkah spesifik yaitu untuk menaikkan jumlah penggunaan transit berupa:

- a) Penambahan rute, cakupan yang lebih luas, peningkatan frekuensi layanan, dan meningkatkan jam operasi;

- b) Prioritas HOV (dengan membuat jalur HOV, jalur bis (bus way), lajur bebas antrian, sinyal lalu lintas prioritas bis, dan langkah-langkah mengurangi keterlambatan bagi transit kendaraan). Memberikan jalur transit yang terpisah, sehingga jalur transit tidak terganggu oleh penyeberangan di jalan maupun kemacetan lalu lintas;
- c) Merealokasi ruang jalan untuk transit dan berjalan kaki;
- d) Memperbaiki kenyamanan, termasuk halte bis dan tempat duduk bis;
- e) Tarif yang lebih murah dan tambahan kemudahan biaya misalnya dengan memberlakukan diskon untuk penumpang yang sering menggunakan angkutan umum;
- f) Pembayaran ongkos yang lebih nyaman dengan menggunakan kartu cerdas (*smart cards*) elektronik;
- g) Perbaikan program informasi penumpang termasuk informasi waktu yang tepat tentang kedatangan kendaraan transit (Dzieken dan Vermeulen, 2006);
- h) Pengembangan yang berorientasi transit (TOD), dan pertumbuhan yang cerdas, dimana pola penggunaan lahan lebih cocok bagi transportasi transit;
- i) Perbaikan bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda sehingga memperbaiki akses di sekitar perhentian transit;
- j) Keterpaduan sepeda dengan transit (rute sepeda dan parkir sepeda dekat dengan perhentian transit);
- k) Disain yang universal bagi kendaraan, stasiun dan fasilitas pedestrian untuk memberikan kemudahan bagi penyandang cacat dan orang dengan kebutuhan khusus lainnya;
- l) Fasilitas *park and ride*;
- m) Perbaikan keamanan bagi pengguna transit dan pejalan kaki;
- n) Pembuatan panduan akses multimoda seperti peta, jadwal, nomor telepon, dan informasi lainnya tentang cara mencapai tujuan tertentu dengan angkutan umum;
- o) Peningkatan koordinasi moda transit dan jaringan transit untuk menambah kenyamanan pengendara dan akses informasi;
- p) Layanan yang ditujukan pada kebutuhan perjalanan tertentu, misalnya bis cepat komuter, layanan acara khusus, dan berbagai jenis layanan shuttle.

2). Layanan Yang Terintegrasi

Sebagian besar kota mempunyai lebih dari satu operator angkutan umum. Biasanya jadwal dan jaringannya tidak terkoordinasi dengan baik sehingga waktu tunggu penumpang bisa lebih lama bahkan bisa menambah biaya perjalanan. Di masa depan, transportasi perkotaan dikembangkan dalam koridor pelayanan yang cepat, andal, efisien, efektif, nyaman ekonomis dan aman. Oleh karena itu perlu ada penataan melalui sistem layanan transportasi terpadu baik antar moda maupun intra moda sehingga membuat transportasi publik ini menarik bagi masyarakat khususnya pengguna kendaraan pribadi.

Menurut Abbas Salim sistem transportasi terpadu adalah pengangkutan barang atau penumpang dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dengan menggunakan lebih dari satu moda transport tanpa terputus dalam arti: biaya, pengurusan administratif, dokumentasi dan adanya satu pihak yang bertanggungjawab sebagai pengangkut. Seluruh sistem *Mass Rapid Transit* memerlukan *interchange* (tempat berganti kendaraan) dengan elemen-elemen sistem transportasi umum lain dan terintegrasi dengan moda-moda sistem transportasi lain seperti mengendarai mobil, berjalan kaki dan bersepeda. Tokyo misalnya, menyediakan *interchange* yang sangat baik antara Metro dengan sepeda, Metro dengan pejalan kaki, serta Metro dengan Bus pada beberapa stasiun utama.

Menurut Abbas, ada tiga aspek yang perlu diperhatikan dalam hal sistem transportasi terpadu, yaitu:

1. Aspek teknis

Secara teknis harus ada hubungan tiap moda dengan fasilitas yang digunakan untuk menangani penumpang, jenis barang atau kemasan yang dibawa (misalnya Kereta Api, BRT, pejalan kaki, sepeda).

2. Aspek dokumentasi/file

Hanya ada satu macam dokumentasi pengangkutan yaitu yang dikeluarkan oleh yang bertindak sebagai pengangkut (*intermoda transportation operator*).

3. Aspek tanggung Jawab (*liabilities*)

Dalam pelaksanaan sistem transportasi terpadu, hanya satu pihak yang bertanggungjawab terhadap terselenggaranya transportasi.

Menurut Abbas, beberapa faktor yang harus diciptakan agar sistem transportasi terpadu berhasil mencapai tujuannya adalah:

- 📁👉 Prasarana dan sarana transportasi baik;
- 📄👉 Peraturan perundang-undangan yang mendukung yang menyangkut: dokumen pengangkutan, pertanggungjawaban pengangkutan (*liabilities*), termasuk terminal *operator liability*;
- 📄👉 Keserasian hubungan antar moda secara teknis maupun sistem operasi (*well coordinated link and competent interface terminal*), dan
- 📄👉 Tersedianya informasi yang akurat tentang kegiatan transportasi.

Menurut Broaddus dkk, pembentukan layanan terpadu antar dan intra moda tidak memerlukan investasi modal yang besar, tetapi cukup meningkatkan perencanaan dan komunikasi antar operator.

3). **Bus Rapid Transit (BRT)**

Bus Rapid Transit (BRT) adalah suatu istilah luas bagi sistem angkutan bis yang dirancang untuk memberikan layanan yang berkualitas yang sebanding dengan angkutan kereta, tetapi dengan biaya yang lebih rendah dengan fleksibilitas yang besar. BRT mempunyai jalur khusus atau *busway* yang bertujuan untuk memaksimalkan kecepatan dan kenyamanan, frekuensi layanan yang tinggi, stasiun dan pemberhentian yang menarik, dan sistem naik turun yang cepat. Menurut Broaddus dkk., Beberapa langkah yang harus diperhatikan dalam layanan BRT adalah:

- a) Jalur khusus yang terpisah, beberapa sistem menggunakan jalur panduan yang secara otomatis mengarahkan bis ke sebagian rute;
- b) Frekuensi layanan dan kapasitas tinggi, dengan waktu tunggu penumpang tidak lebih dari 10 menit selama jam-jam sibuk;
- c) Kendaraan serupa yaitu trem, berkualitas tinggi dan mudah dinaiki, tenang, bersih dan nyaman dinaiki;
- d) Penarikan ongkos dengan sistem pra-bayar, sehingga meminimalkan penundaan saat *boarding*;
- e) Sistem tiket secara terpadu yang memungkinkan ketika berganti kendaraan secara gratis, atau mendapatkan diskon antar rute dan antar moda;
- f) Informasi yang mudah bagi pengguna;

- g) Stasiun bis berkualitas tinggi dengan pembangunan berorientasi transit di daerah daerah sekitarnya;
- h) Keterpasuan moda, dengan layanan BRT terkoordinasi dengan fasilitas berjalan kaki, bersepeda, layanan taksi, bis antar kota, kereta api, dan jasa transportasi lainnya;
- i) Layanan pelanggan yang memuaskan;
- j) Peningkatan keamanan untuk pengguna angkutan dan pejalan kaki.

4). Jalur Khusus Bus

Jalur ini dibuat agar perjalanan dengan bus dapat lebih cepat dan nyaman dibanding dengan menggunakan kendaraan pribadi, sehingga dapat meningkatkan daya tarik bus. Dengan jalur khusus bus, bus bebas bergerak pada jalurnya, tanpa terhambat oleh bergabungnya kendaraan lain. Biasanya jalur khusus bus ditandai dengan pembatas berupa garis pembatas jalan atau jalur pembatas permanen. Dalam penerapannya, jalur khusus bus bisa digunakan hanya pada titik kemacetan dan tidak panjang, sehingga dalam beberapa kasus, jalur khusus bus hanya berpengaruh pada jam sibuk. Penerapan lainnya adalah dengan membuat jalur khusus tetapi bus berjalan melawan arah seperti diterapkan di Tianjin-China, tentu dengan membuat pemisah jalur bus dengan jalan umum. Model lainnya adalah seluruh jalan raya dikhususkan untuk bus, biasanya disebut "Bus ways" atau "Bus malls", seperti di Oxford St – London dan Fulton St. Di New York dimana jalan raya dikhususkan untuk bus, taxi dan kendaraan pengantar atau pengiriman. Jalur khusus bus juga kadang-kadang diijinkan untuk *High Occupancy Vehicles* (HOV) atau kendaraan yang mengangkut penumpang dalam jumlah besar seperti carpools dan vanpools.

Sistem ini sangat mudah diterapkan tetapi memerlukan penegakan hukum (*enforcement*) serta kesadaran masyarakat. Singapore memperkenalkan sistem jalur khusus bus sejak tahun 1974. Jalur khusus bus diterapkan pada sebagian besar jalur utama dan berlaku pada jam puncak kemacetan. Hasilnya pengguna bus meningkat hingga 15% (Broaddus, Litman dan Menon, 2009: 43)

4). Peningkatan Infrastruktur Transportasi Publik

Sebagai tambahan bagi layanan transportasi publik, kualitas infrastruktur penumpang seperti perhentian bus, halte, stasiun sangat membantu untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan penumpang. Yang paling penting, infrastruktur transportasi publik tersebut memberi kemudahan kepada penumpang untuk melakukan perpindahan moda. Oleh karena itu letak halte, maupun stasiun perlu ditinjau apakah sudah strategis untuk berpindah jalur atau berpindah moda.

2.4.1.3 Ride Sharing

Ride sharing dapat diartikan pergi kesuatu tempat secara bersama-sama. *Ride sharing* dapat berupa *carpool*, *vanpool*, *shuttle bus* dan lain sebagainya. *Ride sharing* merupakan strategi untuk mendorong penggunaan moda *High Occupant Vehicle* (HOV) pada lingkungan perusahaan, kantor pemerintahan, maupun lingkungan kampus.

Carpool memiliki pengertian penggunaan suatu kendaraan pribadi oleh 2 orang traveler atau lebih yang berasal dari daerah asal (*origin*) yang berdekatan dan memiliki daerah tujuan (*destination*) dan jadwal yang sama. Masalah pembagian biaya dan lainnya diatur sesuai dengan kesepakatan masing-masing (Online Transportation Encyclopedia, 2006c).

Vanpool memiliki defenisi yang hampir sama dengan *carpool* hanya kendaraan yang digunakan lebih besar. Kendaraan ini biasanya digunakan untuk antar jemput pada suatu instansi pendidikan maupun suatu perusahaan. Peserta merupakan anggota yang telah terdaftar, sehingga orang yang bukan merupakan anggota tidak diperkenankan naik (Grava, 1997, dan Khisty, 2002).

Prinsip semakin banyak peserta program semakin besar peluang untuk mendapatkan kelompok peserta dengan tujuan dan waktu perjalanan yang sama merupakan salah satu faktor keberhasilan penerapan program *Ridesharing* (Online Transportation Encyclopedia, 2006c).

2.4.2 Upaya Ekonomi (*Push*)

Berbagai upaya ekonomi digunakan untuk mendorong terbentuknya sistem transportasi yang efisien termasuk reformasi biaya transportasi dan manajemen fasilitas jalan. Upaya ekonomi tersebut dapat berupa pembebanan biaya untuk

mendatangkan pendapatan yang dapat digunakan untuk menambah pilihan perjalanan atau melakukan substitusi dengan pajak lainnya. Pembebanana biaya dapat mendorong masyarakat untuk menggunakan pilihan yang lebih efisien dalam melakukan perjalanan. Menurut Broaddus dkk., pengenaan biaya sangat efektif dalam memecahkan permasalahan transportasi walaupun selalu menghadapi penolakan dari para pengendara dan membutuhkan dukungan politis. Oleh karena itu supaya efektif, kebijakan tarif menurut Broaddus dkk., sebaiknya:

- a. Menghilangkan penyimpangan, menghapus subsidi bagi pemilik kendaraan pribadi baik secara langsung maupun terselubung;
- b. Mendukung moda transportasi yang berkelanjutan;
- c. Menciptakan sumber pendapatan baru yang terintegrasi dengan strategi perencanaan transportasi;
- d. Menciptakan ketersediaan akses bagi masyarakat menuju tempat tujuannya di kota secara efisien, adil dan berkelanjutan.

Menurut Breithaupt, 2008, keberhasilan penerapan strategi penetapan biaya tergantung pada:

- a) Ketegasan kelembagaan dan pertaturan (kemampuan dalam penegakan hukum, monitoring dan konstrol);
- b) Elastisitas biaya dan pendapatan terhadap kebutuhan transportasi;
- c) Penghapusan subsidi yang tidak produktif seperti subsidi BBM;
- d) Pertimbangan strategis seperti pertimbangan daya saing;
- e) Kegiatan lobi (misalnya pilihan untuk kesepakatan sukarela, penyebaran informasi dan dukungan masyarakat).

Beberapa studi seperti yang dilakukan Todd Litman (*Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behaviour*, Transport Policy Institute, 2005) dan Richard H. Prartt (*Traveler Responses to Transportation System Changes*, TCRP Report 1999-2007) menyimpulkan bagaimana biaya/tarif mempengaruhi perilaku perjalanan individu.

Studi tersebut secara umum mengindikasikan bahwa transportasi adalah "tidak elastis" dalam arti perubahan biaya hanya memberikan pengaruh kecil pada perubahan perilaku perjalanan. Sebagai contoh, kenaikan harga BBM sebesar 10% akan mengurangi jauhnya perjalanan berkendara sebesar 1% dalam jangka pendek

dan 2% dalam jangka panjang (dengan asumsi jika faktor lain seperti jumlah pengendara dan tarif parkir konstan). Tentu elastisitas perjalanan tergantung pada banyak faktor, seperti jenis perubahan biaya/tarif dan alternatif yang tersedia. Umumnya jika pilihan transportasi yang tersedia lebih baik, maka perjalanan lebih sensitif terhadap tarif. Sebagai contoh, Jika kondisi layanan transportasi publik kualitasnya jelek dan tidak nyaman, maka kenaikan tarif hanya menyebabkan sedikit pengurangan bagi perjalanan dengan menggunakan kendaraan. Tetapi jika layanan transportasi publik baik, nyaman dan menyenangkan, dan fasilitas lainnya tersedia dan nyaman, maka masyarakat akan responsif terhadap perubahan tarif.

2.4.2.1 Pengenaan Biaya/Tarif untuk Mengendalikan Pertumbuhan Kepemilikan Kendaraan.

Boroaddus dkk., mengelompokkan tarif yang ditujukan untuk mengendalikan kepemilikan kendaraan sebagai berikut:

1). Pajak Pembelian/Bea Impor

Merupakan pajak yang dibebankan pada pembeli berdasarkan jenis kendaraan. Beberapa negara membebankan tarif atau bea impor pada kendaraan dari luar negeri untuk melindungi produksi dalam negeri. Negara-negara berkembang biasanya menerapkan strategi pengenaan pajak penjualan ini. Penerapan pajak penjualan lebih luas dan berbeda-beda tergantung pada jenis dan usia kendaraan. Pada beberapa kasus pajak penjualan yang lebih rendah dikenakan pada kendaraan yang menggunakan bahan bakar yang efisien, hemat untuk mendorong penggantian kendaraan yang sudah tua dan menyebabkan polusi dengan tujuan menjaga kualitas lingkungan hidup.

2). Registrasi Tahunan/Biaya Penggunaan Jalan

Setiap tahun pengguna kendaraan dikenakan pajak sebagai kontribusi untuk perawatan jalan raya. Besarnya pajak bisa didasarkan pada kapasitas atau ukuran mesin. Di Amerika Serikat pajak ini disebut pajak registrasi dengan biaya antara US\$ 30 hingga US\$ 150 per tahun yang ditandai dengan pengenaan stiker pada plat kendaraan. Sementara di beberapa negara Eropa, pajak jalan raya dikenakan kepada

Universitas Indonesia

masyarakat dengan membeli stiker dengan skema berdasarkan waktu yang dijual per tahun, per bulan atau per hari untuk menggunakan jalan negara.

Pajak jalan raya di Singapore dibedakan berdasarkan ukuran mesin, jenis bahan bakar dan jenis kendaraan untuk mendorong penggunaan kendaraan yang tingkat emisinya rendah. Sebagai contoh, kendaraan kecil dengan mesin berkapasitas 1.000 cc membayar US\$600 per tahun. Sementara kendaraan dengan ukuran mesin 4.000 cc, harus membayar lebih dari US\$6.000 cc. Kendaraan diesel membayar 6 kali dibandingkan dengan kendaraan sejenis dengan bahan bakar gasoline.

3). **Kuota Mobil**

Sistem ini diterapkan untuk membatasi jumlah kendaraan yang dijual dan terdaftar pada tahun tertentu. Strategi Transport Demand Management ini sangat efektif untuk membatasi pertumbuhan kendaraan pribadi. Di Singapore, melalui *Singapore's Vehicle Quota System (VOS)* yang berlaku mulai Mei 1990, telah membuat beberapa kategori kendaraan dengan ijin kuota. Otoritas Transportasi Darat (*Land Transport Sauthority*) menentukan kuota setiap kategori setiap tahunnya. Untuk register suatu kendaraan baru, pembeli harus mengajukan untuk mendapatkan ijin dari lembaga yang berhak mengeluarkan sertifikat kepemilikan (*Certificate of Entitlement – COE*). COE kemudian mengadakan semacam lelang atau seleksi melalui elektronik dengan sistem penawaran terbuka, yang dilakukan dua kali sebulan.

2.4.2.2 Pengurangan Penggunaan Mobil

Beberapa strategi tarif dapat mempengaruhi perilaku pengguna kendaraan dan mengurangi perjalanan kendaraan pribadi. Broaddus dkk., menggambarkan beberapa strategi tarif yang ditujukan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yaitu:

1). **Pajak Bahan Bakar**

Menurut Broaddus dkk, Metode tradisional untuk pembiayaan jalan baru, jembatan dan transportasi publik adalah dengan menggunakan pendapatan yang berasal dari pajak bahan bakar. Pajak ini dibebankan kepada pemilik kendaraan pribadi melalui pembelian bahan bakar. Di Eropa, pengambil kebijakan

Universitas Indonesia

memberlakukan pajak bahan bakar dengan pada tingkat lebih tinggi untuk tujuan mengurangi penggunaan mobil pribadi. Di Jerman misalnya, pengendara membayar pajak bahan bakar federal sebesar US\$0,81 per liter untuk gasolin dan US\$ 0,58 per liter untuk diesel.

2). **Tarif Penggunaan Jalan Raya (*Road Pricing*)**

Merupakan pembebanan biaya kepada pemakai jalan (pengendara). Biaya dapat dibebankan kepada pengendara berdasarkan daerah tertentu atau berdasarkan kilometer. Tujuan *road pricing* adalah: mengurangi volume perjalanan, mengurangi polusi, meningkatkan efisiensi kapasitas jalan raya, menghasilkan pendapatan yang kemudian digunakan untuk pembiayaan pembangunan transport publik, memperbaiki dan membangun jalan dan tentunya mengurangi dampak kemacetan. Teknologi telah memungkinkan untuk mengumpulkan biaya dari pengendara tanpa harus berhenti di pintu pembayaran. Pajak bisa dibebankan berdasarkan waktu, jenis dan tipe kendaraan, atau jarak perjalanan, tergantung pada tujuan skema pajak jalan raya tersebut.

Faktor utama yang membuat pajak jalan raya merupakan solusi dalam memecahkan masalah kemacetan adalah tersedianya teknologi baru yang memungkinkan pajak jalan raya bisa dikenakan baik berdasarkan waktu, jarak maupun tempat. Teknologi baru telah memungkinkan pengumpulan pajak dari pengemudi tanpa harus berhenti pada pintu tempat pembayaran. Biaya dapat dikumpulkan melalui papan elektronik (*electronically with on-board units – OBUs*), atau dengan kartu chip pada kendaraan, atau dengan teknik tradisional dengan membayar di stasiun. Pajak penggunaan jalan raya bisa dibagi menjadi:

a). **Tarif Tol**

Tarif tol adalah biaya yang dibebankan karena menggunakan atau melewati jalan tertentu (jalan tol). Biasanya kendaraan dibebani biaya berdasarkan jarak perjalanan pada jalan tol. Pada prakteknya pemerintah menjual hak untuk melakukan pemungutan kepada operator melalui "konsesi". Operator ini juga bertanggungjawab terhadap pemeliharaan dan operasional tol. Beberapa sistem tol di rancang untuk subsidi silang yang digunakan untuk investasi transportasi publik. Sebagai contoh, di Norwegia, beberapa kota mempunyai lingkaran tol atau *cordons* dimana kendaraan

dikenakan tarif ketika memasuki suatu kawasan sentral. Pendapatan dari tarif tol ini digunakan untuk proyek khusus seperti pembangunan atau perbaikan jalan, penambahan jalur rel di pusat kota, menyambungkan trem ke stasiun pusat kota. Sekitar setengah dari pendapatan tol digunakan untuk proyek jalan, 20% untuk pengembangan transportasi publik. Dalam hal ini, pengendara mengetahui untuk tujuan apa dana pembayaran tol itu ketika mereka membayar tol. Sehingga sistem ini diterima oleh masyarakat (Broaddus dkk, 2009: 57). Kebanyakan negara-negara Eropa menggunakan sistem pembayaran tol secara otomatis. Sebuah teknologi baru digunakan yaitu melalui teknologi satelit.

b). Biaya Kemacetan

Biaya kemacetan adalah satu jenis tarif jalan raya (*road pricing*) dengan membebani biaya lebih tinggi kepada pengendara pada kondisi macet. Idealnya sistem tarif kemacetan dibebankan berbeda setiap waktu dan lokasi tertentu dan setiap 30 menit misalnya dilakukan penyesuaian harga tentunya pada jam puncak kemacetan, maka beban tarif akan dikenakan lebih tinggi dari pada jam sebelumnya. Demikian juga pada area tertentu misalnya daerah bisnis atau perkantoran, penenaan tarif diberlakukan lebih tinggi dibandingkan daerah lain.

Singapore adalah kota pertama yang memperkenalkan tarif kemacetan pada tahun 1975 yang dikenal dengan *Area Licenseng Scheme*. Sistem ini sukses mengurangi kemacetan di Singapore. Pada tahun 1998, sistem ini dimodernisasi menjadi *Electronic Road Pricing System* (ERP). Ada beberapa cara dalam menerapkan tarif kemacetan yaitu:

- a. Lingkaran kordon (*cordon ring*): biaya dibayarkan ketika kendaraan melewati suatu garis batas lingkaran kordon menuju kawasan pusat kota, biasanya hanya selama jam puncak kemacetan;
- b. Kawasan berlisensi (*area licences*): setiap kendaraan membayar ijin setiap hari untuk memasuki pusat kota;
- c. Koridor: setiap kendaraan yang menggunakan suatu jalan, jalur, terowongan atau jembatan khusus dibebankan biaya;
- d. Jaringan jalan (*network*): setiap kendaraan yang menggunakan sebagian atau seluruh jaringan jalan khusus yang telah ditetapkan dikenakan biaya per

kilometer untuk memasuki jaringan jalan raya (contoh jaringan jalan nasional).

Tabel berikut menggambarkan secara ringkas skema biaya kemacetan

Tabel 2.2 Jenis-jenis sistem biaya kemacetan

| | Cordon ring | Area license | Koridor | Network |
|------------------|---|---|---|--|
| Deskripsi | Semua kendaraan yang memasuki kawasan pusat kota yang diartikan sebagai lingkaran cordon dibebankan biaya secara merata pada jam puncak kemacetan | Semua kendaraan yang beroperasi pada suatu kawasan pusat kota dikenakan biaya setiap hari | Semua kendaraan yang menggunakan jalan, jembatan atau terowongan membayar tarif secara merata, dan pada kasus tertentu digunakan pada waktu jam puncak kemacetan. | Kendaraan membayar setiap kilometer perjalanan pada jaringan jalan raya. Tarif dibedakan berdasarkan jenis kendaraan, kelas emisi, dan jam puncak kemacetan. |
| Tujuan | Mengurangi kemacetan perjalanan di kawasan pusat kota | Mengurangi kemacetan perjalanan di kawasan pusat kota | Mengurangi kemacetan di koridor (juga pembiayaan pembangunan jalan atau jembatan tertentu). | Mengurangi kemacetan, meningkatkan efisiensi (juga pembiayaan infrastruktur transportasi) |
| Teknologi | Gerbang tol, atau kamera pengawas | Kamera pengawas | Gerbang tol, kartu, atau sistem rambu dengan on-board unit (OBU) | On-board units atau Global Positioning System (GPS) satelit |
| Pembiayaan | Pemerintah | Pemerintah | Pemerintah dan swasta | Pemerintah dan swasta |
| Operator | Pemerintah | Pemerintah | Pemerintah dan konsesi | Konsesi |
| Penggunaan tarif | Pembangunan atau pemeliharaan jalan dan transportasi publik | Pembangunan Transportasi publik | Pembangunan jalan | Pembangunan jalan, kereta api dan transportasi publik. |

Dikutip dari Transport & Environment, 2007

3). **Biaya Parkir**

Di beberapa negara maju, pendekatan layanan sosial juga diberlakukan pada layanan parkir, dengan menyediakan parkir gratis di kota. Kelebihan supply pada arela parkir mendorong kelebihan penggunaan kendaraan pribadi sehingga meningkatkan polusi udara dan kemacetan perjalanan. Paradigma kebijakan parkir ini kemudian bergeser dan mulai melihat parkir gratis sebagai sesuatu yang harus dihindari untuk meningkatkan kualitas hidup perkotaan. Kebijakan perparkiran perkotaan telah bergeser dari orientasi supply kepada kebijakan yang berorientasi pengelolaan permintaan. Parkir bukan lagi *public goods* tetapi sudah menjadi komoditi.

4). **Pembatasan Kendaraan Berdasarkan Plat Nomor Kendaraan**

Pembatasan berdasarkan plat nomor kendaraan adalah suatu kebijakan dimana perjalanan kendaraan dibatasi dalam suatu daerah dan pada hari tertentu berdasarkan plat registrasi kendaraan. Tujuannya adalah mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi. Dalam beberapa kasus, penerapan pembatasan plat kendaraan didasarkan pada jenis atau tipe kendaraan, daerah tertentu, berdasarkan waktu. Beberapa negara yang telah menggunakan sistem ini antara lain: Manila yang menggunakan suatu skema yang melarang kendaraan tertentu melakukan perjalanan pada jalan arteri pada periode jam sibuk berdasarkan plat nomor kendaraan. Singapore mempunyai skema pembatasan perjalanan kendaraan berdasarkan plat nomor kendaraan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk. Biasanya kendaraan dengan plat nomor merah hanya diijinkan di jalan raya hanya pada waktu malam hari misalnya 18.00 – 07.00, *weekend*, Sabtu diijinkan setelah jam 15.00, hari Minggu dan hari libur. Bogota menggunakan suatu skema dimana 40% kendaraan pribadi tidak dapat beroperasi di kota dari jam 7.00 – 9.00 dan dari 17.30 – 19.30. berdasarkan nomor plat kendaraan (sumber: Cracknell, 2000).

5). **Pengelolaan Perjalanan Karyawan**

Instansi pemerintah atau perusahaan dapat ambil bagian untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan menyediakan layanan kendaraan khusus karyawan. Mekanismenya bisa dengan carpool, vanpool, atau bus karyawan.

2.4.3 Kebijakan Tata Guna Lahan (*Push dan Pull*)

Tata guna lahan secara umum ditujukan untuk dapat memenuhi segala kebutuhan dan perilaku manusia dalam pengertian material maupun spiritual atau kedua-duanya (Malingreau, 1978). Pengertian tata guna lahan tersebut menunjukkan hubungan antara benda-benda alam dengan aktivitas manusia terhadap sumber-sumber tersebut, baik untuk tujuan pertanian, permukiman, perindustrian, dan lain-lain. Tata guna lahan juga mempengaruhi perjalanan penduduk di dalam kota. Daerah-daerah yang menjadi pusat aktivitas atau kegiatan penduduk di dalam kota merupakan pusat-pusat daerah tujuan (*destination*) perjalanan penduduk, sedangkan daerah-daerah perumahan atau tempat tinggal penduduk merupakan daerah-daerah asal perjalanan (*origin*) penduduk. Menurut Broaddus dkk., kebijakan tata guna lahan merupakan pengawasan rencana perkotaan pada masa yang akan datang dengan pola mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan untuk transportasi. Beberapa kebijakan tata guna lahan menurut Broaddus dkk., adalah sebagai berikut:

2.4.3.1 Perencanaan Tata Guna Lahan Terpadu

1). Transit Oriented Development (TOD)

Sebagai salah satu strategi pelaksanaan *transportation demand management*, maka konsep *Transit Oriented Development* perlu menjadi salah satu pertimbangan dalam memecahkan kemacetan di kota besar. Pertumbuhan kota-kota besar di Indonesia yang cenderung *urban sprawl* mengakibatkan jarak perjalanan semakin jauh dan waktu perjalanan semakin panjang. Untuk mendekatkan jarak perjalanan serta efisiensi pemanfaatan ruang dan biaya, perlu dikembangkan konsep *Transit Oriented Development*. *Transit Oriented Development* didesain untuk mendukung jasa transportasi publik.

Transit Oriented Development didefinisikan sebagai sebuah kawasan dengan tingkat kepadatan tinggi dengan tata guna lahan campuran (*mix use*) yang terdiri dari perumahan, tempat bekerja, perbelanjaan dan fasilitas sosial yang berlokasi dekat atau mudah dijangkau dari pusat transit (terminal bus dan atau stasiun kereta api). Kawasan ini didesain secara khusus dengan akses penghubung antara tipe penggunaan lahan yang ada melalui fasilitas pejalan kaki, sepeda, dan sekecil mungkin akses dengan kendaraan bermotor (TCRP Report 95).

Universitas Indonesia

Karakteristik *Transit Oriented Development* (TCRP Report 95) adalah:

- a) Pembangunan pemukiman dan daerah komersial yang padat sekitar koridor angkutan massal dan stasiun;
- b) Tata guna lahan campuran terdiri dari permukiman, perbelanjaan, tempat bekerja;
- c) Tersedia pedestrian yang nyaman sebagai jalan menuju stasiun atau halte;
- d) Tersedian fasilitas kesehatan dan tempat bermain anak.

Beberapa manfaat *Transit Oriented Development*:

- a) Aspek sosial ekonomi
 - Meningkatkan mobilitas dalam kawasan,
 - Mengurangi stress,
 - Penghematan biaya perjalanan.
- b). Aspek lingkungan
 - Pengurangan konsumsi energi, karena sebagian pergerakan berada di dalam kawasan dan tidak menggunakan kendaraan bermotor,
 - Pengurangan polusi udara,
- c). Aspek transportasi
 - Pengurangan kemacetan lalu lintas,

2.4.3.2 Prioritas Ruang Jalan dan Perencanaannya

1). Realokasi Ruang Jalan

Ruang jalan merupakan sumber daya sifatnya berharga dan terbatas. Oleh karena itu perlu dikelola oleh kota secara baik dan tepat sasaran dalam mendukung sasaran strategisnya. Karena sifatnya terbatas, harus direalokasi secara efektif dan digunakan untuk moda transportasi yang lebih efisien seperti jalur kereta, jalur bus, jalur HOV, jalur sepeda, jalur pejalan kaki atau jalur hijau.

2). Manajemen Parkir

Fasilitas parkir tentu membutuhkan lahan yang luas. Fasilitas parkir biasanya disediakan pada lahan tertentu yang aksesnya mudah dijangkau, misalnya dekat ke tempat perbelanjaan, kantor, atau sekolah. Permasalahan parkir diperkotaan

umumnya kurangnya fasilitas parkir di luar badan jalan raya, sehingga beban parkir terpusat pada parkir di jalan raya. Ini kemudian menimbulkan kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas. Untuk itu dibutuhkan suatu lahan tertentu untuk menampung kebutuhan parkir yang ada. Karena sifatnya terbatas, maka pengelolaan parkir perlu dikelola secara baik.

3). **Zona Lalu Lintas dan Pengalihan Lalu Lintas**

Zona lalu lintas adalah suatu teknik manajemen lalu lintas untuk mengurangi kecepatan dan kenyamanan pengguna kendaraan pribadi. Zona lalu lintas diterapkan dalam suatu permukiman atau kota dengan cara menutup akses pada suatu jaringan jalan sehingga pengguna harus memutar melalui jalan yang melingkarinya. Dengan demikian kendaraan pribadi di suatu kawasan menjadi tidak nyaman dan tidak menarik.

4). **Perencanaan untuk Transportasi Tidak Bermotor**

Upaya perencanaan *transportation demand management* juga bertujuan meningkatkan pengguna moda transportasi selain mobil seperti jalan kaki, sepeda dan angkutan umum dengan cara mengupayakan agar pembangunan sistem transportasi lebih ramah pada jenis moda transportasi lainnya.

2.5 **Konsep dan Klasifikasi Moda**

Moda transportasi adalah sarana yang digunakan untuk memindahkan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Secara umum jenis atau moda transportasi dapat digolongkan sebagai berikut:

1. Udara, dengan moda pesawat dan prasarana bandara,
2. Air, dengan moda kapal dan prasarana dermaga, pelabuhan,
3. Darat,
 - Jalan raya: mobil, bis, sepeda motor,
 - Jalan rel: kereta api,
 - Lain-lain: kabel, pipa, *belt conveyr*.

Terdapat tiga kategori dasar untuk jenis operasi dan penggunaan angkutan, yakni:

- a) Pribadi,
- b) Sewaan,
- c) Umum

Angkutan pribadi terdiri dari kendaraan-kendaraan yang dimiliki secara pribadi, dioperasikan di jalan umum oleh pemiliknya untuk kepentingannya. Moda yang paling banyak dipakai adalah kendaraan bermotor beroda empat (mobil), kendaraan beroda dua (sepeda motor) dan sepeda.

Angkutan penumpang sewaan, umumnya untuk paratransit. Layanan angkutan ini biasanya disediakan oleh seorang atau sebuah badan usaha pemberi jasa, yang memenuhi perjanjian jual beli jasa yang ditentukan (misalnya dengan imbalan jasa tertentu) sesuai dengan keperluan individu pemakai jasa. Hampir semua paratransit tidak mempunyai jadwal dan rute perjalanan yang tetap. Contoh angkutan penumpang sewaan adalah: taksi, bajaj dan sebagainya.

Angkutan umum adalah sistem transportasi dengan jadwal pemberangkatan dan rute yang pasti, disediakan untuk melayani masyarakat umum dengan mengenakan ongkos-ongkos yang telah ditetapkan. Contoh angkutan umum adalah kereta api, dan bus.

Faktor-faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda angkutan dapat dibagi tiga faktor yaitu:

- a. Karakteristik pelaku perjalanan, meliputi: pemilihan kendaraan, pendapatan dan tingkat sosial;
- b. Karakteristik perjalanan, meliputi: tujuan, waktu dan jarak;
- c. Karakteristik fasilitas transportasi.
 - Secara kuantitatif, meliputi waktu tunggu, waktu yang diperlukan untuk mengakses pada moda transportasi lainnya, tarif dan ketersediaan tempat parkir,
 - Secara kualitatif meliputi kenyamanan, kepercayaan dan keamanan.

2.6. *Mass Rapid Transit* (Angkutan Umum)

Mass Rapid Transit juga disebut sebagai angkutan umum adalah layanan transportasi penumpang, biasanya dengan jangkauan lokal, yang tersedia bagi

siapapun dengan membayar ongkos yang telah ditentukan. Angkutan ini biasanya beroperasi pada jalur khusus tetap atau jalur umum potensial yang terpisah dan digunakan secara eksklusif, sesuai jadwal yang ditetapkan dengan rute atau lini yang didesain dengan perhentian-perhentian tertentu, walaupun *Mass Rapid Transit* dan trem terkadang juga beroperasi dalam lalulintas yang beragam. Ini dirancang untuk memindahkan sejumlah besar orang dalam waktu yang bersamaan.

Keberadaan *Mass Rapid Transit*, atau angkutan umum berarti pengurangan jumlah kendaraan yang lalu lalang di jalan. Hal ini sangat penting artinya berkaitan dengan pengendalian lalu lintas. Karena sifatnya yang massal, maka para penumpang harus memiliki kesamaan dalam berbagai hal yakni asal, tujuan, lintasan, dan waktu. Berbagai kesamaan ini pada gilirannya menimbulkan masalah keseimbangan antara sediaan dan permintaan.¹ Definisi ini memberikan penjelasan bahwa angkutan umum memberikan efisiensi baik dalam segi biaya perjalanan maupun dalam segi penggunaan jalan, maksudnya dengan menggunakan angkutan umum dapat mengurangi kepadatan jalan. Bentuk umum *Mass Rapid Transit*:

1. **Heavy Rail Transit** yaitu sistem angkutan menggunakan kereta berkinerja tinggi, mobil rel bertenaga listrik yang beroperasi di jalur-jalur khusus eksklusif, biasanya tanpa persimpangan, dengan bangunan stasiun besar (TCRP, 1988)
2. **Light Rail Transit (LRT)** adalah sistem jalur kereta listrik metropolitan yang dikarakteristikan atas kemampuannya menjalankan gerbong atau kereta pendek satu per satu sepanjang jalur-jalur khusus eksklusif pada lahan bertingkat, struktur menggantung, *subway*, atau biasanya di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan atau tempat parkir mobil (TCRP, 1998). Sistem LRT mencakup pula jalur-jalur trem, meskipun perbedaan utama adalah bahwa trem seringkali beroperasi tanpa jalur khusus eksklusif dalam lalulintas campuran.
3. **Metro** merupakan terminologi internasional yang paling umum untuk *subway*, *heavy rail transit*, walaupun biasanya juga diterapkan secara umum pada sistem *heavy rail transit* yang sudah lebih ditingkatkan.
4. **Kereta Komuter** atau kereta pinggiran merupakan porsi operasional jalur kereta penumpang yang membawa penumpang di dalam wilayah perkotaan, atau

¹ Swardjoko P. Warpani, 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: Penerbit ITB, Hal 38-39.

wilayah perkotaan dengan wilayah pinggiran. Kereta komuter berbeda dari jenis Metro dan LRT dalam tataran bahwa kereta penumpang secara umum lebih berat, jauhnya jarak rata-rata lebih panjang, dan pengoperasiannya dilakukan di luar jalur-jalur yang merupakan bagian dari sistem jalan kereta dalam sebuah wilayah.

5. **Bus Rapid Transit** (BRT) adalah satu bentuk angkutan berorientasi pelanggan dan mengkombinasikan stasiun, kendaraan, perencanaan dan lemen-elemen sistem transportasi pintas ke dalam sebuah sistem yang terpadu dan memiliki satu identitas unik. Ciri-ciri *bus rapid transit* secara umum meliputi:

- Menaikkan dan menurunkan penumpang dengan cepat;
- Penarikan ongkos yang efisien;
- Halte dan stasiun yang nyaman;
- Teknologi bus bersih;
- Integrasi moda;
- Identitas pemasaran modern;
- Layanan pelanggan yang sangat baik.

Sejalan dengan perkembangan ekonomi dan teknologi belakangan ini, maka perbandingan masing-masing *Mass Rapid Transit* dapat dilihat dari studi "pilihan angkutan massal" yang dilaksanakan oleh *World Bank*, studi Halcrow Fox (dalam internasional Emergency Agency, 2002:29) yang menggambarkan klasifikasi karakteristik masing masing angkutan massal sebagaimana tabel berikut:

Tabel 2.3. Karakteristik *Mass Rapid Transit*/Angkutan Massal

| | Bus Rapid Transit | Light Rail Transit | Metro | Sub Urban Rail (Kereta Komuter) |
|--|--------------------------|---------------------------|--------------|--|
| | | | | |

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| Penerapan | Berkembang di Amerika Latin | Tersebar di Eropa dan beberapa negara berkembang | Tersebar khususnya di Eropa dan Amerika Utara | Tersebar khususnya di Eropa dan Amerika Utara |
| Penggunaan lahan | Umumnya sebidang di jalan dengan jalur khusus | Menggantung, bawah tanah, atau jalanan | Umumnya layang atau bawah tanah | Umumnya sebidang di jalur khusus. |
| Kebutuhan ruang | 2 – 4 lajur diambil dari jalan yang ada | 2 – 3 lajur diambil dari jalan yang ada | Berpengaruh kecil terhadap jalan yang ada | Biasanya terpisah dari koridor jalan |
| Fleksibilitas | Fleksibel dalam implementasi dan pengoperasian | Fleksibilitas terbatas, seperti resiko aspek finansial | Tidak fleksibel dan memiliki resiko finansial yang tinggi | Tidak fleksibel dan agak beresiko |
| Pengaruh langsung terhadap lalu lintas | Tergantung pada disain dan kecukupan ruang pada koridor jalan | Tergantung pada disain dan kecukupan ruang pada koridor jalan | Tidak mengambil ruang jalan | Tergantung disain dan lokasi tetapi biasanya tidak mengambil ruang lalu lintas/jalan |
| Integrasi dengan sistem angkutan umum yang Ada | Biasanya langsung meningkatkan layanan pengoperasian bus, beberapa rute bus reguler harus ditata untuk menunjang sistem feeder | Tergantung disain dan lokasi, dapat menggantikan operasi bus reguler yang ada, beberapa penataan diperlukan untuk menunjang sistem feeder | Tergantung disain dan lokasi, dapat menggantikan operasi bus reguler yang ada, beberapa penataan diperlukan untuk menunjang sistem feeder | Tergantung disain dan lokasi, dapat menggantikan operasi bus reguler yang ada, beberapa penataan diperlukan untuk menunjang sistem feeder |
| Biaya investasi (juta US \$/Km) | 1 – 8 | 10 - 30 | 15 – 30 untuk sebidang, 30 75 untuk layang 60 – 180 untuk bawah tanah | Bervariasi tergantung dari persyaratan infrastruktur |

| | Bus Rapid Transit | Light Rail Transit | Metro | Sub Urban Rail (Kereta Komuter) |
|---------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|--|
| Kapasitas (penumpa) | 15.000–30.000 | 10.000-20.000 | > 60.000 | > 30.000 |

| | | | | |
|----------------------------|---------|---------|---------|-----|
| ng/ hari/arah/l ajur | | | | |
| Kecepatan (Km/jam) | 15 - 25 | 15 - 25 | 30 - 40 | >40 |

Sumber: Bus System For The Future, International Energy Agency, 2000.

Agar angkutan umum atau massal menarik bagi pengguna angkutan pribadi kualitas pelayanan angkutan umum perlu diperhatikan. Menurut Sugihardjo (dalam Evaluasi Program Bus Way di Jakarta, 2005 : 42 - 43) Dimensi yang digunakan sebagai tolok ukur kualitas pelayanan angkutan umum adalah:

1. Waktu tunggu.

Waktu yang dibutuhkan oleh penumpang untuk mendapatkan angkutan umum pada tempat pemberhentian angkutan umum. Waktu tunggu penumpang sangat tergantung pada frekuensi pelayanan angkutan umum setiap jamnya serta kapasitas angkutan umum.

2. Jarak berjalan kaki (aksesibilitas)

Jarak yang harus ditempuh oleh penumpang untuk mencapai tempat pemberhentian angkutan umum. Aksesibilitas ini sangat tergantung pada jaringan jalan, spesifikasi rute angkutan umum dan spesifikasi angkutan umum.

3. Kecepatan

Kecepatan rata-rata angkutan umum dalam menempuh rute yang dilayani. Kecepatan ini sangat tergantung pada lalu lintas kendaraan pada rute yang dilalui.

4. Faktor muat (*Load factor*)

Perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas kendaraan.

5. Perpindahan moda

Banyaknya perpindahan rute angkutan umum yang harus dilakukan oleh penumpang untuk mencapai tujuan perjalanan. Baik antara moda ataupun di dalam satu moda tertentu.

6. Waktu perjalanan

Waktu yang dibutuhkan penumpang untuk melakukan perjalanan dari titik asal ke tempat tujuan

7. Biaya perjalanan

Rata-rata biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat untuk membiayai perjalanannya dalam satu bulan

8. Tingkat operasi kendaraan

Rata-rata jumlah kendaraan beroperasi untuk melayani sebuah rute setiap hari berbanding dengan total jumlah kendaraan pada rute tersebut.

Berikut ini adalah standar dari masing-masing tolak ukur tersebut

Tabel 2.4. Standar Kualitas Pelayanan Angkutan Massal

| No | Parameter Kualitas Pelayanan | Standar |
|----|---|---|
| 1. | Waktu tunggu | 15 menit (Brisbane City Council Depart of Transport Australia) |
| 2. | Jarak berjalan kaki | 300 meter (NV. Gemengd Bedrijf HTM, Hague Netherland) |
| 3. | Perpindahan moda Rata-rata Maksimum | 0 – 1 kali 2 kali (World Bank, Technical Paper No 68, Bus Service Reducing Costs Raising Standard) |
| 4. | Waktu perjalanan bus Rata-rata Maksimum | 1 – 1,5 jam 2 – 3 jam (World Bank, Technical Paper No 68 Bus Service Reducing Costs Raising Standard) |
| 5. | Kecepatan | 15 20 Km/jam (SNCV, Bruxelles- Belgium) |
| 6. | Biaya perjalanan | 10 % (World Bank Technical Paper No 68 Bus Service Reducing Costs Raising Standard) |
| 7. | Tingkat operasi perjalanan (keandalan) | 80 – 90% (Manajemen Angkutan Umum, Ditjen Perhubungan Darat) |
| 8. | Faktor muat | 130 % (Metropolitan Transit, Houston USA) |

Dikutip dari Sugihardjo, Evaluasi Program Busway, 2005

2.7. Pengaruh Penerapan *Transportation Demand Management* di Beberapa Kota Dunia.

Beberapa kota di berbagai negara telah menerapkan konsep *Transport Demand Management* untuk membantu mengatasi permasalahan transportasi yang

Universitas Indonesia

muncul di kota tersebut. Penerapan di negara-negara industri telah dikenal sejak tahun 1950-an. Amerika Serikat secara formal telah memasukkan konsep *Transport Demand Management* pada tahun 1975 dalam Peraturan Perencanaan perkotaan, sedangkan di Australia AUSTRAROAD telah menerbitkan Road Demand Management pada tahun 1991. Tabel berikut akan menyajikan gambaran pengaruh penerapan *Transport Demand Management* di beberapa kota di dunia.

Tabel 2.5. Pengaruh Penerapan *Transport Demand Management*

| Teknik | Lokasi | Deskripsi Umum | Pengaruh |
|-----------------------|---------------|---|---|
| Biaya parkir | Ottawa | Penghapusan bebas biaya parkir bagi Pegawai Negeri | Penggunaan mobil pribadi turun 23%, peralihan cukup besar ke angkutan umum. |
| <i>Area licensing</i> | Singapore | Tarif tinggi bagi mobil pribadi yang masuk ke pusat kota pada pagi hari | 19% mobil pribadi dan 32% penumpang mobil pribadi beralih ke bus. Terjadi perubahan jam kerja untuk menghindari pembatasan lalulintas disertai pentahapan jam kerja. |
| Pemilihan area | Besancon | Pusat kota di dalam jalan lingkaran dalam menjadi beberapa zona. Khusus pejalan kaki dan bus, Prioritas bus dan perbaikan pelayanan | Proporsi penggunaan mobil pribadi ke pusat kota turun dari 48% menjadi 41%. Penggunaan bus naik 75% pada tahun pertama: 18% diantaranya adalah peralihan dari mobil pribadi. |
| | Gothenburg | | Pertumbuhan 6% dalam penggunaan bus. |
| Pemilihan area | Bologna | Sda | Penggunaan bus naik 50% (sebagian karena perbaikan pelayanan) Kecepatan bus naik 70%. |
| | Nagoya | Sda tetapi parkir dibatasi dan mahal | Pembatasan parkir efektif dalam mengalihkan 15% pengguna mobil pribadi diantaranya pegawai negeri ke bus, dan 34% ke kereta api. Bus pada rute prioritas memperoleh pemanfaatan 27% pada jam sibuk pagi |

Sumber: TRRL, *The Demand for Public Transport*, 1980

Keberhasilan yang dicapai dalam penerapan *Transport Demand Management* pada umumnya tidak bisa dinyatakan sebagai hasil dari satu metoda tertentu, melainkan merupakan pengaruh gabungan dari beberapa yang diterapkan secara bersamaan. Sebagai contoh yang cukup jelas, *Singapore Area Licensing Scheme*

Universitas Indonesia

(ALS) yang diterapkan mulai tahun 1975 dan telah diakui berhasil pada implementasinya juga menerapkan metode-metode lain yaitu pentahapan jam kerja, kenaikan pajak kendaraan, kenaikan tarif parkir, investasi yang cukup besar bagi *park and ride facilities, carpools*, program pembangunan jalan yang cukup, serta kebijakan perencanaan tata-ruang. Oleh karena itu sebetulnya sulit untuk mengatakan seberapa besar pengaruh dari penerapan *Area Licensing Scheme (ALS)*-nya sendiri.

Perlu juga diantisipasi bahwa aspek-aspek tertentu pengaruh negatif juga bisa muncul dalam operasionalnya. Awal pelaksanaan ALS di Singapore, misalnya berhasil mengurangi jumlah perjalanan ke pusat kota, ternyata sebagian besar lalu lintas menerus (*through traffic*) pada jam-jam berlakunya ALS mengalihkan rutanya ke jalan lingkar sehingga menyebabkan kenaikan volume lalu lintas yang cukup tinggi dan menambah kemacetan-kemacetan di jalan-jalan lingkar tersebut. Untuk mengatasi hal ini kemudian beberapa penanganan lain diterapkan dan berhasil menurunkan pengaruh negatif ini sampai tahap tertentu.

2.8. Operasionalisasi Konsep

Berdasarkan definisi *transportation demand management*, Broaddus dkk (2009) mengelompokkan strategi *Transportation Demand Management* dalam tiga bagian, yaitu: 1) Strategi meningkatkan pilihan perjalanan (mobilitas), 2) Langkah ekonomi, 3) Strategi pertumbuhan kota yang terkendali dan kebijakan tata guna lahan. Tiga strategi *Transportation Demand Management* tersebut dipakai sebagai acuan dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di Jakarta.

Tabel 2.6. Operasionalisasi Konsep

| Variabel | Strategi | Metode | Parameter |
|----------|----------|--------|-----------|
|----------|----------|--------|-----------|

| | | | |
|---|---|---|--|
| <i>Transportation Demand Management</i> | Meningkatkan pilihan perjalanan (<i>Pull</i>) | Perbaiki kondisi berjalan kaki dan bersepeda | <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan infrastruktur pedestrian yang nyaman dan aman, • Tersedianya infrastruktur untuk bersepeda, |
| | | Perbaiki dan peningkatan layanan angkutan umum | <ul style="list-style-type: none"> • Layanan angkutan umum yang meningkat; • Layanan terpadu (integrasi antar moda) • Ketersediaan angkutan umum massal yang cepat, aman, nyaman dan terjangkau; • Jalur khusus bus tersedia, • Infrastruktur angkutan umum yang aman dan nyaman; |
| | | Mempromosikan berkendara bersama (<i>car sharing</i>) | <ul style="list-style-type: none"> • Fasilitas berkendara bersama tersedia |
| | Upaya Ekonomi (<i>Push</i>) | Pengendalian pertumbuhan kepemilikan mobil pribadi | <ul style="list-style-type: none"> • Pajak pembelian dan bea impor, • Registrasi tahunan/biaya penggunaan jalan raya, • Kuota mobil pribadi. |
| | | Mengurangi penggunaan mobil pribadi | <ul style="list-style-type: none"> • Pajak bahan bakar, • Biaya penggunaan jalan raya (biaya tol, biaya kemacetan,) • Zona emisi rendah, • Biaya parkir, • Pembatasan kendaraan dengan plat nomor kendaraan, • Pengelolaan perjalanan karyawan |
| | | Kebijakan tata guna lahan | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> |
| | | Prioritas ruang jalan dan perencanaannya | <ul style="list-style-type: none"> • Realokasi ruang jalan, • Manajemen Parkir, • Zona lalu lintas dan pengalihan lalu lintas • Perencanaan untuk transportasi tidak bermotor |

Sumber: Broaddus, Litman dan Menon.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tipe Penelitian

Sejalan dengan pokok masalah dan tujuan penelitian, maka tipe penelitian yang dipergunakan dalam tesis ini adalah deskriptif analitis dengan pendekatan kualitatif. Bogdan dan Taylor menyebutkan bahwa metode kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Dalam memperoleh data deskriptif sebagaimana disebutkan, maka penelitian akan melakukan wawancara langsung kepada informan yang terkait dengan permasalahan yang akan dikaji (Moleong, 2002:3).

Moleong berpendapat bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (2004:6).

Dalam penelitian deskriptif ini tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, tetapi hanya menggambarkan apa adanya tentang sesuatu variabel, gejala atau keadaan. Sehingga penelitian ini bertujuan untuk untuk mendeskripsikan atau menjelaskan sesuatu hal apa adanya kemudian dilakukan analisis terhadap kelemahan dan hambatan dalam pelaksanaannya untuk dicarikan solusinya. Bahwa analisis data adalah proses mencari dan mengatur secara sistematis transkrip interview, catatan lapangan, bahan-bahan lain yang ditemukan dilapangan, kesemuanya dikumpulkan untuk meningkatkan pemahaman terhadap suatu fenomena dan membantu untuk mempresentasikan temuan penelitian kepada orang lain, hal ini yang menjadi ciri utama dari penelitian kualitatif.

Dalam penelitian ini, penulis akan mendeskripsikan tentang permasalahan transportasi di DKI Jakarta, serta upaya-upaya yang dilakukan oleh Pemda DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan. Selanjutnya dideskripsikan konsep *Transport Demand Management* serta implementasinya dalam mengurangi kemacetan di DKI Jakarta.

Universitas Indonesia

3.2 Lokasi dan Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Wilayah DKI Jakarta. Objek penelitian ini adalah pengguna kendaraan pribadi, pejabat Departemen Perhubungan, pejabat Departemen Pekerjaan Umum, pejabat Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Ditlantas Polda Metrojaya serta pakar transportasi. Pemilihan DKI Jakarta sebagai lokasi penelitian didasarkan pada beberapa alasan diantaranya; Semakin tingginya tingkat kemacetan di DKI Jakarta, Oleh karena itu perlu strategi khusus untuk mengatasinya melalui penerapan *Transport Demand Management*.

Dalam penelitian ini, peneliti akan mencoba untuk melihat penerapan *transport demand management* di wilayah DKI Jakarta, serta apakah *transport demand management* mempunyai kontribusi pada kecenderungan beralihnya pengguna kendaraan pribadi ke angkutan massal.

3.3 Jenis Data

Data yang disusun dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diambil langsung, tanpa perantara dari sumbernya (Irawan, 1999:86). Untuk memperoleh data primer ini, penelitian akan mendatangi objek penelitian untuk mengamati kegiatan yang terjadi dan melakukan wawancara.

Sedangkan yang dimaksud dengan data sekunder adalah data yang diambil secara tidak langsung dari sumbernya (Irawan, 1999:87). Data-data sekunder ini akan diperoleh dari berbagai literatur/dokumen seperti buku-buku, laporan penelitian, karya ilmiah, peraturan perundang-undangan, majalah, koran dan lain sebagainya.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data akan dilaksanakan dengan menerapkan metode sebagai berikut:

1. Pengumpulan data sekunder

Pengumpulan data sekunder yang diperoleh dari berbagai dokumen resmi yang dikeluarkan oleh lembaga/instansi yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti. Apabila dilihat dari data-datanya, terdiri dari:

- a) Data kuantitatif antara lain data volume kendaraan bermotor di DKI Jakarta, data pertumbuhan kendaraan bermotor, dan data perjalanan orang perhari.
- b) Data kualitatif, merupakan data yang tidak berupa angka-angka serta tidak dapat diukur. Misalnya data berupa uraian ataupun keterangan-keterangan.
- c) *Desk research* (Studi kepustakaan).

Studi kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data sekunder dari berbagai literatur, buku, peraturan perundang-undangan, program dan kebijakan pemerintah, serta informasi lain yang berkaitan dengan penelitian. Studi kepustakaan ini untuk memperoleh gambaran awal mengenai kondisi yang menyangkut transportasi secara nasional maupun DKI Jakarta. Studi kepustakaan juga akan sangat bermanfaat dalam membantu penulis dalam menganalisis hasil penelitian ini secara lebih komprehensif.

2. Pengumpulan Data Primer

Dalam pengumpulan data primer dilakukan dengan menggunakan metode:

a) Observasi

Metode observasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah metode riset, yakni melakukan pengamatan langsung terhadap objek penelitian, terutama yang menyangkut aktivitas dari objek penelitian ataupun hal lain yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Sebagai metode riset, peneliti dalam melakukan pengamatan bersikap netral dan objektif terhadap objek penelitiannya. Dalam konteks penelitian ini, maka pengamatan dilakukan terhadap segala aktifitas yang ada berkenaan dengan penerapan *transport demand management* di DKI Jakarta.

b) Wawancara

Yang dimaksud dengan wawancara adalah percakapan dengan maksud untuk memperkuat data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini. (Tangkilisan, dkk. :130). Metode wawancara adalah metode penelitian yang datanya dikumpulkan melalui wawancara dengan responden (*key informant*) (Irawan, 1999:64). Selanjutnya Irawan berpendapat bahwa metode

wawancara ini digunakan bila data yang diperlukan sebagian besar atau seluruhnya berada di dalam benak pikiran responden.

Wawancara yang akan digunakan dalam penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh gambaran dan informasi yang lebih akurat mengenai berbagai persoalan yang terkait dengan transportasi. Wawancara akan dilakukan kepada narasumber (*key informant*) yang kompeten untuk menjelaskan berbagai problematik yang berkenaan dengan transportasi, serta alternatif solusi dalam mengatasi permasalahan tersebut.

Adapun pihak-pihak yang akan diwawancara selaku informan adalah:

- Pejabat dilingkungan Dinas Perhubungan DKI Jakarta;
- Pakar transportasi;
- Pakar Sosiologi Perkotaan;
- Pakar Kebijakan Publik bidang Transportasi;
- Pengguna kendaraan pribadi.

3.5 Metoda Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis kualitatif deskriptif. Penyajian dalam bentuk naratif dan deskriptif. Penelitian ini mencoba menggambarkan keadaan atau fenomena berdasarkan fakta-fakta yang ada. Menurut Patton dalam Moleong (1999:103) analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data kedalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data. Patton membedakan analisis dengan penafsiran, yaitu memberikan arti yang signifikan terhadap analisis, menjelaskan pola uraian dan mencari hubungan di antara dimensi-dimensi uraian. Dikatakan bahwa analisis kualitatif merupakan suatu pengamatan dan penilaian terhadap sekelompok manusia dengan cara mengikuti alur peristiwa secara kronologis dan sebab akibat dalam lingkup pikiran orang-orang setempat baik yang diungkapkan secara lisan maupun ditunjukkan oleh sikap atau perilaku. Pendapat yang senada dikemukakan oleh Miles dan Huberman (1992) bahwa dengan metode kualitatif diharapkan dapat mengikuti dan memahami alur peristiwa secara kronologis, menilai sebab akibat dalam lingkup pikiran orang-orang

setempat dan memperoleh penjelasan yang banyak dan bermanfaat. Berdasarkan rumusan diatas maka dalam menganalisis data penulis akan mengatur, mengurutkan, mengelompokkan dan mengategorikannya secara deskriptif.

Dalam menganalisis data penelitian ini, menggunakan analisis yang bersifat non-statistik. Data-data kuantitatif hanya digunakan untuk membantu dalam menginterpretasi fakta-fakta, dan selanjutnya dilakukan teknik analisis kualitatif. Data yang diperoleh dianalisis untuk mengetahui maksud serta maknanya, kemudian dihubungkan dengan masalah penelitian.



BAB IV

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

4.1 Kondisi Demografi

Berdasarkan data BPS, jumlah penduduk Jakarta pada tahun 2008 mencapai 9.146.181 jiwa. Sebagai pusat bisnis, pemerintahan, dan perkantoran, Jakarta juga menjadi tujuan perjalanan masyarakat dari daerah penyangga (Bogor, Depok, Tangerang Bekasi). Oleh karena itu jumlah penduduk Jakarta pada siang hari bisa bertambah sepertiga kali jumlah penduduk Jakarta karena adanya tambahan masyarakat dari daerah penyangga yang melakukan aktivitas di DKI Jakarta. Berdasarkan hasil survei menunjukkan bahwa jumlah penduduk di DKI Jakarta mencapai 12 juta jiwa pada siang hari dan 9 juta jiwa pada malam hari (Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, Departemen Perhubungan). Hal ini menunjukkan bahwa hampir 3 juta penduduk dari wilayah penyangga melakukan perjalanan menuju DKI Jakarta.

Dilihat dari tingkat kepadatan, dengan luas wilayah 662,33 662,33 km², maka diperkirakan kepadatan penduduk DKI Jakarta pada tahun 2008 mencapai 13.809 jiwa/km². Jakarta Pusat merupakan wilayah yang paling padat penduduknya dibandingkan dengan lima wilayah lainnya di DKI Jakarta (lihat tabel 4.1). Tingginya kepadatan penduduk di DKI Jakarta, serta pesatnya pembangunan di daerah penyangga, mengakibatkan pola-pola penyebaran kepadatan penduduk cenderung menuju arah barat, timur, dan selatan yaitu menuju arah kabupaten/kota Tangerang, Bekasi dan Bogor. Umumnya, kepadatan akan semakin tinggi ketika mendekati pusat-pusat kota di Jabodetabek ((*Study Integrated Transportation Masterplan/SITRAMP*, 2004).

Tabel 4.1. Luas Wilayah, Penduduk dan Kepadatan Penduduk Menurut Kabupaten/ Kota Administratif, 2008

| Kabupaten/Kota Administratif | Luas (Km2) | Penduduk (Orang) | Kepadatan Penduduk (Km2) |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Jakarta Selatan | 141,27 | 2.141.773 | 15.161 |
| Jakarta Timur | 188,03 | 2.428.213 | 12.914 |
| Jakarta Pusat | 48,13 | 894.740 | 18.590 |
| Jakarta Barat | 129,54 | 2.202.672 | 17.004 |
| Jakarta Utara | 146,66 | 1.459.360 | 9.951 |
| Kepulauan Seribu | 146,66 | 1.459.360 | 9.951 |
| Junlah | 662,33 | 9.146.181 | 13.809 |

Sumber: BPS, Jakarta Dalam Angka, 2009

Pada masa mendatang jumlah penduduk Jakarta dan daerah penyangga diperkirakan akan mengalami peningkatan setiap tahunnya seiring dengan menariknya Jakarta dan sekitarnya sebagai tujuan pendatang. Peningkatan jumlah penduduk ini tentu berdampak pada kebutuhan untuk melakukan perjalanan. Sangat dilematis, seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk, ketersediaan sarana dan prasarana transportasi suatu saat akan mencapai titik maksimal karena keterbatasan lahan.

4.2 Pola Pergerakan Pengguna Jalan di Jabodetabek

Di Jakarta, masyarakat pengguna jalan pada dasarnya bukan hanya masyarakat Jakarta saja. Sebagai daerah tujuan beraktivitas, Jakarta juga digunakan oleh masyarakat Bogor, Depok Tangerang, dan Bekasi bahkan masyarakat dari luar Jabodetabek. Pola pergerakan di wilayah Jabodetabek terbagi menjadi beberapa pola pergerakan yaitu pola pergerakan internal kabupaten/kota, pola pergerakan antar kabupaten/kota, pola pergerakan dari kabupaten/kota ke DKI Jakarta dan pola pergerakan eksternal-eksternal. Tabel 4.2. menunjukkan pola pergerakan hasil olahan Studi Pola Pengembangan Jaringan Transportasi terhadap Penyebaran Kegiatan Jabodetabekpuncur dengan mengacu pada kajian *Study Integrated Transportation Masterplan (SITRAMP)* tahun 2004.

Tabel.4.2. Pola Pergerakan Penumpang Bodetabek – DKI Jakarta

| Pola Pergerakan | Demand |
|------------------------|---------------|
|------------------------|---------------|

| | 2004 (*) | | 2008 (**) | |
|------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| | Pnp/hari/arah | Pnp/jam/arah | Pnp/hari/arah | Pnp/jam/arah |
| Tangerang – DKI | 1.026.138 | 102.614 | 1.193.526 | 119.353 |
| Serpong – DKI | 439.774 | 43.977 | 511.511 | 51.151 |
| Bogor/Depok | | | | |
| Cilengsi – DKI | 1.148.528 | 114.853 | 1.335.880 | 133.588 |
| Bekasi – DKI | 940.834 | 94.083 | 1.094.307 | 109.431 |
| Internal DKI Jkt | 9.445.808 | 944.581 | 10.766.159 | 1.076.616 |
| Jumlah | 13.001.082 | 1.330.108 | 14.901.383 | 1.490.138 |

Sumber: (*) SITRAMP, (**) Studi Pola Pengembangan Jaringan Transportasi terhadap Penyebaran Kegiatan Jabodetabekpuncur

Tabel 4.2, menunjukkan pola pergerakan penumpang untuk internal DKI Jakarta pada tahun 2008 mencapai 1.076.616 penumpang/jam/arah, sedangkan pola pergerakan dari Bodetabek menuju DKI Jakarta mencapai 413.522 penumpang/jam/arah, sehingga pola pergerakan secara keseluruhan di DKI Jakarta diperkirakan mencapai 1.490.138 penumpang/jam/arah. Tabel 2 juga menggambarkan pertumbuhan pola pergerakan internal DKI Jakarta mencapai 3,33% sedangkan pertumbuhan pergerakan dari Bodetabek menuju DKI Jakarta mencapai 3,85%. Jumlah pergerakan internal di DKI Jakarta sangatlah besar. Apabila jumlah pola pergerakan internal di DKI Jakarta dan pergerakan dari Bodetabek ke Jakarta dijumlahkan, maka dampaknya adalah meningkatnya jumlah permintaan perjalanan di DKI Jakarta, akibatnya jumlah kebutuhan akan prasarana dan sarana transportasi juga akan semakin meningkat.

Survei yang dilakukan oleh PT Pamintori Cipta pada tahun 2008 menunjukkan bahwa jumlah pengguna jalan di DKI Jakarta bahkan sudah mencapai 20,6 juta perjalanan per hari. Dari jumlah perjalanan tersebut, 56,9% menggunakan kendaraan bermotor, 2,8% menggunakan kereta api, sisanya 40,4% merupakan perjalanan dengan menggunakan non-kendaraan bermotor seperti jalan kaki, bersepeda dll. Survei yang dilakukan Dinas Perhubungan DKI bekerjasama dengan PT Pamintori Cipta juga menggambarkan beragamnya maksud perjalanan orang di wilayah DKI Jakarta sebagaimana digambarkan pada tabel 4.3.

Tabel 4.3. Maksud perjalanan orang di DKI Jakarta

| Maksud Perjalanan | Jumlah orang | Persentase |
|-------------------|--------------|------------|
| Ke tempat kerja | 6.633.581 | 32 |

| | | |
|----------------------|------------|-----|
| Ke sekolah | 6.271.556 | 30 |
| Aktivitas berbelanja | 2.381.637 | 12 |
| Urusan Bisnis | 1.672.600 | 8 |
| Dll (private) | 3.657.138 | 18 |
| Jumlah | 20.616.512 | 100 |

Sumber: Survei oleh PT Pamintori Cipta, 2008

Tabel 4.3 menunjukkan proporsi perjalanan ke tempat kerja merupakan aktivitas maksud perjalanan yang paling banyak dilakukan (32%) oleh masyarakat di DKI Jakarta. Perjalanan ke sekolah 30%, aktivitas berbelanja sebesar 12%, urusan bisnis 8%, maksud perjalanan lain-lain (kunjungan sosial dll) 18%. Tingginya tingkat pergerakan, terbatasnya prasarana jalan dan satu ruas jalan digunakan oleh banyak komunitas secara bersamaan akan menimbulkan beban puncak yang sangat tinggi yang dialami oleh jalan-jalan utama di wilayah DKI Jakarta.

4.3 Karakteristik Lalu Lintas

Survei SITRAMP tahun 2000, memberikan gambaran aktivitas lalu lintas yang paling sibuk di wilayah DKI Jakarta berada pada wilayah dengan aktivitas ekonomi tinggi. Wilayah tersebut adalah sepanjang ruas lingkaran dalam, koridor utama Utara Selatan dan Barat Timur (gambar: lampiran 1). Ruas Jalan Jenderal Sudirman yang berada pada koridor utama Utara-Selatan merupakan ruas jalan dengan volume tersibuk dari antara ruas jalan lainnya yaitu hampir 215.000 kendaraan per hari yang melintas jalur ini. Tabel 4.4 menggambarkan ruas jalan tersibuk di Wilayah DKI Jakarta hasil survei SITRAMP 2000.

Tabel. 4.4. Volume Lalu Lintas pada Cordon Line dan Screen Line Tahun 1988, 1993, 2000

| Wilayah | Volume kendaraan | | |
|--------------------------|------------------|---------|---------|
| | 1988 | 1993 | 2000 |
| Cordon Line | | | |
| West Segment | 66.833 | 142.108 | 244.774 |
| South Segment | 129.127 | 184.748 | 233.367 |
| East Segment | 93.720 | 196.457 | 304.150 |
| Cordon Line Total | | | |

Universitas Indonesia

| | | | |
|---------------|---------|---------|---------|
| Screen Line A | 240.638 | 323.049 | 500.649 |
| Screen Line B | 707.805 | 777.274 | 905.349 |

Sumber: *Study Integrated Transportation Master Plan (SITRAMP)*, 2000

Berdasarkan kajian fluktuasi lalu lintas harian pada jaringan jalan menggambarkan waktu sibuk rata-rata ruas jalan di wilayah DKI Jakarta adalah pada pagi hari yaitu dari pukul 07.00 – 11.00, dan pada sore hari dari pukul 16.00 – 18.00. Sebagai contoh Jalan Sudirman, lalu lintas tersibuk terjadi pada rentang waktu pukul 16.00 – 17.00 dengan total volume kendaraan untuk dua arah 17.000 kendaraan/jam. Pada pagi hari lalu lintas tersibuk di ruas jalan Jenderal Sudirman terjadi setelah pemberlakuan kebijakan 3-in-1 yaitu pukul 10.00 – 11.00 dengan total volume kendaraan arah utara sekitar 8.000 kendaraan/jam.

Survei SITRAMP tahun 2000 juga menggambarkan kecepatan kendaraan pada jam puncak kesibukan pada pagi hari dan sore hari. Ruas-ruas jalan dengan kerapatan tinggi yaitu dengan kecepatan 0 – 10 km/jam terdapat pada koridor barat timur terutama jalan Bekasi Raya, Jalan Daan Mogot, dan Jalan Kyai Tapa. Koridor utara selatan terutama Jalan Raya Pasar Minggu, Jalan Fatmawati, Cileduk Raya, Mampang Prapatan, Jenderal Sudirman, dan Bypass (Gambar: lampiran 2).

4.4. Prasarana Jalan Raya

Jalan raya merupakan prasarana yang sangat penting dalam transportasi karena menghubungkan satu daerah dengan daerah lainnya. Bagi wilayah DKI Jakarta penambahan panjang jalan dapat menjadi solusi dalam memecahkan kemacetan walaupun solusi itu sifatnya jangka pendek, karena pertumbuhan jumlah kendaraan yang jauh di atas pertumbuhan jalan. Sehingga setiap penambahan panjang atau luas jalan, segera akan diisi oleh kendaraan. Dalam kurun waktu 2006 – 2008, jumlah panjang jalan hanya bertambah sepanjang 3.775 meter. Penambahan jalan ini hanya terjadi pada jenis jalan arteri sekunder. Untuk jenis jalan lainnya, seperti jalan tol, arteri primer, kolektor primer, kolektor sekunder dan kotamadya, relatif tetap (tabel 4.5)

Tabel 4.5. Panjang Jalan Menurut Jenisnya, Tahun 2006 2008 (meter)

| Tahun | Jenis Jalan | | | | | | Jumlah |
|-------|-------------|---------------|-----------------|-----------------|-------------------|-----------|--------|
| | Tol | Arteri Primer | Kolektor Primer | Arteri Sekunder | Kolektor Sekunder | Kotamadya | |
| | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|------|---------|---------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|
| 2006 | 112.960 | 112.149 | 51.630.75 | 502.640 | 823.913 | 4.936.928 | 6.540.221 |
| 2007 | 112.960 | 112.149 | 51.630.75 | 506.415 | 823.913 | 4.936.928 | 6.543.996 |
| 2008 | 112.960 | 112.149 | 51.630.75 | 506.415 | 823.913 | 4.936.928 | 6.543.996 |

Sumber: Sub Dinas Bina Program DPU Provinsi DKI Jakarta.

Selain peningkatan panjang dan luas jalan, alternatif lain untuk mengatasi kemacetan adalah melalui pembangunan *fly over* dan *under pass*. Karena terbatasnya lahan maka pertumbuhan panjang dan luas jalan sangatlah kecil dibandingkan dengan kebutuhan penggunaan jalan. Terlalu banyaknya kendaraan dijalanan sementara panjang jalan retaiif tetap, mengakibatkan banyaknya titik rawan kemacetan di beberapa lokasi seperti dipersimpangan jalan, dan perlintasan kereta api. Untuk itu perlu ada *fly over* dan *under pass*, untuk mengurangi kemacetan pada titik persimpangan atau perlintasan dimaksud.

Saat ini, jumlah *fly over* di DKI Jakarta telah mencapai 47 buah. Sementara jumlah *under pass* sebanyak 15 buah. Fly over terpanjang terdapat di Jl. Daan Mogot, Jakarta Barat dengan panjang 1.552 meter. Sementara *under pass* terpendek di Kp. Rambutan dengan panjang hanya 121,8 meter. *Under pass* terpanjang terdapat di Jl. DI Panjaitan Jakarta Timur dan Kemayoran lama Jakarta Selatan dengan panjang jalan hanya sekitar 724,4 meter. *Under Pass* terpendek di Pasar Minggu dengan panjang 105,55 meter.

4.5 Gambaran Transportasi DKI Jakarta

4.5.1 Kendaraan Bermotor

Kebutuhan sarana transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting bagi masyarakat di wilayah DKI Jakarta. Sebagai daerah tujuan beraktivitas, baik dari daerah penyangga maupun bagi masyarakat DKI Jakarta sendiri, maka kebutuhan ini sangat mendesak untuk dipenuhi. Kendaraan bermotor merupakan salah satu kebutuhan transportasi yang sangat diperlukan untuk mengangkut penumpang dari daerah asal ke daerah tujuan.

Statistik Transportasi DKI Jakarta Tahun 2009 menunjukkan di DKI Jakarta, jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan *Corps Diplomatic* mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Tahun 2005 jumlah kendaraan mengalami peningkatan sekitar 13,13% menjadi 7.230.319 kendaraan dari

Universitas Indonesia

6.390.919 kendaraan tahun 2004. Meskipun tingkat pertumbuhannya lebih rendah dari tahun 2005, pada tahun 2006 dan 2007, jumlah kendaraan di DKI Jakarta mengalami kenaikan masing-masing 10,20% pada tahun 2006 dan 9,54% pada tahun 2007.

Jika dirinci menurut jenis kendaraan, pertumbuhan sepeda motor merupakan pertumbuhan yang paling tinggi dari jenis kendaraan yang lain sejak tahun 2004 – 2008. Pertumbuhan sepeda motor sebesar 71,69%, disusul mobil penumpang mengalami pertumbuhan sebesar 23,68%, mobil beban meningkat sebesar 10,28%, sementara mobil bis mengalami penurunan sebesar 2,49%. Tingginya peningkatan jumlah kendaraan sepeda motor di DKI Jakarta, karena kendaraan ini paling ekonomis, proses kepemilikannya mudah cukup dengan uang muka beberapa ratus ribu, seseorang sudah dapat memiliki sepeda motor. Sedangkan untuk mobil penumpang, tingginya kepemilikan jenis mobil ini karena mudah diakses dengan harga relatif terjangkau, sementara kendaraan umum dirasakan masih belum nyaman, aman. Pada tahun 2008, komposisi berdasarkan jenis kendaraan adalah didominasi oleh sepeda motor sekitar 70%, mobil penumpang sebesar 21,1%, mobil beban sebesar 5,6%, sementara mobil bis yang diharapkan menjadi tulang punggung dalam sistem transportasi perkotaan hanya sekitar 3,2% dari seluruh kendaraan bermotor yang terdaftar di DKI Jakarta. Padahal jumlah perjalanan orang dengan menggunakan kendaraan pribadi hanya 49,7 % sementara kendaraan umum 50,3 % dari total perjalanan orang yang menggunakan kendaraan bermotor (56,7% dari total 20,7 juta perjalanan perhari).

4.5.2. Angkutan Bis Kota, Taksi, Angkutan Jenis IV

Angkutan bus kota dan angkutan beroda tiga merupakan angkutan yang sudah cukup lama keberadaannya untuk melayani penumpang di DKI Jakarta. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2008, jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta berjumlah 22.827 bus sebagaimana digambarkan pada tabel 4.6. Berdasarkan klasifikasi bus, untuk ukuran bus besar, Perum PPD memiliki jumlah armada terbanyak yaitu sebanyak 1.700 bus. Disusul dengan Mayasari Bakti dengan jumlah armada 1.595 bus, sementara BP Trans Jakarta memiliki 426 bus. Untuk ukuran bus sedang, PT

Universitas Indonesia

Metro Mini memiliki armada terbanyak yaitu 3.101 bus, disusul Kopaja memiliki armada 1.473 bus. Untuk klasifikasi bus kecil, jumlah armada yang terdaftar relatif banyak yaitu Mikrolet dengan armada 6.746 armada, dan APK/KWK dengan 6.238 armada. Namun demikian dari armada bus yang tercatat di Dinas Perhubungan provinsi DKI Jakarta, banyak yang sudah tidak layak untuk beroperasi.

Tabel 4.6. Jumlah Bis Kota, Taksi Angkutan Jenis IV, Tahun 2008

| Nama Perusahaan | Jumlah Bus | Jumlah Trayek |
|----------------------------|---------------|---------------|
| I. Bus Besar | 4.883 | 266 |
| 1. Perum PPD | 1.700 | 68 |
| 2. PT. Mayasari Bakti | 1.595 | 103 |
| 3. PT. Pahala Kencana | 40 | 3 |
| 4. PT Bianglala | 184 | 10 |
| 5. PT. Steady Safe | 499 | 48 |
| 6. PT. Agung Bhakti | 25 | 3 |
| 7. Koperasi ARH | 25 | 1 |
| 8. PT. Koda Jaya | 153 | 6 |
| 9. PT. Jasa Utama | 60 | 4 |
| 10. Koperasi Himpurna | 85 | 6 |
| 11. PT. Metro Mini | 50 | 4 |
| Nama Perusahaan | Jumlah Bus | Jumlah Trayek |
| 12. BP Trans Jakarta | 426 | 7 |
| 13. PT. Putra Tasima | 15 | 1 |
| 14. PT. Daya Sentosa Utama | 26 | 2 |
| II. Bus Sedang | 4.960 | 94 |
| 15. PT. Metro Mini | 3.101 | 53 |
| 16. Kopaja | 1.473 | 28 |
| 17. Koantas Bima | 185 | 7 |
| 18. Kopami Jaya | 163 | 3 |
| 19. PT. Jawa Dian Mitra | 38 | 3 |
| III. Bus Kecil | 12.984 | 137 |
| 20. Mikrolet | 6.746 | 54 |
| 21. APK/KWK | 6.238 | 83 |
| Jumlah | 22.827 | 497 |

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, 2008

Untuk angkutan jenis IV (kendaraan bermotor umum roda tiga) yang tercatat di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tahun 2008, Bajaj memiliki angkutan 14.424 angkutan, Bemo 1.096 angkutan dan Toyoko 421 angkutan. Sama dengan angkutan bus, jumlah angkutan jenis IV yang tercatat ini tidak mengindikasikan jumlah angkutan jenis IV yang beroperasi. Banyak yang sudah tergusur, misalnya Bemo sudah agak sulit menemukan angkutan ini di DKI Jakarta. Beberapa tempat

yang masih menggunakan Bemo/APB antara lain Bendungan Hilir, Jakarta - Pusat, Pasar Baru - Jakarta Pusat, Sawah Besar Jakarta - Pusat, Pademangan – Jakarta Utara, dan beberapa daerah pinggiran Jakarta lainnya.

Angkutan lain yang ikut berperan melayani angkutan umum di DKI Jakarta adalah Taksi, mobil barang, Bus Pariwisata dan Bus AKAP. Pada tahun 2008, jumlah kendaraan taksi mencapai 24.324 armada. Jumlah kendaraan mobil barang sebanyak 18.157 armada, bus pariwisata 5.219 armada dan Bus AKAP 3.587 armada.

4.5.3. Bus Way

Rendahnya kualitas pelayanan angkutan umum sudah merupakan fenomena yang berlaku di DKI Jakarta. Sebagai bentuk perbaikan pelayanan angkutan umum, Pemda DKI Jakarta telah mengoperasikan Trans Jakarta dengan menyediakan jalur khusus (*Bus Way*). Setelah melalui masa uji coba dari tanggal 15 Januari 2004 sampai dengan 31 Januari 2004, pada tanggal 1 Februari 2004, *Bus Way* mulai beroperasi dengan jalur Blok M – Kota sepanjang 12,9 km. Sampai saat ini telah dioperasikan 7 koridor busway sebagaimana digambarkan pada tabel 4.7.

Tabel 4.7. Jumlah Bus Trans Jakarta Menurut Koridor/Rute, Tahun 2008

| Koridor | Rute | Bus |
|-------------|---------------------------|-----|
| Koridor I | Blok M – Kota | 91 |
| Koridor II | Pulo Gadung - Harmoni | 55 |
| Koridor III | Harmoni – Kalideres | 71 |
| Koridor IV | Pulo Gadung – Dukuh Atas | 48 |
| Koridor V | Kp. Melayu – Ancol | 23 |
| Koridor VI | Ragunan – Kuningan | 53 |
| Koridor VII | Kp. Rambutan – Kp. Melayu | 85 |
| Jumlah | | 426 |

Sumber: PT. Trans Jakarta, 2009

Seiring dengan penambahan jumlah bus dan koridor busway, jumlah penumpang busway setiap tahunnya mengalami peningkatan. Pada tahun 2008, peningkatannya sebesar 21,44% dari jumlah penumpang tahun 2007. Selama tahun 2008, jumlah penumpang yang diangkut Trans Jakarta sebanyak 74.619.995 penumpang. Armada bus yang melayani koridor I (jurusan Blok M – Kota)

mengangkut penumpang paling banyak yaitu 34,79% dari total penumpang pada tahun tersebut. Koridor lain yang mengangkut penumpang cukup banyak adalah koridor II (jurusan Pulo Gadung – Harmoni) yaitu mengangkut 13,77% dari total penumpang. Sementara koridor yang paling kecil menyerap penumpang adalah koridor VII (Jurusan Kp. Rambutan – Kp. Melayu) yaitu hanya menyerap 13,77% dari total penumpang pada tahun 2008.

4.5.4. Angkutan Kereta Api

Salah satu moda transportasi yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah yang besar adalah kereta api. Sebagai angkutan massal, kereta api sangat membantu masyarakat dalam melakukan perjalanan. Untuk wilayah Jabodetabek, kereta api sangat diminati oleh masyarakat dalam melakukan perjalanan. Hal ini dapat dilihat, setiap pagi atau untuk berangkat bekerja dan sore/malam hari atau kembali ke rumah, kereta api harus mengangkut penumpang melebihi kapasitasnya, bahkan banyak yang harus berdiri di atap kereta api yang sebenarnya sangat berbahaya bagi penumpang itu sendiri.

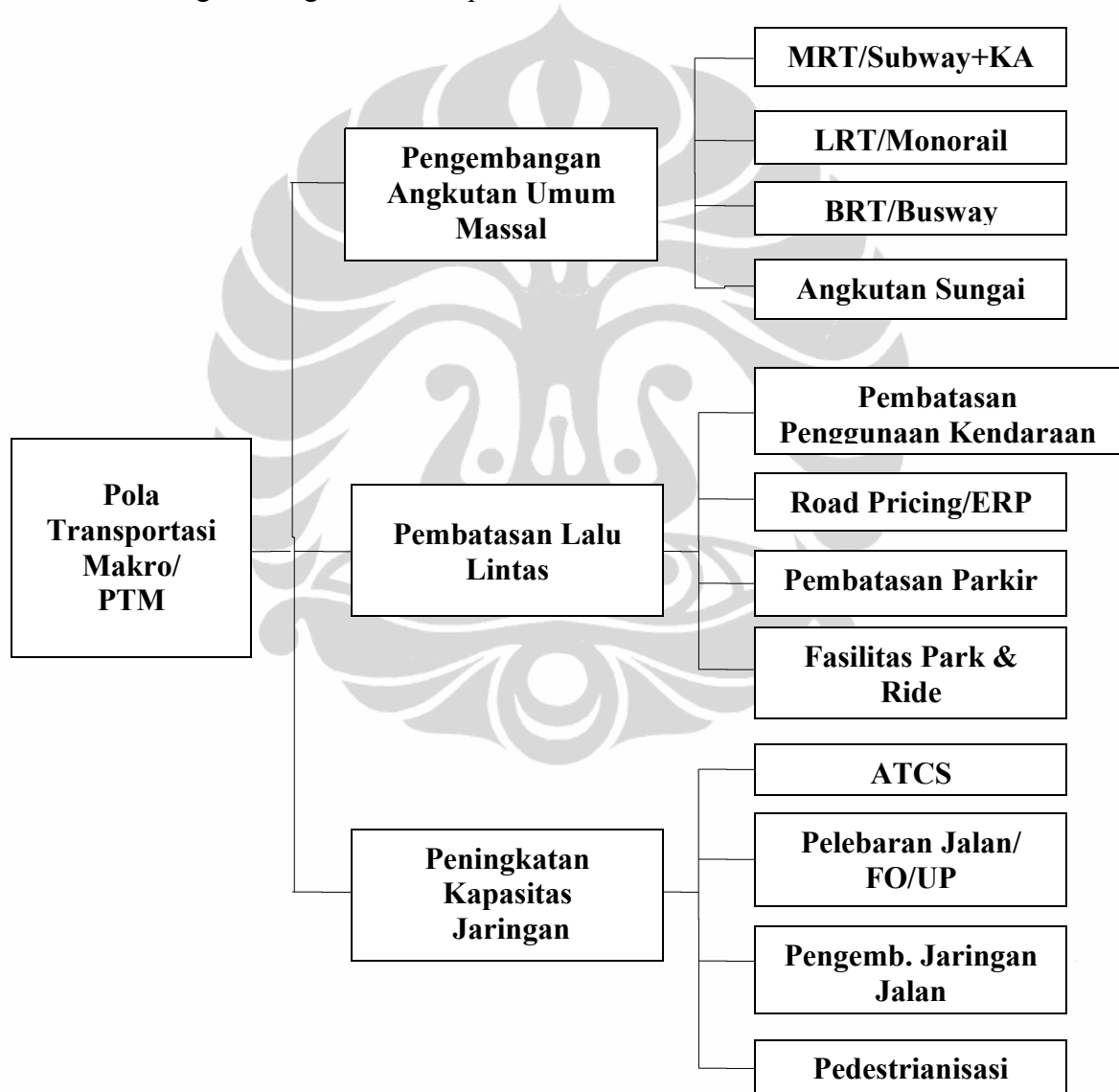
Jumlah penumpang kereta api selama tahun 2004 – 2008 selalu mengalami peningkatan. Berdasarkan data PT KAI Cabang Jakarta, jumlah penumpang kereta api mengalami peningkatan sebesar 7,14% per tahun dimana jumlah penumpang dalam kota mempunyai tingkat pertumbuhan sebesar 23,81% per tahun. Sementara penumpang Jabodetabek mengalami pertumbuhan 5,99% per tahun dan luar kota 2,62% per tahun.

4.6 Kebijakan Umum Pemrov DKI Jakarta Mengenai Sistem Transportasi

Untuk mengatasi masalah transportasi di DKI Jakarta, Pemerintah Daerah DKI Jakarta telah memiliki konsep penataan sistem transportasi Jakarta secara makro dan terintegrasi. Konsep tersebut adalah Pola Transportasi Makro (PTM), yang ditetapkan melalui penerbitan Surat Keputusan Gubernur Nomor 84 Tahun 2004 yang selanjutnya diperbaharui dengan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007. Pola Transportasi Makro adalah pola yang terintegrasi secara komprehensif dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Di dalam Pola Transportasi Makro ada 3 strategi pengembangan yaitu:

Universitas Indonesia

Gambar 4.1. Tiga Strategi Pola Transportasi Makro



Pengembangan angkutan umum massal merupakan bagian dari strategi Pola Transportasi Makro yang meliputi pembangunan:

- a. Mass Rapid Transit (MRT)/Subway;

- b. Light Rail Transit (LRT)/Monorail;
- c. Bus Rapid Transit (Busway);
- d. Angkutan sungai (Waterways).

MRT direncanakan akan dibangun untuk melayani jaringan Lebak Bulus – Kampung Bandan. Pembangunan jaringan MRT tahap I adalah koridor Lebak Bulus – Dukuh Atas sepanjang 14,5 km dimana 10,5 km berada dipermukaan tanah, dan 4 km berada di bawah tanah. Pembangunan fisik tahap I direncanakan dimulai tahun 2011 dan selesai awal tahun 2016. Direncanakan MRT tahap I terdiri dari 12 stasiun, 8 stasiun berada di permukaan tanah dan 4 stasiun berada di bawah tanah/underground. Pemerintah juga akan terus mengembangkan dan meningkatkan kereta api Jabodetabek, pengembangan kereta api ke Bandara Soekarno Hatta oleh PT Railink, serta pengoperasian Kereta Api Lingkar/Loop Line, Ciliwung Blue Line oleh PT KAI, yang telah beroperasi Nopember 2007.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga akan membangun Monorail (LRT) yang melayani permintaan perjalanan linkar dalam Jakarta yang terdiri dari koridor green line (CBD Kuningan – Gatot Subroto – SCBD – Senayan – Karet – Dukuh Atas dan kembali ke Kuningan) dan koridor blue line yang melayani koridor Kampung Melayu sampai Taman Anggrek. Saat ini PT Jakarta Monorail mengindikasikan tidak dapat melanjutkan pembangunan Monorail. Pemerintah provinsi DKI Jakarta telah meminta bantuan kepada Pemerintah Pusat untuk mendukung pelaksanaan proyek monorail dengan skema baru termasuk pola pendanaanya.

Pengembangan Bus Priority (Busway) telah beroperasi sejak tahun 2004. Hingga saat ini busway yang telah beroperasi mencapai 8 koridor dan pada tahun 2010 diharapkan 15 koridor bus way sudah dibangun. Pemerintah provinsi DKI Jakarta juga akan membangun angkutan sungai pada ruas-ruas tertentu jika kondisi sungai-sungai di Jakarta memungkinkan. Ini semua dilakukan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan. Pengembangan secara terpadu dari keempat jenis transportasi ini diharapkan akan selesai tahun 2020.

Strategi kedua dalam Pola Transportasi Makro adalah melalui pembatasan lalu lintas yang meliputi:

- a. Pembatasan penggunaan kendaraan bermotor;

- b. Road Pricing (ERP)
- c. Pembatasan parkir;
- d. Fasilitas Park and Ride.

Beberapa mekanisme pembatasan lalu lintas sudah dijalankan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta diantaranya pelaksanaan *three in one* pada kawasan tertentu, penertiban parkir-parkir liar atau parkir pada tempat yang dilarang, pembangunan fasilitas park and ride di Ragunan dan Kalideres, serta penertiban pasar atau PKL yang menggunakan trotoar atau badan jalan. Beberapa kebijakan belum dapat dilaksanakan seperti pembatasan kendaraan bermotor dengan *electronic road pricing* (ERP) karena belum tersedianya peraturan perundang-undangan yang mengatur hal tersebut.

Peningkatan Kapasitas Jaringan merupakan salah satu cara mengurai kemacetan di Jakarta. Peningkatan kapasitas jaringan dilakukan dengan pembangunan *Automatic Traffic Control System* (ATCS), pemeliharaan dan peningkatan jalan dan pembangunan Flyover, Underpass, pengembangan jaringan jalan termasuk jaringan jalan tol serta peningkatan fasilitas pejalan kaki (pedestrian).

Automatic Traffic Control System (ATCS) dibangun untuk mengawasi lokasi rawan terjadinya kemacetan lalu lintas. Hasil monitoring ATCS diinformasikan kepada masyarakat lewat media elektronik dan papan informasi lalu lintas.

Bagi wilayah DKI Jakarta, penambahan panjang jalan dapat dijadikan sebagai salah satu solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas. Tetapi keterbatasan lahan menyebabkan penambahan jalan sangat riskan dilakukan di DKI Jakarta. Walaupun ada penambahan jalan itu terjadi pada jenis jalan arteri sekunder, namun untuk jenis jalan tol, arteri primer, kolektor primer, kolektor sekunder relatif tetap. Untuk itu pembangunan *fly over* dan *under pass* merupakan alternatif yang dilakukan untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta. Berdasarkan data Statistik Transportasi DKI Jakarta tahun 2008, jumlah fly over di DKI Jakarta telah mencapai 47 buah dan under pass 15 buah.

Upaya lainnya yang dilakukan adalah pengembangan jaringan jalan termasuk jaringan jalan tol. Pembukaan jaringan JORR telah mengurai kepadatan kendaraan yang sebelumnya terpusat pada satu jalan utama. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

juga akan meningkatkan fasilitas pejalan kaki untuk meningkatkan pilihan mobilitas bagi masyarakat.

Selain Pola Transportasi Makro, skenario pengembangan sistem transportasi di DKI Jakarta juga telah diakomodasi dalam Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta tahun 2010. Berdasarkan Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 6 Tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta, pada pasal 19 disebutkan bahwa sistem prasarana wilayah yang akan dikembangkan meliputi prasarana transportasi yang terdiri dari prasarana untuk pejalan kaki, prasarana untuk kendaraan bermotor, angkutan kereta api, angkutan sungai danau dan penyeberangan, angkutan laut dan angkutan udara yang dikembangkan sebagai pelayanan angkutan terpadu untuk lalu lintas lokal, regional, nasional dan internasional (pasal 19 ayat 1).

Dalam RTRW DKI Jakarta 2010 juga disebutkan bahwa sistem jaringan dan kapasitas kereta api yang dikembangkan di DKI Jakarta adalah kereta api layang pada permukaan maupun jaringan kereta api bawah tanah. Selain itu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga mengembangkan sistem angkutan jalan melalui pengembangan jaringan jalan sesuai dengan fungsi dan hirarkhi jalan serta terminal bis antar kota dan terminal bis dalam kota. Oleh karena itu Pemerintah provinsi DKI Jakarta akan menata pelayanan angkutan umum yang disesuaikan dengan hirarkhi jalan. Melaksanakan penerapan manajemen lalu lintas termasuk didalamnya sistem satu arah, pengaturan dengan lampu lalu lintas, dan kebijakan pembatasan lalu lintas pada daerah tertentu.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga akan membangun gedung-gedung dan atau taman parkir pada pusat-pusat kegiatan untuk menghilangkan parkir pada badan jalan secara bertahap. Fasilitas pejalan kaki yang memadai dengan memperhitungkan penggunaannya bagi penyandang cacat juga masuk dalam RTRW DKI Jakarta 2010.

Untuk mengurangi pergerakan dan penggunaan kendaraan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui RTRW DKI Jakarta mengatur kawasan permukiman diarahkan pada bangunan campuran yang terdiri dari campuran antara perumahan dengan jasa, perdagangan, industri kecil dan atau industri rumah tangga secara terbatas beserta fasilitasnya (Pasal 15 ayat 5)

Berdasarkan penjelasan diatas, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada dasarnya telah mempunyai strategi dan upaya-upaya yang berkaitan dengan pembenahan dan penataan sistem transportasi di DKI Jakarta. Strategi dan upaya tersebut diakomodasi dalam peraturan daerah maupun dalam Rencana Tata Ruang Wilayah. Tentunya rencana tersebut perlu diimplementasikan dalam program sehingga apa yang diharapkan oleh masyarakat yaitu teratasinya masalah transportasi di DKI Jakarta dapat tercapai.



BAB V

PEMBAHASAN

5.1. Strategi-strategi *Transportation Demand Management* di DKI Jakarta

Upaya mengurangi atau membatasi penggunaan kendaraan pribadi merupakan upaya yang harus segera dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta apabila jalanan Jakarta tidak ingin mengalami “stagnan” pada tahun 2014. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta harus merumuskan strategi-strategi yang efektif yang dapat mempengaruhi frekuensi, waktu, moda dan tujuan pelaku perjalanan khususnya pengguna kendaraan pribadi.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah merumuskan strategi-strategi mengurangi/membatasi penggunaan kendaraan pribadi. Strategi mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang ditempuh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah kombinasi dari 3 strategi sebagai berikut:

1. Peningkatan pilihan mobilitas atau perjalanan;
2. Pembatasan penggunaan kendaraan (upaya ekonomis)
3. Pengelolaan tata guna lahan.

Strategi-strategi tersebut di akomodasi dalam peraturan perundang-undangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan studi literatur, kajian peraturan perundang-undangan dan hasil wawancara dengan pejabat Dinas Perhubungan DKI Jakarta, dapat diidentifikasi strategi-strategi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

5.1.1 Strategi Peningkatan Pilihan Mobilitas atau Perjalanan.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta secara umum telah mengakomodasi strategi-strategi peningkatan pilihan mobilitas baik dalam peraturan perundang-undangannya, Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta 2010, *Master Plan* Pola Transportasi Makro 2004 – 2020, maupun *master plan* pengembangan transportasi tidak bermotor Jakarta. Beberapa upaya yang berkaitan dengan peningkatan pilihan mobilitas yang akan dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam periode 2004 – 2020 adalah sebagai berikut:

Universitas Indonesia

5.1.1.1 Memperbaiki Fasilitas Pejalan Kaki dan Bersepeda

Penyediaan fasilitas pejalan kaki dan bersepeda yang nyaman dan aman menjadi salah satu upaya yang akan ditempuh oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka meningkatkan pilihan mobilitas atau perjalanan.

1.a Infrastruktur Pedestrian

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan mengembangkan fasilitas pejalan kaki (*pedestrian*) sebagai pendukung sarana transportasi. Di dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007, Tentang Pola Transportasi Makro pasal 20 ayat (1) huruf c dinyatakan:

Untuk pelaksanaan pengembangan kebijakan pendukung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf f dilakukan kegiatan pengembangan fasilitas pejalan kaki (*pedestrianisasi*)

Pasal 20 ayat (2) dinyatakan:

Pelaksanaan pengembangan kebijakan pendukung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara bertahap mulai tahun 2004 sampai dengan tahun 2020

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta tahun 2010, juga secara eksplisit merencanakan tata ruang wilayah DKI Jakarta untuk mengembangkan fasilitas pejalan kaki sebagai pendukung prasarana transportasi. Pasal 19 ayat (1) menyatakan:

Prasarana transportasi yang dikembangkan meliputi prasarana untuk pejalan kaki dan ...dst.

Selanjutnya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sesuai dengan Pasal 19 ayat (8) menyatakan:

Mengembangkan fasilitas pejalan kaki yang memadai dengan memperhitungkan penggunaannya bagi penyandang cacat.

Dalam perencanaannya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan menata dan memperbaiki fasilitas pejalan kaki untuk semua jalan di DKI Jakarta khususnya pada kawasan yang dilayani oleh sistem angkutan umum massal berbasis bus dan rel yaitu sekitar kawasan shelter bus, terminal dan stasiun antar moda, kawasan niaga

dan kawasan campuran. Untuk fasilitas pejalan kaki pada jalan menuju dan sekitar shelter, terminal dan stasiun akan dirancang dengan memperhatikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi pengguna termasuk bagi penyandang cacat, lansia dan balita.

1.b Infrastruktur untuk bersepeda

Sebagai upaya pengembangan transportasi tidak bermotor (*Non Motorized Transportation/NMT*), Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga akan mengembangkan jejaringan rute sepeda di DKI Jakarta. Namun rencana ini baru akan direalisasikan pada RTRW 2010 - 2030. Dalam draft RTRW DKI Jakarta 2010 – 2030 yang saat ini sedang disusun, pada paragraf 3 Pasal 17 dan 24, secara tegas dinyatakan jalur pejalan kaki dan jalur sepeda akan dikembangkan sebagai bagian dari sistem transportasi bukan kendaraan bermotor di DKI Jakarta.

Dalam perencanaannya jejaringan rute sepeda yang akan dikembangkan di DKI Jakarta adalah:

- Jakarta Timur : Kanal Banjir Timur (KBT), Pulo Gadung – Dukuh Atas;
- Jakarta Selatan : Lebak Bulus – Senayan;
- Jakarta Barat : Tepi Kali Mookervart (Halte Kali Deres – Halte Indosiar);
- Jakarta Utara : Harmoni – Gunung Sahari – Ancol;
- Jakarta Pusat : Taman Suropati – Balai Kota.

5.1.1.2 Perbaikan Layanan Angkutan Umum

Untuk menarik minat pengguna kendaraan pribadi agar menggunakan angkutan umum, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan upaya-upaya perbaikan dan peningkatan layanan angkutan umum. Melalui perbaikan layanan angkutan umum diharapkan kecepatan, kenyamanan dan keamanan angkutan umum massal setara atau mendekati kenyamanan dan keamanan ketika menggunakan kendaraan pribadi. Oleh karena itu upaya-upaya yang akan dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah:

2.a Meningkatkan Layanan Angkutan Umum

Bukan rahasia lagi faktor utama enggannya pengguna kendaraan pribadi beralih ke angkutan umum massal, karena sistem pelayanan, kenyamanan dan keamanan angkutan umum massal yang ada sangat buruk. Jadwal yang tidak tetap, fisik kendaraan yang tidak layak jalan, tingkat polusi yang dikeluarkan oleh angkutan umum sangat tinggi, dan tingkat kelebihan muatan (*load factor*) yang tinggi membuat pengguna kendaraan pribadi merasa tidak nyaman untuk berkendara dengan angkutan umum. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyadari buruknya sistem angkutan umum di DKI Jakarta. Oleh karena itu sejak diterbitkannya Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api Sungai dan Danau serta Penyeberangan di DKI Jakarta, dan diterbitkannya Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro beberapa langkah-langkah perbaikan layanan agar transportasi publik lebih nyaman, mudah dan dapat diandalkan akan dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Peraturan Gubernur Nomor 103 tahun 2007 Pasal 5 ayat (1), dan (2) secara jelas dinyatakan:

ayat (1)

Pengembangan sistem angkutan umum bus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf a terdiri dari:

- a. Penataan trayek;
Rasionalisasi angkutan umum bus.

ayat (2)

Penataan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- a. Restrukturisasi trayek akibat pembangunan busway;
- b. Pengembangan angkutan pengumpan (*feeder service*) untuk menunjang busway.

Untuk peningkatan pelayanan angkutan bus, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Pola Transportasi Makro juga akan menyediakan pelayanan bus kelas atas untuk daerah yang tidak terlayani kereta api, peningkatan layanan bus penghubung dengan stasiun kereta api, mempersiapkan penerapan lajur khusus bus pada jam

sibuk (*special bus lane*) dan selanjutnya bila memungkinkan akan ditingkatkan menjadi *exclusive busway*.

Untuk peningkatan kenyamanan dan keamanan kendaraan umum, Perda Nomor 12 Tahun 2003 pasal 23 menyatakan:

Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berdasarkan Perda Nomor 12 Tahun 2003 juga berencana untuk membatasi umur kendaraan umum. Dalam pasal 30 ayat (1) dinyatakan:

Dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan, dan kelestarian lingkungan hidup ditetapkan batas umum kendaraan umum.

Selanjutnya dalam pasal 67 ayat (1) dinyatakan:

Setiap kendaraan umum wajib diremajakan apabila kendaraan tersebut tidak laik jalan dan/atau telah melebihi umur kendaraan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dengan Keputusan Gubernur.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga akan melakukan penilaian kinerja secara berkala dan memberikan pembinaan baik kepada masyarakat, pengusaha angkutan maupun kepada pengemudi angkutan. Perda Nomor 12 Tahun 2003 pasal 99 ayat (1), (2), dan (3) secara jelas menyatakan:

Ayat (1)

Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan dilakukan oleh Gubernur.

Ayat (2)

Pembinaan sebagaimana dimaksud pada pasal (1), terdiri dari:

- a. Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat, pengemudi angkutan dan/atau pengusaha angkutan;
- b. Bimbingan perencanaan teknis;
- c. Pemberdayaan masyarakat dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan.

Ayat (3)

Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat atau pengemudi angkutan dan/atau pengusaha angkutan sebagaimana dimaksud pada

ayat (2) huruf a, dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung.

Untuk menjaga kualitas pelayanan angkutan Dinas Perhubungan DKI Jakarta akan melakukan penilaian kinerja secara berkala setiap 1 (satu) tahun. Perda Nomor 12 Tahun 2003 pasal 100 ayat (2) menyatakan:

Penilaian kinerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:

- a. Pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
- b. Jumlah kecelakaan yang terjadi;
- c. Pemenuhan pelayanan angkutan sesuai dengan izin operasi yang telah diberikan;
- d. Ketaatan terhadap peraturan tata cara berlalu lintas;
- e. Pemenuhan ketentuan hubungan kerja antara pengemudi dengan perusahaan.

Pembinaan sebagaimana dimaksud di atas, dilakukan berdasarkan kegiatan jangka panjang, menengah dan tahunan yang disusun oleh Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan dinas terkait lainnya.

2.b Layanan Yang Terintegrasi (Integrasi Antar Moda)

Agar layanan transportasi publik menarik integrasi antar moda adalah salah satu cara untuk efektivitas penggunaan angkutan umum atau massal. Menurut Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan:

“... busway itu tidak berdiri sendiri, tetapi dia ada beberapa konekting dengan moda angkutan lain. Contoh misalnya yang ada di Dukuh Atas. Dukuh Atas itu kita turun dari busway kita bisa menggunakan koridor yang ada itu langsung masuk ke Kereta Api. Nah ini semua merupakan persyaratan kalau ingin angkutan massal menarik, karena bisa mengurangi pergerakan penumpang.” (April 2010)

Oleh karena itu, baik dalam Rencana Umum Jaringan Transportasi Kota yang diwujudkan dalam Pola Transportasi Makro DKI Jakarta, Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta 2010, maupun dalam Perda nomor 12 tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api Sungai dan Danau serta Penyeberangan di DKI Jakarta secara eksplisit Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, mendorong keterpaduan layanan antar moda. Dalam Pedoman Pola Transportasi Makro DKI

Jakarta, secara jelas dinyatakan bahwa keterpaduan yang dimaksud bukan hanya keterpaduan dalam fisik atau fasilitas transfer, tetapi juga dalam sistem yang berkaitan dengan pembayaran atau tiket. Keterpaduan layanan antar moda ini selain diperlukan untuk mengurangi pergerakan penumpang, juga untuk mengurangi antrian. Sementara dalam Perda Nomor 12 Tahun 2003 pada BAB II merekomendasikan keterpaduan antar moda transportasi. Dalam pasal 10 ayat (1) huruf c dan d disebutkan:

Perencanaan dan pembangunan jaringan jalur kereta api ditetapkan dengan keputusan Gubernur dengan mempertimbangkan aspek-aspek sebagai berikut:

- c keterpaduan dengan jaringan jalur kereta api nasional;
- d keterpaduan intra dan antar moda transportasi.

Rencana Tata Ruang dan Wilayah DKI Jakarta 2010 pasal 68 menyatakan:

“...pengembangan prasarana transportasi di masing-masing kotamadya adalah pembangunan fasilitas sarana dan prasarana transportasi yang terpadu dengan sistem angkutan umum massal ...”

2.c Pengembangan Angkutan Umum Massal

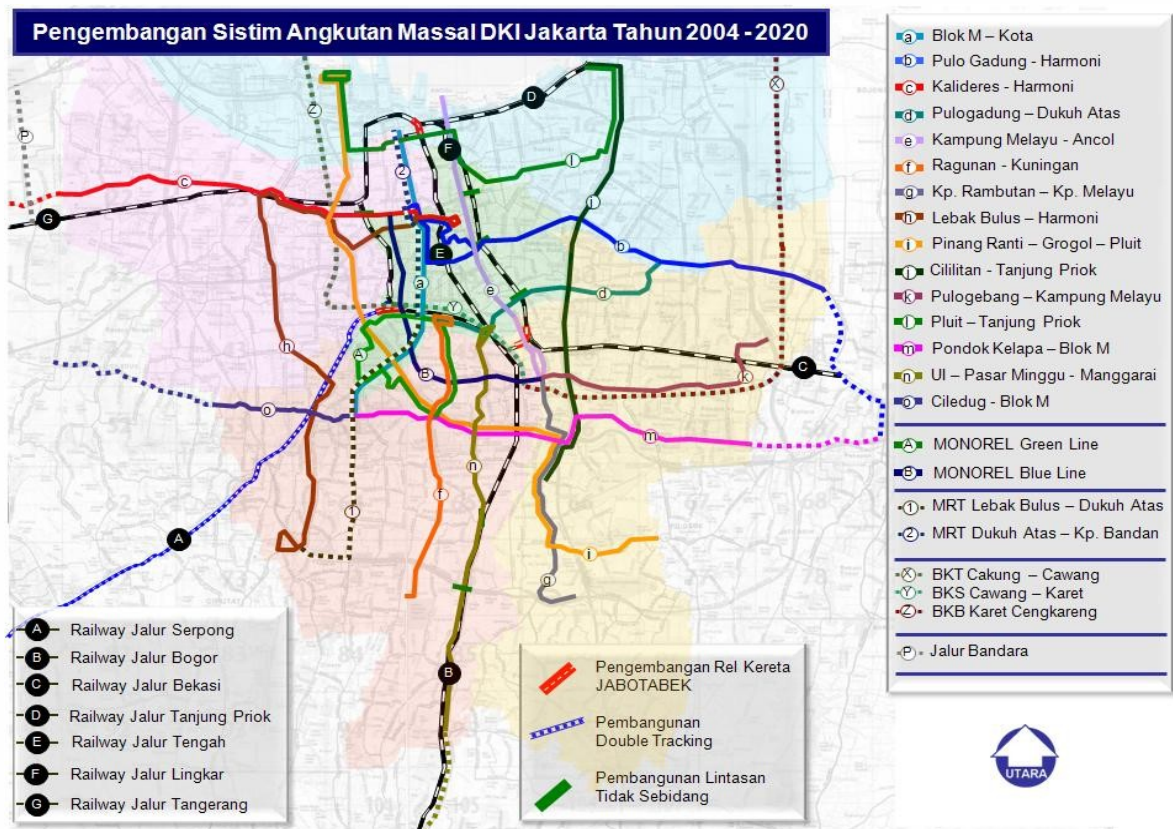
Ketersediaan angkutan umum yang cepat, aman, nyaman dan terjangkau minimal setara dengan angkutan pribadi mutlak diperlukan apabila pemerintah ingin menarik pengguna kendaraan pribadi. Dalam rangka penyediaan angkutan umum yang cepat, aman, dan nyaman, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagaimana diatur dalam Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro pasal 6 ayat (1) huruf a, b, dan c, menyatakan:

Untuk pelaksanaan pengembangan sistem angkutan umum massal sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) huruf b terdiri dari:

- a. Jaringan *Bus Priority*;
- b. Light Rail Transit/monorail;
- c. Mass Rail Transit/subway dan kereta api

Sistem angkutan umum massal tersebut dilakukan secara bertahap mulai dari tahun 2004 sampai dengan tahun 2020. Berdasarkan rencana aksi angkutan massal 2010 yang tertuang dalam Pola Transportasi Makro, jaringan sistem angkutan massal yang terdiri dari jaringan *bus priority* dan jaringan trayek bus besar serta angkutan umum massal berbasis rel akan menjadi tulang punggung sistem angkutan umum

DKI Jakarta untuk tahun 2010. Gambar berikut adalah rencana pengembangan angkutan massal DKI Jakarta pada tahun 2004 – 2020.



Gambar 5.1. Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal 2004 - 2020

c.1 Jaringan *Bus Priority*

Untuk mengakomodasi harapan masyarakat atas ketersediaan layanan angkutan umum yang cepat, aman, nyaman dan terjangkau, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengembangkan sistem angkutan umum massal berbasis jalan dengan jalur khusus yaitu busway. Bus Priority (Busway) merupakan salah satu proyek andalan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan di DKI Jakarta. Sesuai dengan sasaran yang ditetapkan, pengoperasian Busway diharapkan 1) menjadi titik awal dan embrio reformasi total angkutan umum di Ibukota Jakarta sehingga aman, nyaman, layak dan manusiawi. 2) Bukti keberpihakan Pemerintah Daerah terhadap masyarakat pengguna angkutan umum, 3) Sebagai sarana edukatif berdisiplin dalam berlalu lintas, 4). Tercapainya efisiensi dan efektifitas sistem transportasi, dan 5) mengajak pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan angkutan umum

Universitas Indonesia

(busway). Jaringan bus *priority* atau *busway* secara resmi beroperasi pada tanggal 1 Februari 2004 yang melayani koridor I rute Blok M – Kota. Pengembangan jaringan *busway* dilakukan secara bertahap untuk mencapai target total 15 koridor.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyadari bahwa kualitas pelayanan menjadi fokus utama dalam pelayanan jasa. Apabila ingin menarik minat masyarakat khususnya pengguna kendaraan pribadi, maka kualitas pelayanan busway harus berada pada tingkat tinggi. Selama ini pelayanan yang baik merupakan barang langka dalam sistem angkutan penumpang perkotaan. Itulah sebabnya pengguna kendaraan pribadi tidak berminat untuk beralih ke angkutan massal. Oleh karena itu untuk meningkatkan pelayanan busway, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rencana aksinya melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1). Peningkatan frekuensi layanan busway

Peningkatan perjalanan dari tahun ke tahun selalu mengalami peningkatan. Beberapa koridor mengalami antrian yang panjang, bahkan dengan waktu tunggu yang lebih dari 15 menit sampai 1 jam. Disadari bahwa jumlah busway yang melayani koridor tertentu masih terbatas. Sehingga Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merasa perlu menambah jumlah armada busway terutama di jalur-jalur yang permintaannya tinggi..

2). Pengembangan koridor Busway lintas wilayah administrasi

Pergerakan perjalanan dari wilayah penyangga (Bodetabek) baik yang menggunakan angkutan umum maupun kendaraan pribadi dari tahun ke tahun selalu mengalami peningkatan. Untuk lebih mendekatkan pelayanan angkutan umum dan mengurangi kendaraan pribadi dari wilayah Bodetabek masuk kewilayah Jakarta, Pemerintah Provinsi berencana mengembangkan koridor busway sampai ke wilayah Bogor, Depok Tangerang, Bekasi pada masa yang akan datang. Pengembangan koridor ini sangat potensial karena dapat menarik permintaan perjalanan yang tinggi karena langsung terhubung dengan pusat tarikan dan bangkitan perjalanan dari komuter, sekaligus mengurangi proses perpindahan penumpang.

3). Penyediaan fasilitas *park and ride*

Selain penyediaan bus pengumpan (*feeder*) Pemerintah Daerah DKI Jakarta juga dalam perencanaannya akan menyediakan fasilitas *park and ride*. Penyediaan fasilitas *park and ride* menjadi salah satu langkah yang dipersyaratkan dalam penerapan *Transportation Demand Management*. Pemerintah Daerah DKI Jakarta merencanakan menempatkan fasilitas *park and ride* diprioritaskan pada kawasan terminal pinggir kota atau halte busway dekat dengan pusat bangkitan-tarikan, atau di kawasan kota sejauh tersedianya lahan dan permintaan pengguna. Hal ini diperlukan mengingat tata ruang DKI Jakarta cenderung *mix-used*. Dengan adanya fasilitas *park and ride* diharapkan masyarakat tidak melanjutkan perjalanannya dengan kendaraan pribadi ke tempat aktivitas, tetapi cukup menitipkan kendaraannya di tempat *park and ride* kemudian melanjutkan perjalanannya dengan angkutan massal (busway). Sampai saat ini fasilitas *park and ride* yang baru tersedia adalah di Terminal Ragunan dan Terminal Kalideres.

4). Pengembangan sistem integrasi busway

Untuk mengurangi pergerakan penumpang, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengupayakan mengintegrasikan busway dengan moda angkutan yang lain. Oleh karena itu beberapa halte busway diupayakan akan terintegrasi dengan moda angkutan lain atau dengan pusat perbelanjaan dan pusat rekreasi.

c.2 Angkutan Massal Berbasis Rel

Dalam rangka menyediakan angkutan umum yang cepat, aman, nyaman dan terjangkau, Pemerintah Pusat bekerjasama dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan mengembangkan angkutan massal yang berbasis pada rel. Sistem angkutan massal berbasis rel adalah sistem angkutan yang sangat ideal dalam sistem transportasi perkotaan karena selain tidak mengalami hambatan di jalan berupa kemacetan, angkutan berbasis rel dapat mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah besar secara cepat dan efisien. Untuk wilayah Jabodetabek, sistem ini cukup efektif dan efisien dalam memecahkan permasalahan angkutan umum di Jabodetabek yang tingkat perjalanan penduduknya per hari cukup tinggi. Oleh karena itu sistem

ini sangat mendapatkan perhatian Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan berupaya untuk mengembangkannya sebagai salah satu pilihan perjalanan di masa mendatang.

Berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 Pola Transportasi Makro, dan RTRW DKI Jakarta 2010, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bekerjasama dengan pemerintah pusat akan mengembangkan angkutan massal berbasis rel yang terdiri dari:

1. Kereta Reli Listrik/KRL;
2. Light Rail Transit/Monorail;
3. Mass Rapid Transit/Subway

Kereta Reli Listrik/KRL digunakan untuk melayani rute lingkaran kota yang menghubungkan Manggarai, Tanah Abang, Duri, Kampung Bandan, Pasar Senen, Jatinegara kembali ke Manggarai. KRL Jabodetabek melayani rute wilayah penyanggah seperti Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi.

Untuk sistem angkutan umum massal LRT, Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 pasal 8 ayat (1) huruf a dan b menyatakan:

Pengembangan sistem angkutan umum massal LRT sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1) huruf b terdiri dari:

- a. Jaringan LRT Monorail Green Line;
- b. Jaringan LRT Monorail Blue Line.

Untuk angkutan massal MRT, Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2003 pasal 9 ayat (1) huruf a dan b menyatakan:

Pengembangan sistem angkutan massal MRT sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1) huruf c terdiri dari:

- a. Tahap I jaringan MRT Lebak Bulus – Dukuh Atas;
- b. Tahap II jaringan MRT Dukuh Atas – Kampung Bandan.

Untuk mengakomodasi potensi pergerakan dan peningkatan permintaan perjalanan dan untuk menjadikan angkutan massal berbasis rel menjadi pilihan perjalanan masyarakat, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam perencanaannya melakukan dua langkah kebijakan yaitu:

1. Membenahi dan menguatkan sistem dan infrastruktur fisik yang sudah ada;
2. Mengembangkan sistem dan jaringan baru untuk meningkatkan kapasitas angkut.

1). Pembenahan dan Penguatan Sistem dan Infrastruktur yang Sudah Ada

Upaya ini bersifat menguatkan dan menata sistem dan jaringan yang sudah ada. Untuk itu Pemerintah Daerah DKI Jakarta akan melakukan upaya-upaya:

- a. Peningkatan frekuensi dan jumlah rangkaian kereta dengan memperhatikan persyaratan keselamatan operasional yang sudah ditetapkan; Saat ini frekuensi dan jumlah kereta api dirasakan masih kurang oleh masyarakat. Indikasinya adalah *load factor* yang sangat tinggi pada saat jam-jam sibuk. Kendalanya adalah prasarana seperti jalan rel yang terbatas. Bahkan untuk wilayah Bekasi, jalur rel yang ada digunakan secara bersama dengan kereta api luar Jakarta Bekasi, sehingga menghambat kecepatan kereta api.
- b. Peningkatan operasional trayek jalur melingkar (*circle/loop line*) pada jaringan kereta Jabodetabek untuk mengakomodasi pergerakan penumpang yang berpindah jalur.
- c. Peningkatan fisik, dan kualitas pelayanan fasilitas pendukung seperti:
 - c.1. Stasiun, fokus pembenahan adalah pada peningkatan standar kenyamanan, keamanan dan keselamatan pada penumpang dan kemudahan dalam proses sirkulasi penumpang;
 - c.2. Sistem signal, fokus pembenahan adalah pada standar keselamatan operasional kereta dan meminimalisasi konflik pada sistem operasional kereta,
 - c.3. Persilangan, fokus pembenahan adalah pada standar keselamatan pada penumpang dan meminimalisasi konflik dengan lalu lintas sebidang,
 - c.4. Sistem tiket dan transaksi tiket, dimana fokus pembenahan akan diarahkan pada penyediaan sistem tiket yang bersifat “*contactless*”, peningkatan standar kenyamanan dan meminimalisasi kebocoran transaksi.
- d. Peningkatan fasilitas yang memberikan kemudahan menuju/dari stasiun kereta api
 Peningkatan fasilitas ini diarahkan pada:
 - d.1. Penguatan dan pengembangan fasilitas transfer antar moda. Diharapkan seluruh stasiun kereta api dengan standar pelayanan minimal akan memiliki fasilitas transfer dengan moda lainnya.

- d.2. Pengembangan sistem pengumpan (*feeder*) bus-kereta api. Sistem pengumpan memberikan kemudahan bagi pengguna menuju stasiun kereta api.
- d.3. Penyediaan fasilitas *park and ride* untuk sepeda, sepeda motor dan mobil pribadi. Penyediaan fasilitas *park and ride* yang nyaman dan aman di sekitar stasiun kereta api dapat menjadi bagian pengembangan sistem angkutan umum berbasis rel.

2). Pengembangan Jaringan Angkutan Kereta Api

Secara umum jangkauan pelayanan jaringan kereta api yang ada saat ini belum menjangkau secara optimal pusat-pusat bangkitan dan tarikan perjalanan di DKI Jakarta dan sekitarnya. Untuk mengakomodasi pergerakan dan permintaan perjalanan di masa mendatang maka arah pengembangan jaringan angkutan kereta api diarahkan pada:

a. Pengembangan jalur (*track*).

Jalur *track* akan dikembangkan baik layang maupun di permukaan jaringan rel Jabodetabek. Jalur-jalur yang akan dikembangkan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta adalah

- 1). Jalur ke dan dari Bandar Udara Soekarno-Hatta,
- 2). Jalur ganda (*double track*) Manggarai-Bekasi.
- 3). Jalur ganda Tanah Abang – Serpong.

Secara fisik, beberapa jalur kereta api di wilayah DKI Jakarta masih bersifat sebidang. Pada masa yang akan datang seluruh jaringan rel harus dilayangkan sehingga titik persinggungan atau konflik dengan jalan dapat dihilangkan.

b. Pembangunan *Light Rail Train/Monorail*

Monorail ditujukan untuk melayani lingkaran dalam (*inner loop*) DKI Jakarta. Berdasarkan skenario pengembangan jaringan angkutan umum yang ditetapkan oleh Pemda DKI Jakarta, lintasan monorail yang direncanakan di tahun 2010 terdiri dari 2 koridor, yaitu

- 1). koridor *green line* yang merupakan jaringan *inner loop* yang melayani kawasan CBD Kuningan - Gatot Subroto – SCBD - Senayan – Karet – Dukuh Atas dan kembali ke Kuningan.
- 2). koridor *blue line* melayani koridor Kampung Melayu sampai Grogol (Taman Anggrek).

PT Jakarta Monorail mengindikasikan tidak dapat melanjutkan pembangunan monorail. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sampai saat ini telah meminta bantuan kepada Pemerintah Pusat untuk mendukung pelaksanaan proyek monorail dengan skema baru termasuk pola pendanaannya.

- c. Pembangunan koridor *Mass Rail Transit*/MRT untuk jalur Lebak Bulus – Kampung Bandan. Untuk mengantisipasi meningkatnya permintaan dan kebutuhan perjalanan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merencanakan membangun *Mass Rapid Transit* /MRT pada koridor Lebak Bulus – Kampung Bandan. Dalam perencanaannya, pembangunan MRT akan dibagi dalam dua fase yaitu: fase Lebak Bulus – Dukuh Atas dan fase Dukuh Atas – Kampung Bandan. Berdasarkan skenario pengembangan jaringan angkutan umum, pembangunan fisik pembangunan tahap I koridor Lebak Bulus – Dukuh Atas direncanakan di mulai tahun 2011 dan selesai awal tahun 2016.
- d. Pengembangan koridor berbasis rel yang menghubungkan kawasan Timur dan Barat Jakarta. Menurut Dinas Perhubungan DKI Jakarta, pengembangan koridor Timur – Barat ini ditujukan untuk memberikan keseimbangan penyediaan angkutan umum, tidak hanya pada Utara – Selatan saja (koridor Lebak Bulus – Kampung Bandan) tetapi juga pengembangan koridor Timur – Barat Jakarta yaitu koridor Pulogebang – Kampung Melayu – Casablanca – Tomang – Sentra Primer Barat. Pengembangan koridor ini masih dikaji. Alternatif moda yang digunakan dapat berupa sistem LRT dengan daya angkut dan kecepatan yang lebih rendah dibandingkan dengan MRT. Namun struktur konstruksi dan relnya dapat digunakan oleh sistem MRT.
- e. Peningkatan koridor *busway* menjadi koridor berbasis rel. Rencana ini untuk mengantisipasi jumlah permintaan perjalanan yang pada tahun 2025 diperkirakan 2 kali lipat. Angkutan massal yang digunakan adalah LRT tapi

suatu saat rel LRT siap digunakan untuk MRT. Koridor-koridor yang direncanakan untuk ditingkatkan menjadi koridor berbasis rel adalah:

- Ekstensi Pulo Gebang ke kota Bekasi,
- Ekstensi Sentra Primer Barat ke Kota Tangerang,
- Koridor Kalimalang – Ciledug,
- Koridor Kampung Rambutan – Kampung Melayu,
- Ekstensi Kampung Rambutan – Cibubur,
- Kampung Melayu – Ancol.

2.d Jalur Khusus Bus

Untuk memperbaiki dan meningkatkan layanan angkutan umum, pemerintah telah membangun jalur khusus yang diperuntukkan untuk bus yaitu *busway*. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merencanakan akan membangun jalur khusus bus (*busway*) sampai 15 koridor yaitu:

- 1) Koridor I Blok M – Kota;
- 2) Koridor II Pulogadung – Harmoni;
- 3) Koridor III Kalideres – Harmoni
- 4) Koridor IV Pulogadung – Dukuh Atas;
- 5) Koridor V Kampung Melayu – Ancol;
- 6) Koridor VI Ragunan – Kuningan;
- 7) Koridor VII Kampung Rambutan – Kampung Melayu;
- 8) Koridor VIII Lebak Bulus – Harmoni;
- 9) Koridor IX Pinang Ranti – Grogol – Pluit;
- 10) Koridor X Cililitan – Tanjung Priok;
- 11) Koridor XI Pulo Gebang - Kampung Melayu;
- 12) Koridor XII Pluit – Tanjung Priok;
- 13) Koridor XIII Pondok Kelapa – Blok M;
- 14) Koridor XIV UI – Pasar Minggu – Manggarai;
- 15) Koridor XV Ciledug – Blok M.

Untuk pelaksanaan pembangunan jalur khusus bus, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membagi tahap perencanaan menjadi dua tahap yaitu tahun 2004 sampai

dengan tahun 2007, pembangunan dari koridor I (Blok M – Kota) sampai koridor VII (Kampung Rambutan – Kampung Melayu). Kemudian pada tahun 2007 sampai dengan 2010 pembangunan koridor VIII sampai dengan koridor XV.

Mengacu pada Pola Transportasi Makro DKI Jakarta 2007 dan *Studi Integrated Transportation Master Plan* (SITRAMP) 2003, maka rencana pengembangan koridor jalur khusus bus akan diperluas secara lintas wilayah administrasi yaitu:

- a) Ekstensi Pulogadung via Pulo Gebang ke Kota Bekasi;
- b) Ekstensi Kalideres ke Kota Tangerang (dapat dilanjutkan ke BSD);
- c) Jl Ciledug Raya (Jl. H. Muchtar Raya) dapat diteruskan ke Pasar Ciledug Kabupaten Tangerang;
- d) Pasar Baru – Tomang (*Interchange*) dapat diteruskan ke sentra barat (Kantor Walikota Jakarta Barat);
- e) Ekstensi Pondok Kelapa ke arah Kota Bekasi via Jalan Kali Malang;
- f) Ekstensi Kampung Rambutan ke Pemda Cibinong melalui jalan raya Bogor;
- g) Ekstensi Pasar Minggu – UI – Depok;
- h) Ekstensi Lebak Bulus Ciputat;
- i) Ekstensi Pluit – Tanjung Priok melalui Jalur Pantura Timur.

2.e Perbaikan Infrastruktur Angkutan Umum

Layanan angkutan umum tidak hanya menyangkut fisik angkutan umum saja tetapi juga menyangkut infrastruktur angkutan umum seperti halte, stasiun dll. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berupaya meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang dengan membenahi fasilitas pendukung seperti halte/shelter dan stasiun. Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta menjelaskan:

“Saya kira masalah infrastruktur angkutan umum seperti shelter dan halte menjadi perhatian kita dan ini sudah dijalankan, dimana busway kita itu juga mempunyai shelter yang spesifik, Artinya dengan spesifiknya shelter itu tidak bisa penumpang itu berhenti di setiap tempat. Atau bis menurunkan penumpang di setiap tempat. Lokasi halte/shelter sebagai tempat pemberhentian bus akan diletakkan berdasarkan analisa potensi naik turun penumpang, dan halte/shelter dilengkapi dengan sarana untuk kemudahan akses. ...”
(April 2010)

Universitas Indonesia

Untuk mengakomodasi perpindahan pergerakan dan keterbatasan ruang dalam penyediaan terminal, mengacu pada studi yang ada, beberapa terminal antar kota akan direlokasi. Pemerintah Daerah DKI Jakarta telah menetapkan rencana pembangunan terminal untuk melayani perjalanan ke arah timur DKI Jakarta yaitu di Pulo Gebang yang relatif berdekatan dengan pusat Sentra Timur. Untuk melayani pergerakan ke arah barat yang sementara ini dilayani oleh terminal Kali Deres, maka Pemerintah Daerah DKI Jakarta merencanakan akan membangun terminal baru di dekat stasiun Baru Ceper Tangerang.

5.1.1.3 Mempromosikan Berkendara Bersama (*Car Sharing*)

Strategi memberi prioritas bagi *high occupant vehicles* (HOV) dalam lalu lintas dapat menghasilkan peralihan moda dan arus lalu lintas yang lebih lancar. Berkendara bersama (*ride sharing*), *carpool*, *vanpool* adalah beberapa contoh *high occupant vehicles*. Walaupun berbentuk himbauan, Pemerintah khususnya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mendorong setiap instansi maupun perusahaan untuk menyediakan fasilitas berkendara bersama bagi pegawainya. Selain bertujuan menjaga keamanan dan kenyamanan pegawai, promosi berkendara bersama ini juga ditujukan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi oleh pegawai instansi yang bersangkutan.

5.1.2 Strategi Pengendalian dan Pembatasan Penggunaan Kendaraan (Upaya Ekonomi)

Upaya ekonomi dengan mengendalikan dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi, merupakan strategi *transportation demand management* yang bertujuan untuk membebani pengguna kendaraan pribadi baik waktu maupun biaya sehingga pilihan menggunakan kendaraan pribadi menjadi pilihan yang memberatkan bagi masyarakat. Namun pemberlakuan strategi ini tidak serta merta boleh diterapkan begitu saja, pemerintah perlu melakukan kajian dampak yang ditimbulkan terhadap iklim investasi. Sebab bagaimanapun juga industri otomotif merupakan salah satu sektor penyerap tenaga kerja Indonesia. Jangan sampai dengan

membatasi kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi, industri otomotif mengalami kerugian. Selain perlunya kajian dampak sosial ekonomi, pemerintah harus terlebih dahulu menyediakan transportasi publik yang nyaman, aman, dan terjangkau sebagai alternatif pengganti kendaraan pribadi. Jangan sampai ketika pengguna kendaraan pribadi dibatasi menggunakan kendaraannya, tetapi mereka mengalami kesusahan mendapatkan transportasi publik. Minimal transportasi publik yang tersedia setara dengan kondisi, kenyamanan dan keamanan kendaraan pribadi.

Berkaitan dengan strategi upaya ekonomi, Pemerintah maupun Pemprov DKI Jakarta telah menerapkan beberapa strategi sebagai berikut:

5.1.2.1 Strategi Pengendalian Pertumbuhan Kepemilikan Mobil Pribadi

Walaupun tidak secara spesifik ditujukan untuk mengendalikan pertumbuhan kepemilikan mobil pribadi, beberapa strategi pengendalian pertumbuhan kepemilikan kendaraan yang dikembangkan oleh Broaddus dkk, telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan pemerintah maupun Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Namun apabila pemerintah merasa perlu harus mengendalikan pertumbuhan kepemilikan mobil pribadi maka mekanisme-mekanisme ini bisa digunakan misalnya dengan menaikkan pajak pembelian atau menaikkan pajak kendaraan bermotor.

1.a Pajak Pembelian dan Bea Impor

Walaupun biasanya pajak ini tidak dirancang untuk menekan pembelian kendaraan pribadi, pengenaan pajak pembelian ini bisa menjadi upaya TDM yang efektif jika pemerintah menaikkan pajak pembelian kendaraan bermotor. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 1999 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 1994 Tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Sebagaimana Telah Diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1994 menyatakan kendaraan bermotor masuk kategori kelompok barang kena pajak yang tergolong barang mewah. Oleh karena itu kendaraan bermotor berpenumpang dibawah 10 orang serta van, dengan sistem 1 gandar penggerak (4 x 2) dengan motor

Universitas Indonesia

bakar cetus api atau motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan kapasitas isi silinder tidak lebih dari 1500 cc dikenakan pajak penjualan atas barang mewah sebesar 10%.

Untuk kendaraan berpenumpang dibawah 10 orang serta van, dengan sistem 1 gandar penggerak (4 x 2), dengan motor bakar cetus api dengan kapasitas isi silinder 1500 cc – 3000 cc atau motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan kapasitas silinder 1500 cc – 2500 cc, dikenakan pajak penjualan atas barang mewah sebesar 15%.

Kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 30% dikenakan pada:

- a) Kendaraan jenis sedan/station wagon dengan kapasitas isi silinder tidak lebih dari 1500 cc;
- b) Kendaraan berpenumpang dibawah 10 orang serta van, dengan sistem 1 gandar penggerak (4 x 2), dengan motor bakar cetus api dengan kapasitas isi silinder lebih dari 3000 cc atau motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan kapasitas silinder lebih dari 2500 cc;
- c) Kendaraan berpenumpang dibawah 10 orang serta van, dengan sistem 2 gandar penggerak (4 x 4), dengan motor bakar cetus api atau motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan kapasitas silinder tidak lebih dari 1500 cc;

Pajak Penjualan Atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 40% dikenakan pada kendaraan bermotor sedan/station wagon, dan kendaraan berpenumpang dibawah 10 orang serta van, dengan sistem 2 gandar penggerak (4 x 4), dengan motor bakar cetus api dengan kapasitas isi silinder 1500 – 3000 cc atau motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan kapasitas silinder 1500 -2500 cc.

Kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 50% dikenakan pada:

- a). Kendaraan bermotor roda dua dengan motor penggerak yang kapasitas isi silinder lebih dari 250 cc;
- b). Kendaraan bermotor sedan/station wagon dan angkutan berpenumpang dibawah 10 orang serta van, dengan sistem 2 gandar penggerak (4 x 4), dengan motor bakar cetus api dengan kapasitas isi silinder lebih dari 3000 cc

atau motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan kapasitas silinder lebih dari 2500 cc, jenis kendaraan khusus yang dibuat untuk golf, mobil balap dan sejenisnya trailer dan semi trailer dari jenis tipe caravan untuk perumahan atau kemah.

Untuk pengenaan bea impor, pemerintah mengenakan bea masuk untuk jenis sedan sebesar 100% untuk kendaraan *Completely Built Up* (CBU). Namun pada tahun 1970, pemerintah melarang impor kendaraan CBU untuk merangsang penggunaan komponen lokal.

Apabila pemerintah bermaksud menggunakan strategi pajak penjualan untuk mengatasi kemacetan di Jakarta, maka pemerintah bisa menaikkan pajak penjualan kendaraan pribadi. Semakin tinggi harga kendaraan pribadi maka masyarakat akan berpikir ulang untuk memiliki kendaraan pribadi. Namun demikian pemerintah harus membenahi sarana dan prasarana transportasi publik terlebih dahulu, termasuk meningkatkan pilihan-pilihan perjalanan sebelum memberlakukan kebijakan ini.

1.b. Registrasi Tahunan/Biaya Penggunaan Jalan Raya

Di Indonesia, kepemilikan kendaraan biasanya dikenai beban biaya tahunan yang dikenal dengan pajak kendaraan bermotor. Perda Nomor 4 tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor pada pasal 6 disebutkan:

Tarif Pajak Kendaraan Bermotor ditetapkan:

- a. 1,5% untuk kendaraan bermotor bukan umum;
- b. 1 % untuk kendaraan bermotor umum;
- c. 0,5 % untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

Seperti dinegara-negara lain yang telah menerapkannya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bisa menggunakan mekanisme pajak kendaraan bermotor ini untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi dengan menaikkan pajak kendaraan bermotor. Diharapkan dengan menaikkan pajak kendaraan bermotor maka masyarakat tidak berminat memiliki kendaraan pribadi dan mengalihkan minat mereka untuk menggunakan angkutan umum massal. Tentu pemerintah harus terlebih dahulu menyediakan angkutan publik yang handal apabila terjadi pembatasan terhadap kepemilikan maupun penggunaan kendaraan pribadi.









1.c. Kuota Mobil Pribadi

Pemerintah tidak memberlakukan kuota mobil pribadi sebagai upaya pengendalian pertumbuhan kepemilikan mobil pribadi. Bapak Rusmadi Suyuti (Pakar Transportasi dari BPPT) menjelaskan:

“Saya rasa untuk kuota mobil kita tidak pernah menggunakan mekanisme ini karena dampak besar yang ditimbulkannya. Iklim investasi kita saat ini banyak ditopang oleh industri manufaktur kendaraan bermotor. Sehingga kalau sampai kuota diberlakukan, ini akan mempengaruhi iklim investasi kita. Industri otomotif kita akan lari ke luar karena percuma dia mendirikan pabrik disini, tetapi pasarnya dibatasi. Akhir-akhirnya akan berpengaruh pada tingkat pengangguran. Jadi saya rasa Pemerintah tidak akan gegabah menggunakan kebijakan ini” (April 2010)

5.1.2.2 Strategi Pengurangan Penggunaan Kendaraan Pribadi

Untuk mengurangi/membatasi penggunaan kendaraan pribadi, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan upaya-upaya melalui pembatasan fisik kendaraan maupun pembatasan melalui pengenaan biaya atau tarif. Peraturan Daerah Propinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau Serta Penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta pasal 50, menjelaskan strategi-strategi pembatasan lalu lintas yang bisa dilakukan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta. Strategi-strategi tersebut adalah:

-  *Three in one;*
-  Sistem stiker;
-  Sistem ganjil genap;
-  *Area licensing system;*
-  *Road pricing;*
-  Penerapan tarif parkir yang tinggi pada daerah pusat-pusat kegiatan (CBD);
-  Penerapan pajak progresif terhadap kepemilikan kendaraan lebih dari satu;
-  Pembatasan perjalanan kendaraan pribadi dalam tiap tahunnya dengan penggunaan licensing sistem untuk tiap kendaraan;

Selain itu pemerintah juga mengenakan pajak terhadap bahan bakar kendaraan bermotor dan pemberlakuan *car free day* yang diselenggarakan dua kali sebulan pada kawasan tertentu, dan dilaksanakan pada hari minggu.

2.a Pajak Bahan Bakar

Walaupun tujuan pengenaan pajak bahan bakar tidak secara spesifik dinyatakan untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 21 tahun 1997 telah menerapkan Pajak Bahan Bakar kepada setiap kendaraan bermotor. Dasar pengenaan pajak bahan bakar kendaraan bermotor adalah harga jual bahan bakar kendaraan bermotor. Adapun tarif yang dikenakan adalah sebesar 5%. Walaupun demikian, besarnya pajak ini masih terlalu rendah untuk berfungsi sebagai upaya TDM yang memang bukan merupakan tujuan penerapan pajak bahan bakar di Indonesia. Beberapa negara Eropa berkeinginan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi melalui penerapan pajak bahan bakar, dimana nilai pajak bahan bakarnya jauh lebih tinggi. Di Indonesia, kenaikan harga BBM akan berdampak luas, karena efeknya tidak hanya kepada pengguna kendaraan pribadi tetapi terjadinya inflasi yang sangat berpengaruh pada masyarakat menengah kebawah.

2.b Penetapan Kawasan Pengendalian Lalu Lintas (*Three in one*)

Ketentuan *three in one* merupakan upaya TDM yang secara khusus ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengurangi kemacetan di beberapa ruas jalan di DKI Jakarta. Ketentuan *three in one* ditetapkan dengan Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta Nomor 4104 Tahun 2003 tentang Penetapan Kawasan Pengendalian Lalu Lintas dan Kewajiban Mengangkut Paling Sedikit Tiga Orang Penumpang Per Kendaraan Pada Ruas-Ruas Jalan Tertentu di Propinsi DKI Jakarta. Adapun substansi materi dari ketentuan *three in one* adalah mobil penumpang bukan umum, mobil bus bukan umum dan mobil barang yang memasuki dan atau berada di kawasan pengendalian lalu lintas wajib mengangkut penumpang paling sedikit 3 orang per kendaraan termasuk pengemudi. Kawasan

three in one yang ditetapkan menurut Keputusan Gubernur Nomor 4104 Tahun 2003 adalah:

- a. Jalan Sisingamangaraja, jalur cepat dan jalur lambat;
- b. Jalan Jenderal Sudirman, jalur cepat dan jalur lambat;
- c. Jalan MH Thamrin, jalur cepat dan jalur lambat;
- d. Jalan Medan Merdeka Barat;
- e. Jalan Majapahit;
- f. Jalan Gajah Mada;
- g. Jalan Pintu Besar Selatan;
- h. Jalan Pintu Besar Utara;
- i. Jalan Hayam Wuruk;
- j. Sebagian Jalan Jenderal Gatot Subroto antara persimpangan Jalan Gatot Subroto-Jalan Gerbang Pemuda (Balai Sidang Senayan) sampai dengan persimpangan Jalan HR Rasuna Said-Jalan Gatot Subroto pada jalan-jalan umum bukan tol.

Pemberlakuan waktu kawasan pengendalian lalu lintas diberlakukan mulai pukul 07.00 – 10.00 WIB pada pagi hari, dan pukul 16.00 – 19.00 WIB pada sore hari. Namun seiring dengan permintaan masyarakat serta analisis efisiensi, maka waktu pemberlakuan kawasan pengendalian lalu lintas dilakukan perubahan jam penerapan menjadi pukul 07.00 – 10.00 pada pagi hari, dan pukul 16.30 – 17.00 pada sore dan malam hari.

2.c Sistem Stiker

Salah satu upaya TDM yang bisa dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengurangi kemacetan di DKI Jakarta adalah dengan sistem stikerisasi. Seperti telah disebutkan sebelumnya, sistem stiker sudah ditetapkan dalam Peraturan Daerah Propinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau Serta Penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta sebagai salah satu strategi pembatasan lalu lintas yang bisa dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Sampai saat ini sistem stiker belum

dapat diterapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta menjelaskan kelemahan sistem stiker sebagai berikut:

“...Kalau stiker itukan kendaraan lewat, membaca stiker bisa saja mohon maaf dipalsukan...” (April 2010)

2.d Pembatasan Kendaraan Berdasarkan Plat Nomor Genap Ganjil

Sistem pembatasan kendaraan berdasarkan plat nomor genap ganjil merupakan strategi TDM yang sangat efektif untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Dengan sistem ini plat nomor ganjil dan nomor genap mendapatkan giliran untuk dapat melakukan perjalanan pada ruas jalan yang ditetapkan. Sistem ganjil genap berdasarkan Peraturan Daerah Propinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau Serta Penyeberangan di Propinsi DKI Jakarta menjadi salah satu strategi pembatasan lalu lintas. Pengaturan plat kendaraan berdasarkan ganjil genap ini juga pernah diwacanakan untuk diterapkan di DKI Jakarta. Pertimbangan penggunaan mekanisme ini adalah jumlah populasi kendaraan bernomor ganjil diperkirakan sekitar 50% dan kendaraan genap juga 50%. Jika sistem ini diterapkan maka hanya 50% dari seluruh kendaraan pribadi yang diperbolehkan menggunakan jalan di DKI Jakarta, karena kendaraan pribadi dengan plat nomor ganjil dan genap secara bergantian menggunakan jalan-jalan di Jakarta. Ini artinya kemacetan di DKI Jakarta akan dapat dikurangi 50%. Pengecualian diberikan kepada kendaraan umum, polisi, ambulans, pemadam kebakaran serta lain-lain yang melayani kepentingan publik. Kendaraan milik perusahaan diperbolehkan berjalan dengan adanya ijin dari instansi terkait misalnya berupa stiker khusus yang dapat diperoleh setelah pemenuhan persyaratan oleh perusahaan, sesuai dengan proporsi antara karyawan dan kebutuhan pengangkutan yang diperlukan.

Namun demikian sistem ini belum dapat dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan menjelaskan alasan sebagai berikut:

“...Plat ganjil, memang kita menyetop satu, dilihat STNK nya. Jadi kita belum patuh pada ketentuan itu...”

Alasan lain dikemukakan oleh Bapak Rusmadi Suyuti Pakar Transportasi dari BPPT. Bapak Rusmadi Suyuti menjelaskan

“... perlu diingat ya, jangan masyarakat itu dibatasi pemakaian kendaraan pribadi sebelum pemerintah daerah menyediakan fasilitas yang memadai. Itu yang perlu. Harus diutamakan, berikan fasilitas yang memadai, sistem angkutan umum baik, dan bisa diandalkan, sehingga kalau dia dibatasi dia punya alternatif yang pas. Sebab kalau dia hanya dibatasi tetapi tidak diberikan alternatif, nanti bisa di praperadilan atau dikomplain. Baru setelah itu ngak apa-apa dibatasi”. (April 2010)

2.e *Road Pricing*

Sistem *Electronic Road Pricing* (ERP) adalah sistem yang saat ini banyak diterapkan di beberapa negara sebagai strategi untuk mengatasi kemacetan di perkotaan. Sistem ini membebaskan sejumlah biaya kepada pemilik kendaraan karena akan melewati suatu jalur tertentu sebab kendaraannya berpotensi menyebabkan kemacetan pada waktu tertentu. Sebenarnya konsep *road pricing* merupakan pengembangan dari konsep *three in one*. Secara sederhana, kalau *three in one*, pengguna kendaraan pribadi rela mengeluarkan uang untuk jockey, maka dalam *road pricing*, uang tersebut menjadi pemasukan bagi pemerintah dengan harapan dapat digunakan untuk perbaikan sarana dan prasarana transportasi. Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta menjelaskan:

“...kita akan menerapkan yang namanya ERP (*Electronic Road Pricing*). Seperti kita lihat di beberapa negara lain, sudah menggunakan itu. Itu dianggap lebih efektif...” (April 2010)

Namun Bapak Rusmadi Suyuti menjelaskan kendala peneapan ERP sebagai berikut::

“Yang jadi kendala sebenarnya sistem administrasi keuangan kita Pak. *Electronic Road Pricing* itu, dia harus membayar. Uang yang dibayar itu, bagaimana penggunaannya belum ada peraturan yang mengatur. Karena kalau parkir itukan dia masuk pajak parkir.. penerimaan daerah. Di undang-undang pendapatan keuangan daerah itu belum ada dana dari *road pricing* itu masuk. Nah kalau itu bisa diatasi, secara teknologi juga bisa diatasi, maka ERP lebih baik dibandingkan dengan *three in one*. Semakin kedepan dengan bantuan teknologi, kita bisa mengatasi hal-hal yang berkaitan dengan *transportation demand management*.” (April 2010)

Berdasarkan penjelasan dua nara sumber diatas, pada dasarnya terdapat tiga tujuan dari pengenalan *road pricing* yaitu untuk menambah pendapatan, menjadi sarana untuk mengatur penggunaan kendaraan agar tidak terjadi kemacetan dan mendorong penggunaan angkutan massal. Dengan *Electronic Road Pricing* pengguna kendaraan pribadi akan dikenakan biaya apabila melewati jalur atau koridor pada waktu tertentu. Pengguna kendaraan pribadi pada akhirnya harus menentukan apakah akan meneruskan perjalanannya melalui area atau koridor tersebut dengan membayar sejumlah uang atau mencari rute lain, mencari tujuan perjalanan lain, merubah waktu dalam melakukan perjalanan, tidak jadi melakukan perjalanan atau berpindah menggunakan moda lain yang diijinkan untuk melewati area atau koridor tersebut.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta masih terus mengkaji untuk mematangkan sistem ERP ini. ERP siap untuk diimplementasikan menunggu penerbitan PP dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Penerapan sistem ERP berupa pungutan kemacetan ini pertama-tama akan dicoba diterapkan pada jalan-jalan strategis dan menguntungkan secara ekonomis. Diperkirakan aplikasi ERP dimulai tahun 2011 dengan penetapan pertama pada koridor I Busway (Blok M – Kota). Diperkirakan pada tahun 2013, tujuh koridor busway telah dapat menerapkan sistem *Electronic Road Pricing* ini. DPRD Propinsi DKI Jakarta sendiri telah membahas dan memberikan sinyal persetujuan penerapan sistem ini. Namun belum diketahui berapa jumlah retribusi yang harus dikenakan kepada pengguna jalan dan bagaimana mekanisme pengelolaan keuangannya.

2.f. Biaya Parkir

Upaya TDM lain yang efektif mengurangi penggunaan kendaraan pribadi adalah melalui penerapan tarif parkir yang tinggi pada daerah pusat-pusat kegiatan (CBD). Bapak Rusmadi Suyuti menjelaskan:

”...Salah satu yang diundangkan mengurangi kemacetan adalah penggunaan tarif parkir dipusat kota dinaikkan, terus penyediaan ruang parkir di batasi. Jadi saya punya usul sistem parkir kita itu harus mempunyai persyaratan minimum pak. Artinya harus

menyediakan minimum sekian untuk parkir. Khusus untuk kawasan TDM saya mengusulkan kalau bisa penempatan ruang parkir itu bukan minimum tapi maksimum. Jadi dia bikin parkir peruntukan pembangunan mall misalnya dia bisa menyediakan parkir maksimal pak, sehingga dengan sistem informasi parkir, dia masuk nggak dapat parkir gitu. Dia harus parkir ditempat lain. Sehingga pengembang itu juga berfikir. Dia boleh mengembangkan tetapi dengan pola ketentuan parkir maksimum. Jadi salah satu juga untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi” (April 2010)

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Peraturan Daerah Propinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 telah menetapkan penerapan tarif parkir yang tinggi pada daerah pusat-pusat kegiatan (CBD) sebagai salah satu strategi pembatasan lalu lintas. Namun sampai saat ini upaya ini belum dapat diterapkan karena banyaknya penolakan dari masyarakat yang umumnya mempertanyakan pengelolaan dan peruntukan dana yang dikumpulkan lewat metode penerapan tarif parkir yang tinggi ini. Saat ini besarnya biaya parkir dihitung berdasarkan tarif atas pemakaian jam pertama (tarif dasar) ditambah dengan tarif jam berikutnya (tambahan biaya parkir) atas pemakaian petak parkir/ Satuan Ruang Parkir dengan mempertimbangkan pemanfaatan fasilitas parkir.

2.g. Penerapan Pajak Progresif terhadap Kepemilikan Kendaraan Lebih dari Satu;

Pemerintah saat ini sedang mengkaji penerapan pajak progresif bagi kendaraan bermotor sebagai upaya mengurangi subsidi bahan bakar minyak. Pajak progresif pada kendaraan dimaksud sebagai nominal pengenaan pajak untuk kendaraan pertama kemudian untuk kendaraan kedua dan seterusnya diberlakukan pajak yang terus berlipat. Hal ini tentu saja akan membuat orang berfikir untuk membeli mobil secara berlebihan. Namun menurut Rusmadi Suyuti:

”Sekarang ini kalau pajak progresif itu orang Indonesia pintar-pintar mengakali. Misalnya supaya menghindari pajak progresif, namain aja satu buat istri satu buat kita dst. Kan nggak efektif juga, karena kita bisa memanfaatkan celah-celah itu...” (April 2010)

Saat ini pengenaan pajak progresif tengah dibahas dalam Undang-undang pajak dan retribusi daerah (PDRD). Berdasarkan informasi dari Dinas Perhubungan, Pajak Progresif akan diterapkan pada tahun 2011.

2.h Pengelolaan Perjalanan Karyawan

Untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, maka pemerintah provinsi DKI Jakarta mendorong penggunaan *High Occupancy Vehicle* (HOV) dimana layanannya bukan hanya pelayanan pada transit, tetapi juga *carpooling* dan *vanpooling*. walaupun sifatnya himbauan, pemerintah provinsi DKI Jakarta menghimbau kepada segenap instansi pemerintah maupun swasta untuk menyediakan kendaraan antar jemput karyawan. Dengan demikian dengan kendaraan karyawan yang nyaman dan aman, karyawan tidak perlu lagi menggunakan kendaraan pribadi ke kantor.

5.1.3 Kebijakan Tata Guna Lahan

Lahan merupakan bagian penting dalam kehidupan manusia, Penataan penggunaan lahan merupakan faktor penting dalam menjaga akibat negatif yang ditimbulkan oleh penggunaan lahan secara tidak teratur. Tata guna lahan mempengaruhi perjalanan penduduk dalam suatu wilayah. Daerah yang penataannya ditujukan untuk kegiatan aktivitas penduduk menjadi daerah tujuan perjalanan. Sedangkan daerah permukiman penduduk menjadi daerah asal perjalanan. Oleh karena itu kebijakan tata guna lahan sebagai salah satu strategi *Transportation Demand Management* ditujukan mengurangi jarak pergerakan masyarakat yang pada akhirnya mengurangi permintaan perjalanan. Kebijakan tata guna lahan DKI Jakarta dapat diidentifikasi sebagai berikut:

5.1.3.1 Perencanaan Tata Guna Lahan Berbasis Promosi Angkutan Umum (*Transit Oriented Development*)

Selain perbaikan dan pengembangan baik jumlah maupun kualitas sistem dan infrastruktur angkutan umum, kebijakan promosi angkutan umum harus didukung oleh kebijakan peruntukan dan pengembangan lahan dan ruang yang berorientasi

pada kemudahan akses menggunakan angkutan umum. Pengembangan dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan pengembangan berbasis tata guna lahan campuran, kepadatan pembangunan dan aksesibilitas transit. Pengembangan berbasis TOD biasanya diberlakukan pada daerah dengan tingkat kepadatan tinggi (seperti perumahan, perkantoran dan jasa) dan dekat dengan berjalan kaki dapat menjangkau koridor angkutan umum. Umumnya berada pada lokasi perpotongan koridor angkutan massal atau pada stasiun/terminal/halte dengan tingkat pergerakan pengguna angkutan umum yang tinggi.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta 2010 pemanfaatan ruang kawasan permukiman dengan sistem vertikal, kawasan campuran dan pemanfaatan ruang kawasan bangunan umum (perkantoran perdagangan, jasa, pemerintahan dan fasilitas umum/fasilitas sosial) diarahkan berdekatan dengan koridor angkutan umum.

5.1.3.2 Prioritas Ruang Jalan dan Perencanaannya

2.a Realokasi Ruang Jalan

Secara umum Pemerintah Provinsi dalam RTRW DKI Jakarta 2010 tidak merekomendasikan realokasi ruang jalan untuk moda kendaraan atau aktivitas mobilitas tertentu. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta hanya mengambil sebagian badan jalan untuk digunakan sebagai jalur khusus *busway*.

2.b. Manajemen Parkir

Manajemen parkir pada dasarnya ditujukan untuk lebih mengefisienkan penggunaan lahan parkir. Dalam RTRW DKI Jakarta 2010, pengembangan sarana perparkiran terpadu dengan terminal dibangun dikawasan Blok M, perbaikan sarana parkir di kawasan Senen, kawasan Mayestik, Mampang Prapatan, Cilandak. Selain itu untuk mendukung program busway, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam perencanaannya akan membangun fasilitas *park and ride* di beberapa stasiun Busway.

2.c Zona Lalu Lintas dan Pengalihan Lalu Lintas

Dalam RTRW DKI Jakarta 2010, tidak ada pasal yang mengamanatkan pemberlakuan zona lalu lintas dan pengalihan lalu lintas ini. Banyaknya jalan lokal yang bisa diakses langsung dari jalur utama membuat pengguna kendaraan pribadi bisa menggunakan jalan lokal untuk selanjutnya mengakses jalan utama yang menjadi tujuan pengendara.

2.d Perencanaan untuk Transportasi Tidak Bermotor

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta 2010 merencanakan beberapa ruang dan lahan di DKI Jakarta untuk pembangunan fasilitas pejalan kaki sebagai alternatif transportasi tidak bermotor. Selain itu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga merencanakan ruang dan lahan yang dikhususkan untuk jalur bersepeda dalam draft RTRW DKI Jakarta 2010 – 2030 yang saat ini sedang disusun. Pada paragraf 3 Pasal 17 dan 24, secara tegas dinyatakan jalur pejalan kaki dan jalur sepeda akan dikembangkan sebagai bagian dari sistem transportasi bukan kendaraan bermotor di DKI Jakarta.

5.2 Analisis Implementasi Strategi TDM

Pada bagian ini, analisis implementasi strategi TDM di DKI Jakarta akan dibatasi pada program kerja atau rencana aksi sampai tahun 2010 saja. Oleh karena itu strategi-strategi yang rencananya akan diterapkan setelah tahun 2010 tidak dibahas pada bagian ini. Untuk menganalisis implementasinya, akan dilakukan review rencana program sampai tahun 2010 dan capaian implementasi program tersebut.

5.2.1. Implementasi Strategi Peningkatan Pilihan Perjalanan

Sebagai upaya meningkatkan pilihan mobilitas atau perjalanan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sampai tahun 2010 merumuskan rencana program sebagai berikut:

5.2.1.1 Rencana Program Perbaikan Kondisi Berjalan Kaki

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta 2010, sampai tahun 2010 akan dibangun fasilitas berjalan kaki (*pedestrian*) di beberapa kawasan yaitu: 1). Kawasan koridor Blok M – Kota sebagai fasilitas pendukung secara terpadu untuk mengembangkan sistem angkutan umum massal Jakarta koridor Blok M – Kota. 2). Kawasan kota tua di kecamatan Tambora, dan Taman Sari, 3) Kawasan Senen, 4) Kawasan Kelapa Gading, 5) Kawasan Pasar Lama Cengkereng, 6) Kawasan Mayestik, 7) Kawasan Mampang Prapatan, 8) Cilandak, 9) Kawasan Jatinegara, 10) Kawasan Segitiga Kuningan, dan 11) Kebayoran Baru.

Analisis Implementasi

Implementasi rencana program penyediaan infrastruktur pedestrian secara umum dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah melakukan perbaikan pedestrian di sekitar kawasan yang telah ditentukan dalam RTRW DKI Jakarta 2010. Namun apakah kondisi fasilitas pedestrian tersebut sudah memenuhi persyaratan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki? Kecuali pedestrian di kawasan Jalan Sudirman – Thamrin, fasilitas pedestrian yang disediakan di kawasan lain tidak memenuhi persyaratan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki. Indikasi ketidaknyamanan ditunjukkan dengan kondisi pedestrian yang berlubang dan tidak sejuk selain itu banyak kawasan pedestrian yang dijadikan tempat berjualan. Berbeda dengan kondisi fasilitas pedestrian di kawasan Sudirman – Thamrin, selain nyaman karena adanya pepohonan juga keamanan sangat dijaga karena dibuatkan portal penghalang bagi sepeda motor untuk masuk ke pedestrian. Indikasinya untuk kawasan Sudirman – Thamrin, banyak eksekutif, maupun “karyawan berdasi” dari kalangan menengah ke atas yang berjalan kaki secara nyaman, kontradiktif dengan kawasan pedestrian lainnya yang tidak memberi kenyamanan kepada masyarakat secara umum. Fasilitas pedestrian kawasan Sudirman – Thamrin bisa menjadi contoh atau model bagi pembangunan pedestrian di kawasan lain dimana kenyamanan dan keamanan menjadi daya tarik bagi masyarakat untuk melakukan perjalanan tanpa harus menggunakan kendaraan pribadi menuju tempat tujuan.

5.2.1.2 Perbaikan Layanan Angkutan Umum

2.a Rencana Program Peningkatan Layanan Angkutan Umum

Untuk meningkatkan layanan angkutan umum, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rencana program sampai tahun 2010 melakukan:

1. Peningkatan frekuensi layanan angkutan umum

Untuk meningkatkan frekuensi layanan angkutan umum, dalam Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rencana aksinya berupaya menambah jumlah layanan bus penghubung, busway, dan kereta api sesuai dengan jumlah permintaan dan pergerakan penumpang masing-masing rute atau koridor.

2. Penataan sistem angkutan umum.

Penataan sistem yang menjadi perhatian Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah masalah trayek, khususnya restrukturisasi trayek akibat pembangunan busway. Dalam rencana aksinya, angkutan umum bus akan dijadikan angkutan pengumpan (*feeder service*) untuk menunjang busway dan kereta api. Beberapa evaluasi terhadap ijin trayek dilakukan untuk mengontrol efektifitas jalur trayek terhadap dinamika permintaan dan menjaga konsistensi operator dalam menjaga standar pelayanannya kepada masyarakat. Penataan dan penetapan jalur trayek angkutan bus besar, sedang dan kecil akan dilakukan berdasarkan analisa kebutuhan dan kondisi rute yang dilalui, sehingga tidak terjadi tumpang tindih trayek, *overload* trayek, atau malah tidak tersedianya trayek pada jalur-jalur yang berpotensi.

Berdasarkan Peraturan Daerah Propinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 pada pasal 60 ayat 4 telah diatur masalah trayek sebagai berikut:

α) trayek utama:

- 1). dilayani oleh bis besar;
- 2). melalui jalan arteri;
- 3). berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan.

β) trayek cabang:

- 1). dilayani oleh bus besar dan sedang;
- 2). melalui jalan-jalan kolektor;
- 3). berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan;

- 4). berfungsi sebagai trayek penunjang/pengumpan terhadap trayek utama.
- c). trayek ranting:
 - 1). dilayani oleh bus kecil;
 - 2). melalui jalan lokal;
 - 3). melalui kawasan permukiman;
 - 4). berfungsi sebagai trayek penunjang/pengumpan pada trayek cabang dan trayek utama.
- d). trayek langsung:
 - 1). dilayani oleh bus besar dan bus sedang;
 - 2). melayani penumpang dari daerah permukiman ke daerah pusat kegiatan.

3. Penataan fisik

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan melakukan rasionalisasi angkutan bus, peremajaan angkutan bus, penyediaan layanan bus kelas atas untuk daerah yang tidak terlayani kereta api dan “mengkandangkan” angkutan bus yang tidak layak jalan. Untuk Kereta Api Jabodetabek, sampai tahun 2010, semua KRL Jabodetabek dilengkapi fasilitas AC dengan tarif terjangkau antara Rp. 5.000 dan Rp. 6.000.

4. Penilaian kinerja

Rencana program lainnya yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah melakukan penilaian kinerja secara berkala setiap satu tahun oleh dinas perhubungan untuk menjaga kualitas pelayanan angkutan. Penilaian kinerja yang dilakukan meliputi:

- a). pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor,
 - b). jumlah kecelakaan yang terjadi;
 - c). pemenuhan pelayanan angkutan sesuai dengan izin operasi yang telah diberikan,
 - d). ketaatan terhadap peraturan tata cara berlalu lintas,
 - e). pemenuhan ketentuan hubungan kerja antara pengemudi dengan pengusaha.
- ### 5. Pembinaan lalu lintas

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga memberikan pembinaan lalu lintas kepada masyarakat, pengemudi angkutan dan pengusaha angkutan. Pembinaan yang diberikan berupa bimbingan dan penyuluhan, bimbingan perencanaan teknis, pemberdayaan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan. Bimbingan dan penyuluhan yang dilakukan dapat secara langsung maupun tidak langsung.

Analisis Implementasi

Untuk meningkatkan frekuensi layanan transit, Pemerintah Provinsi sampai saat ini masih terus mengupayakan penambahan armada bus untuk bus penghubung dan busway, dan penambahan rangkaian kereta api untuk melayani Jabodetabek. Sampai tahun 2008, armada bus besar yang tersedia di DKI Jakarta sebanyak 4.883 yang melayani 266 trayek. Sebanyak 426 diantaranya merupakan armada Trans Jakarta yang melayani 7 trayek. Bus sedang sebanyak 4.960 armada melayani 94 trayek dan bus kecil sebanyak 12.984 melayani 137 trayek. Demikian juga Kereta Api Jabodetabek, berdasarkan data PT Kereta Api tahun 2008, frekuensi perjalanan KRL Jabodetabek mencapai 441 perjalanan perhari dengan jumlah penumpang 368.805 penumpang perhari. Dengan kondisi frekuensi perjalanan dan jumlah penumpang yang dilayani perhari, secara keseluruhan armada angkutan baik bus maupun kereta api yang beroperasi di DKI Jakarta tidak sebanding dengan jumlah permintaan dalam melakukan perjalanan khususnya pada jam sibuk (berangkat bekerja dan pulang dari bekerja). Berdasarkan pengamatan penulis, *load factor* angkutan bus (kecuali bus kecil) pada jam sibuk sudah mencapai 150%, dan angkutan kereta api bahkan mencapai 160% dari kapasitas 104 orang pada jam sibuk. Akibatnya angkutan bus dan kereta yang padat dan berdesak-desakan menjadi pemandangan sehari-hari di hampir seluruh jalanan DKI Jakarta.

Untuk penataan sistem angkutan umum, dalam penerapannya Pemerintah Provinsi melalui Dinas Perhubungan DKI Jakarta telah melakukan beberapa pembenahan seperti menetapkan 15 koridor layanan busway yang menjangkau lima wilayah DKI Jakarta. Selain itu beberapa angkutan bus diarahkan sebagai pengumpan (*feder*) bagi busway dan angkutan kereta api. Agar tidak terjadi

Universitas Indonesia

tumpang tindih trayek, *overload* trayek, atau malah tidak tersedianya trayek pada jalur-jalur yang berpotensi maka Dinas Perhubungan DKI Jakarta telah melakukan penataan dan penetapan jalur trayek angkutan bus besar, sedang dan kecil berdasarkan analisa kebutuhan dan kondisi rute yang dilalui. Saat ini semua daerah yang tidak dapat dilayani oleh busway dan kereta api dapat dilayani oleh angkutan umum bus.

Walaupun beberapa penataan telah dilakukan, beberapa permasalahan masih ditemukan seperti sistem bus pengumpan (*feeder*) untuk *busway*, sampai saat ini konsep tersebut belum berjalan dengan baik. Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta menjelaskan:

“...kita juga mengharapkan adanya *feeder* busway yang bisa melayani penumpang dari asal muasal berangkat sampai ke tujuan akhir. Jadi misalnya teman-teman atau saudara kita yang di BSD sana, kita bisa menggunakan *feeder* busway nanti dia sampai turun di Ratu Plasa, dari Ratu Plasa dia bisa konek dengan busway ke tempat mana dia mau pergi”. (April 2010)

Lebih lanjut Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan memberikan penjelasan tentang *feeder busway* sebagai berikut:

“Sebetulnya *feeder* itu ada dua hal. *Feeder* yang tersistem dan *feeder* yang tidak tersistem. Jadi kalau kita bilang *feeder* yang tidak tersistem, ojek pun merupakan *feeder*. Tetapi memang kita belum ada satupun *feeder* yang tersistem. Karena *feeder* yang tersistem itu dari sisi tarifnya juga dengan satu kali bayar tetapi bisa dipakai kemana-mana. Kita masih belum, masih parsial. Jadi yang dibidang *feeder busway* yang sekarang ada itu bukan *feeder* yang akan kita aplikasikan nanti. Itu *feeder*, tetapi bukan dalam satu paket sistem dengan busway. Jadi belum.” (April 2010)

Bapak Rusmadi Suyuti memberikan penjelasan berkaitan dengan *feeder* sebagai berikut:

“...Berkaitan dengan *feeder*, yang berlaku sekarang ini, fungsinya bukan *feeder* Pak. Dia dikatakan *feeder busway* tetapi tidak *feeder* dia. Seperti dari BSD, dari Bekasi dari Bintaro itu diaservice pak. Kalau *feeder* itu, harus berada disisi luar dari kota itu. Kalau busway berjalan dengan baik maka yang dipinggir-pinggir itu dilayani *feeder* itu...” (April 2010)

Berdasarkan penjelasan diatas, *feeder busway* adalah menurunkan penumpang pada sisi luar dari kota, selanjutnya layanan penumpang dilakukan oleh

Universitas Indonesia

busway. *Feeder* busway yang tersistem juga menyangkut tarif yaitu dengan sistem sekali bayar. Fakta menunjukkan beberapa angkutan bus reguler yang melayani trayek justru bersinggungan antara 50% - 100% dengan busway. Selain itu sistem tarif juga masih parsial. Ketika konsep *feeder* diperkenalkan pada awal pengoperasian busway, terjadi penolakan dari pengemudi dan operator angkutan bus reguler, karena dianggap akan mengurangi pendapatan angkutan bus. Menurut Dinas Perhubungan masalah penataan trayek ini akan dilakukan secara perlahan-lahan, untuk menghindari penolakan dari pengemudi dan pengusaha angkutan.

Untuk fisik angkutan umum, Dinas Perhubungan DKI Jakarta telah melakukan penataan dengan menyediakan angkutan busway yang nyaman dan aman, mendorong penyediaan layanan angkutan umum kelas atas untuk daerah yang tidak terlayani kereta api dan busway, melakukan peremajaan untuk angkutan umum bus, penyediaan KRL Jabodetabek ber-AC dengan tarif terjangkau. Walaupun demikian untuk angkutan umum bus reguler, masih ada angkutan bus yang tidak laik jalan (polusi asap yang tebal, sering mogok) namun dipaksakan untuk mengangkut penumpang. Sitem pendingin yang tidak bekerja dengan baik membuat penumpang tidak merasa nyaman.

Dinas Perhubungan juga setiap tahun mengadakan pembinaan dan penilaian kinerja kepada pengemudi namun demikian ketaatan dan disiplin pengemudi dalam berlalu lintas masih perlu mendapat perhatian. Responden kami Bapak Harry Jusron memberikan pendapat tentang kondisi angkutan umum di DKI Jakarta sebagai berikut:

“...kenyamanan diangkutan bus, saya merasakan tidak nyaman sama sekali. Orang banyak berdiri, seringkali orang merokok didalam bus. Yang ketiga masalah keamanan, banyak copet, yang keempat adalah perilaku sipengemudi sendiri misalnya ngerem mendadak, ugal-ugalan, berhenti ditengah jalan raya, kan bahaya bagi penumpang. Yang lainnya masalah trayek, seringkali penumpang diturunkan di jalan, padahal belum sampai diterminal atau tempat tujuannya, atau sering kali penumpang dipindahkan ke bus lain, yang sebenarnya sudah penuh juga. Jadi memang masalah ini perlu diselesaikan kalau ingin menarik pengguna kendaraan pribadi”. (April 2010)

Rendahnya tingkat keamanan dalam angkutan bus di DKI Jakarta merupakan gambaran lain buruknya kinerja pelayanan angkutan bus di DKI Jakarta. Di dalam

bus kota banyak kejahatan dan praktek-praktek kriminal lainnya yang membuat penumpang merasa tidak nyaman dan ketakutan. Ditambah dengan sikap sopir yang ugal-ugalan untuk mendapatkan uang lebih banyak.

2.b Rencana Program Layanan Yang Terintegrasi

Jaringan sistem angkutan massal yang terdiri dari sistem angkutan umum berbasis jalan raya yaitu jaringan *bus priority* dan jaringan trayek bus besar serta angkutan umum massal berbasis rel akan menjadi tulang punggung sistem angkutan umum untuk tahun 2010. Untuk itu integrasi dilakukan dengan memberikan pelayanan “*feeder lines*” untuk jaringan bus priority dan kereta rel Jabodetabek serta mengembangkan fasilitas transfer.

Dalam rencana program sampai tahun 2010, integrasi yang dikembangkan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah:

1. Pengembangan fasilitas transfer pada stasiun atau halte antar moda

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sampai tahun 2010 merencanakan akan menyediakan fasilitas transfer pada stasiun atau halte antar moda. Diharapkan seluruh stasiun kereta api dengan standar pelayanan minimal akan memiliki fasilitas transfer dengan moda lainnya. Untuk stasiun besar yang bersinggungan dengan jalan utama atau pada kawasan utama, penyediaan fasilitas transfer disesuaikan dengan kebutuhan. Untuk busway, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merencanakan akan menyediakan fasilitas transfer pada beberapa halte atau terminal besar yang bersinggungan dengan jalan utama atau kawasan utama. Strategi ini sebagai upaya mengintegrasikan *busway* dengan bus pengumpan dan stasiun kereta api/KRL.

2. Integrasi sistem pembayaran (tiket)

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sampai tahun 2010 mengupayakan terjadinya keterpaduan menyangkut sistem yaitu sistem pembayaran tiket dilakukan hanya sekali, selanjutnya perjalanan bisa dilanjutkan dengan moda lain tanpa harus membayar lagi. Ini adalah satu cara untuk mengurangi antrian.

Analisis Implementasi

Untuk pengembangan layanan yang terintegrasi, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah mengupayakan mengintegrasikan busway dengan moda angkutan lainnya seperti bus reguler dan kereta api. Beberapa fasilitas transfer antar moda juga sudah dibangun. Beberapa fasilitas busway yang terintegrasi dengan moda angkutan lainnya dapat dilihat pada tabel 5.1 berikut:

Tabel 5.1. Sistem Integrasi Busway

| Integrasi Busway dengan Terminal Angkutan Jalan (Bus Reguler) | | |
|--|------------------------|----------------------------|
| No | Busway | Terintegrasi dengan |
| 1 | Koridor 1 | Terminal Blok M |
| 2 | Koridor 7 | Terminal Kampung Rambutan |
| 3 | Koridor 2 dan 4 | Terminal Pulogadung |
| 4 | Koridor 2 dan 5 | Terminal Senen |
| 5 | Koridor 5 dan 7 | Terminal Kampung Melayu |
| 6 | Koridor 6 | Terminal Ragunan |
| 7 | Koridor 3 | Terminal Kalideres |
| 8 | Koridor 8 | Terminal Lebak Bulus |
| 9 | Koridor 9 | Terminal Pinang Ranti |
| 10 | Koridor 10 | Terminjal Tanjung Priok |
| Integrasi Busway dengan Stasiun Kereta Api/KRL | | |
| No | Halte Busway | Lokasi |
| 1 | Halte Kota | Stasiun Jakarta Kota |
| 2 | Halte Dukuh Atas | Stasiun Sudirman |
| 3 | Halte Juanda | Stasiun Juanda |
| 4 | Halte Gambir 1 dan 2 | Stasiun Gambir |
| 5 | Halte Senen Central | Stasiun Senen |
| 6 | Halte Jatinegara Timur | Stasiun Jatinegara |
| 7 | Halte Manggarai | Stasiun Manggarai |

Sumber: Dinas Perhubungan Jakarta

Untuk integrasi sistem pembayaran, baru dapat diimplementasikan pada sistem busway. Pada sistem busway, pembayaran dapat tiket dilakukan hanya satu kali tanpa harus membayar untuk perjalanan ke koridor lain.

2.c. Rencana Program Pengembangan Angkutan Umum Massal

Secara keseluruhan jaringan sistem angkutan umum massal DKI Jakarta pada tahun 2010 terdiri dari sistem angkutan jalan raya (bus) dan angkutan jalan rel. Dimana jaringan tersebut dipadukan bersama-sama dengan rencana tata guna lahan tahun 2010. Skenarion sistem angkutan massal tahun 2010 akan terdiri dari:

1. Jaringan 16 koridor busway;

Universitas Indonesia

2. Jaringan Trayek Bus Besar;
3. Jaringan Trayek Bus Pengumpan (*feeder*).
4. Jaringan Kereta Rel Jabodetabek;

1. Rencana Program Bus Priority (Busway)

Pengembangan jaringan *bus priority* akan dilakukan secara bertahap untuk mencapai target total 15 koridor. Tahap pertama yaitu tahun 2004 sampai dengan tahun 2007, pembangunan infrastruktur jaringan *bus priority* adalah:

- a. Koridor Blok M – Kota;
- b. Koridor Pulo Gadung – Harmoni;
- c. Koridor Kalideres – Harmoni
- d. Koridor Pulogadung – Dukuh Atas;
- e. Koridor Kampung Melayu – Ancol;
- f. Koridor Ragunan – Kuningan;
- g. Koridor Kampung Rambutan – Kampung Melayu;

Tahun 2007 sampai tahun 2010, pembangunan infrastruktur jaringan *bus priority* adalah:

- a. Koridor Lebak Bulus – Harmoni;
- b. Koridor Pinang Ranti – Grogol – Pluit;
- c. Koridor Cililitan – Tanjung Priok;
- d. Koridor Pulo Gebang - Kampung Melayu;
- e. Koridor Pluit – Tanjung Priok;
- f. Koridor Pondok Kelapa – Blok M;
- g. Koridor UI – Pasar Minggu – Manggarai;
- h. Koridor Ciledug – Blok M.

Sesuai dengan perkembangan terkini dari rencana-rencana pengembangan dan pembangunan sarana dan prasarana angkutan umum di DKI Jakarta baik yang sedang berjalan maupun yang merupakan *committed project*, maka selanjutnya dilakukan pengembangan skenario berdasarkan rencana-rencana tersebut. Adapun yang dijadikan skenario dari pengembangan jaringan angkutan umum untuk tahun

2010 secara umum masih berada dalam arahan yang ada pada Pola Transportasi Makro, namun ditambah usulan pengembangan koridor busway baru.

Terdapat 2 usulan koridor busway yang dikembangkan, diluar rencana yang tertera dalam Pola Transportasi Makro 2010, dimana akan dikembangkan koridor-koridor baru yang berdasarkan analisis pemodelan serta hasil pengamatan lapangan mempunyai realibilitas untuk dijadikan koridor busway. Kedua koridor busway itu adalah:

1. Koridor Cililitan – Pluit;
2. Koridor Loop.

Untuk koridor Cililitan – Pluit, koridor busway diusulkan atas adanya tingkat *demand* yang cukup tinggi serta ketersediaan lahan yang memungkinkan untuk dibangun jalur busway serta hal-hal lainnya. Sedangkan untuk koridor loop, fungsi utamanya adalah untuk meminimalisasi jumlah transfer penumpang, serta kebutuhan akan fasilitas *transfer paid area*.

Untuk mendukung dan meningkatkan pelayanan busway, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rencana program aksi sampai tahun 2010 melakukan upaya-upaya sebagai berikut:

1. Penyediaan fasilitas park and ride dengan prioritas pada kawasan terminal pinggir kota atau halte busway dekat dengan pusat bangkitan-tarikan, atau dikawasan kota sejauh tersedianya lahan dan permintaan pengguna;
2. Penataan dan penyediaan fasilitas berjalan kaki disekitar halte dan stasiun busway;
3. Penyediaan fasilitas transfer pada stasiun atau halte antar moda;
4. Pengembangan sistem integrasi busway.

Analisis Implementasi

Berdasarkan data Dinas Perhubungan DKI Jakarta, sampai tahun 2009 telah dibangun 10 koridor yaitu koridor I sampai Koridor X yaitu Cililitan – Tanjung Priok. Namun yang beroperasi baru 8 koridor yaitu dari koridor I (Blok M – Kota) sampai koridor VIII (Lebak Bulus – Harmoni). Dua koridor yaitu koridor IX (Pinang Ranti – Pluit) dan koridor X (Cililitan – Tanjung Priok) belum beroperasi, tetapi prasarana seperti halte dan jalur jalan sudah dibangun. Direncanakan pada akhir

tahun 2010, koridor IX dan X sudah dapat beroperasi. Lima koridor lain yang saat ini belum dibangun akan dibangun pada tahun 2011 sampai 2015 dan saat ini persiapan teknis dan proses tender masih terus berlangsung.

Untuk fasilitas *park and ride*, fasilitas yang baru dibangun adalah di Ragunan dan Terminal Kalideres. Untuk kawasan lain masih belum dibangun karena keterbatasan lahan dan anggaran yang belum tersedia. Fasilitas pejalan kaki menuju halte maupun stasiun busway sudah disediakan, bahkan di beberapa halte yang berfungsi sebagai transfer antar moda, disediakan jembatan khusus dan fasilitas pelindung dari sinar matahari. Untuk mengurangi pergerakan ketika berpindah transfer maupun menuju tempat rekreasi atau pusat perbelanjaan, halte busway dibangun berdekatan dengan halte bus penghubung, kereta api bahkan dengan pusat perbelanjaan dan pusat rekreasi.

Sebagai alternatif sarana angkutan yang menawarkan keamanan, kenyamanan serta waktu tempuh yang relatif singkat, Busway telah berhasil menarik masyarakat untuk menggunakan busway dalam melakukan aktivitasnya. Jumlah penumpang setiap tahunnya juga selalu mengalami peningkatan. Ini menandakan angkutan busway sangat diminati oleh masyarakat umum.

Jika dilihat apakah busway telah berhasil mengalihkan pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan busway, survei yang dilakukan oleh Puslitbang Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan pada koridor Blok M – Kota tahun 2004, menunjukkan dengan jumlah sampel 383 orang, pengguna busway terbanyak berasal dari pengguna bus yaitu 221 orang (57,7%), Metro Mini 55 orang (14,4%), mikrolet 29 orang (7,6%), ojek 10 orang (2,6%) sedangkan yang berasal dari kendaraan pribadi sebanyak 68 (17,8%).

Keberhasilan koridor Blok M – Kota menarik minat pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan busway, tidak terlepas dari sistem yang diterapkan di koridor I Blok M – Kota yaitu benar-benar menerapkan konsep jalur khusus bus (*bus priority*). Berdasarkan hasil wawancara dengan Rusmadi Suyuti (pakar transportasi dari BPPT) koridor I (Blok M – Kota) adalah satu satunya koridor yang boleh disebut telah menerapkan strategi *Transportation Demand Management*

karena prioritas jalan khusus diberikan pada bus Trans Jakarta. Lebih jauh Bapak Rusmadi Suyuti menjelaskan sebagai berikut:

“Menurut pengamatan saya, yang efektif dalam arti operasional, yang berjalan secara efektif itu hanya Koridor I Blok M – Kota. Yang lainnya itu tidak murni berfungsi sebagai angkutan massal. Masih banyak hambatan, waktu perjalanan masih lambat, jalur busway itu sering digunakan untuk angkutan pribadi jadi ia tidak menarik lagi bagi seseorang untuk menggunakan fasilitas angkutan massal itu. Jadi secara sistem itu dulu Pak... Karena itu secara sistem, busway itu saya lihat belum berjalan sesuai dengan sistem busway. Kecuali koridor I...” (April 2010)

Berdasarkan penjelasan Bapak Rusmadi Suyuti diatas, untuk koridor II sampai koridor VIII, koridor ini masih banyak yang harus dibenahi. Beberapa jalur yang dilalui busway merupakan jalur bersama dengan kendaraan lainnya. Kemacetan juga sering terjadi di jalur busway karena perilaku pengguna kendaraan pribadi yang memasuki jalur busway. Hal ini diakui oleh Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta yang menjelaskan sebagai berikut:

“...Kita paham bahwa busway itu kadang-kadang dihambat oleh adanya angkutan non busway yang masuk ke jalur busway. Contoh sepeda motor yang banyak masuk ke jalur busway bahkan mobil-mobil pun juga banyak. Dengan demikian maka orang merasa mungkin nyaman ia, tetapi aman mungkin jadi kurang karena jalannya jadi terhambat dsb. Sehingga orang lebih cenderung ya udah kembali menggunakan kendaraan pribadi, atau menggunakan sepeda motor yang bisa lebih cepat.” (April 2010)

Bapak Sunugroho selanjutnya memberikan alasan-alasan sebagai berikut:

“Memang agak sedikit kompleks masalahnya ya. Masalahnya mungkin juga saya sebutkan kepatuhan dari pada masyarakat itu. Sudah ditulis besar-besar gitu ya jalur khusus busway tetapi tetap aja masuk. Sekarang kita melihat kami membuat pagar-pagar pengaman, itu sampai ada sekitar 20 yang kita pasang itu. Tetapi seharusnya kan tidak seperti itu. Hanya karena mungkin masyarakat kita yang belum tertib dengan rambu lalu lintas, sehingga sanksi yang kita berikan juga agak kesulitan kita terapkan, karena begini kalau yang melanggar satu dua, masih bisa kita proses. Tetapi kalau sudah seratus, kan itu menjadi satu problem tersendiri. Jadi mungkin lebih kesadaran kita berlalu lintas. Kemudian kita juga melihat prasarana kita sendiri untuk membatasi *dedicated bus line* itu, itu juga ada beberapa

memang lobang. Karena beberapa geometrik jalannya kemungkinan itu kita tutup. Contoh yang di Kwitang. Kita dulu kita tutup tetapi begitu kepadatan lalu lintas memang itu menjadi kendala, ya sudah setelah busway, kita buat mix disana. Ini juga membuat kesan bisa masuk ke jalur busway. Tapi sebenarnya terpulang kepada masyarakat.” (April 2010)

Pada awalnya busway memberikan harapan besar dalam mengatasi persoalan transportasi di DKI Jakarta seperti diungkapkan oleh Bapak Dadit Herdikeagung sebagai berikut:

”Awalnya ia. Belakangan nggak. Orang disuruh nunggu di halte itu lama sekali. Kan yang perlu itu pagi dan sore ya karena mau beraktivitas. Tetapi justru pada jam-jam itu yang susah mendapatkan busway. Jadi belakangan ini jam nunggunya yang lama. Kadang belum dapat bus yang bisa dinaikin karena penuh. Pulangnya juga begitu. Di Dukuh atas itu antrinya panjang sekali. Bagus idenya sih sebagai transportasi umum. Tapi implementasinya yang nggak bagus. Bikin orang kapok. Jadi awal-awalnya dia menarik bagi saya.” (April 2010)

Berdasarkan penjelasan responden diatas, responden sendiri mengaku pada awal pengoperasian busway, responden menggunakan busway dalam melakukan aktivitas. Tetapi sekarang telah kembali menggunakan kendaraan pribadi karena ruas jalur busway tidak ada bedanya dengan jalan biasa yang dilalui kendaraan umum, karena kendaraan pribadi juga masuk ke jalur busway. Waktu tempuh yang menjadi panjang, waktu tunggu yang lebih lama menjadikan busway diluar koridor Blok M – Kota kurang menarik bagi pengguna kendaraan pribadi.

Fasilitas *park and ride* yang sangat terbatas juga menjadi salah satu penyebab kurang menariknya pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan busway. Seperti diungkapkan oleh Bapak Harry Jusron sebagai berikut:

“...Awalnya memang ada harapan dengan adanya busway, tetapi lama kelamaan, orang semakin berfikir, orang menitip mobil ditaruh dimana? Misalnya di Blok M? daripada menitip parkir di Melawai misalnya, ya udah sekalian aja bawa mobilnya ke kantor. Itu salah satu menyebabkan orang tidak tertarik, padahal rute ini adalah rute bagus. Demikian juga koridor lain saya rasa. Tempat parkir sekitar busway ini tidak ada. Seharusnya pemerintah DKI menyiapkan lahan parkir yang luas, nyaman dan aman, dan dekat dengan halte atau stasiun busway...” (April 2010)

Dengan adanya fasilitas *park and ride*, pengguna kendaraan pribadi dapat menitipkan kendaraannya untuk selanjutnya melanjutkan perjalanan dengan *busway* ke tempat tujuan. Saat ini fasilitas *park and ride* yang ada di DKI Jakarta sangat terbatas. Fasilitas *park and ride* baru tersedia di Ragunan dan Terminal Kalideres. Terbatasnya fasilitas *park and ride*, menjadikan pengguna kendaraan pribadi melanjutkan perjalanannya ke tempat tujuan. Idealnya fasilitas *park and ride* tersedia di setiap terminal busway.

2. Rencana Program Angkutan Massal Berbasis Rel

Untuk pengembangan prasarana transportasi massal berbasis rel sampai tahun 2010, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rencana programnya akan melakukan upaya-upaya:

- a. Penambahan layanan KRL baik rute dalam kota maupun rute Jabodetabek.
- b. Perbaiki kualitas pelayanan kereta api dimana PT Kereta Api Divisi Jabodetabek akan mengganti gerbong KRL yang panas dengan gerbong KRL AC.

Analisis Implementasi

Kereta api Jabodetabek secara umum dilayani oleh Kereta Rel Listrik (KRL) yang melayani rute komuter Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi dan Serpong. KRL yang melayani jalur ini terdiri dari tiga kelas yaitu kelas ekonomi, kelas ekonomi AC dan kelas ekspres yang menggunakan pendingin udara. Pada tahun 2008, pemerintah telah menambah 24 gerbong eks Jepang. Saat ini P.T. Kereta Api Daerah Operasional I Jabodetabek telah memiliki 414 gerbong dan 220 gerbong diantaranya gerbong KRL AC. P.T. Kereta Api berupaya menjadikan KRL menjadi angkutan yang nyaman dan aman oleh karena itu P.T. Kereta Api Divisi Jabodetabek akan mengganti semua gerbong KRL dengan KRL AC.

Seiring dengan pertumbuhan permukiman di wilayah Bogor, Depok Tangerang dan Bekasi, muncul permintaan penumpang KRL agar P.T. Kereta Api menambah perjalanan pada jam-jam sibuk pagi dan sore hari dan pada sore hari. Sejak Juni 2008, P.T Kereta Api telah mengoperasikan KRL malam sebagai respon atas permintaan masyarakat yang jam kerjanya pada malam hari. Selain itu KRL juga

melayani rute lingkaran dalam kota yang menghubungkan stasiun Manggarai, Tanah Abang, Duri, Kampung Bandan, Pasar Senen, Jatinegara kembali ke Manggarai. KRL yang melayani jalur ini adalah KRL Ekonomi AC Ciliwung yang diluncurkan tahun 2007.

Sebagai angkutan massal yang relatif murah, kereta api sangat membantu mobilitas masyarakat Jakarta dan sekitarnya. Pagi hari, saat jam berangkat bekerja maupun sore dan malam hari, saat pulang bekerja, angkutan kereta api biasanya penuh sesak diisi penumpang. Ini menunjukkan angkutan kereta api, menjadi salah satu pilihan utama masyarakat dalam melakukan perjalanan ke tempat beraktivitas.

Data PT KAI Cabang Jakarta menunjukkan jumlah penumpang kereta api selama tahun 2004-2008 selalu mengalami peningkatan. Secara umum, jumlah penumpang kereta api mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 7,41% per tahun. Jumlah penumpang dalam kota merupakan tingkat pertumbuhan terbesar yaitu 23,81% per tahun, disusul penumpang Jabodetabek dengan tingkat pertumbuhan 5,99% per tahun. Ini menandakan angkutan kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang sangat diminati oleh masyarakat dalam melakukan perjalanan. Oleh karena itu selalu ada permintaan penambahan jadwal perjalanan frekuensi perjalanan kereta api. Permintaan tersebut tidak selalu dapat dipenuhi karena PT. KAI Jabodetabek untuk saat ini kesulitan menambah frekuensi keberangkatan rangkaian KRL untuk penumpang komuter akibat banyaknya perlintasan sebidang terutama di daerah padat arus lalu lintas yang seringkali terjadi kemacetan. Jika dilakukan penambahan frekuensi kereta, maka akan memperparah kemacetan.

Saat ini pemerintah mengoperasikan KRL yang melayani Jabodetabek dan Lingkaran kota (KRL Ciliwung Blue Line). Jenis KRL yang dioperasikan jenis KRL Ekonomi, KRL Ekonomi AC (KRL Semi Ekspres), KRL Ekspres. KRL Ekonomi AC cukup diminati oleh masyarakat khususnya wanita karena selain ber AC dapat berhenti di setiap stasiun dengan tarif yang relatif terjangkau yaitu Rp 5.000 – 6.000. Jumlah penumpang pada jam puncak 200%, dibandingkan dengan KRL ekonomi yang mencapai 300%. Kondisi kereta api juga bersih dan sangat baik seperti: tempat duduk kondisinya cukup baik dan umumnya terbuat dari bludru; pintu kereta dapat ditutup dengan baik sehingga tidak dapat dimanfaatkan oleh penumpang untuk

duduk dan bergelantungan; ada fasilitas tempat duduk khusus untuk orang cacat, ibu hamil dan menyusui serta ibu-ibu yang membawa bayi.

Oleh karena itu, berdasarkan hasil Kajian yang dilakukan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat tahun 2008, dari 60 responden KRL Ekonomi AC 51,67% adalah penumpang wanita, pekerjaan pegawai negeri sipil 50% dan swasta 50%, dengan penghasilan antara 1 juta – 2 juta rupiah 35%. Banyaknya penumpang wanita KRL Ekonomi AC dapat diinterpretasikan bahwa penumpang wanita lebih mengutamakan kenyamanan dan keamanan, mengingat naik KRL Ekonomi sudah tidak nyaman dan aman.

KRL ekspres cukup diminati oleh mereka kaum pekerja yang banyak berkantor di Jakarta. walaupun tarifnya cukup mahal yaitu antara Rp 9.000 – 11.000. namun waktu tempuh perjalanan KRL ekspres lebih cepat dari KRL lainnya karena pemberhentiannya hanya distasiun tertentu saja. Di KRL ekspres, kenyamanan penumpang sangat dijaga. Ini terlihat dari tidak ditemukannya penumpang yang merupakan penjual yang membawa barang dagangannya. Tidak ada pengemis, pengamen maupun pedagang asongan. Mereka beroperasi hanya sebelum KRL berangkat. Jumlah penumpang pada jam puncak kesibukan mencapai 200%, tidak seperti KRL ekonomi yang kelebihan muatannya bisa mencapai 300%. Hasil kajian Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat menunjukkan dari 60 responden 55% merupakan penumpang wanita, yang berpenghasilan 2 juta – 3 juta sebanyak 45% dan mereka yang bekerja di swasta sebesar 53,33%.

Berbeda antara KRL ekonomi AC dan KRL ekspres, KRL ekonomi kondisinya sangat memprihatinkan, tidak nyaman dan tidak aman. Selain *overload*-nya bisa mencapai 300%, kejahatan seperti pencopetan, penjambretan, pelecehan seksual sering terjadi di KRL ekonomi. Sebagian besar pintu kereta api sudah tidak dapat ditutup, sehingga dimanfaatkan oleh sebagian besar penumpang untuk bergelantungan. Namun demikian KRL ekonomi ini sangat diminati oleh masyarakat khususnya masyarakat yang berpenghasilan rendah karena selain harga karcis cukup murah dimana untuk jarak tempuh terjauh hanya Rp 2.500, jadwal pelayanannya dalam keadaan normal bisa lima belas menit sekali. Hasil kajian Balitbang

Perhubungan Darat menunjukkan dari 60 responden, 60% merupakan penumpang laki-laki, 40% berpenghasilan 1 juta – 2 juta.

KRL lingkaran kota (Blue Line), walaupun tarifnya cukup murah yaitu Rp 3.500, kondisi, kenyamanan dan keamanan KRL juga terjaga, namun KRL Blue Line ini kurang diminati. Sasaran dari Blue Line ini terutama para pekerja di wilayah Jakarta, mungkin karena jalur yang dilewati kurang representatif sehingga kurang diminati walaupun tarifnya cukup murah. Berdasarkan pengamatan, pada jam puncak kesibukan penumpang dalam pergerbong Blue Line hanya mencapai 20 orang. Pada jam tidak sibuk penumpang pergerbongnya hanya 4 – 5 orang.

Untuk melihat apakah moda kereta api dapat menyerap pengguna kendaraan pribadi, survei alih moda yang dilakukan oleh Balitbang Perhubungan Darat pada tahun 2008 menunjukkan secara umum yang beralih dari angkutan pribadi ke kereta masih minim yaitu 11,11% dari total 180 responden. Penumpang kereta api yang terbanyak justru berasal dari penumpang angkutan bus yaitu 47,7% sedangkan yang berasal dari sepeda motor sebanyak 8,33%.

Apabila dirinci, untuk penumpang KRL Ekonomi, penumpang yang terbanyak adalah berasal dari penumpang angkutan bus sebanyak 56,67%, dari angkutan umum lainnya 33,33%, dari mobil pribadi 3,33% dan dari sepeda motor sebanyak 6,67%. Untuk KRL Ekonomi AC (KRL Semi Ekspres), penumpang yang terbanyak adalah yang berasal dari penumpang moda bus sebanyak 40%, dari angkutan umum lainnya 30%, dari mobil pribadi 18,33% dan dari sepeda motor sebanyak 11,67%. Untuk KRL Ekspres, penumpang yang terbanyak berasal dari penumpang moda bus sebanyak 46,67%, dari angkutan umum lainnya 35%, dari mobil pribadi 11,67% dan dari sepeda motor sebanyak 6,67%.

Walaupun persentase untuk menarik pengguna kendaraan pribadi ke angkutan kereta api minim, namun ada harapan apabila pemerintah membenahi dan menata sistem kereta api. Kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan kereta api merupakan persyaratan mutlak yang harus dibenahi apabila pemerintah berniat menjadikan moda kereta api menjadi andalan sistem transportasi di Jakarta.

2.d Rencana Program Perbaikan Infrastruktur Angkutan Umum

Universitas Indonesia

Untuk mejadikan angkutan umum yang aman dan nyaman, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sampai tahun 2010 merencanakan melakukan upaya-upaya yaitu:

1. Peningkatan fisik dan kualitas stasiun, halte maupun fasilitas transfer. Fokus pembenahan adalah pada peningkatan standar kenyamanan, keamanan dan keselamatan pada penumpang dan kemudahan dalam proses sirkulasi penumpang;
2. Sistem tiket dengan penyediaan sistem tiket yang bersifat “*contactless*”;

Analisis Implementasi

Untuk busway, Pada awalnya fasilitas halte maupun fasilitas transfer, dibuat secara nyaman dengan sistem jembatan penghubung dengan kanopi untuk menghindari panas dan hujan. Tetapi akhir-akhir ini seiring dengan kurangnya perawatan dan pemeliharaan, beberapa halte dan fasilitas transfer, mengalami kerusakan membuat orang berjalan kaki menjadi tidak nyaman. Untuk stasiun kereta api, PT Kereta Api telah mempercantik semua stasiun di jalur Jakarta Serpong dan Jakarta Bogor. PT Kereta Api Indonesia membersihkan peron stasiun dari pedagang kaki lima. Beberapa fasilitas parkir kendaraan juga diperbaiki. Untuk menghindari antrian PT Kereta Api Indonesia memberlakukan karcis berlangganan.

Jika infrastruktur kereta api dan busway diperbaiki dan dikembangkan lebih baik, dimasa depan busway dan kereta api dipastikan menjadi primadona transportasi massal di DKI Jakarta. Tarif terjangkau dan bebas dari kemacetan.

5.2.2 Rencana Program Pembatasan Penggunaan Kendaraan Pribadi

Seperti telah diutarakan sebelumnya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merencanakan berbagai strategi untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi. Sampai tahun 2010, rencana program Pemerintah Provinsi DKI Jakarta hanya akan menerapkan ketentuan *three in one* sebagai upaya mengatasi kemacetan di DKI Jakarta.

Analisis Implementasi

Sampai saat ini kawasan pembatasan lalu lintas (*three in one*) masih berlaku. ketentuan 3 in 1 adalah mobil penumpang bukan umum, mobil bus bukan umum dan mobil barang yang memasuki dan atau berada di kawasan pengendalian lalu lintas wajib mengangkut penumpang paling sedikit 3 orang per kendaraan termasuk pengemudi.

Secara umum *three in one* telah mampu menekan penggunaan kendaraan pribadi pada jalur-jalur utama yang telah ditentukan oleh Perda DKI Jakarta. Berdasarkan pemantauan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR), sebelum *three in one* diberlakukan, kondisi penggunaan jalan disepanjang jalan Sudirman – M.H. Thamrin pada jam sibuk adalah sebagai berikut: (Kantor Pengkajian Perkotaan dan Lingkungan/KPPL, 1993).

1. 45% berpenumpang satu orang;
2. 37% berpenumpang dua orang;
3. 10% berpenumpang tiga orang;
4. 4% berpenumpang empat orang;
5. 4% berpenumpang lebih dari empat orang.

Sebagai upaya untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi, strategi *three in one* sangat efektif. Hanya saja terdapat beberapa kendala yang muncul sebagai dampak pemberlakuan *three in one* ini, seperti:

1. Tidak adanya manajemen atau aturan yang melarang jalan-jalan lokal, sehingga pengguna mobil pribadi menggunakan jalan-jalan lokal untuk menghindari kawasan *three in one*. Ini artinya aturan *three in one* mengalihkan kemacetan ke kawasan lain atau ke jalan lokal;
2. Beroperasinya jockey atau penyedia jasa tumpangan ilegal dengan imbalan sejumlah uang untuk melengkapi jumlah penumpang 3 orang;
3. Daerah cakupan aturan ini terbatas pada satu koridor dan tidak didukung dengan skema manajemen permintaan yang lain seperti manajemen parkir, serta alternatif sistem angkutan umum yang baik.

Oleh karena itu pemerintah berencana mengevaluasi *three in one* seperti diungkapkan oleh Bapak Sunugroho dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai berikut:

Universitas Indonesia

“...*three in one* itu akan kita evaluasi. Karena dalam praktek itu juga tidak baik, menimbulkan banyak sekali joki yang kurang nyaman bagi pengendara di kota metropolitan seperti ini. Jadi kita akan menerapkan yang namanya ERP (*Electronic Road Pricing*). Seperti kita lihat di beberapa negara lain, sudah menggunakan itu. Itu dianggap lebih efektif disamping menambah pendapatan kepada Pemerintah Daerah, karena pelanggaran itu kena sanksi ya. Itu bisa menjadi pendapatan bagi daerah daripada sekarang orang membayar joki, orang ternyata rela membayar 10.000 untuk melintasi Sudirman-Thamrin-Kuningan pada saat *three in one*. Inikan ada potensi untuk diambil kalau ditata dengan baik. Banyak resiko bagi sipengemudi begitu masuk ditodong. Jadi *three in one* itu akan dievaluasi dan sekarang baru dikaji tentang ERP mudah-mudahan tahun depan sudah bisa diaplikasikan di beberapa jalur utama” (April 2010).

5.2.3 Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta 2010

3.1 *Transit Oriented Development*

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta 2010, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merencanakan ruang dan lahan di beberapa wilayah DKI Jakarta sebagai kawasan permukiman secara vertikal, kawasan campuran dan kawasan bangunan umum yang berorientasi kepada kemudahan akses ke angkutan umum khususnya angkutan umum massal. Berdasarkan RTRW DKI Jakarta 2010, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merencanakan:

1. Penataan pusat perkantoran, perdagangan dan jasa disepanjang koridor Sudirman-Thamrin dilakukan secara terpadu dengan pengembangan sistem angkutan umum massal Jakarta pada koridor Blok M – Kota;
2. Pengembangan kawasan campuran bangunan umum dengan perumahan secara vertikal di kawasan Jakarta Pusat, Jakarta Utara, Jakarta Timur, Jakarta Selatan dan Jakarta Barat.

Analisis Implementasi

Implementasi dari RTRW DKI Jakarta 2010, dapat dilihat bahwa pada beberapa kawasan yang saat ini yang sudah dan akan dibangun seperti kawasan Kota, Blok M, Senen, adalah kawasan dimana pusat niaga, jasa dan perumahan berdekatan dengan koridor angkutan umum baik busway maupun kereta api. Selain itu beberapa lokasi Apartemen maupun Rumah Susun umumnya dibangun dan berdekatan dengan

Universitas Indonesia

koridor maupun halte atau stasiun angkutan umum massal. Bapak Rusmadi Suyuti memberikan gambaran tentang penerapan *transit oriented development* di Indonesia sebagai berikut:

”Di Singapore itu ada *transit oriented development*, jadi pengembangan suatu wilayah itu sejalan dengan pengembangan angkutan umum. Kemudian sudah mulai sebenarnya dengan pembangunan Rusunami, tetapi tidak efektif juga . Jadi konsep Rusunami itu, orang yang dulu diluar kota mau ditarik itu ke kota. Jadi dia dibangun mall, apartemen tetapi dekat busway. Itu dimungkinkan dengan konsep *transit oriented development*. Itu saya pikir juga sangat bagus, sebagai satu cara. Cuman kendalanya bukan urusan transportasi, tetapi izin IMB”. (April 2010)

3.2 Manajemen Parkir

Berdasarkan RTRW DKI Jakarta 2010, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga merencanakan beberapa kawasan sebagai lahan dan ruang bagi pembangunan fasilitas perparkiran khususnya yang menunjang penggunaan angkutan umum massal. Berdasarkan RTRW DKI Jakarta 2010, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan mengembangkan sarana perparkiran terpadu dengan terminal dikawasan Blok M. Selain itu berbagai perbaikan sarana parkir juga dilakukan di kawasan Senen, kawasan Mayestik, Mampang Prapatan, Cilandak. Untuk mendukung program busway, dan kereta api, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rencana tata ruang dan lahannya akan membangun fasilitas *park and ride* di sekitar kawasan halte dan stasiun busway sesuai dengan ketersediaan lahan.

Analisis Implementasi

Sampai tahun 2010, Pemerintah Provinsi telah membangun dan memperbaiki fasilitas parkir di beberapa kawasan khususnya kawasan halte atau stasiun angkutan massal dan kawasan pusat perbelanjaan. Fasilitas park and ride yang saat ini telah dibangun untuk mendukung busway telah dibangun didua tempat yaitu di Ragunan dan Terminal Kalideres. Demikian juga beberapa stasiun kereta Jabodetabek telah dilengkapi dengan fasilitas parkir kendaraan, sebagai tempat menyimpan kendaraan pribadinya untuk selanjutnya melanjutkan perjalanan ke pusat kota. Bapak Rusmadi

Suyuti memberikan evaluasi tentang efektivitas *park and ride* yang saat ini ada di Jakarta sebagai berikut:

“*Park and ride* sebetulnya ada, tapi pertanyaannya sekarang efektivitasnya juga karena dia... *park and ride* itu kan menggunakan kendaraan pribadi dulu terus melanjutkan perjalanan. Karena efektivitasnya itu tidak sesuai dengan harapan sehingga meskipun ada fasilitas *park and ride* itu belum efektif juga...” (April 2010)

Lebih jauh Bapak Rusmadi Suyuti juga memberikan penjelasan sebagai berikut:

”...Di Malaysia itu udah berjalan pak. Saya ketemu orang Indonesia, dia tinggal di pinggir kota, sebenarnya waktunya lebih lama dari menggunakan kendaraan pribadi, tetapi karena angkutan massalnya lebih bagus dan bisa diandalkan, dia tidak masalah menggunakan angkutan umum. Di Malaysia itu menggunakan sistem *park and ride*. Sebenarnya dia ke stasiun terdekat itu setengah jam juga pak, tetapi dia masih mending menggunakan kereta api, karena kalau dia menggunakan kendaraan pribadi, jalanan macet, mending dia naik angkutan massal, dan umumnya transportasi yang ke kota itu bagus. Kalau ditempat kita itu memang, angkutan umumnya busway itu belum berfungsi semestinya. Jarak waktunya masih cukup lama.” (April 2010)

5.3. Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Implementasi *Transportation Demand Management*

Untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi dalam penelitian ini, ada lima variabel yang akan digunakan dalam menggambarkan keberhasilan dan kegagalan implementasi kebijakan ini. Lima variabel yang digunakan adalah penjabaran dari teori yang dikembangkan oleh Edward III dan juga Van Meter dan Van Horn tentang faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan publik. Kelima variabel tersebut adalah variabel komunikasi, sumberdaya, kecenderungan, hubungan antar lembaga, dan pelaksanaan program. Berikut ini adalah analisis kelima variabel dimaksud yaitu:

5.3.1 Variabel Komunikasi

Komunikasi merupakan persyaratan yang paling penting dalam implementasi kebijakan *transportation demand management*, karena melalui komunikasi berbagai informasi yang berkaitan dengan kebijakan tersebut dapat diketahui oleh kelompok sasaran kebijakan. Pemahaman maksud dan tujuan strategi *transportation demand management* merupakan langkah awal di dalam keberhasilan implementasi kebijakan.

Pendapat bahwa suatu kebijakan telah disosialisasikan dengan baik merupakan prasyarat kebijakan strategi *transportation demand management* dapat diterima, diketahui dan dipahami dengan baik. Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan responden baik mereka yang telah beralih menggunakan angkutan massal, maupun mereka yang masih menggunakan kendaraan pribadi, secara umum mereka berpendapat bahwa sangat memahami maksud dan tujuan kebijakan *transportation demand management* dalam upaya mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Secara umum responden setuju bahwa dalam rangka mengurangi kemacetan di DKI Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta harus bertindak secara nyata untuk memecahkan masalah kemacetan tersebut. Salah satu yang menjadi sorotan responden adalah masalah ketersediaan transportasi publik yang menurut responden harus segera dibenahi pemerintah apabila ingin mengalihkan pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum atau massal. Salah seorang responden berpendapat:

“memang sudah selayaknya pemerintah mengambil langkah-langkah untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, karena memang kondisinya saat ini sangatlah parah. Kendaraan pribadi itu telah menguasai jalanan DKI Jakarta saat ini. Saya sangat setuju adanya pembatasan penggunaan kendaraan pribadi asalkan pemerintah menyiapkan alat transportasi yang memadai dan dapat diandalkan”.
(April 2010)

Berkaitan dengan upaya sosialisasi kebijakan *transportation demand management*, secara umum responden dan nara sumber berpendapat Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada dasarnya telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat bahkan sejak proses pembuatan undang-undang dilakukan. Sebelum kebijakan diterapkan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga selalu melakukan ujicoba dalam periode tertentu misalnya dalam satu bulan, tiga bulan bahkan dalam satu tahun

Universitas Indonesia

untuk memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk memahami tentang peraturan yang harus diikuti oleh pengguna kendaraan. Bapak Akhmad Syarwani memberikan penjelasan sebagai berikut:

“Saya rasa pemerintah telah melakukan sosialisasi dengan baik ketika suatu kebijakan hendak diterapkan. Ketika peraturan wajib menggunakan seat belt hendak diterapkan misalnya pemerintah memberikan tenggang waktu sebagai ujicoba. ERP yang sekarang lagi hangat saya rasa sekarang sudah mulai diwacanakan. Untuk yang berkaitan dengan transportasi, pemerintah saya rasa sudah melakukan sosialisasi ke masyarakat. Itu kita akui”. (April 2010)

Lebih jauh Bapak Dedy Syahputra peminat masalah kebijakan transportasi menjelaskan sebagai berikut:

“...dalam kebijakan publikkan harus ada hearing, dan pemerintah menurut saya sudah melakukan itu loh. Cuman masyarakat kurang aware kali. Saya lihat pemerintah juga selalu mengadakan ujicoba ketika hendak menerapkan peraturan. Jadi dari sisi komunikasi kepada masyarakat saya rasa sudah dilakukan”. (April 2010)

Berdasarkan penjelasan dari responden dan narasumber diatas, proses komunikasi dalam implementasi kebijakan telah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan baik. Masalah utama sebenarnya pada tahap pembuatan kebijakan atau tahap awal proses pembuatan undang-undang. Proses pembuatan kebijakan selalu proses *top down*. Dalam hal kebijakan transportasi, pemerintah tidak memperhatikan *demand* dari masyarakat itu sendiri. Ketika kebijakan itu diterapkan mengalami kegagalan.. Ini terjadi karena pemerintah tidak memperhatikan *demand* maupun kebutuhan dari masyarakat itu sendiri. Tentu ini merupakan proses komunikasi pada awal penyusunan kebijakan itu sendiri. Bapak Dedy Syahputra menjelaskan sebagai berikut:

“Jadi sebenarnya policy itu kan sudah ada, sudah tersusun dengan baik. Tetapi ketika diimplementasikan banyak yang tidak jalan. Banyak faktor yang sebenarnya sebelumnya mungkin sudah dipertimbangkan tetapi itu jadi akan *burden* ketika hendak diimplementasi. Banyak hal atau kasus yang bisa dijadikan contoh misalnya *monorail*, *waterway*, terus *blueline*, itu sebuah konsep transportasi yang sebenarnya bagus yang lebih menekankan pada transportasi massa atau transportasi publik. Nah cuman ketika kebijakan itu diterapkan tidak berjalan, karena ada faktor lain...ketika pemerintah menyediakan policy, tidak sesuai juga dengan harapan atau *demand* masyarakat. Seperti blueline

Universitas Indonesia

misalnya masalahnya adalah jamnya tidak terintegrasi dengan jam kereta dari Bekasi Bogor dan Depok. Jadi dia kosong. Kalau kasus *waterway* itu infrastrukturnya yang jadi masalah. Kalau di Bangkok itu yang saya lihat, airnya hitam dan bau sebenarnya. Tetapi masyarakat menggunakan alat transportasi itu disana. Kalau disini *public boat* nya itu kayak boat yang di Ancol itu. Disini kan kondisinya terlalu mewah, disini ada AC dll. Jadi biayanya terlalu besar Masyarakat sebenarnya kebutuhannya tidak seperti itu, biasa aja seperti kapalnya terbuka. Tidak perlu biaya tinggi. Nah hal-hal seperti ini tidak dipikirkan oleh pemerintah. *Demand* nya masyarakat itu maunya seperti apa. Yang dilakukan itu studi-studi mengenai pendanaan, infrastruktur, tetapi studi-studi tentang masyarakat atau sosial itu kurang diadopsi. Pemerintah itu baru sadar setelah ada kasus. Oh ia ini perlu. Seperti kasus di busway. Masyarakat mungkin dari dulu menginginkan kalau bisa laki-laki dan perempuan dipisahkan busnya atau jalurnya. Tetapi ketika kasus meledak baru dipikirkan? (April 2010)

Sesuai pendapat Edward III yaitu komunikasi adalah merupakan suatu proses penyampaian informasi dari komunikator kepada komunikan yang diharapkan kedua belah pihak mempunyai persepsi yang sama. Maka dapat disimpulkan faktor komunikasi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mendukung bagi suksesnya implementasi kebijakan strategi *transportation demand management* dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

5.3.2 Variabel Sumberdaya

Sumberdaya-sumberdaya yang digunakan dalam implementasi kebijakan *transportation demand management* adalah sumberdaya manusia maupun dana sebagai ujung tombak dalam proses administrasi maupun organisasi pelaksana. Ketersediaan sumberdaya dalam implementasi kebijakan *transportation demand management* sangat menentukan keberhasilan kebijakan tersebut.

Dari sisi sumberdaya manusia, dari mulai pengambil kebijakan sampai pelaksana kebijakan, jumlah SDM yang melaksanakan kebijakan *transportation demand management* belum memadai. Jakarta dengan luas wilayahnya dan karakter masyarakatnya yang belum disiplin tidaklah cukup dijalankan oleh petugas dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta atau pihak Polda Metrojaya. Indikasinya dapat dilihat dari beberapa koridor busway tidak mendapat penjagaan dari petugas dinas perhubungan atau kepolisian. Akhirnya, kecuali koridor Blok M – Kota, koridor lain dari busway tidak ubahnya dengan jalan untuk kendaraan umum karena kendaraan pribadi

Universitas Indonesia

maupun kendaraan bus reguler memasuki jalur busway. Bapak Akhmad Syarwani responden pengguna angkutan umum menjelaskan:

Kalau dari sisi SDM, saya rasa tidak sebandinglah dengan luas Jakarta yang harus diawasi. Apalagi masyarakat kita tingkat kesadarannya masih kurang, sudah jelas tertulis jalur khusus busway, tetapi masih ada saja kendaraan pribadi yang nyelonong. Coba lihat beberapa jalur busway itu malah tidak dijaga oleh petugas. Akhirnya ya itu masuk aja itu kendaraan umum dan pribadi”. (April 2010)

Pendapat yang hampir senada dikemukakan oleh Bapak Deddy Syahputra sebagai berikut:

“Saya rasa dari sisi SDM memang masih kurang. Tetapi sebenarnya kalau masyarakat kita sudah mempunyai kesadaran yang tinggi serta didukung oleh *low enforcement* serta dukungan teknologi yang baik, maka masalah SDM tidak menjadi persoalan. Teknologi memungkinkan *contactless* antar individu, karena perangkat teknologi bisa merekam pelanggaran di jalan” (April 2010)

Dari sisi pendanaan, salah satu masalah tidak terealisasinya implementasi beberapa kebijakan *transportation demand management* adalah berkaitan dengan ketersediaan dana. Dana yang dibutuhkan untuk membangun sarana dan prasarana yang mendukung sistem transportasi sangatlah besar. Untuk proyek yang sifatnya kecil, PAD Pemerintah Provinsi DKI Jakarta masih mampu untuk membiayai proyek-proyek seperti pembangunan jalur busway, atau pembangunan park and ride. Tetapi proyek-proyek yang sifatnya besar dan membutuhkan pendanaan yang besar, pemerintah harus mengambil strategi dengan mengundang investor baik dalam maupun asing untuk membangun infrastruktur transportasi. Pembangunan MRT Lebak Bulus - Dukuh Atas misalnya sejak tahun 1987 sudah direncanakan dan telah mencapai tahap basic design pada tahun 1994/1995. Krisis ekonomi yang terjadi pada tahun 1997 membuat rencana ini tertunda. Saat ini sedang dilaksanakan studi kelayakan oleh JICA dengan menggunakan dana hibah dari Jepang. Status Monorail sama dengan MRT. Pemerintah Provinsi tidak mampu membangun Monorail karena persoalan dana. Pada akhirnya pemerintah mengundang investor untuk melaksanakan pembangunan Monorail. Status saat ini menunjukkan PT Jakarta Monorail mengindikasikan tidak dapat melanjutkan pembangunan Monorail.

Dana menjadi salah satu faktor penghambat tidak terealisasinya implementasi kebijakan *transportation demand management*. Bapak Rusmadi Suyuti memberikan penjelasan tentang pendanaan kegiatan *transportation demand management* sebagai berikut:

”...Seharusnya jaringan Kereta Api itu harus luas. Dia harus tidak ada persilangan dengan jalan raya, tetapi repotnya memang dana kan. Subway misalnya tetapi sekarang Fatmawati Lebak Bulus aja baru tahun 2014. Masalahnya biaya itu sangat krusial. Tetapi kedepannya memang harus tugas pemerintah Pak.” April 2010)

Sesuai pendapat Edward III bahwa faktor sumberdaya merupakan faktor penting dalam menunjang keberhasilan implementasi kebijakan, karena tanpa adanya sumberdaya kebijakan yang sudah dibuat tidak dapat berjalan dengan baik dan tidak dapat menghasilkan sesuatu yang mekasimal. Maka dapat disimpulkan bahwa secara umum variabel sumberdaya seperti manusia dan dana, belum mendukung suksesnya implementasi kebijakan strategi *transportation demand management* dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

5.3.3 Variabel Kecenderungan

Kecenderungan para pelaksana kebijakan sangat menentukan dalam pelaksanaan kebijakan. Apabila pelaksana kebijakan mempunyai pandangan sikap yang positif, maka kebijakan akan dapat dilakukan dengan baik. Namun apabila sebaliknya pelaksana kebijakan tidak mempunyai sikap positif maka kebijakan tidak akan berjalan secara efektif. Sikap dukungan komitmen dari pemerintah/Pemerintah Provinsi DKI Jakarta serta legislatif sangat diperlukan dalam upaya melaksanakan strategi *transportation demand management*.

Secara umum dukungan maupun komitmen pemerintah untuk mengatasi masalah kemacetan sangatlah tinggi. Dukungan tersebut dapat dilihat dari kebijakan-kebijakan pemerintah untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang diwujudkan dalam payung hukum seperti Undang-undang, Peraturan Pemerintah maupun peraturan daerah. Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103

tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro merupakan salah satu wujud keinginan pemerintah dalam memecahkan permasalahan transportasi di Jakarta. Dalam Pola Transportasi Makro tersebut rencana-rencana dan penataan sistem transportasi DKI Jakarta dalam periode 2004-2020 sudah diakomodasi. Bapak Dedy Syahputra menjelaskan sebagai berikut:

“kalau secara formalnya kan undang-undangnya kan sudah ada. Institusinya kan lengkap. Kalau dalam konteks policy formulation dan policy implementation kan harus ada beberapa aktor. Nah aktor dalam hal ini kan harus ada dari pemerintah itu kan sudah ada, artinya sudah terpenuhi dalam konteks teori kebijakan publik.”
(April 2010)

Organisasi sebaik apapun tidak akan dapat berfungsi dengan baik dan efektif apabila tidak didukung oleh komitmen yang tinggi dari pimpinan seperti Gubernur dan seterusnya. Dalam implementasi strategi *transportation demand management* ini pemerintah memberikan perhatian khusus sebagai upaya pemerintah provinsi DKI Jakarta dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Maka dapat disimpulkan bahwa faktor kecenderungan/sikap di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sangat mendukung bagi suksesnya implementasi strategi *transportation demand management*.

5.3.4 Variabel Hubungan Antar Organisasi

Hubungan antar organisasi mutlak diperlukan. Dalam banyak program dukungan implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden dan narasumber, menunjukkan bahwa hubungan koordinasi antar instansi dalam implementasi kebijakan tidak berjalan dengan baik. Ego sektoral menjadi issue yang sering mengemuka ketika perumusan kebijakan sampai pada implementasi kebijakan. Bapak Dedy Syahputra memberikan gambaran tentang hubungan antar instansi terkait dalam implementasi TDM sebagai berikut:

“...ketika kebijakan diterapkan kan harusnya melibatkan beberapa stakeholder, nah ini kurang dijaga karena tidak adanya koordinasi. Ketika dia membuat monorail, Monorail itu sebuah kebijakan.

Universitas Indonesia

Rumusan kebijakannya ada, tetapi ketika diimplementasikan, ini kurang dikoordinasikan dengan dinas terkait, dinas PU, dinas tata kota yang bangun jembatan. Kayak dicasablanca itu kan gimana itu nanti complicatednya. Itu sebagai contoh kasus tata ruang. Kayak yang sekarang ini dibangun BKT. Rencananya kan akan dibuat jalur transportasi air. Sekarang kan isuenya tidak begitu lagi kan. Kalau dibuat transportasi air itu tidak bisa karena telah dibangun bendungan atau dam jadi kapal tidak mungkin bisa lewat lagi. Nah dulu ketika dibuat konsep itu sudah OK, nanti akan menjadi alat transportasi dan pariwisata. Nah PU mungkin tidak memikirin kesananyakan. Bahwa BKT itu nanti akan dibikin untuk transportasi air. PU bikin dam, akhirnya nggak jalan...” (April 2010)

Sesuai pendapat Van Meter dan Van Horn, bahwa dalam banyak program, implementasi suatu program diperlukan dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program. Maka dapat disimpulkan bahwa faktor hubungan antar organisasi dengan instansi lain belum mendukung keberhasilan implementasi strategi *transportation demand management*.

5.3.5 Variabel Pelaksanaan Program

Pelaksanaan program diperlukan untuk mengetahui apakah suatu kebijakan akan mengalami kegagalan sekalipun kebijakan sudah diimplementasikan dengan baik. Dalam implementasi *transportation demand management*, beberapa strategi yang diterapkan tidak sesuai dengan yang diharapkan. Busway yang diharapkan dapat mengalihkan pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan busway, dalam perjalanannya ternyata hanya berdampak kecil. Beberapa masalah timbul dalam pengoperasian busway seperti jalur busway yang mengalami kemacetan karena juga digunakan oleh pengguna angkutan pribadi. Masalah lain adalah tidak tercapainya target dari rencana program. Beberapa rencana program ternyata harus mundur dari yang jadwal yang direncanakan. Bapak Dedy Syahputra memberikan penjelasan sebagai berikut:

“Jadi sebenarnya policy itu kan sudah ada, sudah tersusun dengan baik.

Universitas Indonesia

Tetapi ketika diimplementasikan banyak yang tidak jalan... Jadi permasalahan transportasi di Jakarta itu ya kendalanya seperti itu, antara *policy formulation* dan *policy implementation tidak match*.” (April 2010)

Beberapa alasan dikemukakan oleh responden. Bapak Dedy Syahputra menjelaskan sebagai berikut:

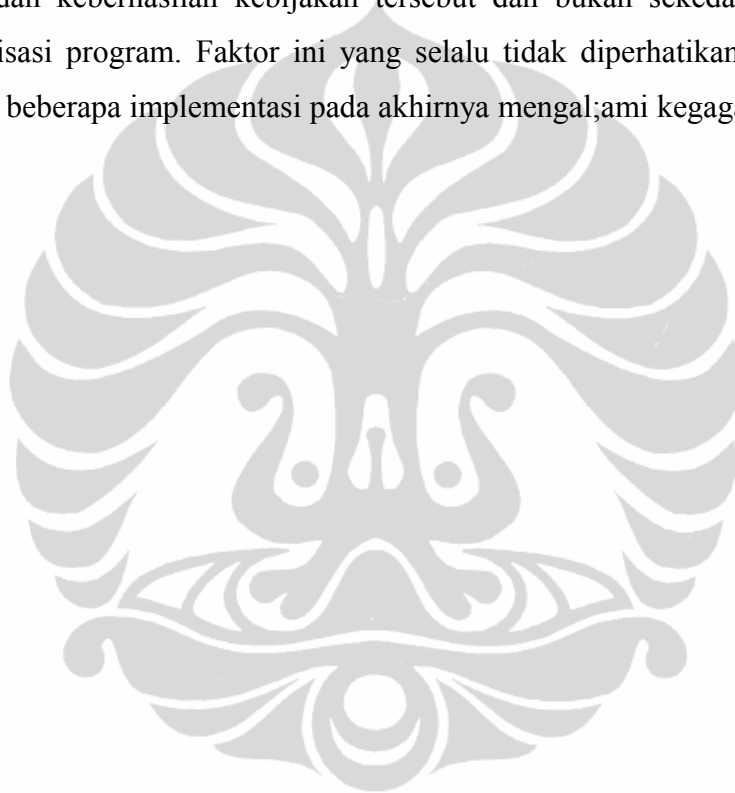
“...Cuman masalahnya di kita itu kan sangat sentralistis, dan selalu ada kepentingan yang sebenarnya tidak perlu. Contoh kasus saya berikan pembangunan kereta dari Manggarai ke Bandara. Padahal secara konsep itu sudah matang. Sudah ada feasibility study dan melibatkan perbankan nasional, angkasa pura sama jasa marga. Saya melihat ini ada kepentingan jasa marga. Karena kalau orang nanti sudah beralih ke kereta api, otomatis pengguna jalan tolkan berkurang. Coba lihat sekarang yang dikebut itu pembangunan jalan bertingkat itu yang dibikinkan. Dia justru fokuskan kesitu. Jadi poinnya, selalu ada kepentingan dalam realisasi dalam sebuah kebijakan. Contohlah kenapa monorail tidak ditentukan secara terbuka? Jakarta Monorailkan jadi kasus juga. Kenapa harus teknologi Jepang, itu kan juga loan kan? Padahal teknologi Cina lebih murah. Kalau nggak salah Thailand itu memakai Cina itu.” (April 2010)

Alasan lain kegagalan implementasi menurut narasumber adalah pemerintah ketika mengimplementasikan kebijakan hanya sampai memenuhi target tanpa memikirkan kelanjutan kebijakan tersebut. Bapak Dedy Syahputra menjelaskan sebagai berikut:

“Kondisi sekarang pemerintah itu cenderung pada targetnya bagaimana target pembangunannya tercapai, dia tidak memikirkan bagaimana pengembangannya. Saya sudah bikin busway, yang penting sudah jalan, masalah itu bis datangnya lama, itu bukan perhatian dia. Dari operator itu isyuenya lain lagi bagaimana mereka menghemat penggunaan operasional mereka, jadi pada jam tertentu dikurangi, dimasukin kandang, jadi dia harus penuh, jadi kayak metromini. Padahal tidak bisa gitu, kalau memang kosong ya kosong, jadi memang mereka berharap bahwa 64 penumpang itu harus berdiri. Padahal itu dari sisi kita sebagai masyarakat menjadi tidak menarik. Itu yang membuat orang jadi malas menggunakan busway. Kalau di luar negeri itu, ada hal-hal yang menarik dibuat untuk menarik minat masyarakat, disana itu itu sudah menjadi komoditas, bukan hanya kewajiban semata. Dulu di busway sudah ada seperti koran busway. Jadi orang nunggu busway sambil baca koran, sekarang nggak ada. Artinya memang pemerintah kita itu targetnya itu sampai pada

compulsorynya saja, jadi tidak melihat bagaimana untuk mengembangkannya. Kalau pengembangannya menarik, pasti masyarakat akan berubahlah. Memang awalnya masyarakat tertarik menggunakan busway, tetapi karena pelayanannya sudah mulai menurun, dan jalur busway juga sudah mulai macet, waktu tunggu yang lama, akhirnya mereka kembali menggunakan kendaraan pribadinya.” (April 2010)

Berdasarkan penjelasan diatas, Pemerintah dalam mengimplementasikan kebijakan hendaknya selalu berorientasi jangka panjang dengan selalu menjaga kelangsungan dan keberhasilan kebijakan tersebut dan bukan sekedar memenuhi target dan realisasi program. Faktor ini yang selalu tidak diperhatikan pemerintah mengakibatkan beberapa implementasi pada akhirnya mengalami kegagalan.



BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Secara umum strategi-strategi *transportation demand management* yang akan diimplementasikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2004 – 2020 merupakan kombinasi dari strategi peningkatan pilihan mobilitas/perjalanan, strategi pembatasan penggunaan kendaraan, dan kebijakan tata guna lahan. Strategi-strategi tersebut diakomodasi dalam peraturan-peraturan daerah, dan Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta Tahun 2010.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi *transportation demand management* adalah sebagai berikut:
 - a. Komunikasi
Proses komunikasi dalam implementasi kebijakan telah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan baik oleh karena itu faktor komunikasi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mendukung bagi suksesnya implementasi kebijakan strategi *transportation demand management* dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.
 - b. Sumberdaya
Sumberdaya seperti sumberdaya manusia dan dana, belum mendukung suksesnya implementasi kebijakan strategi *transportation demand management* dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.
 - c. Kecenderungan
Dukungan maupun komitmen pemerintah untuk mengatasi masalah kemacetan sangatlah tinggi. Dukungan tersebut dapat dilihat dari kebijakan-kebijakan pemerintah untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang diwujudkan dalam payung hukum seperti Undang-undang, Peraturan Pemerintah maupun peraturan daerah. Dengan demikian, faktor kecenderungan/sikap Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sangat mendukung bagi suksesnya implementasi strategi *transportation demand management*.
 - d. Hubungan Antar Organisasi

Hubungan koordinasi antar instansi dalam implementasi kebijakan tidak berjalan dengan baik. Ego sektoral menjadi issue yang sering mengemuka ketika perumusan kebijakan sampai pada implementasi kebijakan. Dengan demikian, faktor hubungan antar organisasi dengan instansi lain belum mendukung keberhasilan implementasi strategi *transportation demand management*.

e. Pelaksanaan Program

Dalam implementasi *transportation demand management*, beberapa strategi yang diterapkan tidak sesuai dengan yang diharapkan. Selain itu beberapa program yang direncanakan tidak dapat direalisasikan. Faktor dana merupakan faktor dominan dari tidak tercapainya rencana program *transportation demand management*.

6.2 Saran-Saran

1. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu menyiapkan sarana dan prasarana transportasi umum massal yang dapat diandalkan, nyaman, dan aman terlebih dahulu apabila ingin menerapkan kebijakan pengurangan penggunaan kendaraan pribadi. Setidaknya transportasi umum massal tersebut mendekati kenyamanan ketika menggunakan kendaraan pribadi. Dengan demikian penggunaan kendaraan umum menjadi pilihan yang setara dibandingkan dengan ketika menggunakan kendaraan pribadi.
2. Pemerintah perlu meningkatkan sumberdaya dalam mengimplementasikan strategi *transportation demand management*. Masalah pendanaan perlu dipecahkan dengan mengundang investor baik dalam maupun asing dengan prinsip *win-win solution*.
3. Koordinasi antar sektor perlu dilakukan sejak tahap perencanaan, penerapan sampai tahap evaluasi program *transportation demand management*. Ego sektoral seharusnya tidak perlu terjadi karena permasalahan kemacetan bukan masalah satu sektor tetapi masalah bersama yang harus dipecahkan secara bersama-sama pula.
 4. Dalam mengimplementasikan kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta hendaknya selalu berorientasi jangka panjang dengan selalu menjaga kelangsungan dan keberhasilan kebijakan tersebut dan bukan sekedar memenuhi target dan realisasi program.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita Adji Sakti, *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*, Penerbit PPKED FE Universitas Hasanuddin Makassar, 2009.
- Arikunto Suharsimi, *Prosedur Penelitian*. Jakarta : Penerbit Rineka Cipta. 1998.
- Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT). *Jakarta Mass Transit System Study*, Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit – Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi, Germani – Jakarta, 1992.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, *Jakarta dalam Angka 2009*”, 2009.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, *Statistik Transportasi DKI Jakarta Tahun 2009*”, 2009.
- Balitbang Departemen Perhubungan, *Laporan Akhir Kajian Pengembangan Transportasi Jabodetabek dengan Kereta Api Komuter*, 2008.
- Balitbang Departemen Perhubungan, *Laporan Akhir Studi Transportasi DKI Jakarta*, 2007.
- Balitbang Departemen Perhubungan, *Manajemen Pelayanan Publik di Bidang Transportasi Bus Kota di Jakarta (Studi Kasus Perum PPD)*, 2004.
- Balitbang Departemen Perhubungan, *Optimalisasi Penyelenggaraan Busway di Jakarta*, 2004.
- Banks H. James, *Introduction to Transportation Engineering*, McGraw-Hill Companies, Inc., 2002.
- Bob de Wit, Ron Meyer, *Strategy: Process, Content, Context*, International Thomson Business Press, Berkshire-London 1998.
- Broaddus Andrea, Litman Todd, Menon Gopinath, *Transportation Demand Management*, GTZ, Eschborn, Germany, 2009.
- Button K.J. and Pearman AD. *Applied Transport Economics, A Practical Case Studies Approach*, Gordon and Breach Science Publishers, 1985.
- Dinas Perhubungan DKI Jakarta, *Pola Transportasi Makro*, 2007.
- Dit. Binkot-Bina Marga PU. *Studi Pengembangan Sistem Manajemen Jalan Kota*. 1991.

- Dit. Bina Sistem Transportasi Perkotaan Departemen Perhubungan, *Laporan Akhir Studi Pola Pengembangan Jaringan Transportasi Terhadap Penyebaran Kegiatan di Jabodetabekpuncur*, 2007.
- Dimitriau, Harry. T (1995) *A Development Approach to Urban Transport Planning An Introduction Illustration*. England Avebury. 1995.
- Dunn William N. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Edisi Kedua. Gadjah Mada University Press, 2000.
- Grindle, Merilec S, *Politics and Policy Implementation in the Third World*. New Jersey : Princeton University Press. 1990.
- Hidayat, H, *Manajemen Lalulintas di Negara Berkembang*, ITB – Bandung, 1997.
- Irawan, Prasetya, *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Departemen Ilmu Administrasi, FISIP-UI. 2007.
- Jones, Charles O, *Pengantar Publik*, Jakarta : Rajawali Press. 1991.
- Kantor Pengkajian Perkotaan dan Lingkungan, *Lalu Lintas dan Angkutan*, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ), Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 1993.
- Kementerian Negara Riset dan Teknologi, *Laporan Akhir Pengembangan Teknologi dan Manajemen Transportasi*, 2008.
- Kozlowski, Jerzy. *Pendekatan Ambang Batas dalam Perencanaan Kota, Wilayah dan Lingkungan Teori dan Praktek*. Jakarta: Penerbit UI Press, 1997.
- LUK, James, *Model for Travel Demand Management – A Review*, Road and Transport Research, Voll, No. 3, September 1992.
- Miro, Fidel, *Sistem Transportasi Kota*, Bandung – Tarsito, 1997.
- Moleong, Lexy, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Rosda Karya, 2000.
- Morlok. K. Edward, *Introduction To Transportation Engineering and Planning*, McGraw-Hill. Inc., 1978.
- Munawar, A, *Manajemen Lalulintas Perkotaan*, Beta Offset, Yogyakarta, 2004.
- Munawar A, *Dasar-dasar Teknik Transportasi*, Beta Offset, Yogyakarta, 2005.
- Mustopadidjaja, *Studi Kebijakan*. Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. 1992.
- OECD 1990. *General Traffic Management Design Project*.
- Rallis Tom, *City Transport in Developed Countries*. Macmillan Press, 1988.

- Setijowarno Djoko dan Russ Bona Frazila, *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*, Jurusan Teknik Sipil – Universitas Katolik Soegijapranata, 2003.
- Singarimbun, Masri dan Sofyan Effendi, *Metode Penelitian Survei*, Jakarta: LP3ES, 1987.
- Susantono Bambang. 1001 Wajah Transportasi Kita. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta 2009.
- Tamin, O.Z., *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi kedua: Penerbit ITB, 2000.
- Tamin, O.Z., *Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Teknik Sipil ITB. Bandung. Penerbit ITB, 1997.
- Wafaa Saleh, and Gerd Sammer, *Travel Demand Management and Road User Pricing, Success, Failure, and Feasibility*. Ashgate Publishing Limited, England 2009.
- Warpani, Suwardjoko P. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB. 2002.
- White Peter, *Public Transport: Its Planning, Management and Operation*, Routledge, Madison Edge - New York, 2009.
- Wright Lloyd, *Opsi Angkutan Massal-Panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-Kota Berkembang*, Robdorf - Germany, 2002.

**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN DINAS
PERHUBUNGAN DKI JAKARTA**

1. Sebagai salah satu strategi *Transportation Demand Management* (TDM), tindakan apa saja yang telah dilakukan Pemda DKI Jakarta berkaitan dengan penyediaan transportasi publik yang aman, cepat dan terjangkau?
2. Agar transportasi massal menarik, ada beberapa prasarana yang harus dipenuhi seperti integrasi antar moda, keberadaan stasiun atau shelter yang nyaman dan mudah dijangkau, serta kemudahan dalam pergantian moda dan kendaraan. Bagaimana perencanaan Pemda DKI berkaitan dengan hal tersebut? Apakah sarana dan prasarana yang menunjang TDM seperti parkir, shelter dll sudah tersedia?
3. Dari penelitian atau survei yang dilakukan oleh Pemda DKI Jakarta, apakah tindakan penyediaan angkutan massal yang telah diimplementasikan selama ini dapat menarik pengguna kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan massal?
4. Apa saja faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan tindakan ini?
5. Apa rencana Pemda DKI Jakarta dalam penyediaan transportasi publik untuk 5 tahun atau sepuluh tahun ke depan.
6. Berkaitan dengan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi melalui penetapan tarif atau pajak, tindakan apa saja yang telah dilakukan oleh Pemda DKI?
7. Bagaimana tingkat keberhasilannya dan kendala apa saja yang dihadapi.
8. Apa saja rencana tindakan penetapan tarif atau pajak selanjutnya untuk lima tahun atau sepuluh tahun yang akan datang?
9. Salah satu strategi TDM adalah mempengaruhi pola, frekuensi, waktu dan rute perjalanan masyarakat. Apa saja tindakan atau strategi yang diambil oleh Pemda DKI Jakarta?
10. Secara keseluruhan apakah penerapan TDM di DKI Jakarta ada pengaruhnya terhadap penurunan penggunaan kendaraan pribadi?

PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN PAKAR TRANSPORTASI

1. Menurut Bapak apakah tindakan Dinas Perhubungan dalam mendorong penggunaan angkutan massal sudah efektif untuk menarik pengguna kendaraan pribadi?
2. Faktor-faktor apa saja yang menjadi pendukung dan penghambat penerapan TDM ini?
3. Apa pendapat Bapak tentang sistem transportasi terpadu? Apakah bisa diterapkan di DKI Jakarta?
4. Ada yang mengatakan program Bus Way hanya memindahkan pengguna angkutan Bus yang lain, tetapi kurang berhasil menarik pengguna kendaraan pribadi. Apa pendapat Bapak? Apa saja kelemahan penerapan Bus Way?
5. Demikian juga “three-in-one” menurut beberapa orang hanya mengalihkan kemacetan ke tempat lain. Apa pendapat Bapak tentang program ini?
6. Berkaitan dengan pembatasan penggunaan/kepemilikan pribadi melalui tarif dan pajak, apakah menurut Bapak tindakan yang dilakukan Pemda DKI Jakarta sudah efektif?
7. Apakah perlu tindakan lain yang berkaitan dengan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi ini?
8. Bagaimana menurut Bapak tentang strategi pengaturan masuk jam kerja, masuk sekolah, apakah sangat efektif untuk mengurangi kemacetan di DKI Jakarta?
9. Bagaimana menurut Bapak tentang keterpaduan tata guna lahan dengan perencanaan sistem transportasi di DKI Jakarta?
10. Bagaimana sebaiknya tata guna lahan DKI Jakarta agar mampu mengurangi penggunaan kendaraan di DKI Jakarta?
11. Apakah Pemda DKI Jakarta telah menerapkan TDM, apakah semua perangkat, kebijakan, organisasi, manajemen dan operasional sudah menjalankan prinsip TDM?

12. Apakah ada cara lain atau alternatif lain selain TDM yang lebih simpel dan murah? kalau ada berikan contohnya.

**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN SOSIOLOG
PERKOTAAN**

1. Dari sisi sosiologis, bagaimana menurut Bapak langkah-langkah yang dilakukan Pemda DKI dalam mengatasi kemacetan?
2. Apa sebaiknya yang dilakukan Pemda DKI untuk 10 atau 20 tahun yang akan datang?
3. Pemda DKI sudah melakukan beberapa-langkah-langkah dalam mengatasi kemacetan seperti program Bus Way, Three-in-one, penerapan pajak progresive, tetapi belum mampu mengatasi kemacetan di DKI Jakarta. Menurut Bapak apa penyebabnya?
4. Bagaimana menurut Bapak kondisi dan layanan angkutan massal saat ini, apakah sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi?
5. Apa seharusnya yang dilakukan untuk menarik pengguna kendaraan pribadi?
6. Berkaitan dengan pengenaan tarif dan pajak, apakah sudah efektif menekan penggunaan/kepemilikan kendaraan pribadi?
7. Apa komentar Bapak tentang tata guna lahan di DKI Jakarta, apakah sudah mengakomodasi perkembangan sistem transportasi di masa yang akan datang?
8. Bagaimana komentar Bapak tentang program pengaturan masuk kerja dan masuk sekolah yang dicanangkan oleh Pemda DKI Jakarta?
9. Bagaimana sebenarnya tingkat kesadaran masyarakat dalam melaksanakan kebijakan yang diambil pemerintah khususnya dalam mengurangi kemacetan?

**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN
PENELITI KEBIJAKAN PUBLIK**

1. Bagaimana pendapat Bapak tentang ketidaksesuaian antara kebijakan transportasi yang telah dirumuskan dengan implementasinya
2. Bagaimana pendapat Bapak tentang komunikasi yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam kebijakan yang berkaitan dengan Transportation Demand Management?
3. Bagaimana pendapat Bapak tentang sumberdaya Pemprov DKI Jakarta dalam mengimplementasikan Apakah Bapak melihat bahwa angkutan massal saat ini sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi?
4. Salah satu untuk mengukur keberhasilan kebijakan publik, low enforcement dan kesadaran masyarakat sangat diperlukan. Sampai sejauh mana low enforcement dan kesadaran masyarakat itu dijalankan?
5. Kalau misalnya ada kebijakan publik untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi katakanlah membatasi penggunaan kendaraan pribadi, kira-kira sesuai nggak ini dengan kondisi sekarang ini yang tingkat kemacetannya tinggi.
6. Bagaimana komentar Bapak tentang RTRW DKI Jakarta. Dengan kondisi sekarang itu masih memungkinkan nggak untuk membangun sistem transportasi DKI Jakarta?

**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN PENGGUNA
KENDARAAN PRIBADI YANG BERALIH MENGGUNAKAN ANGKUTAN
MASSAL**

7. Faktor-faktor apa yang menyebabkan Bapak untuk beralih beralih dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan massal?
8. Apakah Bapak melihat bahwa angkutan massal saat ini sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi?
9. Bagaimana dengan kebijakan tarif atau pajak yang diambil pemerintah dalam membatasi penggunaan atau kepemilikan kendaraan pribadi, apakah berpengaruh bagi Bapak?
10. Harapan apa yang Bapak inginkan tentang sistem transportasi di DKI Jakarta untuk masa yang akan datang?

**PEDOMAN WAWANCARA MENDALAM DENGAN PENGGUNA
KENDARAAN PRIBADI YANG TETAP MENGGUNAKAN ANGKUTAN
PRIBADI**

1. Faktor-faktor apa yang menyebabkan Bapak untuk tetap menggunakan kendaraan pribadi?
2. Apakah Bapak melihat bahwa angkutan massal saat ini sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi?
3. Bagaimana dengan kebijakan tarif atau pajak yang diambil pemerintah dalam membatasi penggunaan atau kepemilikan kendaraan pribadi, apakah berpengaruh bagi Bapak?
4. Harapan apa yang Bapak inginkan tentang sistem transportasi di DKI Jakarta untuk masa yang akan datang?

LAMPIRAN 1
TRANSKRIP WAWANCARA MENDALAM DENGAN DINAS
PERHUBUNGAN DKI JAKARTA

- Henri : Bisa Bapak jelaskan tentang strategi *transportation demand*
 Tambunan *management*, apakah sudah diterapkan atau minimal masuk dalam
 (HT) rencana program Dinas Perhubungan?
- Sunugroho : OK. Kita sebenarnya mempunyai beberapa strategi dalam mengatasi
 (SN) kemacetan. Salah satunya adalah melalui *transportation demand management*. Saya rasa strategi ini sangat ampuh dan telah terbukti telah diterapkan di beberapa kota besar dunia. Inti TDM sendiri adalah mengurangi penggunaan kendaraan yang tidak efisien dan mendorong penggunaan transportasi yang sehat, ramah lingkungan dan terutama efisien seperti transportasi publik dan transportasi tidak bermotor. Nah DKI Jakarta sebenarnya telah menerapkan strategi itu dan memasukkannya dalam sistem transportasi kita.
- HT : Sebagai salah satu strategi *Transportation Demand Management* (TDM), tindakan apa saja yang telah dilakukan Pemda DKI Jakarta berkaitan dengan penyediaan transportasi publik yang aman, cepat dan terjangkau?
- SN : Memang kalau di DKI Jakarta sih, kita sudah sama-sama tahu kita sudah mencoba untuk menerapkan busway ya. Busway itu satu angkutan yang *dedicated*, artinya dia tidak mix dengan yang lain kecuali di beberapa penggalan jalan yang secara struktur memang tidak memungkinkan dia dikasi jalan khusus. Kita harapkan tentunya masyarakat bisa menikmati peningkatan pelayanannya. Mungkin juga dari sisi kecepatan, diharapkan juga mungkin dari beberapa *demand* angkutan lain bisa pindah ke busway. Itu harapan awal dari kita menyiapkan transportasi publik yang aman, cepat dan terjangkau. Kalau terjangkaunya saya kira sangat terjangkau, dengan harga 3.500 bisa keliling Jakarta saya kira itu semua orang mengakuilah bahwa itu memang sangat terjangkau.
- HT : Agar transportasi massal menarik, ada beberapa prasarana yang harus dipenuhi seperti integrasi antar moda, keberadaan stasiun atau shelter yang nyaman dan mudah dijangkau, serta kemudahan dalam pergantian moda dan kendaraan. Bagaimana perencanaan Pemda DKI berkaitan dengan hal tersebut? Apakah sarana dan prasarana yang menunjang TDM seperti parkir, shelter dll sudah tersedia?
- SN : Saya kira ini sudah dijalankan, dimana busway kita itu juga mempunyai shelter yang spesifik, Artinya dengan spesifiknya shelter itu tidak bisa penumpang itu berhenti di setiap tempat. Atau bis menurunkan penumpang di setiap tempat. Kemudian kita juga melihat bahwa busway itu tidak berdiri sendiri, tetapi dia ada beberapa konekting dengan moda angkutan lain. Contoh misalnya yang ada di Dukuh Atas. Dukuh Atas itu kita turun dari busway kita bisa menggunakan koridor yang ada itu langsung masuk ke Kereta Api. Konsepnya juga dulu akan menggunakan angkutan air gitu tapi

sampai sekarang, angkutan air mungkin belum bisa dikembangkan lebih dari itu. Kemudian kita juga mengharapkan adanya *feeder busway* yang bisa melayani penumpang dari asal muasal berangkat sampai ke tujuan akhir. Jadi misalnya teman-teman atau saudara kita yang di BSD sana, kita bisa menggunakan *feeder busway* nanti dia sampai turun di Ratu Plasa, dari Ratu Plasa dia bisa konek dengan busway ke tempat mana dia mau pergi gitu.

- HT : Kalau Mayasari itu, itu *feeder* Pak?
- SN : Sebetulnya *feeder* itu ada dua hal. *Feeder* yang tersistem dan *feeder* yang tidak tersistem. Jadi kalau kita bilang *feeder* yang tidak tersistem, ojek pun merupakan *feeder*. Tetapi memang kita belum ada satupun *feeder* yang tersistem. Karena *feeder* yang tersistem itu dari sisi tarifnya juga dengan satu kali bayar tetapi bisa dipakai kemana-mana. Kita masih belum, masih parsial jadi yang dibilang *feeder busway* yang sekarang ada itu bukan *feeder* yang akan kita aplikasikan nanti. Itu *feeder*, tetapi bukan dalam satu paket sistem dengan busway. Jadi belum.
- HT : Dari penelitian atau survei yang dilakukan oleh Pemda DKI Jakarta, apakah tindakan penyediaan angkutan massal yang telah diimplementasikan selama ini dapat menarik pengguna kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan massal?
- SN : Ah sudah. Jadi waktu awal-awal busway kita operasikan, memang kita bisa lihat ada 14% penumpang dari angkutan pribadi pindah ke busway. Tetapi itu juga bisa semakin tinggi, dan bisa turun tergantung dari pelayanan busway itu sendiri. Kita paham bahwa busway itu kadang-kadang dihambat oleh adanya angkutan non busway yang masuk ke jalur busway. Contoh sepeda motor yang banyak masuk ke jalur busway bahkan mobil-mobil pun juga banyak. Dengan demikian maka orang merasa mungkin nyaman ia, tetapi aman mungkin jadi kurang karena jalannya jadi terhambat dsb. Sehingga orang lebih cenderung ya udah kembali menggunakan kendaraan pribadi, atau menggunakan sepeda motor yang bisa lebih cepat.
- HT : Pertanyaannya mengapa bisa terjadi Pak. Sebenarnya kan jalur itu sudah dikhususkan pada jalur busway, tetapi masih ada masuk kendaraan pribadi itu kenapa?
- SN : Memang agak sedikit kompleks masalahnya ya. Masalahnya mungkin juga saya sebutkan kepatuhan dari pada masyarakat itu. Sudah ditulis besar-besar gitu ya jalur khusus busway tetapi tetap aja masuk. Sekarang kita melihat kami membuat pagar-pagar pengaman, itu sampai ada sekitar 20 yang kita pasang itu. Tetapi seharusnya kan tidak seperti itu. Hanya karena mungkin masyarakat kita yang belum tertib dengan rambu lalu lintas, sehingga sanksi yang kita berikan juga agak kesulitan kita terapkan, karena begini kalau yang melanggar satu dua, masih bisa kita proses. Tetapi kalau sudah seratus, kan itu menjadi satu problem tersendiri. Jadi mungkin lebih kesadaran kita berlalu lintas. Kemudian kita juga melihat prasarana

- kita sendiri untuk membatasi *dedicated bus line* itu, itu juga ada beberapa memang lobang. Karena beberapa geometrik jalannya kemungkinan itu kita tutup. Contoh yang di Kwitang. Kita dulu kita tutup tetapi begitu kepadatan lalu lintas memang itu menjadi kendala, ya sudah setelah busway, kita buat mix disana. Ini juga membuat kesan bisa masuk ke jalur busway. Tapi sebenarnya terpulang kepada masyarakat.
- HT : Tapi sebenarnya kan ada peraturannya kan Pak kalau masuk akan ditindak
- SN : Ada. Tetapi dalam proses penegakan itu sulit sekali bahkan kami koordinasi dengan Polisi, itu juga kesulitan untuk bisa menegakkan itu. Makanya kita melakukan rekayasa lalu lintas dengan palang pintu, ada gundukan ditengah, itu gundukannya yang ditabrak. Sekarang ini kita membuat Portal, mudah-mudahan bisa lebih baik lagi. Tapi perlu saya sampaikan, portal itu pun dulu sempat ditabrak secara sengaja. Ditabrak, dirusak. Kemudian pakai orang kalau dua jam tiga jam menjaga jalur masih OK tetapi kalau sudah lebih sudah tidak manusiawi. Makanya kita pakai palang pintu atau portal yang tahun ini dibangun di beberapa tempat.
- HT : Apa rencana Pemda DKI Jakarta dalam penyediaan transportasi publik untuk 5 tahun atau sepuluh tahun ke depan.
- SN : Kita punya yang namanya Pola Transportasi Makro, nanti bukunya kita sampaikan ya. Dalam Pola Transportasi Makro kelihatan berbuat apa sampai 2020 yang akan datang. Disitu ada dan jelas nanti bisa dilihat, jadi tidak perlu saya jelaskan, karena dalam buku itu ada tahapan yang lebih jelas.
- HT : Berkaitan dengan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi melalui penetapan tarif atau pajak, tindakan apa saja yang telah dilakukan oleh Pemda DKI? Yang saya lihat yang baru diaplikasikan baru *three in one* padahal dalam peraturan daerahnya ada strategi lain seperti sistem stiker, sistem genap ganjil.
- SN : Jadi saya sampaikan disini, bahwa *three in one* itu akan kita evaluasi. Karena dalam praktek itu juga tidak baik, menimbulkan banyak sekali joki yang kurang nyaman bagi pengendara di kota metropolitan seperti ini. Jadi kita akan menerapkan yang namanya ERP (*Electronic Road Pricing*). Seperti kita lihat di beberapa negara lain, sudah menggunakan itu. Itu dianggap lebih efektif disamping pendapatan kepada Pemerintah Daerah, karena pelanggaran itu kena sanksi ya. Itu bisa menjadi pendapatan bagi daerah daripada sekarang orang membayar joki, orang ternyata rela membayar 10.000 untuk melintasi Sudirman-Thamrin-Kuningan pada saat *three in one*. Inikan ada potensi untuk diambil kalau ditata dengan baik. Banyak resiko bagi sipengemudi begitu masuk ditodong. Jadi *three in one* itu akan dievaluasi dan sekarang baru dikaji tentang ERP mudah-mudahan tahun depan sudah bisa diaplikasikan di beberapa jalur utama.
- HT : Ini Pak, ada saya baca maaf ya Pak. Katanya *three in one* atau ERP

- oleh beberapa orang mengatakan seperti memindahkan kemacetan ke tempat lain misalnya di jalan lokal.
- SN : Saya kira itu memang demikian tahapannya ya. Artinya secara keseluruhan kan juga tidak diperbolehkan karena tidak memberi alternatif orang. Saya kira ya biarkan saja, kalau memang macet ya biar aja dia jalan di jalan alternatif. Itu resiko dia. Kalau memang tidak mau macet ya lewat jalan situ dengan membayar atau menggunakan busway. Karena jalur itukan jalurnya busway. Kenapa kita tidak menerapkan keseluruh Jakarta, kami menyadari bahwa angkutan umum ini juga belum mumpuni, belum optimal kita siapkan untuk melayani masyarakat. Tapi kalau angkutan umum sudah mumpuni mungkin kita bisa terapkan disemua tempat atau ERP kita terapkan disemua tempat. Biar mereka menggunakan fasilitas angkutan umum. Tapi sementara ini kan belum. Kita tidak bisa semena-mena juga, masyarakat kita paksakan, sementara kita tidak meberi fasilitas apa-apa. Jadi sangat kompleks.
- HT : Kalau genap ganjil, pembatasan kendaraan itu kan sudah ada dalam peraturan perundang-undangan Pak. Apa kesulitannya Pak?
- SN : Sebetulnya tidak ditulis secara jelas genap ganjil tetapi disana pembatasan lalu lintas gitu ya. Pembatasan lalu lintas ini bisa dengan *three in one*, bisa dengan ganjil genap, bisa juga dengan cara lain. Artinya kalau ada ganjil genap kemudian ada *three in one*, ada stiker itu waktu itu yang paling mungkin ya *three in one*. Kalau stiker itukan kendaraan lewat, membaca stiker bisa saja mohon maaf dipalsukan. Plat ganjil, memang kita menyetop satu, dilihat STNK nya. Jadi kita belum patuh pada ketentuan itu. Jadi yang memungkinkan itu ya *electronic road pricing* itu. Ini yang paling baik.
- HT : Bagaimana tingkat keberhasilannya dan kendala apa saja yang dihadapi.
- SN : Kalau tingkat keberhasilannya sih memang kita belum sepenuhnya merasakan itu berhasil. Tetapi kendala-kendala yang dihadapi justru cukup banyak. Cukup banyaknya mungkin yang pertama, prasarana sendiri, kita harus menyiapkan prasarana dengan baik. Dari sisi sarana sendiri tidak semua sarana yang ada ini bisa kita manfaatkan. Kadang-kadang dia kan memerlukan sarana khusus. Kemudian masalah *operation plan*-nya sendiri kan itu berasal dari beberapa operator yang duduk dalam konsorsium. Jadi sebetulnya cukup banyak. Artinya hal yang kita hadapi untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat cukup banyak. Kalau keberhasilan, kita belum merasa berhasillah.
- HT : Apa saja rencana tindakan penetapan tarif atau pajak selanjutnya untuk lima tahun atau sepuluh tahun yang akan datang?
- SN : Saya kira ini sangat dinamis ya. Tergantung situasi saat nanti atau mungkin dengan ERP itu sudah mencukupi. Dan itu harus ada Perdanya, dan ditentukan oleh Keputusan Gubernur.
- HT : Salah satu strategi TDM adalah mempengaruhi pola, frekuensi,

- waktu dan rute perjalanan masyarakat. Apa saja tindakan atau strategi yang diambil oleh Pemda DKI Jakarta?
- SN : Saya kira benar, saya setuju itu. Yaitu mempengaruhi pola jadi pola yang selama ini ada itu berubah dengan adanya rekayasa lalu lintas yang kita buat. Mungkin dulu orang naik bus itu berebut. Dengan busway, sekarang dia antri. Inikan merubah pola. Frekuensi mungkin frekuensi dari angkutan itu sendiri. Kalau untuk busway sendiri, kita punya *headway* itu sekitar lima menit diharapkan. Ya itu tadi kendalanya, diperempatan jalan ada kendaraan masuk, ada tikungan dan sebagainya. Sehingga *headway* lima menit itu dimaintain jadi susah. Kalau dari pemberangkatan, lima menit mungkin bisa tetapi sudah ditengah-tengah, ada penumpukan kendaraan disana. Disana lancar, tetapi ada kemudian ada hambatan. Kecuali kalau betul-betul dia *dedicated* saya kira bisa itu seperti Koridor I itu. Padahal koridor I juga masih ketemu beberapa lampu merah, jadi sama aja. Kalau sore itu pas sibuk, mungkin kalau masuk antri tapi dipertengahan jalan bis kosong. Karena itu satu sisi dia tidak bisa segera balik karena ada hambatan sehingga terjadi seperti itu. Tapi intinya kalau selama prasarana itu *ter-maintain* dengan baik dan jalannya *dedicated*, saya rasa akan lebih bagus pada masa yang akan datang. Kalau rute, saya kira busway itu sudah mengakomodir semua *potensial demand* yang ada, sehingga nantinya rute yang diambil sudah mengakomodir seluruh Jakarta.
- HT : Secara keseluruhan apakah penerapan TDM di DKI Jakarta ada pengaruhnya terhadap penurunan penggunaan kendaraan pribadi?
- SN : Secara penelitian memang belum diteliti secara detail ya. Tetapi kalau secara umum mungkin saya sampaikan, ada. Contoh atau bukti otentiknya adalah kita lihat saja di Ragunan kita lihat saja di beberapa *park and ride* yang kita buat. Selama busway itu jalannya lancar, tidak ada hambatan yang namanya Ragunan itu, mobil pribadi numpuk disana karena dia parkir disana. Dia tidak mau sampai kekota. Jadi dia parkir di Ragunan, naik bus untuk berangkat. Tetapi menjelang sore, habis mobil-mobil itu. Artinya bahwa dia merelakan hanya membayar 3.500 sampai di Kota. Sedangkan kalau bawa mobilnya, mungkin harus memperhitungkan bensin, atau kecelakaan dsb unsur capek, unsur biaya dan waktu. Jadi korelasinya sangat dekat antara kelancaran dengan parkir. Begitu disini numpuk atau tidak lancar, tidak ada yang parkir di Ragunan. Itu indikasinya. Jadi kalau misalnya busway jalannya sangat lambat, banyak mobil yang masuk dijalur busway dan aparat tidak mampu untuk menghalau itu kosong *park and ride* yang di Ragunan itu. Tetapi begitu *park and ride* di Ragunan penuh kita bisa cek pasti buswaynya lancar. Ini jawaban saya. Nanti data, paper dan buku-buku nanti saya sampaikan. Silahkan diambil datanya dan informasinya disini untuk melengkapi jawaban saya.

LAMPIRAN 2
TRANSKRIP WAWANCARA MENDALAM DENGAN PAKAR
TRANSPORTASI

- Henri Tambunan (HT) : Menurut Bapak apakah tindakan Dinas Perhubungan dalam mendorong penggunaan angkutan massal khususnya busway sudah efektif untuk menarik pengguna kendaraan pribadi?
- Rusmadi Suyuti (RS) : Menurut pengamatan saya, yang efektif dalam arti operasional, yang berjalan secara efektif itu hanya Koridor I Blok M – Kota. Yang lainnya itu tidak murni berfungsi sebagai angkutan massal. Masih banyak hambatan, waktu perjalanan masih lambat, jalur busway itu sering digunakan untuk angkutan pribadi jadi ia tidak menarik lagi bagi seseorang untuk menggunakan fasilitas angkutan massal itu. Jadi secara sistem itu dulu Pak. Jadi sistem busway itu belum secara efektif memindahkan pengguna angkutan pribadi ke angkutan busway. Katanya itu kalau nggak salah baru sekitar 11 %. Yang 11% itupun motor Pak yang beralih dari dulunya naik motor. Karena itu secara sistem, busway itu saya lihat belum berjalan sesuai dengan sistem busway. Kecuali koridor I. Tapi kalau kita bicara busway itu, itu sistem jaringan tidak bisa berdiri sendiri. Jadi nggak bisa kalau Koridor I terus digunakan tetapi yang lain tidak dibenahi itu tidak bisa juga. Jadi itu secara umum.
- HT : Itu faktor-faktornya itu dari mana Pak apakah faktor kebijakan atau masyarakatnya
- RS : Ya secara umumkan sistem busway tidak berjalan dengan baik, itu bermacam-macam sebenarnya Pak. Dulu misalnya ada teman saya yang mau menggunakan busway, dia dari rumah, naik motor ditinggal terus naik busway. Tapi karena tidak bisa berjalan dengan semestinya akhirnya dia balik lagi menggunakan kendaraan pribadi. Itu artinya sistem busway itu tidak berjalan pertama karena aspek kebijakan terus berada di jalur khusus ternyata dia tidak berjalan yang seharusnya secara eksklusif tapi dipakai juga untuk angkutan pribadi. Terus kedua jumlah kendaraannya tidak sesuai dengan jumlah permintaan, sehingga *load factornya* tinggi. Nah itu membuat tidak menarik bagi pengguna kendaraan pribadi. Menurut saya juga berpengaruh artinya kebijakan itu ya pemerintah daerah kurang memberikan kebijakan yang pas. Masih ada hal-hal yang bersifat fleksibel gitu loh. Orang masih bisa masuk ke jalur busway. Kemudian bagi pengguna jalan yang lain, dia menganggap dia masih bisa menggunakan jalan busway, tidak ada kesadaran bahwa jalan itu untuk mendorong penggunaan angkutan massal.
- HT : Fasilitas-fasilitas lain Pak supaya angkutan massal ini menarik misalnya *park and ride*, kemudian sistem keterpaduan itu. Menurut Bapak sudah diterapkan belum di DKI Jakarta ini
- RS : *Park and ride* sebetulnya ada, tapi pertanyaannya sekarang efektifitasnya juga karena dia... *park and ride* itu menggunakan kendaraan pribadi dulu terus melanjutkan perjalanan. Karena

- efektifitasnya itu tidak sesuai dengan harapan sehingga meskipun ada fasilitas *park and ride* itu belum efektif juga. Berkaitan dengan feeder, yang berlaku sekarang ini, fungsinya bukan feeder Pak. Dia dikatakan feeder busway tetapi tidak feeder dia. Seperti dari BSD, dari Bekasi dari Bintaro itu diaservice pak. Kalau feeder itu, harus berada disisi luar dari kota itu. Kalau busway berjalan dengan baik maka yang dipinggir-pinggir itu dilayani feeder itu. Nah kalau *park and ride*, kan hanya di Cengkareng dan Ragunan itu ya.
- HT : Seharusnya fasilitas seperti *park and ride* itu perlu ya pak untuk menarik pengguna kendaraan pribadi
- RS : Ia. Di Malaysia itu udah berjalan pak. Saya ketemu orang Indonesia, dia tinggal di pinggir kota, sebenarnya waktunya lebih lama dari menggunakan kendaraan pribadi, tetapi karena angkutan massalnya lebih bagus dan bisa diandalkan, dia tidak masalah menggunakan angkutan umum. Di Malaysia itu menggunakan sistem *park and ride*. Sebenarnya dia ke stasiun terdekat itu setengah jam juga pak, tetapi dia masih mending menggunakan kereta api, karena kalau dia menggunakan kendaraan pribadi, jalanan macet, mending dia naik angkutan massal, dan umumnya transportasi yang ke kota itu bagus. Kalau ditempat kita itu memang, angkutan umumnya busway itu belum berfungsi semestinya. Jarak waktunya masih cukup lama.
- HT : Pak.berkaitan dengan angkutan bus selain busway itu menurut Bapak bisa menarik pengguna kendaraan pribadi nggak dengan kondisi yang sekarang ini?
- RS : Saya lagi membahas Peraturan Pemerintah pak. Disini nanti disebutkan Pak defenisi dari angkutan massal yaitu angkutan perkotaan yang berbasis jalan itu harus dia menggunakan jalur eksklusif. Jadi kalau kita berbicara angkutan massal, kita defenisi dulu pak, dia seperti busway ini pak. Itu angkutan yang diYogya, Semarang, itu dia menamakan dirinya Trans Yogya. Dia punya halte khusus. Tetapi secara defenisi nanti meskipun dia disebut Trans Yogya tetapi dia tidak disebut angkutan massal, karena jalurnya itu masih berbagi dia. Jadi nanti kalau dikatakan berbasis bus, harus mempunyai jalur khusus. Kalau Kereta itu kategorinya angkutan massal. Yang jalur khusus ini angkutan massal yang dijalan raya. Jadi kalau daerah ingin mengembangkan angkutan massal, maka dia harus menyediakan jalur khusus. Tidak bisa dia dibikin halte aja itu tidak bisa. Itu semacam Patas aja. Kembali lagi Bis yang besar ya. Untuk ukuran Jakarta dengan penduduk lebih dari 10 juta diperlukan angkutan massal. Jadi Bis besar itu dijadikan feeder saja. Kalau Jakarta ini berbasis jalanpun itu terbatas sekali pak. Jalan ini sudah tidak layak sebenarnya. Coba aja pak kalau pas lampu merah itu sudah numpuk banyak pak.
- HT : Tapi masalahnya pak keterjangkauan kita pada kereta itu kan terbatas Pak. Seharusnya kan semua sudut Jakarta itu bisa di jangkau. Jadi menurut Bapak Transportasi perkotaan berbasis rel itu bagaimana?

- RS : Oh ya. Seharusnya jaringan Kereta Api itu harus luas. Dia harus tidak ada persilangan dengan jalan raya, tetapi repotnya memang dana kan. Subway misalnya tetapi sekarang Fatmawati Lebak Bulus aja baru tahun 2014. Masalahnya biaya itu sangat krusial. Tetapi kedepannya memang harus tugas pemerintah Pak. Sekarang ini kita kembangkan KRL Jabotabek. Itu juga masih punya keterbatasan pak adanya lintasan sebidang. Cuman yang kearah Depok itu masih ada *crossing* dia, sehingga kalau lewat membuat kemacetan Pak. Jadi kalau dia berfungsi sebagai angkutan massal, harus dihilangkan lintasan sebidang itu. Karena untuk menambah frekuensi itu stuck juga, jalanan akan macet.
- HT : Sekarang kita bicara tentang upaya pembatasan penggunaan kendaraan pribadi. Termasuk melalui tarif dan pajak misalnya pajak progresif. Itu menurut Bapak apa yang dilakukan Pemda DKI Jakarta itu sudah efektif belum?
- RS : Sekarang ini kalau pajak progresif itu orang Indonesia pintar-pintar mengakali. Misalnya supaya menghindari pajak progresif, namain aja satu buat istri satu buat kita dst. Kan nggak efektif juga, karena kita bisa memanfaatkan celah-celah itu. Salah satu yang diundangkan mengurangi kemacetan adalah penggunaan tarif parkir dipusat kota dinaikkan, terus penyediaan ruang parkir di batasi. Jadi saya punya usul sistem parkir kita itu harus mempunyai persyaratan minimum pak. Artinya harus menyediakan minimum sekian untuk parkir. Khusus untuk kawasan TDM saya mengusulkan kalau bisa penempatan ruang parkir itu bukan minimum tapi maksimum. Jadi dia bikin parkir peruntukan pembangunan mall misalnya dia bisa menyediakan parkir maksimal pak, sehingga dengan sistem informasi parkir, dia masuk nggak dapat parkir gitu. Dia harus parkir ditempat lain. Sehingga pengembang itu juga berfikir. Dia boleh mengembangkan tetapi dengan pola ketentuan parkir maksimum. Jadi salah satu juga untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.
- HT : Kalau diluar itu mengendarai kendaraan pribadi itu mahal. Ada nggak cara lain untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi itu.
- RS : Yang jadi kendala sistem administrasi keuangan kita pak. *Electronic Road Pricing* itu, dia harus membayar. Uang yang dibayar itu, bagaimana penggunaannya belum ada peraturan yang mengatur. Karena kalau parkir itu kan dia masuk pajak parkir.. penerimaan daerah. Di undang-undang pendapatan keuangan daerah itu belum ada dana dari *road pricing* itu masuk. Nah kalau itu bisa diatasi, secara teknologi juga bisa diatasi, maka ERP lebih baik dibandingkan dengan *three in one*. Semakin kedepan dengan bantuan teknologi, kita bisa mengatasi hal-hal yang berkaitan dengan *transportation demand management*.
- HT : Tapi betul ya Pak *Road pricing* itu cara yang efektif
- RS : Ia. Tetapi diterapkan sesuai dengan mekanisme yang jelas. Busway pun kalau benar-benar diterapkan sesuai dengan sistem jalur khusus

- itu bagus sebenarnya. Tapi saya lihat Pemda tidak begitu serius. Saya juga pesimis pak, karena yang melanggar itu orang-orang penting juga. Pemerintah tidak tegas juga. Tetapi, kalau itu ditutup diberi fasilitas busway, ya biarin aja dia macet, konsekuensi. Jadi dia sadar bahwa dia tidak perlu membawa kendaraan pribadi pakai aja. Sekarang kan tidak konsisten menerapkan kebijakan meskipun itu sampai lima tahun kedepan. Seterusnya tidak memadai lagi.
- HT : Bagaimana dengan sistem kuota Pak? Untuk membatasi kendaraan pribadi, ya terapkan lah sistem kuota?
- RS : Saya rasa untuk kuota mobil kita tidak pernah menggunakan mekanisme ini karena dampak besar yang ditimbulkannya. Iklim investasi kita saat ini banyak ditopang oleh industri manufaktur kendaraan bermotor. Sehingga kalau sampai kuota diberlakukan, ini akan mempengaruhi iklim investasi kita. Industri otomotif kita akan lari ke luar karena percuma dia mendirikan pabrik disini, tetapi pasarnya dibatasi. Akhir-akhirnya akan berpengaruh pada tingkat pengangguran. Jadi saya rasa Pemerintah tidak akan gegabah menggunakan kebijakan ini
- HT : Bagaimana dengan strategi merubah waktu, frekuensi dan tujuan perjalanan. Kan ada masuk kantor dan sekolah diatur jamnya untuk mengurai kemacetan.
- RS : Hasil penelitian, itu salah satu *manage demand*. Jadi *demand* itu tidak bertumpuk pada jam sibuk, tapi menyebar secara merata. Memang relatif minimal jadi dia tidak mengurangi. Cara-cara itu minimal tidak semakin parah aja tetapi tidak bisa mengurangi. Kalau mau mengurangi harus kebijakan itu tadi mendorong angkutan umum massal. Tapi untuk jangka pendek agar tidak *stuck*, itu masih bisa pak. Tapi jangan dijadikan sesuatu yang diandalkan. Dia hanya menahan aja supaya tidak jadi parah.
- HT : Kalau melihat keterpaduan tata guna lahan dalam perencanaan sistem transportasi kita itu bagaimana pak. Apakah masih memungkinkan untuk perencanaan transportasi yang akan datang pak?
- RS : Di Singapore itu ada *transit oriented development*, jadi pengembangan suatu wilayah itu sejalan dengan pengembangan angkutan umum. Kemudian sudah mulai sebenarnya dengan pembangunan Rusunami, tetapi tidak efektif juga . Jadi konsep Rusunami itu, orang yang dulu diluar kota mau ditarik itu ke kota. Jadi dia dibangun mall, apartemen tetapi dekat busway. Itu dimungkinkan dengan konsep *transit oriented development*. Itu saya pikir juga sangat bagus, sebagai satu cara. Cuman kendalanya bukan urusan transportasi, tetapi izin IMB
- HT : Apakah Pemda DKI Jakarta telah menerapkan TDM, apakah semua perangkat, kebijakan, organisasi, manajemen dan operasional sudah menjalankan prinsip TDM?
- RS : Saya rasa belum, hanya sepotong-sepotong seperti *three in one* atau bus way, pengaturan jam kerja.

- HT : Ada nggak cara lain yang efektif pak?
- RS : Ya itu tarif parkir, kebutuhan parkir maksimum, *Road pricing* dengan membatasi ruang gerak. Tapi Pak perlu diingat ya, jangan masyarakat itu dibatasi pemakaian kendaraan pribadi sebelum pemerintah daerah menyediakan fasilitas yang memadai. Itu yang perlu. Harus diutamakan, berikan fasilitas yang memadai, sistem angkutan umum baik, dan bisa diandalkan, sehingga kalau dia dibatasi dia punya alternatif yang pas. Sebab kalau dia hanya dibatasi tetapi tidak diberikan alternatif, nanti bisa di praperadilan atau dikomplain. Baru setelah itu nggak apa-apa dibatasi.
- HT : Secara keseluruhan apakah TDM yang dilaksanakan di Jakarta itu pengaruhnya terhadap penggunaan kendaraan pribadi itu pengaruhnya ada nggak?
- RS : Kalau menurut saya belum. Adalah pengaruhnya tetapi baru sedikit. Karena belum efektif. Yang ada itu kebijakan itu dibuat lebih fleksibel. Jadi kalau sebenarnya mau bekerja saya datang pagi sekali, karena belum ada transportasi publik yang dijadikan alternatif. Atau berangkat siang. Masyarakat kita masih mempunyai celah untuk melanggar peraturan dan Pemda meskipun sudah berusaha tetapi belum berhasil menghasilkan kebijakan yang benar-benar bisa diterima masyarakat. Karena kadang kadang satu sisi busway.. tiba-tiba ada orang nyelonong masuk. Kan kita nggak enak rasanya. Jadi belum menggunakan standar yang sama dalam law enforcement. Sekarang kita lagi mengembangkan elektronik *law enforcement*. Jadi sekarang ini Polisi kan nangkap orang misalnya dilampu merah. Kasi surat tilang. Nanti orang tidak berhubungan dengan Polisi lagi. Bagi siapa yang melanggar lampu merah, dia akan terekam oleh teknologi dengan kamera, ketangkap, dikirim surat, anda melanggar lampu merah tanggal sekian, jam sekian, ini buktinya. Terus denda. Jadi pada waktunya dia tidak bayar, dia akan kena bunga nanti. Pada saat dia membayar pajak, dia harus membayar denda itu. Sehingga kalau itu polisi tidak ada masalah. Sekarang ini kebijakan hukum dari pemerintah daerah belum berjalan efektif. Polisi bisa diajak damai, orang yang melanggar kadang seorang aparat. Kita nantinya juga menggunakan kamera, pakai pulsa, ketangkap kamera kalau dia melanggar bukti dia melanggar sudah terekam. Ini sedang pembahasan payung hukumnya. Payung hukum sistem pajak kita kan beda. Sistem pajak kita kan di “pul” dalam satu tempat. Kalau sistem perlakuan parkir yang tinggi misalnya, ini kan harusnya dana yang ada itu digunakan untuk mengembangkan sistem angkutan umum. Jadi ada *trade off*. Dikenakan pajak yang tinggi dan dengan pajak tinggi itu digunakan untuk memperbaiki sarana transportasi. Tapi ini tidak bisa karena sistem perpajakan kita masih di “pul” disatu tempat. Penggunaannya bisa bermacam-macam. Tidak dikhususkan pada transportasi. Itu yang masih jadi hambatan.
- HT : Baik pak terimakasih atas penjelasannya.

LAMPIRAN 3
TRANSKRIP WAWANCARA MENDALAM DENGAN SOSIOLOG
PERKOTAAN

- Henri : Dari sisi sosiologis, bagaimana menurut Ibu langkah-langkah yang
 Tambunan dilakukan Pemda DKI dalam mengatasi kemacetan? Apakah sudah
 (HT) sesuai? Apa sebaiknya dilakukan Pemerintah Provinsi DKI pada
 masa yang akan datang?
- Linda : Saya tidak tahu kalau ditanya sesuai atau tidak sesuai gitu ya. Kalau
 Damayanti dari aspek sosiologisnya, saya melihatnya begini Pak. Saya pingin
 (LD) bicara sesuatu dengan sama dulu bahasanya gitu. Saya ingin melihat
 masalah transportasi ini, kan ini *traffic* ya. Orang yang bermobilitas,
 orang yang berjalan dari satu tempat ketempat lain. Origin and
 Destination, atau orang berjalan dari asal menuju tempat lain untuk
 satu keperluan. Nah Transportasi sendiri merupakan satu produk
 sosial. Siapa yang melakukan perjalanan itu kan manusia gitu lho.
 Jadi masyarakat. Oleh sebab itu memang didalam transportasi
 harusnya memang aspek sosial, budaya menurut saya harus menjadi
 pertimbangan utama. Karena apapun kebijakan yang diambil, atau
 intervensi yang diambil atau solusi yang diambil di dalam sistem
 transportasi itu harus mempertimbangkan masyarakatnya.
 Mempertimbangkan aspek sosialnya. Siapa sih yang melakukan
 mobilitas? Bagaimana sih pola pergerakannya, bagaimana sosial
 behaviournya dsb, jadi banyak sebenarnya pertimbangan-
 pertimbangan sosial. Karena apa, karena kalau kita melihat traffic,
 lalu lintas dalam sistem transportasi, itu sebagai *as a social system*,
 sebagai suatu sistem sosial. Kalau kita melihatnya sebagai sistem
 sosial, sebenarnya tidak semudah yang kita lihat, dan kalau kita ingin
 menyelesaikan misalnya masalah-masalah transportasi yang di DKI
 Jakarta sekarang, di kota sebesar DKI yang kita bilang kota
 metropolitan, bahkan kalau saya beritahu kepada Pak Henri DKI itu
 sebagai salah satu metropolitan region. Sehingga DKI itu tidak bisa
 menyelesaikan masalah transportasi hanya bicara DKI saja. Sehingga
 transportasi ini harus diangkat ke yang lebih luas sebenarnya yaitu
 region, ke wilayah. Sehingga kalau DKI ingin menyelesaikan
 masalah transportasi, menurut saya jangan tambal sulam. Nah kalau
 tambal sulam maka tidak akan terselesaikan. Karena transportasi itu,
 orang yang bergerak di dalam DKI itu, mobilitas internal itu bisa
 murni bukan orang DKI saja, bisa juga dari luar sehingga
 menyelesaikannya tidak diinternal saja tapi juga kecabang-
 cabangnya. Kalau pohon itu cabangnya itu sampai keluar DKI. Itu
 baru kita bilang sistem transportasi bagaimana networking. Kalau
 secara anatominya, ternyata mobil atau lebih ke mobil pribadi, mobil
 itu tidak bisa lepas dari sistem sosial.
- HT : Bagaimana menurut Ibu kondisi dan layanan angkutan massal saat
 ini apakah sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi? Apa

- yang seharusnya dilakukan untuk menarik pengguna kendaraan pribadi?
- LD : Siapa yang naik mobil itu. Itu ada strata sosialnya dibelakang itu. Mobil itu tidak hanya mempunyai nilai fungsional saja membawa kita dari satu tempat ke tempat lain, tetapi mobil itu juga punya *social prestise*. Pak Henri kalau naik kijang beda dengan kalau Pak Henri naik Mercy. Sangat berbeda, orang melihat kita juga sangat berbeda. Jadi kita kadang-kadang menunjukkan kekuatan itu ada di *public space*, ruang publik. Nah kalau kita bicara sebagai sistem sosial, sebetulnya kalau orang sosial melihat itu seperti lapisan-lapisan. Lapisan-lapisan itu adalah kita mulai lihat dari sistem biologis. Kalau kita bicara sistem biologis, maka manusia itu sebagai individu. Terus ada diatas manusia itu yaitu sistem personal. Ini yang dikaji oleh orang psikologi. Kenapa orang stress di jalan, kenapa orang melakukan sesuatu di jalan. Kalau yang biologis orang medikal kali. Dokter masuk ke situ kali ya. Seberapa sehat orang mengendarai mobil, mabuk atau tidak makanya orang di tes alkohol misanya. Kan itu ukurannya ukuran medis. Nah yang diatas sistem personal itu adalah sistem sosial. Justru dalam sistem sosial ini kita bertemu orang yang anonim. Saya tidak kenal Pak Henri, Pak Henri tidak kenal saya, mungkin kalau saya lihat mobil Pak Henri oh Pak Henri ya yang di jalan. Tapi Bapak tidak tahu apakah Pak Henri tidak melihat saya, itu betul-betul anonim Pak. Siapa mengatur ini supaya betul, itu sistem regulasi Pak. Sistem aturan. Jadi sistem hukum itu ada di dalam sistem sosial. Sistem regulasi, sistem koordinasi, sistem hukum, sistem rambu lalu lintas semua ada di sistem sosial. Sehingga yang membuat lalu lintas ini tidak bertabrakan, kita tau aturan, oh ini hak kita, ini jalan orang, kita harus memberi sen ke sini, itu diatur dalam sistem sosial ini. Kalau aturan ini tidak jalan Pak, maka sistem sosial ini kacau yang kita lihat. Karena orang nggak ada aturannya. Semau-maunya aja gitu. Tidak ada sistem regulasi yang mengatur di public space ini. Bisa orang akan berbuat seenaknya. Orang yang mempunyai power lebih akan sesukanya.
- Nah diatas sistem sosial kan ada sistem budaya. Nah sistem budaya ini yang kita sebut nilai-nilai itu Pak. Sistem Budaya ini juga mempengaruhi kita, dalam sistem sosial. Meskipun Pak Henri naik Mercy, meskipun Pak Henri dari kelas menengah ke atas, kalau Pak Henri mempunyai nilai-nilai disiplin, Pak Henri akan tetap disiplin. Jadi kalau Pak Henri sudah disiplin, kita tidak perlu lagi melihat peraturan karena peraturan itu bagian dari kita. Kita akan melakukan hal itu dengan baik didalam sistem sosial dibawahnya. Kalau kita mempunyai nilai-nilai keamanan, nilai keamanan itulah yang membuat kita tidak merugikan orang lain. Karena keamanan untuk kita sendiri. Itu *safety* pak. Itu yang harus diatur oleh orang perhubungan. Safety itu menjadi aturan. Saya tidak tahu apakah mereka mendelete safety atau keamanan. Dianggap keamanan itu

punya polisi. Menurut saya salah. Safety dan security itu menyatu pak seperti dua mata uang yang tidak bisa dipisahkan. Nah tadi Pak sistem ini Pak, sistem budaya, sistem sosial, sistem personal, sistem biologis, itu terkait satu sama lain. Oleh karena itu kalau Pak Henri menanyakan kepada saya, saya sebagai sosiolog, sosial saja Pak tidak bisa menyelesaikan masalah transportasi.

- HT : Pemda DKI Jakarta sudah melakukan langkah-langkah dalam mengatasi kemacetan seperti program busway, three in one, dll tapi belum mampu mengatasi kemacetan apa penyebabnya Bu?
- LD : Masalah transportasi itu harus diselesaikan secara multidisiplin Pak. Transportasi itu sangat rasional Pak. Rasionalnya apa Pak, kalau kita bicara sistem transportasi, orang berpindah dari satu tempat ketempat lain, orang akan mempertimbangkan *speed*, kecepatan. Seberapa cepat saya bisa sampai disitu. Orang memperhitungkan kecepatan, berarti memperhitungkan waktu. Pak Henri tidak akan memilih, ah saya mau ke Depok nih, naik apa yah yang paling lama, nggak bakalan. Yang paling cepat aksesnya paling mudah, itu yang rasional. Kedua cost, ekonomi. Orang akan berfikir saya kalau mau pergi kesana naik taksi cepat nih. Tapi kalau taksi uang saya cukup nggak? Mahal. Kalau saya naik taksi. Kalau gitu saya naik kereta, murah nih cuman 3500 rupiah, duduk, saya bisa sampai nih naik yang AC. Supaya nggak dicopet orang saya naik AC. Itu kan sangat rasional, ekonomis, *speed*, *comfortability*, keamanan dan sebagainya ya. Itu jadi perhitungan kita. Oleh karena itu sangat rasional. Sehingga kalau kita berfikir untuk transportasi itu harus diperhitungkan Pak semua. Regulasinya segala macam. Dan yang paling penting adalah *behaviour* tadi dalam sistem sosial. Karena budaya, nilai, attitude, sikap akhirnya pada *behaviour*. *Social behaviour*. Nah *behaviour* ini sangat terkait dengan manajemen transportasi. Jadi kegagalan-kegagalan transportasi yang kita lihat sekarang, kesemrawutan di jalan raya itu, itu adalah kegagalan sosial behaviour Pak. Perilaku kita berlalu lintas semua sudah buruk. Bahkan menurut saya sudah tidak aman. Karena kita tidak punya nilai-nilai *safety*. Kita tidak mengembangkan nilai safety dalam bertransportasi. Resiko-resiko. Kita bisa nyeberang dimana saja, kita naik motor semuanya, nyelip sana, nyelip sini. Oleh sebab itu, penanganan transportasi ini memang sekarang harus bergeser dari membangun infrastruktur transportasi ke manajemen transportasi. Jadi planning transportasi itu juga harus mempertimbangkan manajemen transportasi. Kalau kita bicara pengelolaan transportasi ya mengelola SDM, mengelola semuanya Pak. Itu yang disebut pengelolaan manajemen. Nah menata behaviour ini tidak gampang Pak. Jadi harus butuh berbagai macam cara tidak dari satu aspek saja. Itu harus dilakukan secara terintegrasi. Itu kelemahan kita. Apalagi kalau kita bicara manajemen. Manajemen itu harus terintegrasi pengelolaannya. Dinas perhubungan punya pemikiran sendiri, dilakukan sendiri tidak bisa Pak meski dilakukan di DKI.

Secara vertikal dia harus terintegrasi dengan Departemen Perhubungan. Secara horizontal dia bekerjasama dengan dinas-dinas yang lain. Kepolosian, DLLAJR, Organda, itu disebut manajemen Pak. Nggak bisa manajemen itu dilakukan sendiri, tetapi terkait dengan instansi lain ya Organdanya, ya operatornya, masyarakat juga. Nggak bisa diselesaikan oleh pemerintah tapi operatornya juga. Harus punya indikator-indikator yang sama dalam manajemen. Bagaimana mengelola transportasi yang baik harus mempertentukan kinerja-kinerja yang diminta oleh konsumen, kenyamanan, keamanan, ekonomis, dsb. Itu harus sama Tapi kalau kita pengen aman, pengen nyaman, tapi operator lebih ke ekonomi, yang penting untung, supir ugal-ugalan, ban yang vulkanisir artinya dia punya kinerja sendiri. Ini tidak bisa ketemu dengan yang diminta oleh konsumen. Dan ini gambaran angkutan umum saat ini. Sementara Pak kalau kita bicara mengelola kendaraan pribadi, tidak boleh polusi itu juga sama Pak Jadi ukuran dalam transportasi performance kinerjanya juga harus sama antara yang pribadi dan umum. Yang saya lihat sekarang itu tidak sama. Orang operator melihat mengukur dirinya sendiri *business oriented*, dia tidak peduli dengan konsumen, si kendaraan pribadi juga dia tidak memikirin orang lain, mau orang lain tidak dapat tepat, mau orang lain tersingkirkan, mau macet dia tidak peduli. Orang saya tidak ada pilihan karena tidak ada transportasi publik yang layak. Bagaimana saya mengurangi bertransportasi orang saya tidak punya pilihan menggunakan *public transportation*. Masa saya harus bersama tetangga saya atau mengambil penumpang dijalan supaya masuk ke *three in one*. Jangan lupa ini kota, *strangger*. Nanti kita ajak mereka, mereka menodong kita. Kita impersonal Pak. Saya tidak kenal orang lain. Tapi kalau mau dibangun bisa, misalnya yang satu kompleks pergi sama-sama menggunakan satu mobil, nanti iuran atau berkendara bersama, mungkin sistem itu harus dibangun di DKI. Tapi kan butuh kepedulian. Jadi perlu kita lihat akar permasalahannya apa. Kalau akar permasalahannya transportasi publik yang buruk, nggak juga pak. Kita harus lihat juga aspek sosial. Kalau sosial prestise, walaupun kendaraan publik sudah baik tetapi dia prestise, ya dia tetap menggunakan kendaraannya juga. Itu ada prestisenya. Jadi kalau gitu, policynya yang harus dibenahi. Kebijakan sosial dalam transportasi, saya suka tanya sama orang perhubungan apa yang akan diselesaikan dulu. Perencanaan transportasi akan berjalan dengan baik, sarannya akan ketemu. Sekarang apa policynya mengurangi mobility, itu harus jelas. Jadi kalau memang mengurangi mobilitas masyarakat yang menjadi policy, harus digiring ke arah sana. Harus dibangun mekanisme ke arah sana. Misalnya kita ingin mengurangi perjalanan pulang Lebaran sementara kita terus memperbaiki angkutan Lebaran ya orang akan terus melakukan perjalanan pulang Lebaran. Sementara orang ribut, kenapa harus pulang kampung, kan kontradiktif Pak. Jadi kebijakan itu harus komprehensif. Jangan

sasarannya apa, kebijakannya lain. Action programnya juga harus jelas.

Jadi kalau mau mengurangi kendaraan pribadi ya mungkin salah satunya kita harus mendekati kenyamanan tadi. Okelah yang sosial prestise tadi hanya untuk segelintir orang, tapi kan kita lihat nih yang segini bisa dialihkan ke transportasi publik. Yang segini mungkin tidak bisa. Segini yang sosial prestise. Nah pemerintah harus mengidentifikasi ini.

HT : Apa komentar Ibu tentang tata guna lahan kita apa sudah mengakomodasi perkembangan sistem transportasi di masa yang akan datang?

LD : Tata guna lahan. Sekarang ini Pemerintah kita melakukan pembangunan itu terpusat disatu tempat saja. Misalnya pembangunan pusat perbelanjaan, kantor pemerintahan, pemerintah harus mengurai ini. Pemerintah harus membangun pusat-pusat aktivitas di pinggiran ini supaya tidak semua orang menumpuk ketempat yang sama. Ini juga akan mengurangi pergerakan ke pusat kota. Nah dalam beberapa kesempatan saya selalu katakan ke Bapak. Berani nggak pemerintah memindahkan pegawainya ke luar dari pusat kota. BPPT misalnya dipindahkan ke Serpong, Departemen lain kemana gitu. Kepolisian sudah melakukan itu. Anggota kepolisian itu sudah ditempatkan dekat dengan domisilinya. Nah pemerintah berani nggak melakukan itu?

HT : Bagaimana sebenarnya tingkat kesadaran masyarakat dalam melaksanakan kebijakan yang diambil oleh pemerintah dalam mengurangi kemacetan?

LD : Itu sebenarnya tergantung dari sistem sosial dan budaya yang dibangun. Orang Indonesia bisa disiplin di Singapore itu kenapa bisa, tetapi setelah di Indonesia, dia kembali keperilakunya semula. Itu karena sistem sosial dan budaya yang dibangun. Sistem sosial itu termasuk regulasinya. Kalau disini ada tempat penyeberangan, tetapi ada orang yang menyeberang sembarangan disana, maka orang itu akan malu sendiri karena kebiasaan disana mengikuti aturan yang berlaku yaitu berjalan di Zebra Cross. Demikian juga budaya antri. Di Singapore itu orang akan merasa malu apabila tidak mengikuti antrian. Nah kesadaran itu harus dibangun dari sistem sosial dan budaya ini. Kalau ini sudah dibangun saya optimis apa yang dimau pemerintah akan dilaksanakan oleh masyarakat. Tetapi pemerintah juga harus memberikan yang terbaik bagi rakyatnya.

LAMPIRAN 4
TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN PENGGUNA KENDARAAN
PRIBADI YANG BERALIH MENGGUNAKAN ANGKUTAN UMUM
(PAK AKHMAD SYARWANI)

- Henri : Bapak bisa ceritakan sebelumnya dengan kendaraan apa Bapak Tambunan untuk beraktivitas, ke kantor dsb.
 (HT)
- Akhmad : Ya karena kebetulan saya sebagai seorang pekerja di kantor bukan Syarwani seperti marketing, saya itu alergi dengan kemacetan. Memang dengan kendaraan pribadi itu memang aman. Tapi bagi saya pribadi (AS) itu dengan kondisi yang macet itu menjadi sangat tidak nyaman. Dari beberapa aspek tidak nyaman. Tidak ekonomis ialah pasti, kemudian aspek psikologisnya dengan macet itu membuat kita menjadi tidak sabar walaupun berusaha sabar tidak juga karena kadang-kadang kita ngikuti jalur yang benar, orang tidak benar akhirnya kita ikutin jalan yang nggak benar. Nah kebetulan wilayah rumah saya itu termasuk yang dilewati oleh busway. Nah saya lihat busway itu menurut saya merupakan alternatif yang cukup memadai, nyaman, tidak terganggu oleh kemacetan karena dia punya jalur khusus sendiri. Meskipun menurut saya masih banyak kekurangan juga.
- HT : Apa Pak kekurangannya
 AS : Kekurangannya yang pertama, jadwal keberangkatan, jadi kita kadang-kadang nunggu lama, begitu datang buswaynya itu datang dua, tiga empat gitu. Jadi kita lama ngantri disitu. Apakah itu halangan macet di jalan atau manajemen dari pengelola busway itu sendiri, disamping itu, juga servicenya menurut saya semakin menurun gitu. Misalnya pintu-pintunya sudah mulai macet-macet, tempat duduknya juga sudah mulai sobek dan sebagainya, itukan cukup mengganggu. Kalau begitu busway sama dong dengan moda yang lain yang sebelumnya seperti Mayasari. Tapi tetap saya masih mempergunakan busway itu masih merupakan alternatif terbaik saat ini daripada saya membawa kendaraan sendiri apakah itu kendaraan roda empat, seperti saya katakan membikin orang stress, sepeda motorpun kelihatannya lancar tetapi resikonya tinggi, karena didaerah daerah macet itu kan ya itu tadi ada yang sabar ada yang tidak sabar. Kadang kena imbasnya itu kalau kita disalip orang kan jadi terbawa juga. Itu resikonya cukup tinggi.
- HT : Kalau dari rumah ke busway itu naik apa Pak?
 AS : Saya kalau dari rumah ke busway itu naik kendaraan umum. Kalau pulang kantor saya kadang dijemput istri atau anak ke halte busway dengan kendaraan saya.
- HT : Kalau lihat Bapak menggunakan busway karena keterjangkauan busway ya. Apakah ada faktor-faktor apa yang menyebabkan Bapak untuk beralih beralih dari menggunakan kendaraan pribadi karena biaya lebih besar?

- AS : Ya jelas adalah. Kalau kita ngitung kemacetan itu, bensinnya juga. Nah kita dengan sepuluh ribu saja kita sudah bisa pulang pergi. Andai saya bawa kendaraan sendiri, nggak cukup Pak. Mungkin rata-rata sehari itu lima puluh ribulah. Itupun dengan bensin yang pas-pasan artinya dari kantor ke rumah. Kalau kebetulan pergi kemana jelas bertambah lagi biayanya. Jadi biaya menggunakan pribadi menurut saya sudah cukup besar. Cuma menurut saya orang menggunakan kendaraan pribadi itu bukan keharusan ya, itu saya lihat sebagai suatu gengsi. Menurut saya. Orang lain saya tidak tahu
- HT : Pemda DKI punya rencana menaikkan tarif-tarif, jadi kalau TDM kan ada tarif kemacetan, ketika masuk jalur atau jalan dia dikenakan biaya. Menarik juga menurut Bapak menggunakan kendaraan pribadi itu sudah biaya tinggi.
- AS : Oh ia. Saya rasa semua orang merasakan. Dengan catatan itu tadi bidang kerjanya kantoran bukan marketing itu mungkin akan beda. Tapi saya rasa mempunyai kendala kemacetan tadi. Menarik sekali kalau kita studi banding ke Singapore misalnya dengan plat hitam hanya jalan malam hari, plat ini bisa siang hari. Tapi apa bisa diterapkan di Indonesia? Ya kendala budayanya, dll.
- HT : Sekarang gini Pak. Kita tidak usah bicara busway lagi itu sudah jelas. Tapi bagaimana dengan angkutan lain selain busway ini, apakah Bapak melihat bahwa angkutan lain diluar busway saat ini sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi?
- AS : Ya itu harus ditata kembali ya. Saya kira dari segi keamanannya, kenyamanannya, misalnya copet. Itu kurang menarik. Mustinya ada tonase ya jangan sampai gelantung lah. Kalau orang berdiri bolehlah tapi jangan sampai berdesak-desak gitu. Kemudian perawatannya jadi angkutan yang tidak layak ya digantilah, diperbaharui.
- HT : Tapi Bapak yakin nggak kalau angkutan umum ini nyaman, aman, maka pengguna angkutan pribadi akan beralih ke angkutan umum dan massal?
- AS : Ya jelas dong. Saya memastikan ya, sekarang lihat saja. Banyak koq orang-orang disekitar halte busway itu juga banyak kendaraan parkir disitu. Kendaraannya diparkir, terus melanjutkan dengan busway. Saya melihat banyak.
- HT : Jadi Pak supaya menambah minat ke busway perlu fasilitas lain kan, misalnya tempat parkir atau penitipan kendaraan.
- AS : Ia betul harus itu. Jadi ketika orang hendak berpindah angkutan dia tidak kesulitan memarkirkan kendaraannya. Nah ini saya lihat di Malaysia, disana itu kan ada Kereta Api itu ya, Monorail. Itu setiap stasiun itu mempunyai parkir luas dan pegawai yang ingin berpindah dari satu ke tempat lain tinggal parkir disitu ya udah. Disitu nyaman, nggak ada orang ngamen, pengemis. Saya kadang berfikir disini bisa kenapa kita tidak? Tapi saya yakinlah, tentu dengan memperhatikan kenyamanan tadi ya, kedisiplinan juga.
- HT : Pak sebagai pengguna busway, apakah fasilitas-fasilitas seperti parkir dll, itu sudah tersedia?

- AS : Belum dalam artian parkir yang bukan parkir yang disediakan oleh Ruko atau pinggir jalan ya. Kalau yang disediakan khusus untuk menunjang angkutan umum atau massal, saya lihat belum. Kalau misalnya saya melihat ada orang memarkirkan kendaraannya itu bukan di fasilitasnya si busway itu. Bukan. Nyaman sebetulnya kalau fasilitas itu disediakan oleh busway atau angkutan kereta. Tapi kenapa kita tidak.
- HT : Kalau melihat secara umum, apakah angkutan umum dan massal ini sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi Pak?
- AS : Saya rasa belum Pak. Kalau busway ia. Tetapi diluar itu saya tidak yakin bisa menarik pengguna kendaraan pribadi. Itu tadi karena keamanannya, kenyamanannya, tidak diperhatikan. Padahal yang penting kenyamanan dan keamanan itu. Mungkin kalaupun harganya dinaikkan, orang berani gitu. Memang nyaman ya semua memuaskannya. Saya kalau pulang dari kantor saja, woiis antrinya luar biasa. Itu artinya apa busway itu sangat menarik. Tapi kalau angkutan lain saya tidak tau.
- HT : Tapi ada yang bilang yang naik busway itu sebagian besar perpindahan dari bus reguler, itu bagaimana Pak
- AS : Nggak juga. Di busway itu banyak juga yang kantoran ya. Kalau di busway itu parlente koq orangnya.
- HT : Bapak setuju nggak, kalau menggunakan kendaraan pribadi itu harus dibebani melalui pajak atau tarif? Sebagai alternatif mengurangi kendaraan pribadi.
- AS : Ya saya setuju-setuju aja. Tapi kalau itu satu-satunya alternatif, itu tidak pas. Pemerintah harus menyediakan angkutan umum dan massal yang nyaman, aman dan dapat diandalkan dululah. Jadi dua alternatif itu dijalankan.
- HT : Bagaimana menurut Bapak komunikasi Pemprov DKI Jakarta dalam mengimplementasikan kebijakan transportasi?
- AS : Saya rasa pemerintah telah melakukan sosialisasi dengan baik ketika suatu kebijakan hendak diterapkan. Ketika peraturan wajib menggunakan seat belt hendak diterapkan misalnya pemerintah memberikan tenggang waktu sebagai ujicoba. ERP yang sekarang lagi hangat saya rasa sekarang sudah mulai diwacanakan. Untuk yang berkaitan dengan transportasi, pemerintah saya rasa sudah melakukan sosialisasi ke masyarakat. Itu kita akui
- HT : Kalau dari sisi Sumberdaya, bagaimana menurut Bapak Sumberdaya Dinas Perhubungan atau yang terkait dengan implementasi kebijakan transportasi di DKI Jakarta?
- AS : Kalau dari sisi SDM, saya rasa tidak sebandinglah dengan luas Jakarta yang harus diawasi. Apalagi masyarakat kita tingkat kesadarannya masih kurang, sudah jelas tertulis jalur khusus busway, tetapi masih ada saja kendaraan pribadi yang nyelonong. Coba lihat beberapa jalur busway itu malah tidak dijaga oleh petugas. Akhirnya ya itu masuk aja itu kendaraan umum dan pribadi”
- HT : Harapan apa yang Bapak inginkan tentang sistem transportasi di DKI

- Jakarta untuk masa yang akan datang?
- AS : Pertama, busway itu kan punya jalur khusus. Mestinya jalur khusus itu betul-betul dijaga. Kalau yang kita lihat sekarang kan masuk orang gitu. Kalau itu dijaga saya yakin orang itu akan tertarik. Terus mungkin juga adalah insentif apa bagi penumpang untuk merangsang penumpang umum gitu. Juga perlu diperbanyak moda-moda seperti itu, saya dengar akan ada Monorail kan, nah itu mungkin bisa itu. Sekali lagi perawatan itu perlu. Itu berpengaruh pak yang mambuat orang bisa kembali lagi ke kendaraan pribadi yang seperti itu sebetulnya kalau menurut saya tidak boleh terjadi. Kalau karcis dengan sekali bayar itu bagus. Saya dua kali pindah tetap bayar 3.500. Jadi memang perlu keterpaduan antar moda itu. Saya yakin orang akan menimbang-nimbanglah dengan menggunakan kendaraan pribadi, biayanya sekian. Dengan angkutan umum separuhnya aja nggak ada. Itu harapan saya Pak.



LAMPIRAN 5
TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN PENGGUNA KENDARAAN
PRIBADI YANG BERALIH KE ANGKUTAN UMUM

- Henri Tambunan (HT) : Faktor-faktor apa yang menyebabkan Bapak untuk beralih dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan massal?
- Harry Jusron (HJ) : Faktornya itu saya merasa, bahwa lalulintas itu makin lama makin macet, itukan menguras tenaga, konsentrasi juga. Capeklah. Badan dan pikiran. Yang kedua dari sisi biaya. Biayanya itu, bensinnya jauh lebih mahal daripada saya naik kendaraan umum. Sedangkan kalau saya naik kendaraan umum, saya tidak mikirin bensin. Yang ketiga, saya boleh milih naik kendaraan apapun. Ada bis, ada taksi, ada busway, ada kereta, saya boleh milih mana yang suka saya gitu. Nah biasanya saya milih yang menurut saya nyaman. Misalnya saya dengar dari radio, jalanan macet, saya akan naik kereta. Nah ada lagi yang saya lakukan yaitu ikut kendaraan jemputan kantor. Biasanya kendaraan kantor dekat rumah saya membolehkan walaupun saya tidak bekerja di instansi tersebut. Biasanya kendaraan itu menurut saya nyaman. Karena tidak mungkin ada yang berdiri sebab statusnya kendaraan kantor.
- HT : Bapak kan pengguna angkutan massal pak, baik bus maupun kereta. Bagaimana menurut Bapak sebagai pengguna, kondisi angkutan umum atau massal sekarang ini, apakah sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi?
- HJ : Kalau saya melihat secara umum ya. Kalau jumlah kendaraan pribadi dijalanan berkurang, itu berarti ada pengguna kendaraan pribadi yang berpindah. Tetapi kalau jumlah kendaraan pribadi tetap, malah bertambah maka tidak ada pengaruhnya. Demikian juga sebaliknya kalau penumpang kendaraan umum berjubel, itu memang dari dulunya begitu. Nah kalau ditanya apakah menarik atau belum, saya melihat dari sisi ketepatan waktu, dan jadwal tunggu. Ketepatan waktu dan jadwal tunggu memang selalu menjadi masalah. Bis itu kan mencari penumpang kadang harus menunggu penumpang dulu, sehingga terlambat sampai kantor. Demikian juga jadwal menunggunya kadang setengah jam belum dapat kendaraan yang langsung ke kantor. Itu sering menjadi masalah. Yang kedua kenyamanan diangkutan bus, saya merasakan tidak nyaman sama sekali. Orang banyak berdiri, seringkali orang merokok didalam bus. Yang ketiga masalah keamanan, banyak copet, yang keempat adalah perilaku sipengemudi sendiri misalnya ngerem mendadak, ugal-ugalan, berhenti ditengah jalan raya, kan bahaya bagi penumpang. Yang lainnya masalah trayek, seringkali penumpang diturunkan di jalan, padahal belum sampai diterminal atau tempat tujuannya, atau sering kali penumpang dipindahkan ke bus lain, yang sebenarnya sudah penuh juga. Jadi memang masalah ini perlu diselesaikan kalau ingin menarik pengguna kendaraan pribadi. Saya sendiri kalau sudah

begitu lari ke angkutan jemputan pegawai, karena terbukti lebih nyaman dan lebih teratur lah. Sebenarnya yang sangat potensial untuk menarik pengguna kendaraan pribadi itu adalah kereta, karena kecepatannya dan tidak mungkin macet dijalanan. Nah orang bisa memilih apakah mau yang berdesak-desakan, atau yang nyaman dengan yang AC.

- HT : Kalau busway bagaimana Pak? Apakah sudah menarik menurut Bapak?
- HJ : Ini menurut pengalaman pribadi saya ya. Menurut saya belum. Bukti secara umumnya koridor Blok M - Kota misalnya yang sebenarnya sangat ideal sebagai jalur khusus, karena tidak boleh kendaraan pribadi masuk ke jalur tersebut. Kita lihat pada jalur tersebut, kendaraan pribadi tetap saja banyak. Jadi walaupun ada yang beralih jumlahnya menurut saya kecil. Kalau koridor lain, yang tidak seideal koridor Blok M – Kota, menurut saya akan lebih parah.
- HT : Apa penyebabnya Pak?
- HJ : Begini. Awalnya memang ada harapan dengan adanya busway, tetapi lama kelamaan, orang semakin berfikir, orang menitip mobil ditaruh dimana? Misalnya di Blok M? daripada menitip parkir di Melawai misalnya, ya udah sekalian aja bawa mobilnya ke kantor. Itu salah satu menyebabkan orang tidak tertarik, padahal rute ini adalah rute bagus. Demikian juga koridor lain saya rasa. Tempat parkir sekitar busway ini tidak ada. Seharusnya pemerintah DKI menyiapkan lahan parkir yang luas, nyaman dan aman, dan dekat dengan halte atau stasiun busway. Berikutnya, ketika jalanan macet, jalur busway juga macet, karena kendaraan pribadi juga masuk.
- HT : Bagaimana dengan kebijakan tarif atau pajak yang diambil pemerintah dalam membatasi penggunaan atau kepemilikan kendaraan pribadi, apakah berpengaruh bagi Bapak?
- HJ : Kalau berpengaruh mungkin ada ya. Tetapi memang pemerintah perlu hati-hati menerapkan ini. Sediakan dululah transportasi publik yang nyaman. Saya ini naik kendaraan umum kan karena tidak mau capek dan stress sebenarnya. Nah untuk mendapatkan transportasi yang aman, saya naik jemputan pegawai. Jadi itu yang lebih penting saya rasa.
- HT : Harapan apa yang Bapak inginkan tentang sistem transportasi di DKI Jakarta untuk masa yang akan datang?
- HJ : Selain transportasi publik disediakan, saya usul, pemerintah mendorong berkendara bersama apakah melalui jemputan karyawan atau pegawai atau, kendaraan pribadi tetapi bisa ditumpangi secara bersama-sama. Yang kedua saran saya pemerintah perlu menggalakkan transportasi bersepeda, ini selain sehat juga ramah lingkungan karena tidak ada polusi.

LAMPIRAN 6
TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN YANG MASIH MENGGUNAKAN
KENDARAAN PRIBADI
(Pak Dadit Herdikeagung)

- Henri : Bisa diceritakan Pak naik apa Bapak ke Kantor?
 Tambunan
 (HT)
- Dadit : Saya tinggal di Pasar Minggu. Saya dulu naik kendaraan umum ke
 (DH) Kantor. Naik Kereta Api pernah. Terutama kalau rapat pagi itu, saya naik kereta. Karena apa, ngejar jam, kalau rapat jam 9, saya naik kereta karena lebih cepat. Waktu itu kan belum ada busway. Alternatif lainnya naik 604. Saya punya mobil tapi ditinggal. Kadang-kadang saja saya pakai. Tapi seringnya naik umum. Tapi itu dulu. Karena sudah nggak nyaman, terus copetnya juga banyak, pokoknya nggak enaklah. Nah dulu waktu awal ada busway, saya menggunakan busway dari Warung Buncit, terus turun di Sarinah. Itu dulu lancar Pak. Ada beberapa ruas yang campur memang, tetapi beberapa disterilkan. Jadi agak cepat dulu.
- HT : Jadi alasannya menggunakan kendaraan pribadi ini? Apa pak bisa dijelaskan?
- DH : Tadinya menggunakan busway cepat pak. Tapi belakangan, sudah tambah jelek. Terutama jadwalnya yang lama. Menunggu busway itu kadang-kadang aku harus nunggu setengah jam. Kadang belum dapat bus yang bisa dinaikin karena penuh. Pulangnya juga begitu. Di Dukuh atas itu antrinya panjang sekali. Bagus idenya sih sebagai transportasi umum. Tapi implementasinya yang nggak bagus. Bikin orang kapok.
- HT : Tapi kan menggunakan kendaraan pribadi juga kan macet, kemudian biaya BBM pak, apa nggak masuk pertimbangan Bapak untuk menggunakan angkutan umum?
- DH : Ya, hampir sama sih, kalau macetnya. Kalau busway antara satu jam sampai satu setengah jam. Kendaraan pribadi juga begitu. Tapi waktu tunggu busway ini yang nggak bisa dipegang. Jadi jadwalnya itu yang lama.
- HT : Menurut Bapak sebagai yang pernah menggunakan busway (angkutan umum), apakah busway itu sudah menarik bagi pengguna kendaraan pribadi?
- DH : Awalnya ia. Belakangan nggak. Orang disuruh nunggu di halte itu lama sekali. Kan yang perlu itu pagi dan sore ya karena mau beraktivitas. Tetapi justru pada jam-jam itu yang susah mendapatkan busway. Jadi belakangan ini jam nunggunya yang lama. Jadi awal-awalnya dia menarik bagi saya.
- HT : Angkutan lainnya di luar busway bagaimana Pak? Bapak kan pernah merasakan juga.
- DH : Jelek. Nggak ada daya tariknya. Asapnya masuk, tempat duduknya

- melipat kaki aja susah, Nah kalau kereta menang waktu aja. Kereta itu terlalu penuh. Saya pernah dibawa kereta karena nggak bisa keluar.
- HT : Pak, kan ada strategi lain untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, misalnya pembatasan penggunaan kendaraan pribadi melalui tarif dan pajak. Yang Bapak alami sekarang itu, penerapan tarif dan pajak sekarang ini ada pengaruhnya nggak?
- DH : Nggak banyak pengaruhnya itu. Karena orang membandingkan dengan alternatif yang ada. Jadi sebenarnya orang nggak punya alternatif yang sesuai keinginannya sehingga ia menggunakan mobil pribadi itu. Sebenarnya bagi saya bukan masalah melalui pajak atau tarif. Yang penting alternatif transportasi publik yang handal seperti jaringan metro atau subway atau jaringan kereta tersedia dan dapat menjangkau sudut kota. Itu lebih penting. Nah kita nggak punya alternatif itu. Sekarang itukan kita nggak punya pilihan akhirnya kita naik angkutan pribadi.
- HT : *Three in one* punya pengaruh nggak buat Bapak?
- DH : Bagi saya nggak itu. Kebetulan saya bisa ambil alternatif dari belakang. Semua kantor disini saya rasa punya pintu belakang. Jadi nggak ada pengaruh itu.
- HT : Harapan Bapak apa nih tentang sistem transportasi Jakarta ini.
- DH : Ya seriuslah membenahi transportasi kita ini. Kita mau membangun monorail tapi hanya tiangnya aja. Malaysia direncanakan langsung jadi itu. Korea juga direncanakan langsung diterapkan. Indonesia terlalu banyak berwacana sih Pak. Memang sudah selayaknya pemerintah mengambil langkah-langkah untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, karena memang kondisinya saat ini sangatlah parah. Kendaraan pribadi itu telah menguasai jalanan DKI Jakarta saat ini. Saya sangat setuju adanya pembatasan penggunaan kendaraan pribadi asalkan pemerintah menyiapkan alat transportasi yang memadai dan dapat diandalkan

LAMPIRAN 7
TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN PAK DEDY SYAHPUTRA
(PENELITI BIDANG KEBIJAKAN PUBLIK)

- Henri Tambunan (HT) : Bagaimana pendapat Bapak tentang ketidaksesuaian antara kebijakan transportasi yang telah dirumuskan dengan implementasinya
- Dedy Syahputra (DS) : Jadi sebenarnya policy itu kan sudah ada, sudah tersusun dengan baik. Tetapi ketika diimplementasikan banyak yang tidak jalan. Banyak faktor yang sebenarnya sebelumnya mungkin sudah dipertimbangkan tetapi itu jadi akan burden ketika hendak diimplementasi. Banyak hal atau kasus yang bisa dijadikan contoh misalnya monorail, waterway, terus blueline, itu sebuah konsep transportasi yang sebenarnya bagus yang lebih menekankan pada mass transportasi atau transportasi publik. Nah cuman kelemahannya dimana nih. Padahal sudah ada konsep, sudah ada feasibility study tetapi ketika kebijakan itu diterapkan tidak berjalan, karena ada faktor lain. Nah faktor itu juga jadi complicated karena faktor itu ternyata tidak hanya dari pemerintahnya tetapi karakter dan culture masyarakatnya juga belum siap. Kemudian ketika pemerintah menyediakan policy, tidak sesuai juga dengan harapan atau demand masyarakat. Seperti blueline misalnya masalahnya adalah jamnya tidak terintegrasi dengan jam kereta dari Bekasi Bogor dan Depok. Jadi dia kosong. Kalau kasus waterway itu infrastrukturnya yang jadi masalah. Kalau di Bangkok itu yang saya lihat, airnya hitam dan bau sebenarnya. Tetapi masyarakat menggunakan alat transportasi itu disana. Kalau disini public boatnya itu kayak boat yang di Ancol itu. Disini kan kondisinya terlalu mewah, disini ada AC dll. Jadi biayanya terlalu besar Masyarakat sebenarnya kebutuhannya tidak seperti itu, biasa aja seperti kapalnya terbuka. Tidak perlu biaya tinggi. Nah hal-hal seperti ini tidak dipikirkan oleh pemerintah. Demandnya masyarakat itu maunya seperti apa. Yang dilakukan itu studi-studi mengenai pendanaan, infrastruktur, tetapi studi-studi tentang masyarakat atau sosial itu kurang diadopt. Pemerintah itu baru sadar setelah ada kasus. Oh ia ini perlu. Seperti kasus di busway. Masyarakat mungkin dari dulu menginginkan kalau bisa laki-laki dan perempuan dipisahkan busnya atau jalurnya. Tetapi ketika kasus meledak baru dipikirkan. Demikian juga misalnya monorail, ketika dia jadi kasus, baru pemerintah menanggapi, pemerintah mengambil alih. Semua itu mungkin juga kontrol masyarakat kurang atau mungkin ada tetapi pressurenya kurang, jadi pemerintah jalan sendiri. Dewan Transportasi Kota itu juga padahal sudah dibentuk pada zamannya Sutiyoso. Sebenarnya dia punya peran khusus. Dia memberikan rekomendasi kebijakan transportasi di Jakarta. Itukan mau dijadikan contoh sebenarnya, nanti dikembangkan di daerah lain. Tetapi memang dalam perjalanannya rekomendasinya kurang didengar. Jadi permasalahan transportasi di

Universitas Indonesia

Jakarta itu ya kendalanya seperti itu, antara policy formulation dan policy implementation tidak match. Issue lain ketika kebijakan diterapkan kan harusnya melibatkan beberapa stakeholder, nah ini kurang dijaga karena tidak adanya koordinasi. Ketika dia membuat monorail, Monorail itu sebuah kebijakan. Rumusan kebijakannya ada, tetapi ketika diimplementasikan, ini kurang dikoordinasikan dengan dinas terkait, dinas PU, dinas tata kota yang bangun jembatan. Kayak dicasablanca itu kan gimana itu nanti complicatednya. Itu sebagai contoh kasus tata ruang. Kayak yang sekarang ini dibangun BKT. Rencananya kan akan dibuat jalur transportasi air. Sekarang kan isuenya tidak begitu lagi kan. Kalau dibuat transportasi air itu tidak bisa karena telah dibangun bendungan atau dam jadi kapal tidak mungkin bisa lewat lagi. Nah dulu ketika dibuat konsep itu sudah OK, nanti akan menjadi alat transportasi dan pariwisata. Nah PU mungkin tidak memikirin kesannya. Bahwa BKT itu nanti akan dibikin untuk transportasi air. PU bikin dam, akhirnya nggak jalan. Jadi itu ada mismatch antara policy formulation dengan policy implementation.

- HT : Jadi lebih banyak masalahnya disitu yah.
- DS : Ia kalau secara formalnya kan undang-undangnya kan sudah ada. Institusinya kan lengkap. Kalau dalam konteks policy formulation dan policy implementation kan harus ada beberapa aktor. Nah aktor dalam hal ini kan harus ada dari pemerintah itu kan sudah ada, artinya sudah terpenuhi dalam konteks teori kebijakan publik. Cuman ketika policy implementation, itu sudah diluar wewenangnya. Dia cuman strik dengan punyanya dia, padahal keterlibatan sektor lain juga harus dilihat.
- HT : Itu kan dari sisi komunikasi antar instansi yah.. kalau dari sisi pendanaan, sumberdayalah. SDM misalnya kira-kira bagaimana itu kira-kira ada masalah nggak disitu?
- DS : Saya rasa dari sisi SDM memang kurang. Tentu pegawai dinas perhubungan dan kepolisian yang terbatas tidak bisa diharapkan banyak untuk menjalankan kebijakan yang berkaitan dengan transportasi yang serba kompleks. Tetapi sebenarnya kalau masyarakat kita sudah mempunyai kesadaran yang tinggi serta didukung oleh low enforcement serta dukungan teknologi yang baik, maka masalah SDM tidak menjadi persoalan. Dari sisi pendanaan, PAD DKI Jakarta tinggi. Pemerintah juga bisa mengundang investor. Jadi tidak ada masalah kalau sumberdaya. Cuman masalahnya di kita itu kan sangat sentralistis, dan selalu ada kepentingan yang sebenarnya tidak perlu. Contoh kasus saya berikan pembangunan kereta dari Manggarai ke Bandara. Padahal secara konsep itu sudah matang. Sudah ada feasibility study dan melibatkan perbankan nasional, angkasa pura sama jasa marga. Saya melihat ini ada kepentingan jasa marga. Karena kalau orang nanti sudah beralih ke kereta api, otomatis pengguna jalan tolkan berkurang. Coba lihat sekarang yang disebut itu pembangunan jalan bertingkat itu yang

- dibikinkan. Dia justru fokuskan kesitu. Jadi poinnya, selalu ada kepentingan dalam realisasi dalam sebuah kebijakan. Contohnya kenapa monorail tidak ditentukan secara terbuka? Jakarta Monorailkan jadi kasus juga. Kenapa harus teknologi Jepang, itukan juga loan kan? Padahal teknologi Cina lebih murah. Kalau nggak salah Thailand itu memakai Cina itu.
- HT : Masalah lain adalah tidak sesuainya waktu perencanaan misalnya pembangunan MRT kan sudah harus dibangun tahun 2010, tetapi diundur jadi 2012 bahkan dikatakan 2014.
- DS : Mungkin kebijakan kita itu terlalu sentralistis ya. Kebijakan itu terpusat di pemerintah saja tidak ada pressure dari masyarakat. Walaupun ada itu tidak berpengaruh terhadap perjalanan sebuah kebijakan. Jadi kalau diluar negerikan misalnya di Thailand, itu karena pressure gitu lho. Sebenarnya dari segi infrastruktur, dia lebih sulit dari kita. Karena tata kotakan lebih jelek dari kita. Dia tidak memiliki jalan kayak jalan Thamrin itu. Mereka tidak memiliki tata ruang yang seperti kita sebenarnya. Tetapi koq mereka bisa gitulho. Itu karena tekanan dari masyarakat juga.
- HT : Di kita itu karena power pemerintah atau karena masyarakat kita yang tidak peduli nggak? Masalahnya dimana itu yah?
- DS : Masyarakat umum mungkin tidak yah, tapi kan ada masyarakat perguruan tinggi atau LSM. Cuma pemerintah tetap aja, mungkin dia sebagai pemegang kekuasaan. Mereka mengatakan masalah uang masalah ini.. tetapi saya lihat mereka tidak mau berkreasi secara cepat. Cuma sih willingness pemerintah masih ada menjadikan Jakarta yang lebih baik cuma, sangat lamban. Sebenarnya pemerintah itu bisa melakukan lebih cepat, dengan sumberdaya yang cukup mumpuni baik SDM, cuma dalam penerapan itu tidak pernah cepat padahal masyarakatkan butuh pemecahan masalah transportasi ini.
- HT : Mungkin karena ada kepentingan yang terlihat ini mungkin pak?
- DH : Ia ada kepentingan yang tidak terlihat ini gitu lho. Apakah kepentingan pemerintah, apakah kepentingan segelintir orang, contoh lah titik macet di Ambassador itu. Itukan titik macetnya sudah ketahuan. Apa susahnya bikin lampu lalu lintas, lintasan penyeberangan, banyak orang bilang biaya izinnya itu mahal dari pada biaya pembuatannya. Ini yang saya anggap intangible factor. Itu dalam konteks public policy yang saya lihat faktor-faktor intangible factor yang tidak pernah diperhitungkan dalam konsep mereka. Dan itu spesifik unik Indonesia. Walaupun dalam public policy ada yang dimungkinkan untuk powerfull.
- HT : Ketika pemerintah membuat suatu kebijakan, kemudian itu mau diterapkan di masyarakat, cara berkomunikasinya itu bagaimana kira-kira?
- DS : Kan ada dalam kebijakan publikkan harus ada hearing, dan pemerintah menurut saya sudah melakukan itu loh. Cuma masyarakat kurang aware kali. Kebijakan sebelum undang-

- undangan ada proses. Public hearing namanya.
- HT : Jadi komunikasi ke publik sebenarnya sudah dilakukan yah. Ada ganjalan nggak kira-kira?
- DS : Di Indonesia itu kan sebenarnya masyarakatnya sangat heterogen, jadi proses sosialisasi itu mungkin ada pembagiannya. Jadi ada untuk orang-orang terpelajar, kantoran mungkin lain dengan sosialisasi untuk masyarakat umum. Kan banyak itu terjadi bagaimana masyarakat umum tidak tahu, misalnya ketika kereta lewat, lampu nyala, tidak boleh jalan. Nah pada orang yang bawa kendaraan itu akan ngerti. Tetapi ada orang yang tetap klakson padahal lampu merah, dia marah-marah. Nah untuk masyarakat Indonesia itu sangat heterogen tidak bisa sosialisasi sekali saja. Ada masyarakat kita yang belum mengerti tentang hal itu apalagi dalam konteks yang lebih luas seperti undang-undang. Public hearing itu kan untuk kalangan tertentu saja. Mereka belum tentu merasakan bagaimana susah-susah saik bis. Saya rasa itu juga bisa diangkat selain mismatch dalam kebijakan juga tadi sebelum implementasi ada tahapan sosialisasi, komunikasi antar stakeholder. Mungkin masalah disini kenapa implementasi tidak berjalan sesuai rencana, mungkin diimplementasi ini yang perlu dibogkar.
- HT : Mungkin dalam sosialisasi itu pemerintah tidak hanya mensosialisasikan tetapi juga mempersiapkan masyarakat. Itu menurut Bapak sudah dilakukan pemerintah nggak ketika mensosialisasikan itu?
- DS : Iya. Sebenarnya banyak hal yang sudah diatur dalam undang-undang seperti kalau lampu merah berhenti knalpot berisik, itu malah ada hukumannya kan, masyarakat juga harus disosialisasikan, kalau dia mendapatkan kecelakaan dijalanan yang dianggap lampunya gelap, itu dia bisa komplain. Jadi kalau dia tabrakan atau jatuh ditempat gelap, dan dijalan itu ada lubang, dia bisa komplain. Itu kan ada diundang-undang, dan masyarakat itu tidak tahu. Memang sosialisasikan terbatas.
- HT : Masalah lain yang perlu dipertanyakan mekanisme pajak, misalnya ERP itu. Seperti parkir, parkir dipungut untuk perbaikan fasilitas parkir, nah ERP kita tidak tahu. Untuk ERP seharusnya kan untuk pembangunan transportasi publik.
- DS : Iya sistem pengelolaan kita tidak tertata dengan baik. Itu ERP misalnya uangnya belum jelas kemana? Siapa yang bertanggungjawab pengelolaan uang. Padahal sebenarnya contohnya kan sudah ada. Singapore kan sudah menerapkannya itu. Dia akan cerita kalau kena ERP dia akan kena segini. Nah alat ini akan cerita nanti akan nambah sendiri. Artinya masyarakat yang memakainya akan merasa. Jadi ada transparan. Kalau ini orang masih bertanya-tanya. Di Indonesia, akan selalu mencari akal-akalan. Jadi kalau three in one, nanti ada jockey, nggak tau ERP juga nanti akan ada.
- HT : Bagaimana seharusnya pemerintah berbuat dalam transportasi publik ini?

- DS : Pemerintah memang harus berbuat. Untuk mengurangi pergerakan masyarakat, pemerintah tidak hanya memikirkan transportasi dari sub urban, tetapi juga transportasi di dalam kota sendiri. Jadi kalau kita pergi ke suatu tempat di dalam kota, kita tidak perlu membawa kendaraan pribadi lagi, karena transportasi publik bisa menjangkau sampai kesana. Jadi otomatis mengurangi pergerakan mobil di daerah inner citynya sendiri. Jadi ada dua hal sebenarnya, dari suburban ke inner city, sama di inner city juga harus disiapkan. Kalau di Melbourn juga di Adelaide, pemerintah menyediakan transportasi gratis di inner city. Mereka memberikan daya tarik supaya di dalam kota itu tidak perlu menggunakan kendaraan pribadi. Kalau pemerintah harus mengeluarkan duit untuk transportasi publik, dia harus menyediakan itu. Karena memang itu menjadi tanggungjawab pemerintah.
- HT : Salah satu untuk mengukur keberhasilan kebijakan publik, low enforcement dan kesadaran masyarakat sangat diperlukan. Nah low enforcement sampai sejauh mana itu dijalankan.
- DS : Memang low enforcement kita selalu begitu. Kalau tidak main disini, kita main disini. Kalau di polisi tidak main kita akan main di pengadilan. Tidak di pengadilan, bisa dikejaksaa, selalu begitu. Jadi satu issue lagi ya itu tadi jadi ada dua tadi pertama sosialisasi, terus komunikasi, dan satu lagi low enforcement. Jadi bukan low enforcement setelah implementasi, tapi sebelum implementasi perangkat low enforcement sudah harus dipersiapkan. Jangan ketika jalan low enforcementnya dibuat. Pasti nggak nyambung. Jadi kalau kita bilang low enforcementnya belum memadai, artinya belum memadai begini bahwa selalu ada celah untuk bernegosiasi terhadap hukum yang ada. Jadi low enforcementnya belum bisa diterapkan secara apa adanya. Beda dengan diluar low enforcementnya tidak pandang bulu. Kalau saya melihatnya low enforcement memang harus dijalankan. Cuma memang masyarakat kita perlu waktu untuk menyesuaikan. Tapi cara yang tepat adalah low enforcement harus dijalankan. Nah mungkin low enforcement itu harus ada teknologi support, dukungan teknologi. Seperti kalau kita berkendara, ada alat yang bisa mengukur berapa kecepatan kita di jalan. Dia otomatis mengukur kecepatan kendaraan tau-tau ada tagihan. Kalau kita nggak percaya bahwa kecepatan kita melebihi kita bisa komplain nah polisi bisa memberikan foto, di daerah mana, berapa kecepatannya. Berartikan low enforcement itu tidak harus mengandalkan personal. Mungkin untuk mengurangi hubungan antara dua manusia antara petugas dengan yang melanggar aturan, akan lebih baik dengan menggunakan teknologi. Sehingga low enforcement semakin lebih baik makanya butuh dukungan teknologi. Seperti ERP nggak mungkin nanti orang kabur aja, karena sudah ada teknologi yang mengatur secara otomatis berapa biaya ketika memasuki koridor ERP. Jadi kalau terjadi sesuatu itu foto rekamannya ada.
- HT : Saya ini kan meneliti tentang bagaimana mengurangi penggunaan

- kendaraan pribadi. Kalau misalnya ada kebijakan publik untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi katakanlah membatasi penggunaan kendaraan pribadi, kira-kira sesuai nggak ini dengan kondisi sekarang ini yang tingkat kemacetannya tinggi.
- DS : Tidak. Kalau dengan kondisi sistem transportasi yang sekarang, itu kayaknya nggak ideal. Yang paling ideal adalah pemerintah harus benahi dulu sistem transportasi publik. Sistem transportasinya misalnya bikin park and ride sebanyak mungkin, saya lihat di beberapa stasiun di Serpong saya naik kereta, itu sudah ada park and ridenya. Jadi orang dari rumah, parkir disana, lalu melanjutkan naik kereta. Dan di serpong itu saya lihat sudah ada itu.
- HT : Sekarang ketika misalnya kebutuhan transportasi publik itu terpenuhi, apakah kebijakan pembatasan kendaraan pribadi itu relevan?
- DS : Masyarakat akan secara otomatis beralih ke transportasi publik. Jadi selama infrastruktur transportasi ini belum dibenahi dan seperti saat ini, tidak akan mengurangi apapun akan digunakan cara untuk menghindari. Misalnya plat ganjil genap, bisa diakalin dengan mobil dua, jadi kita tidak bisa membuat kebijakan seperti sepanjang demand masyarakat tidak terpenuhi. Jadi yang paling ideal adalah menata kembali sistem transportasi Jakarta. Sebenarnya penggunaan kendaraan sebenarnya masyarakat tidak minta yang banyak-banyak lho. Artinya, nyaman sih harus tapi paling tidak bisa melingkupi dan menjangkau daerah tujuannya, mereka akan menggunakan transportasi publik itu. Kalau dari Bekasi misalnya dibuat busway, dalam arti benar-benar bus priority ya, mungkin tidak semacet ini jalanan Jakarta. Sekarang semua orang bawa kendaraan kan! Sebenarnya political will pemerintah pasti ada. Secara konsep juga sudah bagus koq. Misalnya metro mini akan diganti AC. Itu bagus sebenarnya. Tapi karena konsep kita benar-benar private, itukan ditentang. Karena marginnya akan sedikit.
- HT : Jadi kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi tidak diperlukan ya, kalau sistem transportasi publik kita sudah baik.
- DS : Masyarakat akan secara otomatis koq. Mereka tidak meminta lebih dari itu. Yang penting bagaimana mereka sampai ketempat tujuan dengan selamat, ditambah lagi misalnya kalau nyaman, ekonomis kan itu kunci pelayanan publik transportasi. Kondisi kita saat ini itukan belum. Kondisi sistem transportasi Jakarta ini masih dibawah ekspektasi masyarakat. Kalau kereta sudah mulai berbenah. Kayak di Malaysia itu, dia punya MRT, dia punya kereta khusus ke Bandara, jadi banyak. Ada MRT, ada kereta biasa, ada Kereta Tanah Melayu. Di Jepang misalnya, keretanya menjadi andalan transportasi bagi masyarakat Jepang. Saya kaget lho, kereta hari kerja saya menjajal naik kereta, di jalan atasnya itu nggak macet. Tapi ketika kita berada dibawah, banyak sekali penumpang kereta disana. Itukan karena adanya pengalihan dari masyarakat untuk tidak perlu menggunakan kendaraan pribadi, dia sudah nyaman dengan transportasi yang ada.

Nah ini yang harus dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Bagaimana membuat masyarakat itu benar-benar tertarik untuk menggunakan transportasi publik. Sebenarnya busway ini sebuah ide yang sangat bagus menurut saya. Artinya dia sebenarnya tidak menciptakan infrastruktur yang baru. Dia menggunakan fasilitas yang ada. Tapi karena implementasinya seperti ini yah begitu. Sebenarnya ada survei seberapa persen masyarakat yang beralih dari pengguna kendaraan pribadi, tidak banyak ternyata yah. Yang lebih banyak dari pengguna angkutan bus umum. Makanya bus banyak yang kosong kan.

- :HT : Itu masalahnya itu dimana ya
- DS : Karena busway yang berjalan dengan baik itu kan hanya di inner city kan koridor Blok M – Kota. Tapi yang lain kan belum. Sebenarnya sudah dimulai perbaikannya, misalnya park and ride sudah dibangun di Kalideres dan Ragunan, dulukan sepi itu sekarang sudah mulai orang parkir disana. Jadi seharusnya pemerintah itu mempertahankan itu. Pemerintah jangan melihat pelayanan yang sekarang, dengan membangun busway itu sudah cukup, tetapi harus dipikirkan lagi pengembangannya bagaimana masyarakat tetap puas atas pelayanan yang ada. Buat pemerintahkan saya sudah membuat busway, mau baik atau tidak itu urusan nanti. Padahal tatarannya tidak sampai disitu, harusnya pemerintah memikirkan bagaimana busway ini benar-benar menjadi andalan dan kebanggaan dengan meningkatkan pelayanannya.
- HT : Menarik juga itu sebenarnya. Kondisi sekarang pemerintah itu cenderung pada targetnya bagaimana target pembangunannya tercapai, dia tidak memikirkan bagaimana pengembangannya.
- DS : Betul, kalau dilihat memang begitu. Saya sudah bikin busway, yang penting sudah jalan, masalah itu bis datangnya lama, itu bukan perhatian dia. Dari operator itu isyuenya lain lagi bagaimana mereka menghemat penggunaan operasional mereka, jadi pada jam tertentu dikurangi, dimasukin kandang, jadi dia harus penuh, jadi kayak metromini. Padahalkan tidak bisa gitu, kalau memang kosong ya kosong, jadi memang mereka berharap bahwa 64 penumpang itu harus berdiri. Padahal itu dari sisi kita sebagai masyarakat menjadi tidak menarik. Itu yang membuat orang jadi malas menggunakan busway. Kalau di luar negeri itu, ada hal-hal yang menarik dibuat untuk menarik minat masyarakat, disana itu itu sudah menjadi komoditas, bukan hanya kewajiban semata. Dulu di busway sudah ada seperti koran busway. Jadi orang nunggu busway sambil baca koran, sekarang nggak ada. Artinya memang pemerintah kita itu targetnya itu sampai pada compulsorynya saja, jadi tidak melihat bagaimana untuk mengembangkannya. Kalau pengembangannya menarik, pasti masyarakat akan berubahlah. Memang awalnya masyarakat tertarik menggunakan busway, tetapi karena pelayanannya sudah mulai menurun, dan jalur busway juga sudah mulai macet, waktu tunggu yang lama, akhirnya mereka kembali

- menggunakan kendaraan pribadinya.
- HT : Nah saya ingin minta komentar tentang RTRW nih. Dengan kondisi sekarang itu masih memungkinkan nggak untuk sistem transportasi kita ini.
- DS : Nggak, kebanyakan RTRW mengatur lintasan jalan tol. Kenapa dalam RTRW tidak banyak mengatur koridor jalur transportasi publik. Sebenarnya dengan jalan tol kan memudahkan mereka untuk ke pusat kota dengan kendaraan pribadi. Padahal kalau kita kaitkan dengan konsep transportasi, itu sesuatu yang salah. Tapi bagi developer, itu sesuatu yang menguntungkan. Konsepnya kan harusnya perumahan atau apartemen-apartemen itu dekat dengan akses angkutan massal, sehingga mereka tidak perlu menggunakan mobil pribadi untuk menjangkau halte atau stasiun. Nah di Jakarta jelas salah konsep pembangunan kita. Perumahan itu dekat dengan jalur tol, jadi memudahkan mereka untuk ke pusat kota. Coba lihat di Jakarta lokasi perumahan, rusunami atau apartemen itu jarang dibangun dekat akses angkutan massal, semua dibangun dekat jalan tol. Jadi tidak mengurangi kendaraan masuk ke Jakarta. Kalau mau lokasi perumahan dibangun dekat koridor jalur kereta api. Di luar negeri itu sepanjang jalur kereta api, itu apartemen semua itu. Terus pembangunan infrastruktur juga seperti jalur Sudirman Thamrin itu, kan tidak dibangun jalur kereta api, padahal demand pada jalur ini cukup tinggi. Padahal pembangunan jalur kereta api duluan. Harusnya kalau dilihat pengembangannya harus mengikuti jalur kereta api karena kereta api kan susah dipindahkan. Padahal sepanjang jalur kereta api dari Bekasi-Jatinegara itu banyak lahan kosong saja. Jadi harusnya pembangunan perekonomian, harusnya mengikuti pembangunan yang duluan ada. Coba kalau orang yang dari Bekasi, kalau dia mau ke Sudirman Thamrin, susah kan turunnya dimana coba. Konsep kita selalu begitu jadi rel kereta api itu selalu dibelakang rumah kita. Sama dengan transportasi air di Indonesia itu sungai itu buangan sampah. Beda dengan luar negeri, yang menempatkan sungai didepan mereka.