



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**“EVALUASI PROGRAM TRANSJAKARTA DALAM UPAYA  
PERBAIKAN TRANSPORTASI PUBLIK DI JAKARTA”**

**SKRIPSI**

**AMI SETIAWATI**

**1006815745**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM EKSTENSI BIDANG ILMU ADMINISTRASI NEGARA**

**DEPOK**

**Juli 2012**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**“EVALUASI PROGRAM TRANSJAKARTA DALAM UPAYA  
PERBAIKAN TRANSPORTASI PUBLIK DI JAKARTA”**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu  
Administrasi

**AMI SETIAWATI**

1006815745

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM EKSTENSI BIDANG ILMU ADMINISTRASI NEGARA**

**DEPOK**

**Juli 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya sendiri, dan semua sumber, baik yang dikutip maupun dirujuk, telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Ami Setiawati

NPM : 1006815745

Tanda tangan : 

Tanggal : 9 Juli 2012

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Ami Setiawati

NPM : 1006815745

Program Studi : Administrasi Negara

Judul Skripsi : Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan  
Transportasi Publik di Jakarta.

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

### Dewan Penguji

Pembimbing :

Drs. Budi Kusnar.,M.Buss

: (  )

Penguji

Drs. Lisman Manurung.,M.si.,Ph.D

: (  )

Ketua Sidang

Dr. Waluyo Iman Isworo.,M.Ec (PA)

: (  )

Sekretaris

Dra. Afiati Indri Wardani.,M.Si

: (  )

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 9 Juli 2012

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, Puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, atas perlindungan dan rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Administrasi. Pemilihan topik skripsi yang berjudul “Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta”. Tak terhitung banyaknya pihak yang membantu saya dan memberi pengaruh serta membantu dalam bentuk doa, semangat dan semuanya. Pada kesempatan ini perkenankanlah saya menyampaikan ucapan terimakasih yang tulus kepada semua pihak yang telah membantu saya dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia;
2. Drs. Asrori, MA, FLMI, selaku Ketua Program Sarjana Ekstensi Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
3. Dra. Afiati Indri Wardani, M.Si, selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara FISIP UI
4. Drs. Budi Kusnar. M.Bus selaku pembimbing dalam penulisan skripsi ini yang tidak pernah lelah dan selalu memberikan ilmu yang dimilikinya, serta saran dan kritik yang membangun dalam proses penulisan skripsi ini;
5. Seluruh tim penguji sidang skripsi yaitu Drs. Lisman Manurung, M.si, Ph.D selaku penguji, Dr. Waluyo Iman Isworo, M.Ec (PA) selaku ketua sidang, dan Dra. Afiati Indri Wardani, M.Si selaku sekretaris;
6. Kedua orang tua yang selalu setia mendoakan dengan tulus dan memberikan semangat, kasih sayang serta penuh perhatian demi tercapainya impian dan cita-cita mama serta bapak untuk menjadikan saya sarjana UI.

7. Pacar tersayang dan setia Mury Surahman, terimakasih bantuan doa, semangat dan penantiannya yang setia sehingga saya dapat menyelesaikan sarjana.
8. Sahabat terbaik yang selalu mendukung saya hingga menyelesaikan skripsi ini, Afnita, Asti, akhirnya kita dapat menyelesaikan sarjana dan wisuda untuk kedua kalinya.
9. Manajemen dan seluruh karyawan BPR PERDANA yang telah memberikan dukungan serta kemudahan perizinan kepada saya dari penyusunan hingga sidang skripsi.
10. Mas Rahmat sebagai sahabat setia saya, membantu dan mendukung baik senang maupun susah, memberi motivasi dan bantuan dalam bimbingan dan mencari data hingga skripsi ini akhirnya selesai. Mas Besar selaku teman yang baik dan banyak membantu hingga skripsi ini selesai.
11. Para narasumber, dari pihak BLU Transjakarta, bapak Syafrin Liputo selaku kepala seksi BAD (Bagian Angkutan Darat) Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Bapak Warsum dan bapak Agus selaku Pramudi Transjakarta, Fitriani, Purnawati, Linda, Bonita selaku Penumpang Transjakarta, bapak Manik selaku Direktur PT. JET, bapak Darmaningtyas selaku Direktur INSTRAN (Institut Studi Transportasi) dan narasumber yang tidak bisa disebutkan identitasnya.
12. Seluruh keluarga, adikku tersayang, dan sepupuku terbaik terimakasih dukungannya.
13. Seluruh teman ekstensi administrasi negara 2010
14. Seluruh staf pengajar dan pegawai FISIP-UI, serta pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu namun memiliki kontribusi bagi penulis selama kuliah selama empat tahun dan dapat menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, saya menyadari keterbatasan dan kekurangan dalam penulisan skripsi ini. Saya juga memohon maaf atas kesalahan yang mungkin ditemukan dalam skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Depok, 9 Juli 2012

Ami Setiawati



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

---

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

Nama : Ami Setiawati  
NPM : 1006815745  
Program Studi : Administrasi Negara  
Departemen : Ilmu Administrasi  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul: “Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta”. Dengan Hak Bebas Royalti Noneklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan 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 : Depok  
Pada tanggal : 9 Juli 2012  
Yang menyatakan,



(Ami Setiawati)



## ABSTRAK

Nama : Ami Setiawati

Program Studi : Administrasi Negara

Judul : Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan  
Transportasi Publik di Jakarta.

Skripsi ini membahas mengenai Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta. Tujuan dari skripsi ini adalah untuk mengetahui dari segi efektivitas transjakarta selaku salah satu program transportasi makro dari pemerintah DKI Jakarta untuk menggantikan alat transportasi umum. Mendeskripsikan bagaimana transjakarta dikatakan efektif atau tidak efektif dalam menggantikan alat transportasi umum, dikaitkan dengan visi misi dan tujuan yang ingin dicapai apa sudah terpenuhi serta mencari opini publik untuk menilai efektivitasnya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian menyarankan agar pemerintah DKI Jakarta memenuhi 3 hal untuk mengaktifkan transjakarta yaitu dengan sterilisasi lajur, penambahan armada bus transjakarta dan penambahan SPBBG.

Kata kunci : evaluasi kebijakan publik, efektivitas, dan transportasi.

## **ABSTRACT**

Nama : Ami Setiawati

Program Studi : Administrasi Negara

Judul : Evaluation of Transjakarta Program In An Effort To Improve Public Transportation In Jakarta.

This research discusses Evaluation of Transjakarta Program In An Effort To Improve Public Transportation In Jakarta. The purpose of this research is to determine the effectiveness in terms of Transjakarta transportation program as one of the macro from the Jakarta administration to replace public transport. The research is to describe how effective or not effective of this mode of transport in replacing the previous public transport, associated with the vision, mission and objectives are met as well as finding what public opinion to assess its effectiveness. This study uses qualitative methods. The results suggest that the Government of Jakarta to fulfill the 3 things that is a sterilization streamline Transjakarta lanes, the addition of Transjakarta bus fleet and the addition of SPBBG.

Key words: evaluation of public policy, effectiveness, and transportation.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	vii
ABSTRAK .....	viii
DAFTAR ISI .....	x
DAFTAR TABEL .....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR GRAFIK .....	xiv
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Signifikansi Penelitian .....	9
1.5 Batasan Penelitian.....	9
1.6 Sistematika Penelitian .....	10
<b>BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN</b>	
2.1 Tinjauan Pustaka .....	12
2.2 Kerangka Pemikiran .....	17
2.2.1 Pengertian Kebijakan Publik.....	17
2.2.1.1 Model Kebijakan .....	19
2.2.2 Teori Evaluasi	
2.2.2.1 Pengertian Evaluasi.....	21
2.2.2.2 Tujuan Evaluasi .....	23
2.2.2.3 Alasan Evaluasi Kebijakan.....	23
2.2.2.4 Analisis Proses Evaluasi Kinerja Kebijakan Publik .....	24
2.2.2.5 Tahap Evaluasi.....	24
2.2.2.6 Pendekatan Berdasarkan Evaluasi.....	26
2.2.2.7 Pendekatan Berdasarkan Kriteria Evaluasi.....	26
2.2.3 Teori Efektifitas Program .....	27
2.2.4 Teori Transportasi .....	29

## **BAB 3 METODE PENELITIAN**

3.1 Pendekatan Penelitian .....	32
3.2 Jenis Penelitian Tujuan .....	32
3.2.1 Tujuan Penelitian .....	33
3.2.2 Jenis penelitian Berdasarkan Manfaat .....	33
3.3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian .....	34
1. Lokasi Penelitian	
2. Waktu Penelitian	
3. Narasumber	
4. Teknik Pengumpulan Data	
3.3 Keterbatasan Penelitian.....	35

## **BAB 4 GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN DAN ANALISIS**

4.1 Sejarah Singkat Transjakarta.....	36
4.2 Profil BLU (Badan Layanan Umum) .....	37
4.3 Peta busway .....	44
4.4 Analisis Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Jakarta .....	45
4.4.1 Gambaran Alat Transportasi Umum di Jakarta .....	45
4.4.2 Sistem Transjakarta .....	49
4.4.2.1 Kinerja Transjakarta .....	52
4.4.2.2 Efektivitas Transjakarta.....	66
4.4.3 Keberlanjutan Program Transjakarta .....	73

## **BAB 5 SIMPULAN DAN SARAN**

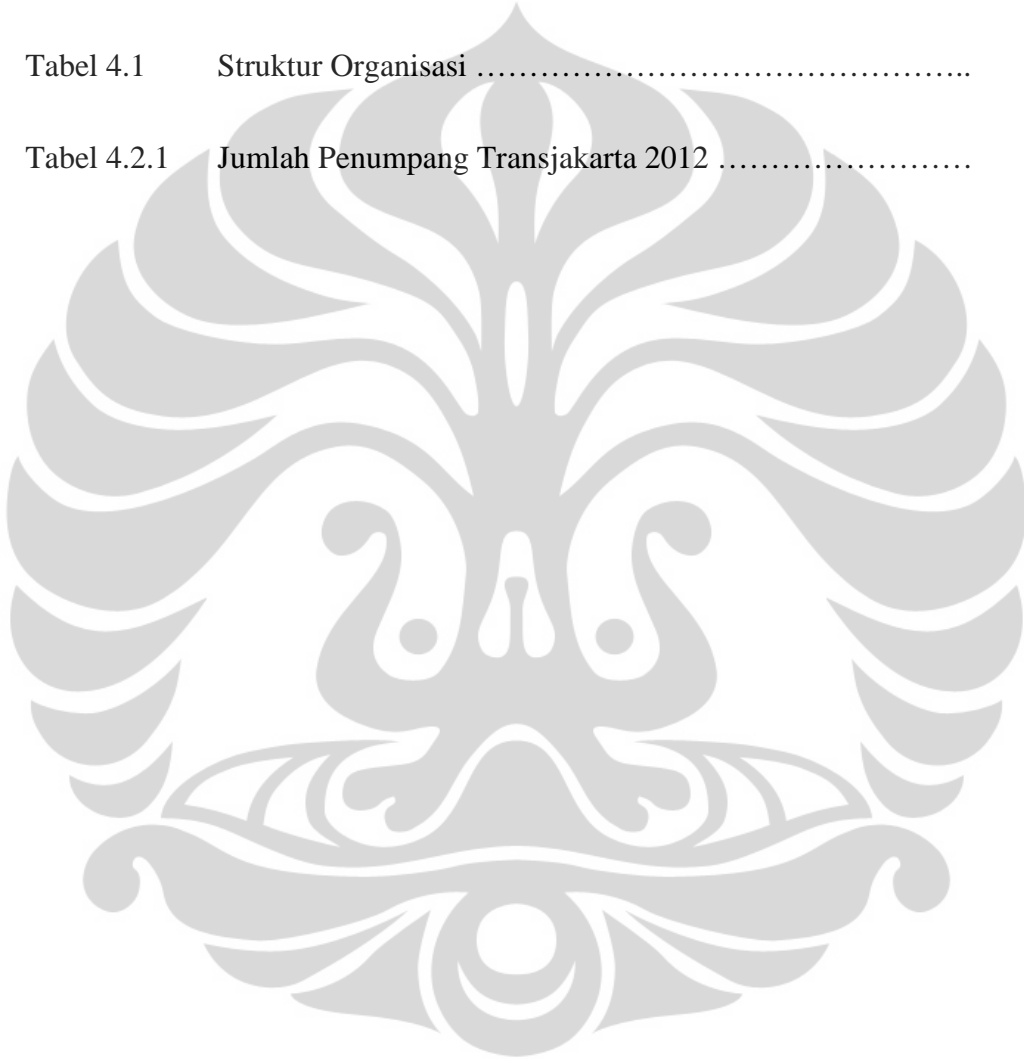
5.1 Simpulan .....	75
5.2 Saran .....	75

DAFTAR PUSTAKA .....	76
----------------------	----

DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....	81
----------------------------	----

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.2	Jumlah Penduduk Provinsi DKI Jakarta .....	2
Tabel 2.1	Perbandingan Antar Penelitian .....	15
Tabel 4.1	Struktur Organisasi .....	37
Tabel 4.2.1	Jumlah Penumpang Transjakarta 2012 .....	64

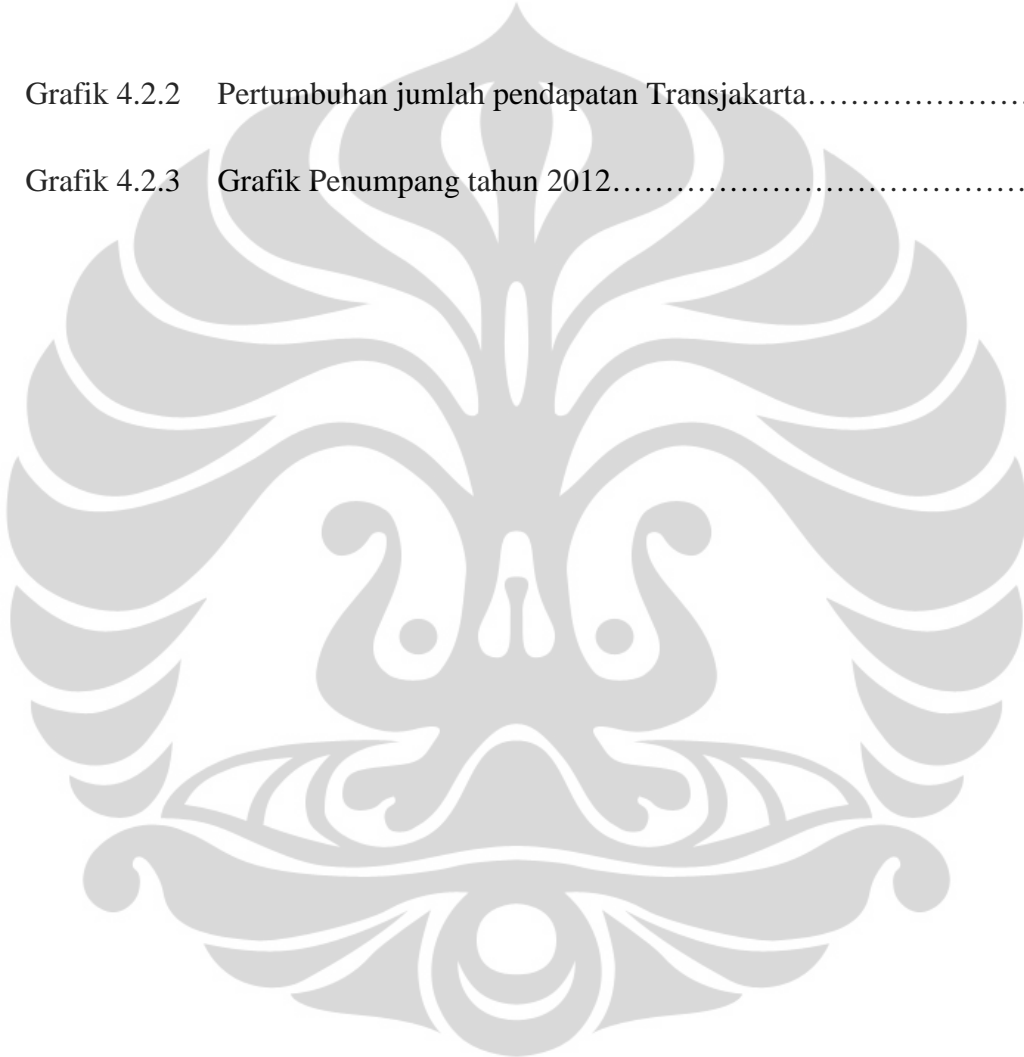


## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.4.1	Kemacetan yang terjadi di Jakarta .....	46
Gambar 4.1	Salah satu jenis angkutan umum di Jakarta yang kurang layak kondisinya.....	48
Gambar 4.4.2.1	Peresmian transjakarta 15 januari 2004 oleh Gubernur Sutiyoso.....	49
Gambar 4.4.2.2	Transjakarta.....	50
Gambar 4.2.2.3	kondisi penumpang di dalam bus transjakarta .....	59
Gambar 4.2.2.4	Jembatan Penyebrangan yang dijadikan tempat berdagang .....	60

## DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1	Jumlah Penduduk per Wilayah Kotamadya .....	2
Grafik 4.2.1	Pertumbuhan jumlah penumpang Transjakarta.....	42
Grafik 4.2.2	Pertumbuhan jumlah pendapatan Transjakarta.....	43
Grafik 4.2.3	Grafik Penumpang tahun 2012.....	63



## **BAB 1**

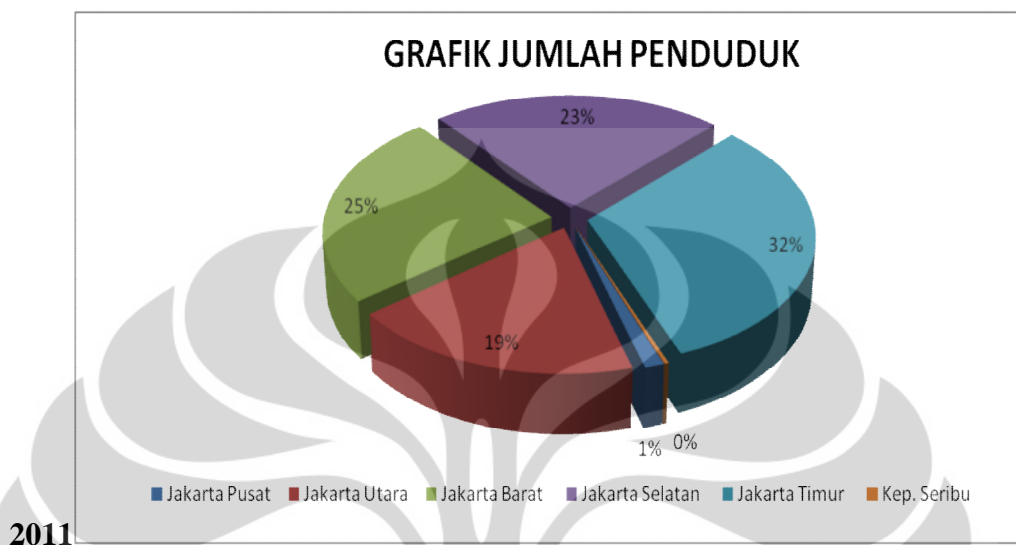
### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Jakarta merupakan ibukota negara Indonesia. Sebagai ibukota sudah tentu menjadi pusat kegiatan, baik kegiatan pemerintahan, ekonomi, sosial, pendidikan maupun politik. Daya tarik kota Jakarta menjadi nilai lebih tersendiri sehingga tiap tahunnya jumlah penduduk bertambah diluar dari proses kelahiran warga Jakarta. Tiap tahun selalu bertambah warga dari desa atau provinsi di luar Jakarta untuk mencari pekerjaan dan membiayai hidup sehari-hari dan menjadi lebih baik di kota metropolitan ini. Pada tahun 1961 jumlah penduduk Jakarta mencapai 2.9 juta, tahun 2000 sebanyak 8.4 juta jiwa, tahun 2005 sebanyak 9.04 juta jiwa, “ujar Deputi Gubernur Bidang Tata Ruang dan Lingkungan DKI Jakarta Ahmad Hariyadi” pada *detik.com* (23/07/2010) yang diunduh pada (11/04/2012). Hasil sensus penduduk tahun 2010 menunjukkan bahwa jumlah penduduk DKI Jakarta sebanyak 9.588.198 jiwa (BPS 2010). Angka ini akan bertambah 460 ribu jiwa dalam 5 tahun, dan akan terus meningkat dari tahun ketahun. Saat ini jumlah penduduk Jakarta per November 2011 sekitar 10.187.595 jiwa. Seperti yang terungkap pada grafik 1.1 dengan data rincinya pada tabel 1.2.



**Grafik 1.1**  
**Jumlah Penduduk per Wilayah Kotamadya**  
**Bulan : November**



Sumber : Suku Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Administrasi

**Tabel 1.2**  
**Jumlah Penduduk Provinsi DKI Jakarta**  
**Bulan : November 2011**

Wilayah	WNI			WNA			Total
	LK	PR	Jumlah	LK	PR	Jumlah	
Jakarta Pusat	575.220	547.754	1.122.974	342	354	696	1.123.670
Jakarta Utara	887.059	828.479	1.715.538	433	374	807	1.716.345
Jakarta Barat	1.165.463	1.094.143	2.259.606	389	346	735	2.260.341
Jakarta Selatan	1.099.752	1.035.078	2.134.830	401	340	741	2.135.571
Jakarta Timur	1.510.461	1.415.161	2.925.622	574	536	1.110	2.926.732
<b>TOTAL</b>	<b>5.237.955</b>	<b>4.920.615</b>	<b>10.158.570</b>	<b>2.139</b>	<b>1.950</b>	<b>4.089</b>	<b>10.187.595</b>

Sumber : Suku Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Administrasi

Konsekuensi dari daya tarik kota Jakarta yang menyebabkan bertambahnya jumlah penduduk namun tidak seimbang dengan pembangunan dan tata kelola kota menyebabkan banyak masalah. Jumlah penduduk yang terlalu banyak terutama di jam kerja menyebabkan kemacetan. Karena pusat kegiatan terjadi di Jakarta, terdapat kota-kota besar disekitar Jakarta seperti Depok, Tangerang, Bekasi dan Bogor yang penduduknya memilih bekerja di Jakarta. Berdasarkan sumber dari departemen transportasi Jakarta, di tahun 2010 mobilitas penduduk dari Tangerang-Jakarta 1.078.663, sedangkan dari Depok-Bogor-Jakarta berjumlah 791.295, dan dari Bekasi ke Jakarta berjumlah 693.099.

Saling ketergantungan antara Jakarta dengan kota disekitarnya cukup tinggi, kerjasama terjalin dengan baik sehingga ada rasa saling membutuhkan. Perkembangan kota disekitar Jakarta memang cukup membantu mengurangi beban Jakarta akibat jumlah penduduk yang selalu meningkat (Reksomarnoto, 2006, hal 4). Di siang hari pada jam kerja sebagian besar warga dari Jakarta sendiri dan kota sekitarnya bekerja, sedangkan pada malam hari kaum komuter harus kembali ke kota masing-masing. Menumpuknya masyarakat pada hari dan jam kerja tersebut yang banyak membawa masalah bagi Jakarta dan yang jelas terlihat dampaknya adalah kemacetan.

Tingkat mobilitas dan kesibukan warga Jakarta dan sekitarnya di waktu yang bersamaan mampu menjadi faktor penyebab kemacetan. Data dari wawancara dengan petugas Polda Metro Jaya (24/03/2012) menunjukkan, hingga Mei 2010 jumlah perjalanan di Jakarta ada sekitar 20,7 juta perjalanan setiap harinya. Padatnya perjalanan itu dijalani oleh kendaraan pribadi yang jumlahnya 98% untuk melayani 44% perjalanan. Pada waktu tertentu kendaraan yang beroperasi di Jakarta terutama berasal dari kota disekitar Jakarta, dan hal tersebut menjadi faktor pendukung kemacetan di Jakarta tidak dapat dihindari. Hubungan dengan kemacetan tidak hanya perpindahan penduduk dari daerah sekitar Jakarta tapi juga Mobilitas atau perpindahan warga itu menggunakan alat transportasi baik dalam bentuk kendaraan umum atau kendaraan pribadi sehingga volume kendaraan meningkat dan kemacetan tidak dapat dihindari. Total penumpang dalam

perjalanan sekitar 16 juta orang per perjalanan setiap harinya, dengan 25 % berasal dari komuter yaitu penduduk yang bertempat tinggal di Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Dalam perjalanan tersebut, 50,7% menggunakan alat transportasi publik dan 49.3% menggunakan kendaraan pribadi, perbandingannya 51:49 (*Jica Study 2000, Phase I*).

Faktor lain penyebab kemacetan adalah rendahnya disiplin pengguna jalan yang dapat dilihat dari tidak disiplinnya angkutan umum dalam mematuhi aturan lalulintas dengan berhenti disembarang tempat untuk menunggu, menaikkan atau menurunkan penumpang, sehingga mengganggu arus lalulintas. Selain angkutan umum, jumlah kendaraan pribadi juga menjadi faktor pendukung kemacetan. Tiap tahun jumlah penjualan kendaraan bermotor selalu meningkat, hal ini tidak dibatasi oleh pemerintah, sehingga jumlah kendaraan di Jakarta semakin meningkat. Menurut Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Kombes Royke Lumowa yang di ambil dari *detik news.com* pada rabu (11/04/2012). Royke menyebut, faktor pertama kemacetan yakni jumlah kendaraan yang semakin meningkat. Memasuki tahun 2011 ini, jumlah kendaraan pribadi di Jakarta mencapai 11 juta. Paling banyak yakni motor yang mencapai 7 juta unit.

Tidak hanya faktor kendaraan yang menjadi penyebab kemacetan, luas jalan di Jakarta yang sempit dan tidak dapat diperbesar menjadi faktor kemacetan. Menurut Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Kombes Royke Lumowa yang di ambil dari *detik news.com* pada rabu (11/04/2012), jumlah kendaraan tidak sebanding dengan luas ruas jalan yang ada. Panjang jalan di Jakarta hanya 7.650 km dan luas jalan 40,1 km atau 0,26 persen dari luas wilayah Jakarta. Sedangkan pertumbuhan panjang jalan hanya 0,01 persen per tahun tidak mampu untuk mendukung peningkatan jumlah kendaran yang beroperasi di Jakarta itupun belum ditambah dengan jumlah mobilitas penduduk sekitar 2 sampai 4 juta jiwa penduduk dari kota sekitar jakarta. Data jumlah kendaraan bermotor DKI Jakarta pada tahun 2009 telah mencapai  $\pm$  6,5 juta unit (98,6%) dan angkutan umum: 88.477 unit (1,4%). Populasi kendaraan roda empat atau lebih mencapai 3 juta unit, sementara jumlah sepeda motor telah mencapai  $\pm$  8 juta unit. Sehingga

kendaraan menumpuk di jalan terutama pada jam kerja. Data lain dari Polda Metro Jaya menyebutkan bahwa di Jakarta terdapat 11.362.396 unit kendaraan. Terdiri dari 8.244.346 unit kendaraan roda dua dan 3.118.050 unit kendaraan roda empat. Dengan, penambahan jumlah kendaraan pribadi di Jakarta mencapai 1.117 per hari atau sekitar 9 persen pertahun. Hal ini diperparah oleh para pelaju dari kota-kota di sekitar Jakarta seperti Depok, Bekasi, Tangerang, dan Bogor yang bekerja di Jakarta. Sehingga menambah beban Jakarta dalam menampung lonjakan jumlah kendaraan. Kesalahan lain adalah disfungsi ruas jalan di Jakarta yang beralih menjadi lahan parkir, tempat berjualan oleh pedagang kaki lima, dll. Seperti pada HOS Cokroaminoto, Menteng, Jakarta pusat. Menjelang waktu makan siang atau makan malam, mobil diparkir berjajar sehingga hanya tersisa satu lajur. Berubahnya ruas jalan menjadi lahan parkir karena terbatasnya tempat parkir yang disediakan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta atau instansi terkait untuk menampung jumlah kendaraan di tempat tertentu. Faktor lain yang menjadi penyebab kemacetan adalah dari segi manusia, tidak disiplinnya penegak hukum dalam menindak para pelanggar lalu lintas sehingga warga cenderung acuh dan tidak disiplin dalam menaati aturan lalu lintas serta kurangnya kedisiplinan, kesopanan, dan kesadaran berlalu lintas yang baik. Hal serupa juga terjadi di berbagai bagian jalan di Jakarta, terutama dipinggiran Jakarta yang hanya kadang-kadang saja dijaga polisi. Rambu-rambu lalu lintas sama sekali tidak diperhatikan, bahkan ketika polisi adapun, mereka berhenti menanti penumpang rambu dilarang stop. Hal lain yang mendukung kemacetan di Jakarta adalah banyaknya jumlah mall sehingga mengganggu arus kendaraan, karena letak mall berada di tepi jalan raya sehingga banyak kendaraan pribadi maupun taxi yang keluar masuk sehingga menghambat lancarnya perjalanan.

Berbekal dari permasalahan tersebut, berbagai upaya telah diambil oleh pemerintah DKI Jakarta selaku lembaga pemerintah yang sudah menjadi kewajibannya sebagai lembaga yang dipercaya untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat. Pelayanan yang dibutuhkan oleh seluruh masyarakat Jakarta adalah solusi untuk memecahkan atau mengurangi kemacetan. Pemerintah

DKI Jakarta memiliki suatu rencana induk (*master plan*) untuk mengatasi masalah kemacetan dan masalah lain yang ada di Jakarta. Salah satu *master plan* yang dipilih untuk dijalankan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta adalah pengambilan keputusan dengan mengeluarkan kebijakan dalam sektor transportasi melalui program transjakarta yang merupakan salah satu pilar kebijakan “*Mass Rapid Transport*” sebagai alat transportasi massal untuk mengurangi masalah kemacetan di Jakarta dan memperbaiki kualitas angkutan umum.

Bermula dari gagasan perbaikan sistem angkutan umum di DKI Jakarta yang mengarah kepada kebijakan prioritas angkutan umum, maka perlu dibangun suatu sistem angkutan umum yang dapat mengakomodasi pengguna dari segala golongan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun Pola Transportasi Makro (PTM) sebagai perencanaan umum pengembangan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007. Mengacu pada PTM tersebut, untuk tahap awal realisasinya dibangun suatu jaringan sistem angkutan umum massal yang menggunakan bus pada jalur khusus (Bus Rapid Transit/BRT). Telah menjadi pembahasan umum bahwa alat transportasi di Jakarta sangat buruk, baik dari segi pelayanan, kenyamanan, keamanan, daya tampung, kecepatan, dll. Padahal alat transportasi merupakan sarana yang penting bagi masyarakat guna memperlancar arus lalu lintas barang dan manusia, maka dari itu pemerintah daerah DKI Jakarta mengeluarkan transjakarta sebagai salah satu solusinya. Bus Transjakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004 dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta. *Busway* atau TransJakarta berlandaskan hukum melalui SK GUB DKI No.110 Tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta-Busway. Transjakarta atau umum disebut *busway* ini merupakan sebuah sistem transportasi bus cepat di DKI Jakarta, yang sistem ini dimodelkan berdasarkan sistem *Transmilenio* yang sukses di Bogota, Kolombia. Agar terjangkau oleh masyarakat harga tiket busway ini disubsidi oleh pemerintah Indonesia.

Keputusan pemerintah DKI Jakarta untuk memilih transjakarta dengan prinsip agar masyarakat khususnya penduduk Jakarta merasa terfasilitasi dengan alat transportasi yang lebih baik dari yang sebelumnya. Dengan prinsip Kebijakan publik itu dibuat karena adanya permasalahan yang harus diatasi yang harus ditindak lanjuti oleh pemerintah dan diselesaikan. Oleh karena itu pemerintah daerah DKI Jakarta dalam hal ini mengambil kebijakan dengan mengoperasikan bus transjakarta untuk membantu masyarakat dalam mengurangi kemacetan dan memperbaiki alat transportasi yang ada di Jakarta. Namun pada proses pelaksanaannya masih banyak terjadi kontroversi serta kekecewaan di pihak masyarakat selaku objek dari kebijakan. Sejak pengoperasiannya pada tahun 2004, Transjakarta tidak luput dari beragam masalah. Kualitas pelayanan Transjakarta cenderung merosot dari waktu ke waktu. Sejumlah hal yang dikeluhkan antara lain, keterlambatan jarak kedatangan antarbus (*headway*), jumlah penumpang yang melebihi batas maksimal daya tampung sebuah bus (*overload*), halte yang kurang nyaman, jumlah antrian penumpang yang semakin banyak tertumpuk di halte atau *shelter* busway akibat kurangnya armada transjakarta untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang besar, meningkatnya risiko keselamatan penumpang Transjakarta dan orang lain yang melintas di jalur *busway* karena sering terjadi kecelakaan akibat adanya busway, berdasarkan data yang didapat dari Badan Layanan Umum (BLU) transjakarta dari awal tahun 2011 hingga awal oktober 2011 tercatat sebanyak 101 kecelakaan yang melibatkan transjakarta terjadi. Dari jumlah tersebut, 16 orang tewas dan 85 lainnya luka-luka akibat kecelakaan yang terjadi.

Oleh karena itu dibutuhkan evaluasi untuk menilai sejauh mana keberhasilan sebuah program. Keberhasilan program itu sendiri dapat dilihat dari dampak atau hasil yang dicapai oleh program tersebut. Jika dikaitkan dengan program kebijakan transjakarta, maka sejauh mana manfaat dan efektifitas program kebijakan tersebut serta dampaknya terhadap masyarakat terutama masyarakat di Jakarta. Menurut Arikunto (2004 : 1) evaluasi adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu, yang selanjutnya informasi

tersebut digunakan untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil keputusan. Fungsi utama evaluasi dalam hal ini adalah menyediakan informasi-informasi yang berguna bagi pihak *decision maker* yaitu pemerintah bagaimana hasil dari kebijakan tersebut.

Dengan evaluasi diharapkan kebijakan lebih efektif. Evaluasi program kebijakan pengadaan transjakarta untuk menyelesaikan permasalahan yang tidak pernah selesai hingga sekarang di Jakarta yaitu kemacetan. Dalam upaya tidak hanya mengatasi kemacetan yang terjadi di Jakarta tapi juga memperbaiki sistem transportasi di Jakarta.

## **1.2. Pokok Permasalahan**

Kemacetan merupakan salah satu masalah pokok yang menjadi agenda untuk diselesaikan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta. Dari tahun ketahun permasalahan kemacetan belum dapat diselesaikan dengan baik. Namun terdapat upaya dengan mengambil kebijakan untuk beroperasinya transjakarta pada tahun 2004. Transjakarta merupakan sebuah program implementasi kebijakan yang akhirnya dibuat dan diputuskan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta demi mengurangi kemacetan dan memperbaiki sarana transportasi umum di DKI.

Pokok masalah yang akan di bahas dalam skripsi ini yaitu mengevaluasi apakah program transjakarta sudah efektif untuk menggantikan alat transportasi publik di Jakarta ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Dalam penelitian ini, penulis ingin mencari jawaban atas pertanyaan pada pokok permasalahan di atas yaitu, Untuk mengetahui seberapa efektif transjakarta selaku program yang dibuat oleh pemerintah DKI Jakarta untuk memperbaiki sistem transportasi publik di Jakarta.

#### 1.4 Signifikansi Penelitian

Signifikansi Penelitian yang dilakukan adalah untuk mencari manfaat secara akademis dan praktis. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi berbagai pihak, mulai dari pemerintah daerah Jakarta selaku pembuat kebijakan (*policy makers*) tentang program kebijakan transjakarta, masyarakat pengguna bus transjakarta dan masyarakat bukan pengguna transjakarta. Signifikansi Penelitian yaitu :

1. Secara akademis penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu administrasi negara khususnya mengenai kebijakan publik atau dalam mata kuliah keputusan politik dan administrasi.
2. Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada pembuat kebijakan yaitu pemerintah daerah DKI Jakarta serta penyedia layanan Bus Transjakarta untuk lebih baik dalam pelayanan dan implementasi kebijakan agar lebih efektif.

#### 1.5 Batasan Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti membuat pembatasan penelitian pada :

- a. Site (wilayah) penelitian : wilayah yang diteliti hanya pada halte strategis seperti halte (*shelter*) uki, kampung melayu, matraman dan dukuh atas. Hal tersebut dilakukan karena pada halte strategis tersebut terjadi pertemuan penumpang dari seluruh jalur transjakarta dengan berbagai permasalahan masing-masing.
- b. Dari segi program, penelitian ini membatasi hanya untuk mengevaluasi keefektifan program transjakarta dalam memperbaiki sistem transportasi publik di Jakarta. Karena program transjakarta merupakan bentuk realisasi nyata dalam sebuah kebijakan, yang terkait adalah kebijakan



transportasi umum. Dan penulis juga membatasi teori transportasi yang baik secara umum seperti apa dan tidak menyeluruh atau spesifik karena penulis tidak mempelajari mengenai manajemen transportasi dalam kuliahnya.

- c. Waktu, penelitian dibatasi yaitu dari bulan Februari 2012 hingga bulan Juni 2012.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Penyajian skripsi ini terdiri dari lima bab yang dijabarkan dan disusun untuk lebih mempermudah dalam penulisan. Sistematika penulisannya sebagai berikut :

### **Bab 1 PENDAHULUAN**

Dalam bab ini penulis memaparkan pendahuluan bagi penelitian yang terdiri atas latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, batasan penelitian dan sistematika penulisan.

### **Bab 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN**

Pada bab ini penulis akan membandingkan penelitian yang akan diteliti dengan penelitian yang sebelumnya. Penulis juga memaparkan teori yang mendukung dalam penelitian. Seperti pengertian kebijakan publik, evaluasi kebijakan, tahap evaluasi dan teori efektifitas program serta teori tentang transportasi.

### **Bab 3 METODE PENELITIAN**

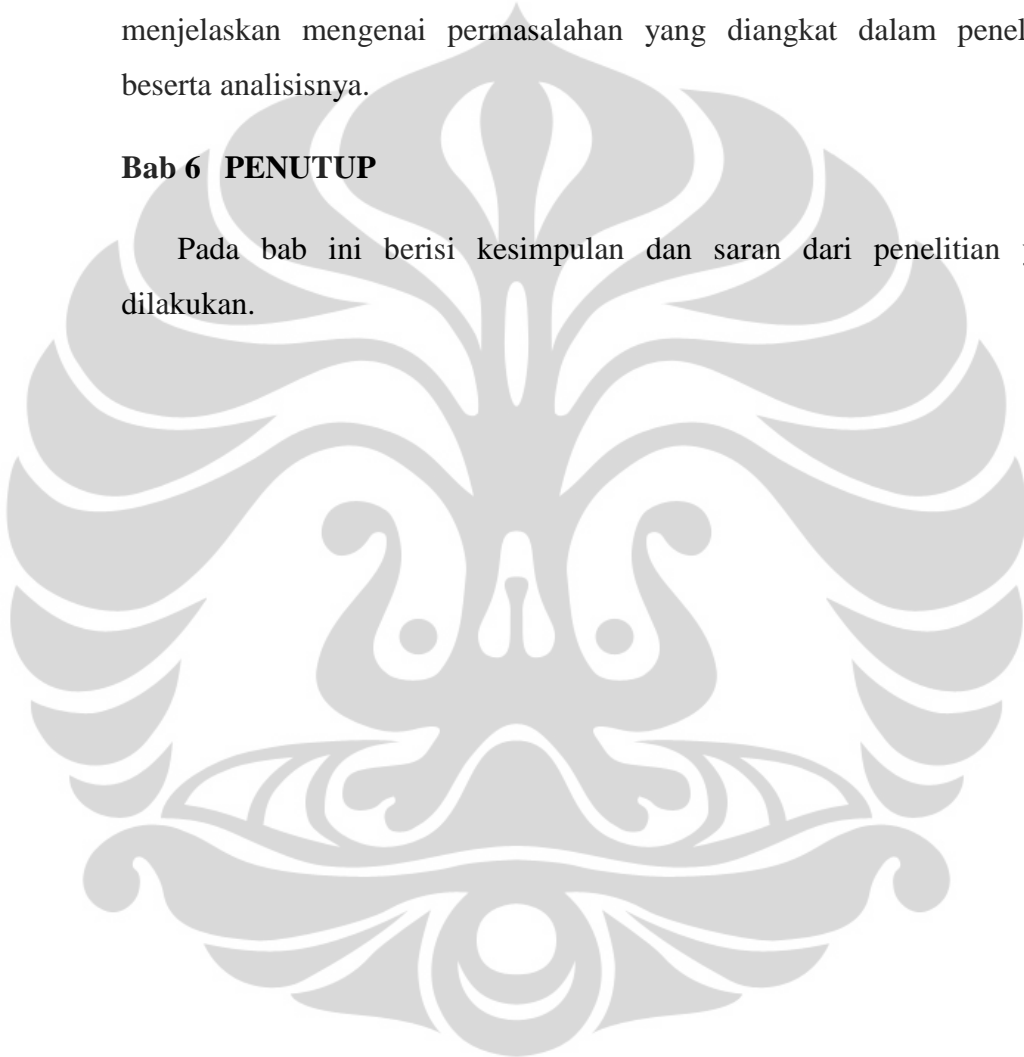
Pada bab ini penulis memaparkan mengenai metode penelitian yang digunakan yang terdiri dari pendekatan penelitian, jenis penelitian. Dalam bab ini peneliti juga menjelaskan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi. Metode penelitian dalam penelitian ini memberikan penjelasan mengenai alur pikir penelitian, data yang dipakai, sumber data hingga teknik pengolahan data yang dilakukan.

#### **Bab 4 GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN DAN ANALISIS EVALUASI PROGRAM TRANSJAKARTA DALAM UPAYA PERBAIKAN TRANSPORTASI PUBLIK DI JAKARTA**

Dalam bab ini penulis memaparkan kondisi organisasi perusahaan transjakarta, struktur organisasi, manajemen transjakarta. Penulis juga menjelaskan mengenai permasalahan yang diangkat dalam penelitian beserta analisisnya.

#### **Bab 6 PENUTUP**

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari penelitian yang dilakukan.



## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN

#### 1.1 Tinjauan Pustaka

Penelitian ini mengangkat tema “Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta”. Penelitian ini bertujuan untuk menilai apakah pemilihan kebijakan dengan adanya transjakarta sudah mampu untuk mengatasi permasalahan kemacetan di Jakarta, serta apakah telah efektif transjakarta dalam mewakili alat transportasi umum yang lebih baik dari sebelumnya. Dalam melakukan penelitian ini perlu dilakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian dan kajian ilmiah terdahulu serta berbagai konsep yang memiliki keterkaitan dengan tema yang akan diangkat oleh peneliti. Terdapat tiga penelitian yang terkait dengan Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta.

Penelitian pertama yang digunakan sebagai tinjauan pustaka diambil dari skripsi yang berjudul “Analisis Komparatif Kebijakan Dua Gubernur DKI Jakarta Terhadap Pembentukan *Dynamic Governance* (Studi Transportasi Massal Bus Transjakarta)” oleh Muhammad Ridwan Mauludin pada bulan juli 2011. Penelitian ini secara garis besar bertujuan untuk mencari perbandingan antara pemerintahan gubernur Sutiyoso dengan gubernur Fauzi Bowo, bagaimana perbandingan kebijakan dua gubernur terkait transjakarta atau *busway*. Pada penelitian tersebut, penulis menggunakan metode penelitian *mixed methods*, yaitu gabungan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Penulis menggunakan data yaitu studi lapangan dan studi literatur dengan menyebarkan questioner. Kesimpulan dari penelitian tersebut adalah kebijakan yang dibuat oleh gubernur mengenai Transjakarta yang telah diimplementasikan dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat”, dan “Kebijakan yang dibuat oleh gubernur mengenai Transjakarta telah memahami arti penting dalam pelayanan transportasi umum”. Jika dikaitkan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti yang memiliki tema Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan

Transportasi Publik di Jakarta adalah jawaban didalamnya bahwa gubernur yang sebelumnya yaitu Sutiyoso selaku penggagas ide untuk membuat rencana besar mengatasi permasalahan yang terjadi di Jakarta dengan mengambil kebijakan transjakarta untuk menjadi moda transportasi umum, Sutiyoso digambarkan sebagai tokoh yang fokus untuk menyelesaikan permasalahan terutama masalah kemacetan di Jakarta. Sedangkan perbandingan dengan Fauzi Bowo, beliau hanya meneruskan kebijakan yang telah ada, namun kurang memperdulikan pengadaanya, bahkan sekarang transjakarta cenderung menurun kualitasnya. Pada skripsi tersebut diceritakan bahwa dua kepemimpinan gubernur tersebut berbeda visi dan misi. Keduanya digambarkan memiliki kecenderungan dalam memimpin yang berbeda. Sutiyoso yang memiliki *background* sejarah dari militer tentu notabene bersikap komando dan tegas dalam memimpin. Sedangkan Fauzi Bowo adalah sosok yang santai dan tidak tegas. Keterkaitan antara skripsi tersebut dengan penelitian yang akan diteliti oleh penulis adalah dalam sebuah kebijakan faktor kepemimpinan mampu menjadi pendukung keberhasilan sebuah program kebijakan yang telah dibuat sebelumnya. Ada peran serta yang mampu membuat tujuan program yang telah dibuat sebelumnya mampu tercapai atau tidak. Karena pemimpin tidak hanya penggagas namun juga pengawas yang keputusannya mampu mempengaruhi efektifitas program kebijakan.

Tinjauan pustaka yang kedua yang diambil oleh peneliti adalah dari tesis yang berjudul “ Peran Media Massa Dalam Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik Untuk Mengembangkan Perkotaan, studi kasus “Kebijakan Sistem Transportasi *Busway* di Jakarta” yang ditulis oleh Ajar Abdilah Edi pada tahun 2006. Pada tesis tersebut peneliti bertujuan untuk meneliti mengenai peran serta media massa terhadap evaluasi kebijakan, dimana studi kasus diambil dari busway. Penulis menggunakan metode isi media dan studi literatur. Tesis tersebut menarik kesimpulan bahwa peran media juga besar dalam sebuah kebijakan, baik dalam hal pengambilan kebijakan maupun dalam hal evaluasi kebijakan. Pada tesis tersebut penulis menggambarkan bahwa dalam mengevaluasi butuh peran serta eksternal dari struktur manajemen operasional yang menjalankan kebijakan.

Dalam hal ini adalah media massa, seperti yang kita ketahui saat ini bagaimana media massa mampu untuk menarik simpati massa dalam mengubah sebuah kebijakan. Terutama dalam mengevaluasi, peran media massa sangat membantu. Media massa banyak memberi masukan nyata bagaimana implemantasi kebijakan dilapangan, dan membantu memberi gambaran bagaimana hasil dan dampak yang dikeluarkan dari sebuah kebijakan. Oleh karena itu dalam mengevaluasi ada kalanya butuh bantuan media massa.

Tinjauan pustaka yang ketiga adalah tentang Efektifitas Program Bantuan Operasional Sekolah (BOS) di kecamatan Pesanggrahan Kotamadya Jakarta Selatan yang ditulis oleh Sopha Julia pada tahun 2010. Pada thesis tersebut Sopha menjelaskan mengenai bagaimana mengevaluasi sebuah program kebijakan yang dibuat oleh pemerintah dan bagaimana mengukur efektif atau tidaknya sebuah program kebijakan. Pada thesis tersebut penulis menggunakan metode kualitatif. Dengan wawancara mendalam, obeservasi dan studi kepustakaan. Penulis menganalisa program pendidikan yang dibuat oleh pemerintah terutama oleh departemen pendidikan dengan mengeluarkan program BOS (Bantuan Operasional Sekolah) yang bertujuan untuk membantu mengedepankan pendidikan di Indonesia.

Ketiga literatur tersebut mempunyai korelasi dan memberikan masukan pemikiran dalam mengerjakan penelitian ini. Literatur pertama memberikan masukan pemikiran mengenai kerangka pikir mengenai kebijakan publik dan proses kebijakan publik. Literatur kedua memberi masukan bahwa ada peran pihak tertentu dalam mengevaluasi sebuah kebijakan yaitu peran media massa yang mampu memberi masukan terhadap kebijakan publik. Sedangkan literatur ketiga memberikan masukan bagaimana menilai efektifitas sebuah program kebijakan yang dibuat oleh pemerintah.

Tabel 2.1

## Perbandingan antar penelitian

		<b>Penelitian Pertama</b>	<b>Penelitian kedua</b>	<b>Penelitian ketiga</b>	<b>Penelitian Keempat</b>
<b>No</b>	<b>Nama peneliti</b>	Muhammad Ridwan Mauludin (2011)	Ajar Abdillah Edi (2006)	Sopha Julia (2010)	Ami Setiawati (2012)
1.	<b>Judul</b>	Analisis Komparatif Kebijakan Dua Gubernur DKI Jakarta Terhadap Pembentukan <i>Dynamic Governance</i> (Studi kasus Transportasi Massal Bus Transjakarta)	Peran media massa dalam implementasi dan evaluasi kebijakan publik untuk mengembangkan perkotaan, studi kasus “kebijakan sistem transportasi busway di Jakarta”	Efektifitas Program Bantuan Operasional Sekolah (BOS) di kecamatan Pesanggrahan Kotamadya Jakarta Selatan	Evaluasi Kebijakan Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta Melalui Program Transjakarta
2.	<b>Tujuan</b>	Mencari perbandingan antara pemerintahan gubernur sutiyo dengan gubernur Fauzi Bowo, bagaimana perbandingan kebijakan dua gubernur terkait transjakarta atau <i>busway</i>	Meneliti mengenai peran serta media massa terhadap evaluasi kebijakan, dimana studi kasus diambil dari <i>busway</i>	Menganalisis sejauh mana efektifitas pemanfaatan program BOS yang telah digulirkan oleh pemerintah, mampu meningkatkan mutu dasar 9 tahun. Untuk menganalisis apa saja hambatan yang ditemui dalam pelaksanaan program BOS	Untuk mengetahui seberapa efektif transjakarta selaku program yang dibuat oleh pemerintah DKI Jakarta untuk memperbaiki sistem transportasi di

					Jakarta.
3.	<b>Pendekatan penelitian</b>	Kuantitatif dan kualitatif	Kuantitatif	Kualitatif	Kualitatif
4.	<b>Jenis penelitian</b>	Penelitian eksplanatif	Analisis deskriptif	Analisis deskriptif	Analisis Deskriptif
5.	<b>Teknik pengumpulan data</b>	Studi lapangan dengan menyebar <i>questioner</i>	Data primer Survey opini publik dengan kerangka sampel	Wawancara mendalam, observasi dan studi kepustakaan	Wawancara mendalam dengan narasumber, observasi dan studi kepustakaan.
6.	<b>Hasil yang diperoleh</b>	Kebijakan yang dibuat oleh gubernur mengenai Transjakarta yang telah diimplementasikan dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat” dan “Kebijakan yang dibuat oleh gubernur mengenai Transjakarta telah memahami arti penting dalam pelayanan transportasi umum	Peran media juga besar dalam sebuah kebijakan, baik dalam hal pengambilan kebijakan maupun dalam hal evaluasi kebijakan.	SDM yang berkaitan dengan program ini sudah kompeten, namun untuk evaluasi program diakui masih ada kekurangan sehingga dalam memonitoring dan evaluasi jarang dilakukan. Dan hambatan yang ditemui lebih ditekankan pada dana, administrasi.	-

Sumber : Olahan Peneliti

Ketiga literatur yang dirujuk oleh penulis memiliki peran dalam penelitian ini, namun tentunya terdapat persamaan dan perbedaan antara literatur tersebut

dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Persamaan terletak pada hal sama-sama mengevaluasi sebuah program yaitu transjakarta, sedangkan perbedaannya yaitu terletak pada yang fokus penelitian.

## 1.2 Kerangka Pemikiran

Dalam melakukan penelitian, penulis memiliki pedoman teori dari berbagai pendapat para ahli. Adapun teori yang digunakan adalah :

### 1.2.1 Pengertian Kebijakan Publik

Dalam setiap kegiatan yang menyangkut kehidupan masyarakat, pemerintah mengeluarkan kebijakan publik. Tanpa disadari, kita sering kali membaca surat kabar atau melihat tv yang berkaitan dengan kebijakan pemerintah. Seperti kebijakan sosial, ekonomi dan politik. Maka dari itu perlu ada definisi yang jelas untuk menjelaskan apa arti dari kebijakan publik. Banyak ahli memberikan definisi mengenai kebijakan publik. Kebijakan publik terdiri dari dua kata yaitu kebijakan dan publik. Secara etimologis, istilah kebijakan (*policy*) berasal dari bahasa Yunani, Sanskerta, dan Latin. Akar kata dalam bahasa Yunani dan Sanskerta *polis* (negara kota) dan *pur* (kota) dikembangkan dalam bahasa Latin menjadi *politia* (negara) dan akhirnya dalam bahasa Inggris pertengahan *policie*, yang berarti menangani masalah-masalah publik atau administrasi pemerintahan. (Dunn, 1995:51). Kata kebijakan menurut Suharto (2005, hal 7), adalah prinsip atau acara bertindak yang dipilih untuk mengarahkan pengambilan keputusan. Lalu menurut Richard Rose yang dikutip oleh Winarno (2007, hal 17), kebijakan hendaknya dipahami sebagai serangkaian kegiatan yang sedikit banyak berhubungan beserta konsekuensi-konsekuensinya bagi mereka yang bersangkutan daripada sebagai suatu keputusan sendiri.

Definisi kebijakan publik menurut Eyestone (1971, hal 18) dalam Winarno (2007, hal 17), kebijakan publik dapat diartikan sebagai hubungan suatu unit pemerintah dengan lingkungannya. Definisi lain kebijakan publik adalah suatu aturan yang mengatur kehidupan bersama yang harus ditaati dan berlaku mengikat seluruh warganya. Setiap pelanggaran akan diberi sanksi sesuai dengan bobot



pelanggarannya yang dilakukan dan sanksi dijatuhkan didepan masyarakat oleh lembaga yang mempunyai tugas menjatuhkan sanksi (Nugroho, 2004; 1-7). Menurut Dye (1981:1) yang dikutip oleh Subarsono (2010, hal 2) bahwa “*public policy is whatever governments choose to do or not to do*”, konsep mengenai kebijakan publik yang berisi apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan mengandung makna :

1. Kebijakan publik dibuat oleh pemerintah bukan organisasi swasta.
2. Kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh badan pemerintahan. Kebijakan yang dibuat oleh pemerintah bisa berupa program baru atau hanya mempertahankan status quo.

Menurut Anderson dalam bukunya *public policy making* yang dikutip oleh Agustino (2008, hal 8) yaitu serangkaian kegiatan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan. Konsep ini menitikberatkan pada apa yang dikerjakan dari pada apa yang diusulkan.

Kebijakan publik berkaitan dengan apa yang senyatanya dilakukan oleh pemerintah dan bukan sekadar apa yang diinginkan (Wahab, 1991:13). Maksud dan tujuan kebijakan publik dibuat adalah untuk memecahkan masalah publik yang tumbuh kembang di masyarakat.

Berdasarkan definisi tersebut ada beberapa karakteristik dari kebijakan publik :

1. Perhatiannya ditujukan pada tindakan yang mempunyai tujuan tertentu dari pada perilaku yang berubah.
2. Dilakukan oleh pejabat pemerintah.
3. Kebijakan publik merupakan apa yang sesungguhnya dikerjakan oleh pemerintah bukan apa yang akan dikerjakan oleh pemerintah.
4. Bentuk kebijakan bisa berupa positif atau negatif.

5. Didasarkan pada hukum dan merupakan tindakan yang bersifat memerintah.

Kata Kebijakan berbeda dengan kebijaksanaan karena kebijakan adalah apa yang diputuskan oleh pemerintah pusat, sedangkan kebijaksanaan adalah bagaimana penyelenggaraan oleh berbagai pejabat daerah. Dalam membuat kebijakan pemerintah harus sedikit banyak mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut : (Syafiie, 2007) :

- *Responsiveness* : Perhatian utama terhadap tanggapan masyarakat.
- *Effectiveness* : Perhatian terhadap pencapaian apa yang dikehendaki saja demi suatu kebijakan politik atau ekonomi tertentu.

Berdasarkan beberapa hal penjelasan mengenai kebijakan publik, dapat ditarik kesimpulan bahwa kebijakan publik adalah sebuah tindakan yang diambil oleh pemerintah untuk menyelesaikan atau memecahkan masalah publik. Dalam sebuah kebijakan publik intinya adalah apa tujuan yang akan dicapai dan bagaimana prosesnya hingga tujuan tersebut benar-benar dapat tercapai. Dalam membuat kebijakan publik, pemerintah butuh mempertimbangkan beberapa hal yang mampu mempengaruhi keputusan publik, hal tersebut adalah *responsiveness* dan *effectiveness*. Jika hal tersebut telah dilakukan oleh pemerintah, diharapkan hasil keputusan kebijakan akan mendukung dan membawa manfaat kepada masyarakat dengan tentunya tercapai tujuannya yaitu untuk memecahkan masalah yang terjadi di masyarakat.

#### **2.2.1.1 Model Kebijakan**

Membuat kebijakan merupakan studi tentang proses pembuatan keputusan karena bukannya kebijakan pemerintah merupakan pengambilan keputusan dan pengambilan kebijakan yaitu memilih dan menilai informasi yang ada untuk memecahkan masalah.

Suatu kenyataan hasil pembuatan kebijakan dipandang tidak tepat sasaran ketika dalam pelaksanaannya berhadapan dengan perdebatan, penundaan dan penolakan. Kata kompleksitas dan sudut pandang yang melihat kompleksitas sebagai proses mekanisme tampak dalam pembuatan kebijakan bersifat rasional. Pada sisi lain sudut pandang yang melihat kompleksitas sebagai proses organisasi tampak dalam pembuatan kebijakan berciri pembelajaran.

Persoalan memilih merupakan persoalan utama dalam pembuatan kebijakan publik, sebagaimana kehidupan manusia sehari-hari, pemilihan kebijakan juga dipengaruhi oleh berbagai macam nilai. Pemerintah merupakan suatu badan yang selalu menerima desakan dari masyarakat untuk melakukan perubahan atau perbaikan terhadap masyarakat.

Besarnya energi yang harus dikerahkan oleh pemerintah untuk membuat kebijaksanaan guna merespon tuntutan tertentu merupakan akibat dari banyaknya dan kuatnya pelaku yang menentukan kebijaksanaan tersebut. Pilihan kebijaksanaan yang diambil oleh seorang *policy maker* juga dipengaruhi oleh nilai yang dominan dalam dirinya. Kecuali dari nilai politis, ada nilai lain yang menentukan pilihan kebijaksanaan seorang *policy maker*. Seperti nilai organisasional. Jika nilai ini dominan pembuat kebijakan yang dapat memekarkan organisasinya. Beberapa nilai tersebut yaitu (Wibowo, 2005).

**a. Nilai teknis dan ekonomis.**

Kedua nilai ini adalah netral. Tidak berorientasi pada kepentingan pribadi dan golongan. Seorang aktor kebijaksanaan yang memegang nilai teknis dan ekonomis secara kuat akan selalu mempertimbangkan kelayakan teknis dan efisiensi dari setiap kebijaksanaan yang dibuatnya.

**b. Faktor religiusitas**

Dalam hal ini seorang aktor dalam mengambil kebijakan juga dipengaruhi oleh ideologi kepribadiannya, jika ia adalah seorang yang menganggap dunia adalah segalanya, sehingga harus mencari banyak keuntungan maka ia akan

berkiblat pada nilai politik dan atau organisasional secara kuat. Namun jika aktor tersebut religius, maka akan lebih netral yakni nilai teknis dan ekonomis. Dan ia akan lebih peduli pada lingkungannya. Namun tidak jarang fenomena religius menyimpang, bahkan cenderung apatis, terkadang mereka menganggap bahwa yang salah akan mendapat hukumannya dari tuhan sehingga tidak perlu di hukum, atau lebih memaafkan kesalahan orang tersebut karena menjadi pemaaf itu baik.

### **c. Faktor keadilan**

Pembuatan kebijakan publik adalah untuk mengubah suatu kondisi yang terdapat pada waktu kini menjadi kondisi lain yang lebih baik. Dimasa depan hal ini berarti bahwa suatu kebijaksanaan publik tidak terlepas dari orientasi nilai masyarakat. Apa yang dianggap baik oleh masyarakat maka kesanalah arah kebijakan dibuat.

Tapi kenyataannya tidak semua kebijakan yang dibuat oleh pemerintah mengarah kepada kepentingan masyarakat. Dikarenakan tidak semua masyarakat mampu untuk ikut berpartisipasi dalam menentukan kebijakan. Ada elit masyarakat tertentu yang mampu mempengaruhi sebuah kebijakan. Sehingga kebijakan yang dibuat cenderung tidak menguntungkan masyarakat. Pada akhirnya membutuhkan evaluasi untuk menilai sejauh mana dampak dan akibat yang ditimbulkan dengan adanya program kebijakan transjakarta. Adapun pedoman penulis dalam mengevaluasi program kebijakan transjakarta.

## **1.2.2 Teori Evaluasi**

### **1.2.2.1 Pengertian Evaluasi**

Bagian akhir dari suatu proses kebijakan adalah evaluasi kebijakan. Menurut lester dan stewart (2000:126) yang dikutip oleh Agustino (2008, hal 185) evaluasi ditujukan untuk melihat sebagian kegagalan suatu kebijakan dan untuk mengetahui apakah kebijakan yang telah dirumuskan dan dilaksanakan dapat menghasilkan dampak yang diinginkan. Evaluasi adalah kegiatan untuk menilai tingkat kinerja suatu kebijakan. Evaluasi baru dapat dilakukan jika kebijakan atau

program sudah berjalan cukup waktu. Memang tidak ada batasan waktu, setidaknya minimal lima tahun setelah kebijakan tersebut diimplementasikan (Subarsono 2010, hal 119). Adapun pengertian dari evaluasi menurut Sudijono (2001) bahwa secara harfiah kata evaluasi berasal dari bahasa Inggris *evaluation*, dalam bahasa Indonesia berarti penilaian. Akar katanya adalah *value* yang artinya nilai. Jadi istilah evaluasi menunjuk pada suatu tindakan atau suatu proses untuk menentukan nilai dari sesuatu. Cronbach berpendapat evaluasi adalah menyediakan informasi untuk pembuat keputusan. MacIcolm mendefinisikan evaluasi sebagai perbedaan apa ada dengan suatu standart untuk mengetahui apakah ada selisih. Sedangkan evaluasi menurut Arikunto (2000) adalah suatu kegiatan pengumpulan data secara sistematis yang dimaksudkan untuk membantu para pengambil keputusan dalam usaha menjawab pertanyaan atau permasalahan ada.

Metode yang dapat digunakan untuk mengevaluasi sebuah program ataupun kebijakan adalah dengan membandingkan program atau kebijakan yang terdahulu yang pernah dikeluarkan dengan program sesudahnya. Metode lain yang diperlukan untuk mengevaluasi adalah pengumpulan data. Hatry menyebutkan bahwa pengumpulan data merupakan sebuah “pekerjaan kotor” dari evaluasi. Evaluasi itu membutuhkan sebuah data atau dokumen untuk dijadikan bahan evaluasi ditambah dengan sumber informasi yang berbeda untuk pendukungnya. Sebuah kebijakan publik tidak bisa dilepas begitu saja. Kebijakan harus diawasi, dan salah satu mekanisme pengawasan adalah dengan evaluasi kebijakan. Evaluasi biasanya ditujukan untuk menilai sejauh mana keefektifan kebijakan publik guna mempertanggungjawabkan kepada konstituennya. Sejauh mana tujuan tercapai. Evaluasi diperlukan untuk melihat kesenjangan antara harapan dengan kenyataan. Tugas selanjutnya evaluasi adalah bagaimana mengurangi atau menutup kesenjangan tersebut. Evaluasi itu adalah suatu hal yang positif karena evaluasi bertujuan untuk mencari kekeurangan dan menutup kekurangan tersebut. (Nugroho ,hal 183).

Hal yang dibutuhkan selain dari data dan informasi adalah wawancara, dengan adanya wawancara maka evaluasi dapat memperoleh informasi dari orang yang benar-benar dapat memberikan info yang benar yang mendukung evaluasi. Hatry juga menyebutkan bahwa suatu evaluasi yang efektif harus mendapatkan dukungan yang sama baik dari pimpinan departemen maupun pejabat yang berwenang yang lebih tinggi dari sebuah organisasi yang bersangkutan dengan objek penelitian (Fox.1989) yang diterjemahkan oleh Rukmo. Evaluasi yang efektif merupakan suatu langkah kearah perbaikan. Karena dengan adanya evaluasi diharapkan kebijakan menjadi lebih baik terutama bagi masyarakat.

#### **2.2.2.2 Tujuan evaluasi**

Evaluasi memiliki beberapa tujuan yaitu : (Subarsono 2010. Hal 120)

- ✓ Menentukan tingkat kinerja suatu kebijakan. Dengan evaluasi maka dapat diketahui derajat pencapaian tujuan dan sasaran kebijakan.
- ✓ Mengukur tingkat efisiensi suatu kebijakan. Berapa besar biaya dan manfaat dari suatu kebijakan.
- ✓ Mengukur tingkat keluaran (*outcome*) suatu kebijakan. Seberapa besar kualitas pengeluaran dari suatu kebijakan.
- ✓ Mengukur dampak suatu kebijakan, baik dampak positif atau negatif.
- ✓ Mengetahui jika ada penyimpangan dengan membandingkan antara tujuan dan sasaran pencapaian target.
- ✓ Sebagai bahan masukan untuk kebijakan yang akan datang.

#### **2.2.2.3 Alasan Evaluasi Kebijakan**

Ada beberapa argument perlunya evaluasi : (Subarsono 2010. Hal 123)

- a) Untuk mengetahui tingkat efektifitas suatu kebijakan, seberapa jauh kebijakan mencapai tujuannya.
- b) Mengetahui apakah kebijakan berhasil atau gagal dengan melihat tingkat efektifitasnya.
- c) Memenuhi aspek akuntabilitas publik, sebagai bentuk pertanggung jawaban pemerintah kepada publik.

d) Menunjukkan kepada *stake holder* manfaat suatu kebijakan.

#### **2.2.2.4 Analisis Proses Evaluasi Kinerja Kebijakan Publik**

Evaluasi kebijakan publik dalam studi kebijakan publik merupakan salah satu tahapan dari proses kebijakan publik. Evaluasi kebijakan merupakan kegiatan untuk menilai atau melihat keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan suatu kebijakan publik. Semua evaluasi tergantung pada konteksnya. Jika konteksnya kebijakan publik, maka fenomena yang dinilai menurut Mustopadijaja (2002:46) adalah berkaitan dengan “tujuan, sasaran kebijakan, kelompok sasaran yang ingin dipengaruhi, berbagai instrumen kebijakan yang digunakan, responsi dari lingkungan kebijakan, kinerja yang dicapai, dampak yang terjadi dan sebagainya.” Evaluasi kebijakan publik dimaksudkan untuk melihat atau mengukur tingkat kinerja pelaksanaan suatu kebijakan publik yang latar belakang dan alasan diambilnya suatu kebijakan, tujuan dan kinerja kebijakan, berbagai instrumen kebijakan yang dikembangkan dan dilaksanakan, respon kelompok sasaran dan stakeholder serta konsistensi aparat, dampak yang ditimbulkan dan perubahan yang ditimbulkan, perkiraan perkembangan tanpa kehadiran kebijakan tersebut dan kemajuan yang dicapai kalau kebijakan dilanjutkan atau diperluas. Evaluasi kebijakan merupakan suatu proses untuk menilai seberapa jauh suatu kebijakan publik dapat “membuahkan hasil” yaitu dengan membandingkan antara hasil yang diperoleh dengan tujuan dan atau target kebijakan publik yang ditentukan (Muhadjir, 1996).

#### **2.2.2.5 Tahap Evaluasi Kebijakan (Widodo, 2007, hal 125)**

Ada beberapa pendekatan yang dapat digunakan untuk mengevaluasi yaitu :

- Mengidentifikasi apa yang menjadi tujuan kebijakan, program dan kegiatan.
- Penjabaran tujuan kebijakan, program dan kegiatan kedalam kriteria atau indikator pencapaian tujuan.
- Pengukuran indikator pencapaian tujuan kebijakan program.

- Berdasarkan indikator tersebut, dicari datanya di lapangan.
- Hasil data dari lapangan kemudian diolah dan dikomparasi dengan kriteria pencapaian tujuan.

#### **2.2.2.6 Pendekatan Berdasarkan Dasar Evaluasi**

Pendekatan berdasarkan dasar evaluasi ada tiga jenis yaitu: (Dunn, 2003, hal 613)

- a) Evaluasi semu, pendekatan yang menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai hasil kebijakan, tanpa berusaha untuk menanyakan tentang manfaat atau nilai dari hasil tersebut terhadap individu, kelompok atau masyarakat secara keseluruhan. Asumsinya bahwa ukuran dari manfaat akan terbukti dengan sendirinya.
- b) Evaluasi formal, pendekatan yang menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai hasil kebijakan dengan landasan atas dasar tujuan program dari kebijakan yang diumumkan secara formal oleh pembuat kebijakan.
- c) Evaluasi keputusan teoritis yaitu pendekatan yang menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai hasil kebijakan yang secara eksplisit dinilai oleh pelaku kebijakan.

Berdasarkan kriteria tiga pendekatan tersebut, penulis menggunakan kriteria pendekatan evaluasi formal, karena untuk menilai keefektifan sebuah program kebijakan maka dibutuhkan pendekatan yang merujuk pada apa tujuan yang diharapkan dari kebijakan itu sendiri kemudian di bandingkan dengan hasil yang



telah di lihat selama kebijakan tersebut diimplementasikan untuk menilai kebijakan itu efektif atau tidak.

### 2.2.2.7 Pendekatan Berdasarkan Kriteria Evaluasi

Pendekatan berdasarkan kriteria evaluasi terbagi atas enam indikator, yaitu: (Dunn, 2003 hal 610)

*a. Efektivitas*

Penilaian terhadap efektivitas ditujukan untuk menjawab ketepatan waktu pencapaian hasil/ tujuan. Parameternya adalah ketepatan waktu.

*b. Efisiensi*

Penilaian terhadap efisiensi ditujukan untuk menjawab pengorbanan yang minim (usaha minimal) untuk mencapai hasil maksimal. Parameternya adalah biaya, rasio, keuntungan dan manfaat.

*c. Adequacy/ketepatan dalam menjawab masalah/kecukupan*

Penilaian terhadap *adequacy* ditujukan untuk melihat sejauh mana tingkat pencapaian hasil dapat memecahkan masalah.

*d. Equity / pemerataan*

Penilaian terhadap equity ditujukan untuk melihat manfaat dan biaya dari kegiatan terdistribusi secara proporsional untuk aktor-aktor yang terlibat.

*e. Responsiveness*

Penilaian terhadap *responsiveness* ditujukan untuk mengetahui hasil rencana/kegiatan/kebijaksanaan sesuai dengan preferensi/keinginan dari target grup.

*f. Appropriateness/ketepatangunaan*

Penilaian terhadap ketepatangunaan ditujukan untuk mengetahui kegiatan/rencana/kebijaksanaan tersebut memberikan hasil/ keuntungan dan manfaat kepada target grup. Standar tingkat keuntungan dan manfaat

sangat relatif sesuai dengan sistem nilai yang berlaku pada target grup tersebut.

Berdasarkan kriteria tersebut diatas, penulis hanya membahas evaluasi dengan satu indikator yaitu efektifitas. Sejauh mana transjakarta mampu untuk menggantikan alat transportasi publik yang sebelumnya menjadi lebih baik. Berikut ini berkaitan dengan evaluasi dari segi efektifitas, penulis memarkan beberapa teori terkait efektifitas program.

### **2.2.3 Teori Efektifitas Program**

Efektifitas umumnya menunjukkan pada taraf tercapainya hasil, sering atau senantiasa dikaitkan dengan pengertian efisien, meskipun sebenarnya ada perbedaan diantara keduanya. Efektifitas menekankan pada hasil yang dicapai. Etzioni mengemukakan bahwa “efektifitas dapat dinyatakan sebagai tingkat keberhasilan dalam usaha untuk mencapai tujuan atau sasaran (1982, hal 54). Sedangkan efisiensi lebih melihat bagaimana cara mencapai hasil yang dicapai dengan membandingkan antara input dan outputnya. Istilah efektif dan efisien merupakan dua istilah yang saling berkaitan dan patut dihayati dalam upaya mencapai tujuan. Efisien tetapi tidak efektif, berarti baik dalam memanfaatkan sumberdaya atau input, tetapi tidak mencapai sasaran, berlaku sebaliknya. Efisien harus selalu bersifat kuantitatif dan dapat diukur, sedangkan efektif mengandung pengertian kualitatif, dan efektif lebih mengarah ke pencapaian sasaran. Komaruddin juga mengungkapkan, efektifitas adalah suatu keadaan yang menunjukkan tingkat keberhasilan kegiatan manajemen dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu, sedangkan efisien dalam menggunakan masukan akan menghasilkan produktifitas yang tinggi yang merupakan tujuan dari setiap organisasi. Gie mengemukakan efektifitas adalah keadaan atau kemampuan suatu kerja yang dilaksanakan oleh manusia untuk memberikan guna yang diharapkan. Sehingga dapat disimpulkan, efektifitas merupakan tingkat ketercapaian tujuan dari aktifitas yang telah dilaksanakan dibandingkan dengan target yang telah ditetapkan sebelumnya. Menurut Robbins (1990,49) efektifitas

organisasi sebagai suatu tingkat dimana suatu organisasi dapat merealisasikan tujuannya.

Gibson mengungkapkan tiga pendekatan mengenai efektifitas, yaitu:

1. Pendekatan tujuan, Keberadaan kebijakan dimaksudkan untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Pendekatan tujuan menekankan peranan sentral dari pencapaian tujuan sebagai kriteria untuk menilai efektifitas, serta mempunyai pengaruh yang kuat atas pengembangan teori dan praktek kebijakan, tetapi sulit memahami bagaimana melakukannya. Alternatif terhadap pendekatan ini adalah pendekatan teori sistem.
2. Pendekatan teori sistem, teori ini menggambarkan hubungan kebijakan terhadap sistem yang lebih besar, di mana banyak pihak menjadi bagiannya. Dalam suatu kebijakan, diperkenalkan pentingnya umpan balik yang ditunjukkan sebagai informasi yang mencerminkan hasil dari suatu tindakan.
3. Pendekatan *Multiple Constituency*, teori ini menekankan pentingnya hubungan relatif antara kepentingan kelompok dan individu dalam hubungan relatif antara kepentingan kelompok individual dalam suatu kebijakan. Pendekatan ini memungkinkan kombinasi antara pendekatan tujuan dan pendekatan sistem guna memperoleh pendekatan yang lebih tepat.

Efektifitas program menurut Henry dalam Wibawa, dkk (1994:64) bahwa efektifitas program menunjuk pada tingkat pencapaian tujuan, sementara itu evaluasi efisiensi pada dasarnya mempersoalkan berapa perbandingan antara input atau sumber daya yang digunakan oleh program dengan outputnya atau layanan apa yang diterima oleh kelompok sasaran.

Untuk menghasilkan informasi mengenai kinerja kebijakan, pada tahap analisis dibutuhkan kriteria untuk menilai kinerja kebijakan tersebut. kriteria untuk evaluasi tersebut ditetapkan retrospektif atau *expost*, metode ini dilakukan

untuk meneliti peristiwa yang telah terjadi dan kemudian melihat data/informasi sebelumnya untuk mengetahui faktor yang menyebabkan kejadian tersebut. (Dunn, 2000:611).

Terkait dengan evaluasi, evaluasi biasanya ditujukan untuk menilai sejauh mana keefektifan kebijakan publik untuk dipertanggung jawabkan pada konstituenya. Sejauh mana tujuan tercapai dengan membandingkan harapan dengan kenyataan. Evaluasi adalah kegiatan membandingkan antara hasil yang dicapai dengan rencana yang telah ditentukan. Penilaian merupakan alat penting untuk membantu pengambilan keputusan sejak tingkat perumusan maupun pada pelaksanaan program sebagaimana di kemukakan oleh Wijono yang dikutip oleh (Julia, 2010, hal 5). Sebuah program tidak hanya dirancang dan dilaksanakan tapi juga diukur sejauh mana efektifitas serta efisiennya.

#### **2.2.4 Teori Transportasi**

Semakin besar suatu kota, semakin banyak jumlah penduduknya sehingga semakin banyak jenis dan kebutuhannya. Salah satu fungsi utama kota besar adalah pelayanan transportasi. Transportasi pada saat sekarang merupakan suatu hal yang sangat strategis. Selain menjadi sarana pemindahan barang dan jasa, transportasi menjadi perekat bangsa dan pemersatu wilayah negara Indonesia. Sebagai salah satu entitas transportasi termasuk kategori *Toll Goods* (barang bebas), artinya semua orang tidak akan membayar mutlak untuk barang tersebut. Karena barang dan jasa tersebut secara mudah dapat dimanfaatkan oleh semua orang artinya transportasi merupakan *public goods* yang penyelenggaraannya domain pemerintah dan merupakan kebutuhan pokok masyarakat sehingga bersifat *public service*. Namun dalam kenyataannya transportasi dikelola oleh pihak swasta sehingga masyarakat harus dipungut biaya untuk menggunakannya.

Pengertian dari transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ketempat lain, dimana ditempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu (Miro, 2005, hal 4).

Transportasi umum merupakan alat transportasi yang sehari-hari digunakan oleh masyarakat untuk menjalankan aktifitasnya. Namun banyak persoalan yang terjadi pada transportasi umum, seperti yang diungkapkan oleh Llyod Wright :

- *Inconvenience in terms of location of station and frequency of service*
- *Failure to sevice key origins and destinations,*
- *Near of crime at stations and within buses*
- *Lack of safety in terms of driver ability and the road*
- *Service is much slower than vehicles, especially when buses make frequent stops*
- *Overloading of vehicles makes ride uncomfortable*
- *Public transport can be relatively expensive for some developing-nation household*
- *Poor quality or non-existent infrastructure*
- *Lack of an organized and system structure and accompanying maps and information make system difficult to use*
- *Low status of public transit services*

Pada kenyataannya persoalan kompleks mengenai transportasi umum sebagai salah satu pelayanan publik yang dibutuhkan masyarakat seperti yang diungkapkan diatas juga terjadi di Indonesia. Mulai dari masalah tindak kriminal di kendaraan, tidak aman dan nyaman, biaya mahal serta pelayanan yang buruk. Jasa transportasi perkotaan yang dilaksanakan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi, sosial, administrasi pemerintahan, dan politik harus diupayakan seefektif mungkin.

Kriteria transportasi umum yang efektif adalah :

1. Lancar atau cepat (*speed*)
2. Aman atau selamat (*safety*)
3. Berkapasitas (*capacity*)
4. Dilaksanakan dalam frekuensi yang memadai (*frequency*)
5. Teratur (*regularity*)
6. Komprehensif (*comprehensive*)
7. Bertanggung jawab (*responsibility*)
8. Biaya murah (*reasonable cost*) atau harga terjangkau (*affordable price*)
9. Kenyamanan (*comfort*).

## **BAB 3**

### **METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini, peneliti akan memaparkan mengenai metode penelitian. Metode penelitian merupakan bagian yang penting dalam suatu proses penelitian. Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono, 2009, hal. 2). Hal tersebut berarti penelitian tersebut didasarkan pada ciri – ciri keilmuan yang rasional atau dilakukan dengan cara – cara yang masuk akal, dapat diamati oleh manusia serta dilakukan dengan menggunakan langkah – langkah tertentu yang bersifat logis. Untuk memperoleh gambaran objektif mengenai suatu penelitian, diperlukan metode penelitian dengan teknik pengumpulan data yang tepat.

#### **3.1 Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah pendekatan kualitatif. Dalam penelitian ini, peneliti mencoba untuk menganalisis Evaluasi Kebijakan Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta Melalui Program Transjakarta. Menurut Usman dan Akbar dalam skripsi (Syarien, 2008) bahwa penelitian dengan pendekatan kualitatif sebagai usaha untuk memahami dan menafsirkan makna suatu peristiwa interaksi tingkah laku manusia dalam situasi tertentu menurut perspektif penelitian sendiri.

#### **3.2 Jenis Penelitian**

Pada penelitian ini terdapat beberapa pembagian tipe penelitian, berdasarkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dimensi waktu, dan teknik pengumpulan data. Untuk melihat jenis penelitian yang digunakan dapat melalui beberapa aspek, yaitu :

### 3.2.1 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian kualitatif pada umumnya mencakup informasi tentang fenomena utama yang dieksplorasi dalam penelitian, partisipan penelitian, dan lokasi penelitian. Tujuan penelitian kualitatif adalah untuk menyatakan rancangan penelitian yang dipilih. Tujuan ini ditulis dengan istilah “teknis” penelitian yang bersumber dari bahasa penelitian kualitatif. (Schwandt, 2007) yang dikutip oleh Creswell 2010. Terkait dengan penelitian ini, tujuan dari penelitian adalah deskriptif, penulis berusaha menggambarkan dan mencari tahu apakah program transjakarta sebagai salah satu master plan (rencana induk) pemerintah DKI dalam mengurangi kemacetan dan memperbaiki alat transportasi umum sudah efektif.

### 3.2.2 Jenis Penelitian Berdasarkan Manfaat

Berdasarkan manfaatnya, penelitian ini termasuk dalam penelitian murni. Penelitian murni adalah penelitian yang diperuntukkan bagi pengembangan ilmu pengetahuan. Penelitian murni ditujukan untuk mengembangkan teori atau menemukan teori baru. biasanya dilakukan untuk kebutuhan peneliti dan dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan di bidang yang bersangkutan. Penelitian murni sering kali digunakan dalam lingkungan akademik. Penelitian kualitatif dikemudian hari dapat dijadikan sumber metode, teori, dan gagasan yang dapat diaplikasikan. Penelitian deskriptif adalah jenis penelitian yang memberikan gambaran atau uraian atas suatu keadaan sejelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap objek peneliti. Pada umumnya penelitian deskripsi menggunakan survey sebagai metode pengumpulan data. Ada dua macam survey yaitu :

1. *Cross-sectional survey*
2. *Longitudinal survey*

Peneliti menggunakan cross-sectional survey yaitu metode pengumpulan data dimana informasi yang dikumpulkan hanya pada satu saat tertentu. Suatu saat tertentu yaitu bisa satu hari saja, tetapi bisa beberapa hari atau minggu. Hal itu



terjadi karena beberapa hal seperti tidak cukup waktu, kurang responden, dll. (Kountur, 2007, hal 109-110).

### **3.2.3 Lokasi dan waktu penelitian**

#### **a. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di Jakarta. Alasan dipilihnya Jakarta karena implemementasi program kebijakan busway atau transjakarta ada di Jakarta.

#### **b. Waktu Penelitian**

Penelitian terkait dengan Evaluasi Kebijakan Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta Melalui Program Transjakarta dilaksanakan mulai dari Februari 2012 hingga Juni 2012.

#### **c. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian kualitatif, langkah pengumpulan data meliputi usaha membatasi penelitian, mengumpulkan informasi melalui observasi, dan wawancara, baik yang terstruktur maupun tidak, dokumentasi, materi visual, serta usaha merancang protokol untuk merekam/mencatat informasi. (Cresswell, 2011, hal 266 .). Terkait dengan penelitian ini, penulis akan mengambil data dengan mengamati langsung apa yang terjadi dilapangan dan melakukan wawancara mendalam kepada narasumber terkait pada penelitian. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui dua cara yaitu :

1. Sumber primer atau data primer adalah data yang dikumpulkan peneliti langsung dari sumber utamanya (Kountur, 2007, hal 182) yaitu melalui wawancara dengan beberapa informan.
2. Sumber sekunder atau data sekunder adalah data yang bersumber dari hasil penelitian orang lain yang dibuat untuk maksud yang berbeda. Berupa fakta, tabel, gambar, dll. (Kountur, 2007, hal 178).

Narasumber atau informan adalah beberapa pihak yang peneliti anggap mempunyai kompetensi untuk menjelaskan hal-hal yang berkaitan dengan tema penelitian. Dalam hal ini, peneliti akan melakukan wawancara mendalam. Wawancara adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan bertanya dan mendengarkan jawaban langsung dari sumber utama data.

Jenis wawancara dibagi dua yaitu :

- Wawancara terstruktur : pewawancara menyiapkan daftar pertanyaan sebelum wawancara dilakukan.
- Wawancara tidak terstruktur : wawancara tidak resmi. Pewawancara dan yang diwawancarai berbicara dengan santai, tidak ada daftar pertanyaan. (Kountur, 2007, hal 186).

Wawancara dilakukan kepada :

- Kepala Seksi BAD (Bagian Angkutan Darat), bapak Syafrin Liputo
- Direktur Operator di PT. JET, bapak Manik.
- Direktur Instrans, bapak Darmaningtyas.
- Narasumber yang tidak bisa disebutkan identitasnya.
- Pramudi Transjakarta.
- Pengguna transjakarta.

### **3.3 Keterbatasan Penelitian**

Dalam penelitian peneliti memiliki keterbatasan penelitian, yaitu :

Peneliti memiliki keterbatasan waktu dalam melakukan wawancara dengan berbagai pihak yang dijadikan sebagai narasumber. Peneliti juga memiliki keterbatasan dan kesulitan dalam memperoleh izin kepada pihak tertentu sehingga menghambat proses wawancara dan menganalisis data.

## BAB 4

### GAMBARAN UMUM TRANSJAKARTA DAN ANALISIS

#### 4.1 Sejarah Singkat Transjakarta

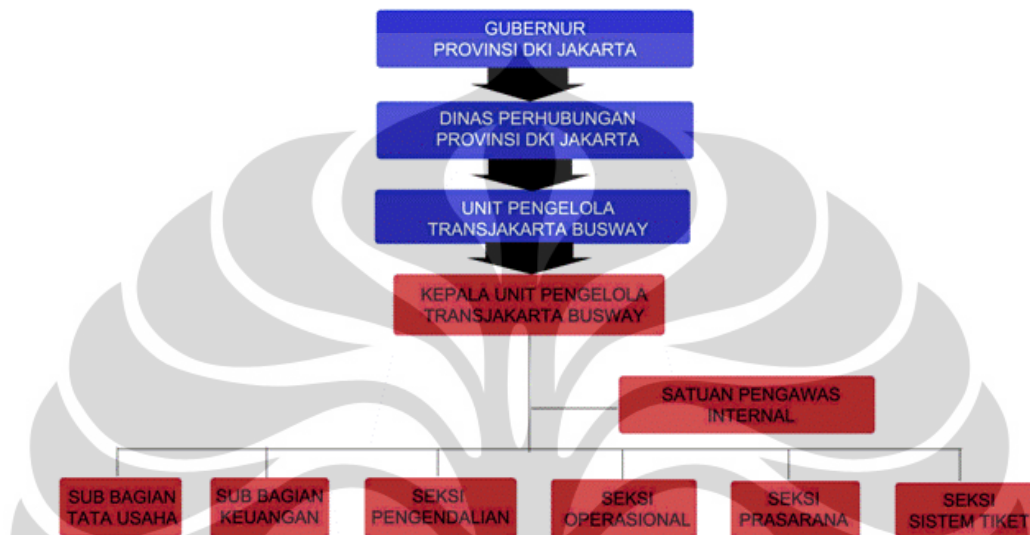
Bermula dari gagasan perbaikan sistem angkutan umum di DKI Jakarta yang mengarah kepada kebijakan prioritas angkutan umum, maka perlu dibangun suatu sistem angkutan umum yang dapat mengakomodasi pengguna dari segala golongan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun Pola Transportasi Makro (PTM) sebagai perencanaan umum pengembangan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007. Mengacu pada PTM tersebut, untuk tahap awal realisasinya dibangun suatu jaringan sistem angkutan umum massal yang menggunakan bus pada jalur khusus (*Bus Rapid Transit/BRT*).

Transjakarta *Busway* mulai beroperasi tanggal 15 Januari 2004 dengan dibukanya koridor 1 (Blok M-Kota). Pada awal operasi jumlah penumpang sekitar 40.000 orang per hari dan pada tahun 2005 mengalami peningkatan menjadi rata-rata 60.000 orang per hari. Tanggal 15 Januari 2006 koridor 2 (Pulogadung-Harmoni) dan koridor 3 (Kalideres-Harmoni) dibuka dengan jumlah penumpang mencapai 70.000 penumpang per hari. Pada 27 Januari 2007, koridor bertambah, yaitu koridor 4 (Pulogadung-Dukuh Atas), koridor 5 (Ancol-Kp. Melayu), koridor 6 (Ragunan-Dukuh Atas) dan koridor 7 (Kp. Rambutan-Kp. Melayu) dengan rata-rata penumpang mencapai 180.000 penumpang. Pada 21 Februari 2009 koridor 8 (Lebak Bulus-Harmoni) diresmikan dengan rata-rata penumpang 250.000 per hari seluruh koridornya. Pada 31 Desember 2010 koridor 9 (Pinang Ranti - Pluit) dan koridor 10 (Tanjung Priok - Cililitan) diresmikan dengan rata-rata penumpang 360.000 per hari.

## Struktur organisasi transjakarta

Tabel 4.1

### Struktur organisasi



Pada struktur organisasi transjakarta di atas dapat menunjukkan hierarki pembagian kekuasaan dan kewenangan. Dari puncak kepemimpinan berada pada Gubernur DKI Jakarta sebagai pengambilan keputusan tertinggi, kemudian membawahi Dinas Perhubungan DKI Jakarta dalam pengambilan kebijakan, dibawah Dinas Perhubungan DKI Jakarta ada unit pengelola transjakarta yang di pegang oleh BLU (Badan Layanan Umum) yang tugasnya mengawasi operasional transjakarta yang masing-masing dikelola oleh berbagai operator transjakarta. BLU membawahi beberapa operator.

#### 4.2 Profil Badan Layanan Umum Transjakarta (BLU)

Unit Pengelola Transjakarta *Busway* adalah lembaga yang dibentuk oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola layanan angkutan umum massal dengan menggunakan moda bus. Pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu strategi dari Pola Transportasi Makro (PTM) untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu,

tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat. BRT yang difasilitasi dengan jalur, armada bus dan infrastruktur yang dibangun khusus. Kini masyarakat mempunyai alternatif angkutan umum yang memberikan kemudahan menjangkau seluruh wilayah Jakarta dengan pelayanan yang berbeda dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Kami juga menghimbau kepada masyarakat khususnya yang menggunakan kendaraan pribadi agar menggunakan *busway*, sehingga dapat mengurangi kemacetan di kota Jakarta.

Badan Layanan Umum Transjakarta *Busway* semula merupakan lembaga non struktural dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yaitu Badan Pengelola (BP) Transjakarta *Busway*, sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003. Sesuai dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 48 Tahun 2006, BP. Transjakarta *Busway* diubah menjadi lembaga struktural dan menjadi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan yang mendapat kewenangan pengelolaan keuangan berbasis PPK-BLUD, yang mempunyai kegiatan utama memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna busway. BLU dibentuk oleh pemerintah DKI Jakarta secara resmi untuk mengelola operasional dari transjakarta. BLU bekerja membawahi beberapa operator, beberapa operator tersebut terdiri dari gabungan beberapa konsorsium, terutama konsorsium yang trayeknya dihapuskan oleh Dinas Perhubungan karena bersinggungan langsung dengan transjakarta.

Di dalam perjalanannya selama 8 tahun, Transjakarta *Busway* sudah melayani 11 koridor dengan total panjang lintasan 184.31 km yang merupakan lintasan terpanjang di dunia dalam sistem BRT, serta telah mengangkut penumpang rata-rata 350.000 orang per hari. Sistem Transjakarta *Busway* terdiri dari sarana dan prasarana yang memadai, sistem operasi dan pengendalian bus yang efektif, sistem tiket yang terkomputerisasi, sistem pengamanan yang handal dan petugas yang terlatih. Mulai dari perencanaan, pembangunan dan pengelolaan sistem Transjakarta disediakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta, sementara kegiatan operasional bus, operasional tiket dan kegiatan penunjang lainnya dilaksanakan

bekerjasama dengan pihak operator. Operator bus yang melayani di koridor *busway*, yaitu :

- a. PT. Jakarta *Exspress* Trans
- b. PT. Trans Batavia
- c. PT. Jakarta Trans Metropolitan
- d. PT. Jakarta Mega Trans
- e. PT. Primajasa Perdana Raya Utama
- f. PT. Eka Sari Lorena Transport
- g. PT. Bianglala Metropolitan
- h. PT. Transjakarta *Busway*.

Transjakarta *busway* memiliki 215 halte disepanjang sebelas koridor *busway* dengan ketinggian *platform* 110 centimeter dari tinggi permukaan jalan agar tersedia akses yang rata dengan bus. Setiap halte *busway* dilengkapi dengan akses untuk pejalan kaki yang terhubung dengan jembatan penyeberangan orang, yang dirancang khusus untuk mempermudah pengguna layanan *busway*. Sarana dan prasarana di halte ada loket pembelian tiket, dan pintu *barrier* sebagai jalan masuk dan jalan keluar bagi pengguna jasa layanan. Selain itu disediakan fasilitas tempat sampah, informasi rute dan pintu otomatis untuk memberikan kenyamanan dan keamanan saat menunggu di halte.

Saat ini jumlah armada bus 524 unit dioperasikan berdasarkan rencana operasi yang terjadwal di 10 koridor. Bus yang diberangkatkan pada titik awal diatur sesuai dengan waktu yang telah ditentukan baik pada jam sibuk maupun jam tidak sibuk. Selain rute regulator Koridor 1 sampai dengan 11, untuk meningkatkan pelayanan dan mengurangi kepadatan penumpang di halte transit, maka BLU Transjakarta *Busway* menambah rute-rute langsung yang berdasarkan sistem jaringan dan dapat diakses penumpang sesuai dengan tujuan perjalanannya.

Jumlah tenaga kerja yang terlibat dalam operasional *busway* sekitar 3500 orang yang terdiri dari pramudi, petugas pengamanan, petugas tiket dan petugas kebersihan.

Transjakarta memiliki visi dan misi antara lain :

### **Visi**

*Busway* sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan publik yang cepat, aman, nyaman, manusiawi, efisien, berbudaya dan bertaraf internasional.

### **Misi**

- Meningkatkan kualitas hidup pengguna jasa layanan Sistem Transjakarta dan masyarakat DKI Jakarta pada umumnya;
- Menyediakan layanan transportasi publik yang aman, nyaman dan terjangkau di DKI Jakarta;
- Mengoptimalkan layanan transportasi publik yang efisien dari sisi biaya dan investasi, sehingga dapat berlangsung secara terus-menerus dan berkesinambungan dalam jangka panjang;
- Mengefisiensikan waktu dari pengguna jasa layanan dan masyarakat pada umumnya, dengan berkurangnya waktu tempuh perjalanan;
- Mengurangi pencemaran udara dan menjaga kesehatan lingkungan di DKI Jakarta; Memberikan kualitas pelayanan yang baik, dengan memperhatikan keamanan dan kenyamanan pengguna jasa layanan;
- Mengusahakan tarif yang terjangkau bagi pengguna jasa layanan;
- Meningkatkan penggunaan Sistem Transjakarta *Busway* seluas-luasnya bagi masyarakat.

### **Sistem Feeder Transjakarta *Busway***

*Feeder Busway* adalah sistem angkutan penumpang umum yang terintegrasi dengan koridor *busway*. Guna mengakomodir transportasi masyarakat yang beraktifitas di kawasan sentra bisnis namun belum terhubung dengan jalur

*busway*, maka dioperasikan bus pengumpan (*feeder bus*) pada tanggal 28 September 2011.

Dasar hukum *Feeder Busway* berdasarkan :

- ✓ Instruksi Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Nomor 90 Tahun 2011 tentang Kontrak Kerjasama Pekerjaan Operator *Feeder Busway* Rute 1, Rute 2, Rute 3 Tanggal 18 Juli 2011
- ✓ Perjanjian Kerjasama Pekerjaan Operator *Feeder Busway* Rute 1, Rute 2, Rute 3 antara Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dengan Operator Feeder Nomor 355/-1.811.125 Tanggal 24 Juni 2011.

Perjanjian Pengoperasian Armada Bus Pengumpan (*Feeder*) Rute 1, Rute 2, Rute 3 antara Unit Pengelola Transjakarta *Busway* dengan PT Eka Sari Lorena Transport Nomor 083/-077.922 Tanggal 26 September 2011

1. *Feeder* Rute 1 :

Halte RS Puri Indah, Halte Walikota Jakarta Barat, Undakan Puri sisi Utara, Undakan Puri sisi Selatan, Halte Sekolah Budi Murni, Halte SDN 01 Kedoya Utara, Halte Polsek Kedoya Utara, Undakan Pilar sisi Timur, Halte Pesanggrahan sisi Timur, Halte *Busway* Green Garden, Halte *Busway* Taman Kota.

2. *Feeder* Rute 2 :

Halte Jatibaru, Halte Abd. Muis sisi Barat, Undakan Tugu Tani, Undakan Balai Kota, Halte Telokm, Halte Abd. Muis sisi Timur, Undakan Blok A Ps. Tanah Abang, Halte *Busway* Monas, Halte *Busway* Balai Kota, Halte *Busway* Gambir 2.



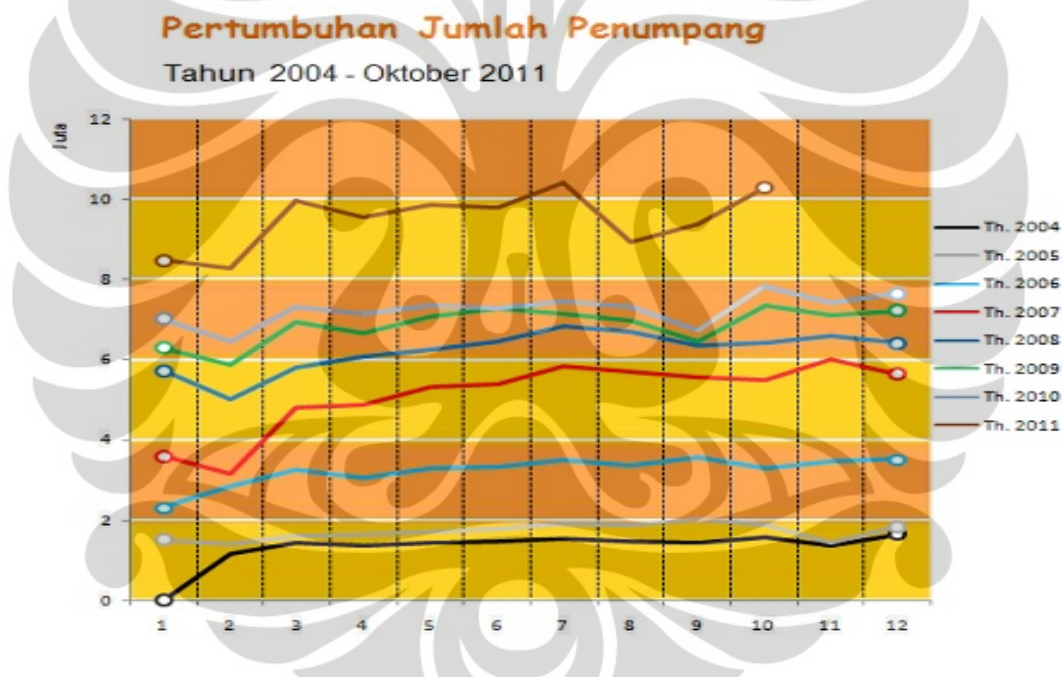
### 3. Feeder Rute 3 :

Halte Komdak, Halte Gelora, Halte Plaza Senayan, Halte Senayan City, Undakan SCBD, Halte *Busway* Bundaran Senayan, Halte *Busway* Semanggi.

Untuk melihat kinerja dari transjakarta dapat terlihat dari grafik berikut ini yang menggambarkan mengenai pertumbuhan jumlah penumpang transjakarta.

Grafik 4.2.1

Pertumbuhan jumlah penumpang Transjakarta



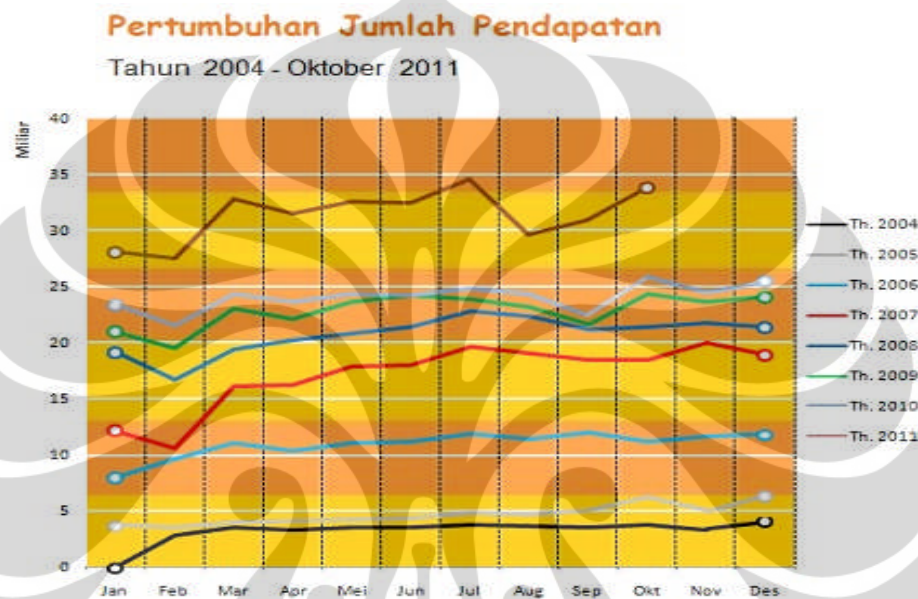
Sumber : transjakarta.co.id

Pertumbuhan jumlah penumpang *busway* terlihat begitu signifikan, dari tahun beroperasi yaitu tahun 2004 hingga 2011 terjadi penambahan jumlah penumpang, hal yang mendukung bertambahnya jumlah penumpang dari transjakarta adalah dengan penghapusan jalur bus reguler yang bersinggungan dengan transjakarta. Kemampuan dari transjakarta juga tidak hanya diukur dari

banyaknya data jumlah penumpang transjakarta namun dapat terlihat jumlah pendapatan yang diterima transjakarta sebagai berikut :

Grafik 4.2.2

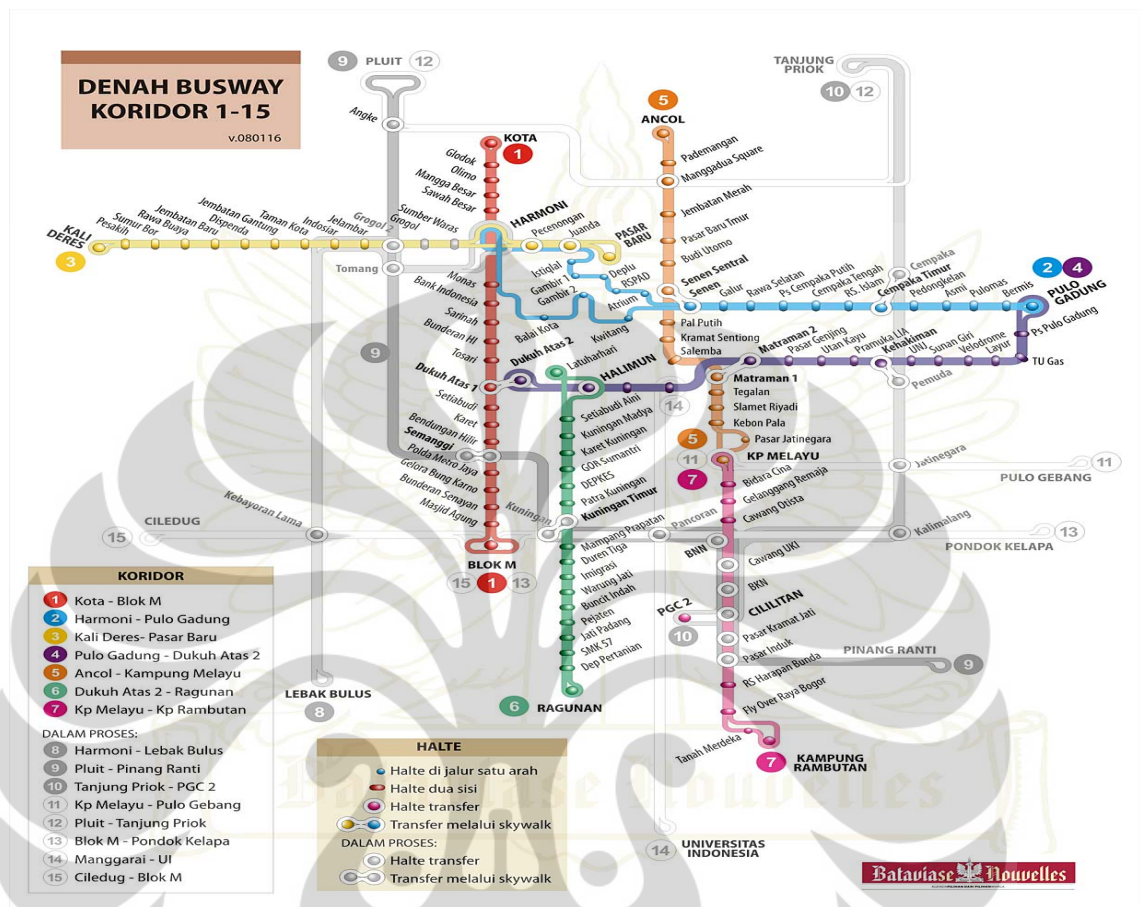
Pertumbuhan jumlah pendapatan  
Transjakarta



Sumber : transjakarta.co.id

Berdasarkan data pertumbuhan pendapatan *busway* di atas, maka dapat disimpulkan bahwa terjadi kenaikan dari jumlah pendapatan yang diterima oleh transjakarta sesuai dengan perkembangan pertumbuhan jumlah penumpang dari transjakarta sendiri. Kaitan keduanya menunjukkan hal positif dengan bertambahnya penumpang maka akan bertambah pendapatan dari transjakarta. Berdasarkan data di atas dapat mengindikasikan bahwa transjakarta telah memiliki daya tarik bagi sebagian masyarakat Jakarta dalam menggunakan alat transportasi umum.

### 4.3 Peta Busway



Sumber : Suara transjakarta

Berdasarkan peta tersebut, dapat terlihat jalur transjakarta merupakan jalur terpanjang untuk jenis moda *bus rapid transit* dibandingkan dengan Negara lain seperti di Bogota. Pemerintah DKI Jakarta sudah mencoba untuk memenuhi segala akses yang memudahkan masyarakat untuk sampai ketempat tujuannya. Dengan dibangunnya halte perwilayah dan kini telah ada 11 koridor untuk dapat memberikan fasilitas kepada masyarakat Jakarta.

#### 4.4 Analisis Evaluasi Program Transjakarta Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Jakarta.

Pada bab akan dibagi sub bab menjadi 3 bagian yaitu :

- Pemaparan alat transportasi umum di Jakarta
- Sistem transjakarta

Kinerja Transjakarta

Evektivitas program Transjakarta

- Keberlanjutan Program Transjakarta

##### 4.4.1 Gambaran Alat Transportasi Umum di Jakarta

Seperti yang diketahui, alat transportasi merupakan kebutuhan penting terutama bagi masyarakat DKI Jakarta yang termasuk golongan masyarakat yang mobilitasnya tinggi. Namun sudah menjadi pembicaraan umum bahwa alat transportasi di Jakarta kurang baik dari segi pelayanan, keamanan, kecepatan dan lain-lain. Belum lagi masalah kemacetan yang terjadi di Jakarta yang hingga kini belum bisa teratasi dengan baik, bahkan menurut beberapa pendapat diprediksikan Jakarta akan mengalami lumpuh total atau macet total (*traffic stagnant*) akibat dari jumlah kendaraan pribadi yang terus meningkat dari tahun ke tahun dan tidak dibatasi sama sekali oleh pemerintah mengenai jumlahnya tersebut pada tahun 2014. Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Komisaris Besar Royke Lumowa memprediksi kemacetan total akan melanda Jakarta pada tahun 2014 jika tidak ada kebijakan ekstrim dalam membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan. Saat ini, pertumbuhan kendaraan mencapai 700 kendaraan per hari. (*kompas.com, 1/8/2011*) di Polda Metro Jaya. (*kompas.com, 17/6/2012*). Seperti dapat terlihat pada contoh gambar kemacetan yang terjadi di Jakarta dibawah ini yang akan bertambah parah lagi dari jika kepemilikan kendaraan pribadi tidak ada pembatasan.

Gambar 4.4.1

Kemacetan yang terjadi di Jakarta



Sumber : kompas.com

Kelumpuhan lalulintas secara total akan berdampak terhadap kelumpuhan secara total dalam penyelenggaraan pelayanan perkotaan, serta berbagai kegiatan perkotaan dan pembangunan perkotaan. Hal itu juga didukung dengan tidak disertainya jumlah perluasan jalan seperti yang telah dibahas pada bab sebelumnya di bab pendahuluan mengenai beberapa penyebab dari kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta. Seharusnya salah satu upaya untuk mengurangi kemacetan itu sendiri dapat dilakukan dengan memperbaiki sarana dan prasarana angkutan umum, sehingga diharapkan masyarakat lebih memilih untuk menggunakan alat transportasi umum dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Ketidak tersediaan sistem angkutan umum yang baik dan manusiawi atau setidaknya memenuhi hal standar alat angkutan umum yang layak di Jakarta membuat banyak masalah hingga kedepannya nanti. Sikap masyarakat Jakarta yang cenderung bergaya hidup mewah yang lebih memilih untuk kena macet berjam-jam namun berada di mobil pribadi yang mewah, nyaman tanpa perlu mengantri, berdesak-desakan dan kena panas matahari. Hal itu yang secara perlahan namun pasti harus diubah.

Bagaimana penilaian dari alat transportasi umum di Jakarta telah diungkapkan oleh Fitriani penumpang transjakarta saat wawancara:

“Menurut saya sih, alat transportasi di Jakarta kurang membuat kita secara pribadi merasa nyaman, dikarenakan banyak faktor yang belum membuat alat transportasi tersebut tidak efektif dan efisien, masih semwarut, kurang disiplinnya pengguna dan supirnya, masih suka ngetem, suka sembarang menaikkan dan menurunkan penumpang, armadanya kurang layak, dan polusi”. (hasil wawancara dengan Fitriani, 4 juni 2012).

Kekecewaan pada kendaraan umum dapat kita lihat dari pendapat tersebut bahwa ada rasa tidak nyaman, dan ketidak teraturan pada sistem pengelolaan dan operasional dari angkutan umum tersebut. Hal itu juga didukung oleh Purnawati selaku penumpang transjakarta mengenai bagaimana alat transportasi umum di Jakarta :

“Sebagian masih kurang memadai, di Jakarta yang buat transportasi kebanyakan kendaraan bekas alias *second*, *second* masih bagus ga masalah, banyak yang udah *second* bobrok pula tapi masih dipake buat angkut orang. Trus dimana-mana copet.” (hasil wawancara dengan Purnawati, 4 juni 2012).

Hal senada juga diungkapkan oleh Bonita,

“Alat transportasi di Jakarta gampang dicari, gampang dapetnya, tapi tidak teratur, supirnya bandel, tidak boleh masuk jalur *busway* tapi tetep masuk, kalo armada masih 50 50, ada yang masih bagus., armada uda jelek tapi masih dipaksa jalan, suka mogok. (hasil wawancara dengan Bonita, 4 juni 2012).

Dari pernyataan hasil wawancara di atas menggambarkan bagaimana transportasi umum di Jakarta yang masih jauh dari kata baik, sesuai pendapat diatas bahwa kondisi angkutan Jakarta yang kurang baik, karena angkutan umum di Jakarta terutama bus besar itu bukanlah barang baru atau *second* sehingga *performanya* kurang baik, lemahnya penegakkan dibidang lalulintas jalan raya, kurangnya tingkat keamanan dari angkutan umum di Jakarta, dan belum ada tindakan tegas yang membuat efek jera kepada pelaku kejahatan di kendaraan umum, sehingga selalu memanfaatkan kesempatan yang ada. Buruknya alat transportasi di Jakarta itu tidak hanya kurang nyaman, tidak disiplinnya

pengemudi angkutan umum membuat kesemwarutan terjadi dan akhirnya kemacetan tidak dapat dihindari, hal itu juga dikarenakan kurang terdidiknya supir angkutan umum yang selama ini beroperasi di Jakarta. Tidak disiplinya dari pengguna angkutan umum juga turut mendukung tidak baiknya angkutan umum yang beroperasi di Jakarta, seperti menunggu dan turun kendaraan tidak di halte pemberhentian. Berikut ini contoh angkutan umum yang kurang layak kondisinya namun tetap digunakan.

**Gambar 4.4.2**

**Salah satu jenis angkutan umum di Jakarta yang kurang layak kondisinya.**



Sumber : Dokumentasi pribadi

Betapa pentingnya alat transportasi bagi kehidupan manusia apalagi masyarakat dikota. Transportasi memiliki peranan dan fungsi yang sangat penting yaitu sebagai fasilitas penunjang dan fasilitas pendorong. Sebagai fasilitas penunjang, dimaksudkan akan meningkatkan pengembangan berbagai kegiatan di sektor lain diluar sektor transportasi. Sebagai fasilitas pendorong diharapkan akan membantu membuka daerah terisolasi. Sangat pentingnya peranan dan fungsi transportasi dalam perekonomian dan pembangunan diibaratkan dengan urat nadi yang mengalirkan darah keseluruh tubuh manusia. Salah satu faktor pendukung negara maju adalah transportasi yang baik. (Adisasmita, 2011, hal 6).

#### 4.4.2 Sistem transjakarta

Bermula dari gagasan perbaikan sistem angkutan umum di DKI Jakarta yang mengarah kepada kebijakan prioritas angkutan umum, maka perlu dibangun suatu sistem angkutan umum yang dapat mengakomodasi pengguna dari segala golongan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun Pola Transportasi Makro (PTM) sebagai perencanaan umum pengembangan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007. Mengacu pada PTM tersebut, untuk tahap awal realisasinya dibangun suatu jaringan sistem angkutan umum massal yang menggunakan bus pada jalur khusus (Bus Rapid Transit/BRT).

Transjakarta diluncurkan pada tanggal 15 Januari tahun 2004 dengan manajemen operasional dipegang oleh BLU (Badan Layanan Umum). Transjakarta diresmikan pertama kali oleh mantan gubernur DKI Jakarta yaitu Sutiyoso.

##### Gambar 4.4.2.1

**Peresmian transjakarta 15 Januari 2004 oleh Gubernur Sutiyoso**



Sumber : *google picture*

Hierarki kepemimpinan transjakarta berada pada gubernur DKI Jakarta yang kemudian membawahi Dinas Perhubungan untuk memajemen dan mengelola serta mengambil kebijakan yang terkait dengan transjakarta. Di bawah Dinas Perhubungan ada BLU (Badan Layanan Umum) selaku unit pengelola transjakarta



yang membawahi banyak operator, BLU sendiri saat ini dipimpin oleh seorang kepala BLU yang kini dipimpin oleh Muhammad Akbar, Msc. Landasan hukum pembentukan BLU adalah berdasarkan Peraturan Gubernur NO. 52 tahun 2011, yang berisi mengenai pembentukan, organisasi, dan tata kerja UP transjakarta. (buku profil transjakarta 2012). Pengelolaan sistem transjakarta *busway* itu bertanggung jawab atas aspek perencanaan, pengoperasian, pengelolaan, pengawasan dan pengendalian seluruh sistem transjakarta, yang didalamnya juga termasuk hal operasionalisasi bus, system tiket, pengelolaan keuangan, perhitungan rupiah per kilometer, halte busway dan sistem pengendalian bus.

Gambar 4.4.2.2

Transjakarta



Sumber : *google picture.com*

Transjakarta busway dibentuk berdasarkan peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 110 tahun 2003 tentang pembentukan, organisasi, dan tata Badan Pengelola Transjakarta. Pada tahun 2006 berubah menjadi BLU (Badan Layanan Umum) sesuai dengan peraturan gubernur Provinsi DKI Jakarta nomor 48 tahun 2006 tentang pembentukan organisasi dan tata kerja BLU dan surat keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 626 tahun 2010 tentang penetapan Badan Layanan umum transjakarta sebagai unit kerja perhubungan yang menerapkan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum daerah secara penuh. Unit

pengelola transjakarta merupakan penyelenggara tunggal dalam penyelenggaraan *busway* di Jakarta yang diberi keistimewaan dari pemerintah atas penggunaan lajur khusus pada jalan raya. Transjakarta diharapkan dapat menjadi solusi terhadap masalah mobilisasi di DKI Jakarta dengan memprioritaskan sistem transportasi publik yang nyaman, aman, dan terjangkau bagi masyarakat luas.

Transjakarta saat ini memiliki 11 koridor yang rutanya melingkupi wilayah DKI Jakarta dengan panjang lintasan 184.31 Km. Jumlah halte pada koridor 1-11 sebanyak 215 halte. Beberapa halte terhubung dengan pusat perbelanjaan dan rekreasi sehingga memudahkan masyarakat yang hendak berekreasi dan berbelanja. Ini fasilitas yang di tawarkan oleh penyedia jasa transjakarta, namun dengan jumlah bus saat ini ada 524 bus belum efektif menampung jumlah penumpang transjakarta yang semakin hari semakin bertambah. Beberapa bus transjakarta di beberapa koridor sudah menggunakan BTS (*Bus Tracking system*) yang dapat mengendalikan dan mengelola lalulintas kendaraan, distribusi kendaraan, dan infrastruktur lalu lintas. BTS dalam bus terkoneksi dengan layar LCD/LED yang terpasang di halte transjakarta berupa aplikasi PIS (*Passenger Information System*) yang mampu memberikan kedatangan bus pada halte dan informasi pergerakan bus yang menampilkan lokasi bus pada paling sedikit 3 halte sebelumnya. Fasilitas lain yaitu penyampaian berbagai berita informasi seperti macet, banjir dan demonstrasi.

Alat pembayaran jasa transportasi *busway* dengan sistem *E-ticket* terdiri dari kartu *single trip*, *multi trip* dan kartu prabayar jakard yang saling terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. Kegiatan operasional transjakarta dilaksanakan oleh operator. Seleksi operator *busway* awalnya dipilih secara langsung kepada konsorsium perusahaan otobus yang trayeknya dihapuskan seiring dengan pengoperasian *busway*, sesuai dengan peraturan gubernur nomor 123 tahun 2006 tentang petunjuk pelaksanaan penetapan operator bus transjakarta *busway*, dimana dalam satu koridor terdiri dari operator kemitraan dan operator hasil pengadaan barang/jasa (lelang) selama 7 tahun, setelah itu seluruhnya dilakukan dengan metode pelelangan.

Sistem *busway* terintegrasi dengan baik, beda transjakarta dengan kendaraan umum lainnya yaitu busway memiliki jalur sendiri, *busway* memiliki halte sendiri sehingga menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempatnya, hal tersebut untuk menciptakan dan mengajarkan kepada masyarakat Jakarta untuk bersikap disiplin. *Busway* juga memiliki sistem Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang dapat dijadikan landasan kerja yang harus di berikan kepada masyarakat khususnya penumpang transjakarta sehingga merasa puas. Selain itu busway juga sudah memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) yang harus dimiliki dan diterapkan oleh seluruh karyawan transjakarta sehingga tahu apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan dalam melaksanakan tugas.

#### 4.4.3 Kinerja Transjakarta

Permasalahan angkutan umum yang kurang baik sebenarnya telah menjadi agenda Pemprov DKI. Salah satu rencana besar yang masuk dalam PTM (Pola Transportasi Makro) yaitu meluncurkan transjakarta, sebuah bus umum yang memiliki jalur sendiri dan sistem transportasi yang lebih baik dari kendaraan umum lain yang ada di Jakarta. Berawal dari permasalahan kemacetan yang hingga kini belum bisa terselesaikan, pertanyaannya adalah siapa yang bertanggung jawab akan masalah tersebut? Pemerintah DKI Jakarta bekerja berlandaskan pada Undang-Undang otonomi daerah memiliki otoritas dan kewenangan untuk memecahkan masalah di atas. Dengan bergerak cepat, pemerintah DKI Jakarta dalam hal ini Dinas Perhubungan membuat sebuah rencana besar dengan mengeluarkan kebijakan transportasi makro, hal tersebut tertuang pada pola transportasi makro di Jakarta berikut ini :

#### **Pola Transportasi makro** (Dagun, hal 34-35, tahun 2006)

- **Jangka mendesak** : rancangan yang dikeluarkan adalah penertiban bongkar-muat ilegal, penertiban parkir ilegal, penertiban PKL (Pedagang Kaki Lima), penertiban *three in one*, dan penertiban pengguna jalan.

- **Jangka pendek** : pemberlakuan “*road pricing*”, intensifikasi dan ekstensifikasi peraturan *three in one*, pelebaran jalan dengan memanfaatkan bahu jalan, dan pemberlakuan jalur searah pada jalan dua arah.
- **Jangka menengah dan Jangka panjang** : *off street parking* (tempat parkir yang jauh dari jalan), perbaikan jaringan akses di sekitar sentra bisnis, industri, pembangunan jaringan akses jalan pejalan kaki, pembangunan *fly over*, pelebaran jalan lama, pembatasan mobil pribadi, pengoperasian *busway*, pembangunan monorel, dll.

Diantara sekian banyak rencana diatas yang tertuang dalam PTM Jakarta, Dinas Perhubungan memilih untuk merealisasikan *busway* lebih dulu. Transjakarta atau *busway* sebagai sebuah program implementasi kebijakan dari salah satu rencana induk pemerintah provinsi DKI Jakarta. Di luncurkan dan mulai beroperasi pada tanggal 15 januari 2004, dengan dimulainya koridor satu yaitu dari Blok M-Kota. Sejak Hari Kartini pada 21 April 2005, Transjakarta memiliki supir perempuan sebagai wujud emansipasi wanita. Pengelola menargetkan bahwa nanti jumlah pengemudi wanita mencapai 30% dari keseluruhan jumlah pengemudi. Kini usianya telah mencapai 12 tahun, transjakarta sebagai sebuah program kebijakan pemerintah DKI Jakarta dengan tujuan utamanya adalah memberikan fasilitas transportasi yang lebih baik, lebih manusiawi, cepat, aman, nyaman dan murah. Seperti didukung oleh kepala seksi BAD (Bagian Angkutan Darat) dinas perhubungan DKI Jakarta Bapak Syafrin Liputo :

“transjakarta *busway* itu adalah program pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka memberikan layanan angkutan umum yang lebih manusiawi kepada masyarakat Jakarta. Jika kita bandingkan dengan angkutan umum yang ada sekarang kan sangat jauh. Adanya transjakarta *busway* minimal kemacetan yang sedemikian tinggi bisa dikurangi. Jadi jangan sampai persepsi kita salah bahwa tujuan adanya transjakarta *busway* itu untuk mengatasi kemacetan itu tidak, tapi itu untuk mengurangi kemacetan. Oleh sebab itu kita melihat bahwa tingginya jumlah perjalanan orang di Jakarta itu perlu difasilitasi dengan layanan angkutan umum yang baik.

Pendapat tersebut mendukung teralisasinya program transjakarta. Memang dari sekian banyak program rencana yang masuk kedalam PTM tertera fasilitas angkutan umum berbasis rel, seperti yang diinginkan oleh banyak pihak di Jakarta. Bahwa moda transportasi missal dan efektif itu adalah kereta, namun Dishub dalam hal ini hanya merealisasikan transjakarta tanpa ada alasan yang tepat, seperti yang di kemukakan pada hasil wawancara berikut ini :

“Kita ketahui bersama bahwa biaya pembangunan angkutan massal itu sangat variatif dan diskualitatif, artinya perbedaan harga pembangunan dalam artian kebutuhan untuk pembangunan MRT itu kita butuh dana lebih kurang 40-50 juta USD per kilometer, LRT atau monorel sekitar antara 20 jutaan USD, klo BRT sekitar 2-3 Juta USD per kilometer. Jadi bisa kita bayangkan, oleh sebab itu pemerintah DKI langsung mengambil kebijakan untuk membangun angkutan umum massal tapi berbasis jalan karena biaya pembangunannya bisa *dihandle* oleh APBD itu dasarnya kebijakan transjakarta dibuat”. (hasil wawancara dengan Bapak Syafrin Liputo, Kepada seksi BAD dinas perhubungan kota Jakarta, 5 juni 2012).

Transjakarta itu ada bertujuan untuk memberikan alat transportasi yang lebih manusiawi demi membantu memfasilitasi mobilitas masyarakat DKI Jakarta. Diharapkan kedepannya dalam jangka panjang adanya transjakarta dapat membantu pemerintah dalam memberikan program kebijakan yang membantu masyarakat untuk mengurangi kemacetan. Kebijakan transportasi melalui program transjakarta dipilih oleh pemerintah DKI Jakarta dengan berbagai alasan. Pemerintah DKI Jakarta memiliki kewenangan otonomi daerah untuk membuat sebuah kebijakan hingga mengambil keputusan kebijakan apa yang harus diambil dari berbagai rencana tersebut, kaitannya dengan masalah kemacetan, kebijakan transportasi makro yang ada dan didukung oleh APBD DKI maka pemerintah memilih transjakarta, mungkin sebagian bahkan hampir keseluruhan warga Jakarta tidak tahu dan kurang setuju pemilihan adanya transjakarta. Karena sifatnya yang dalam istilah masyarakat adalah mencaplok/mengambil sebagian jalan yang ada di Jakarta. Namun jika benar-benar ingin diteliti kaitannya alasan yang diambil oleh pemerintah DKI adalah karena proyek pembangunan transjakarta adalah proyek termurah yang dalam jangka pendek yang dapat di ambil oleh pemerintah DKI karena harga dari pembiayaan proyek masih tertutupi oleh APBD DKI Jakarta. Dengan alasan itulah kenapa Pemprov DKI memutuskan

dengan tegas adanya transjakarta. Setidaknya pemerintah berusaha tanggap untuk menjawab permasalahan yang hingga kini belum terselesaikan di Jakarta yaitu kemacetan. Kaitan antara kemacetan dengan kebijakan transportasi itu saling berkaitan, karena hubungannya saling membutuhkan. Untuk mengatasi kemacetan diantaranya adalah dengan memperbaiki sistem transportasi umum yang ada dan tentunya harus didukung oleh kebijakan lain yang terintegrasi dengan baik. Sesuai dengan yang telah dikemukakan oleh kepala BAD dinas perhubungan DKI Jakarta berikut ini :

Tiga kebijakan untuk mengatasi kemacetan adalah :

1. Pengembangan angkutan umum massal

Diantaranya itu kita akan membangun MRT, kemudian LRT (light Rail Transit), BRT sendiri dan yang terakhir pengembangan angkutan rel, ya kereta.

2. Selain dari kebijakan angkutan umum, kebijakan itu tidak bisa berdiri sendiri. Harus terintegrasi, dengan pembatasan lalu lintas, pembatasan lalu lintas itu seperti contoh kita penerapan *park and ride* sistem juga bisa, tapi yang utama itu kita dengan peningkatan ERP (*Electronic Road Pricing*). Itu wujud lain dari 3 in 1, tapi apabila 3 in 1 itu dia hanya dipaksa satu kendaraan itu minimal 3 orang, klo dengan ERP maka pengemudi dipaksa untuk menyediakan dana tertentu ya bayar pada jalan tertentu, itu terkait dengan pembatasan lalu lintas. Kemudian mengenai tarif parkir tinggi di CBD (*Central Business District*).

3. Peningkatan jaringan jalan, dalam bentuk penambahan luas, pengembangan jaringan jalan dengan pembangunan *fly over*, pembangunan *under pass*, pembangunan jalan layang non tol, kemudian pembangunan *missing link*, *missing link* itu jalan-jalan yang terputus harusnya bisa dihubungkan. Pembangunan jalan dikali pesanggrahan. (hasil wawancara dengan Bapak Syafrin Liputo, kepala seksi BAD dinas perhubungan DKI Jakarta, 5 juni 2012).

Diantara tiga kebijakan tersebut salah satu program yang harus dibuat oleh pemerintah adalah dengan pengembangan angkutan umum massal yang sesuai dan memadai dengan jumlah masyarakat DKI Jakarta yang jumlahnya banyak. Seperti

yang telah berjalan saat ini yaitu adanya program transjakarta. Meskipun untuk jangka panjang untuk memecahkan masalah kemacetan di Jakarta adalah transportasi berbasis rel atau kereta api yang masuk dalam agenda transportasi nasional. Karena terbentur pada kewenangan yang dimiliki, untuk angkutan kereta api di Indonesia di kelola oleh pemerintah pusat dalam hal ini PT. KAI.

Pengembangan angkutan rel, yaa kereta. Untuk hal ini pemerintah DKI Jakarta tidak bisa masuk kesana karena itu kewenangan pusat. jadi *automaticly* Pemprov DKI tidak bisa menyentuh itu kecuali kita hanya mendorong saja. Kereta api itu dipegang oleh PT. KAI, kemudian UU juga dari legal aspek bahwa itu adalah kewenangan pusat. (hasil wawancara dengan bapak Syafrin Liputo, kepala seksi BAD dinas perhubungan DKI Jakarta, 5 juni 2012).

Selain itu sebuah kebijakan satu dengan kebijakan lain harus terintegrasi dengan baik dan saling mendukung. Karena kebijakan itu tidak bisa berdiri sendiri tanpa adanya bantuan kebijakan atau program yang lain. Kebijakan lain untuk mengatasi kemacetan adalah dengan pembangunan peningkatan jaringan jalan, bisa dalam bentuk penambahan luas dan pembangunan *missing link* sehingga jalan terputus yang mampu menyatukan wilayah di Jakarta dapat disatukan sehingga lebih efektif. Dalam implementasi program transjakarta juga seperti itu, butuh dukungan nyata program dan kebijakan lain yang saling terintegrasi dengan baik sehingga program transjakarta tidak hanya memenuhi tujuannya untuk memberikan saran angkutan umum yang lebih baik, tapi juga menjawab permasalahan di Jakarta yaitu mengatasi kemacetan.

Dukungan lain juga didapat dari hasil wawancara dengan direktur operator PT. JET yaitu :

Transjakarta itu adalah angkutan yang *revolusioner*, yang tadinya kita bisa lihat yang dulu angkutan umum sifatnya setoran, supirnya tidak digaji, tidak ada kepastian waktu, tidak ada ketentuan halte yang harus ditaatin, bahkan sekarang penumpangnya pun harus sudah antri, kepastian dari busnya juga harus sudah ada. Maka menurut saya itu *revolusioner*. (hasil wawancara dengan bapak Manik, direktur Operator PT. JET, 10 juni 2012).

Hasil wawancara tersebut digambarkan bahwa transjakarta adalah sebuah program *revolutioner* yang didalamnya sudah terdapat sistem pengelolaan manajemen yang baik dalam beroperasi. Hal-hal standar juga sudah dimiliki oleh transjakarta sendiri yaitu tidak adanya bentuk setoran seperti yang kita ketahui adanya sistem setoran yang diwajibkan kepada para pengemudi angkutan umum di Jakarta kepada masing-masing pemilik angkutan. Sementara transjakarta tidak ada sistem setoran, sudah memiliki SPM (Standar Pelayanan Minimum) dan SOP (Standar Operasional Prosedur), ada kedisiplinan yang harus diterapkan kepada seluruh karyawan transjakarta maupun pengguna transjakarta yaitu turun dan naik di halte yang telah disediakan, adanya jembatan penyeberangan yang sekaligus berfungsi membantu masyarakat untuk menggunakan *busway*. Di transjakarta juga penumpang diajarkan untuk antri sehingga berlatih kesabaran dan kedisiplinan agar Jakarta tidak semakin kacau akibat tingkah laku masyarakatnya yang tidak disiplin dalam hal apapun terutama dalam berlalulintas. Transjakarta hampir menjawab pertanyaan atas keinginan pemerintah dari tuntutan masyarakat dalam memberikan alat transportasi umum yang lebih baik.

Bapak Darmaningtyas selaku Direktur Intrans juga mengemukakan pendapat yang tidak jauh beda mengenai konsep transjakarta yaitu :

“*busway* itu sebenarnya menawarkan suatu sistem, angkutan umum tapi ada jadwalnya, ada SOP, mestinya ada juga standar pelayanan minimum yang harus dipenuhi oleh transjakarta, tapi sampai sekarang belum diterapkan karena didalam *busway* itu sebetulnya pemerintah DKI memberikan layanan. Di dalam *busway* itu mengembangkan namanya *buy the service* membeli pelayanan, jadi operator memberikan pelayanan yang baik, pemerintah dalam hal ini Pemprov DKI Jakarta membayar itu. Meskipun sebenarnya pengendali tetap pemerintah DKI seperti lewat BLU. Jika ada angkutan umum yang ada sistemnya itu kondisinya relatif baik dibandingkan dengan yang tidak ada sistemnya. (hasil wawancara dengan bapak Darmaningtyas, Direktur Intrans, 11 juni 2012).

Bagaimana alat transportasi yang baik dipaparkan pada hasil wawancara tersebut, bahwa transportasi umum yang baik adalah yang menggunakan sistem kelola manajemen yang baik, dan kendaraan umum yang sudah berbasis sistem



adalah transjakarta. Bagaimana transjakarta dikemukakan oleh bapak Darmaningtyas bahwa transjakarta itu punya sistem. Sistem adalah tolak ukur baik atau tidaknya dari transportasi umum. Karena sistem membuat peraturan standar apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh seluruh pihak yang terkait dalam hal ini adalah transjakarta. Dukungan atas pendapat dari bapak Manik bahwa transjakarta itu memiliki SOP dan SPM dalam operasionalisasinya. Meskipun kenyataannya hal tersebut belum baik dan optimal namun lebih baik dari angkutan umum yang lain. Kinerja dari transjakarta dapat dilihat dari berbagai sisi yaitu

- **Pelayanan**

Seperti terlihat bahwa dalam operasionalisasinya, transjakarta belum bisa menerapkan SOP atau SPM sesuai standarnya. Banyak contoh ketidak sesuaian antara standar yang harus diterapkan seperti, jumlah penumpang transjakarta untuk bus *single* sesuai dengan ketentuan adalah 85 orang, dan 130 orang untuk bus gandeng. Tapi hal tersebut dari awal beroperasi hingga kini belum pernah terealisasi Terutama pada jam sibuk. Sehingga transjakarta selalu *overload* dan selalu menjadi keluhan bukan hanya penumpang, tapi juga supir transjakarta. Hal tersebut membuat transjakarta tidak bekerja sesuai kapasitas, layanan terbaik yang diharapkan oleh penumpang sama sekali tidak di dapat. Karena seluruh penumpang harus masuk dalam satu bus dan berjejal-jejal, tidak ada ruang bebas, tidak nyaman dan kekhawatiran keamanan juga dirasakan oleh penumpang. Seperti terlihat pada gambar berikut ini :

Gambar 4.2.2.3

Kondisi penumpang didalam bus transjakarta

Sumber : *detik.com*

Tak hanya itu masalah yang terjadi pada realita transjakarta. Dari sisi pelayanan kita dapat menilai bagaimana kinerja dari transjakarta seperti kriteria kinerja berikut ini :

#### ✓ **Tiketing**

Sistem tiketing yang ditawarkan menggunakan *E-Ticket*, pembayaran dilakukan dengan jackcard namun belum digunakan secara optimal. Sehingga belum berguna sebagaimana mestinya, kemungkinan dari belum seluruh penumpang menggunakan *E-Ticket* karena memang intensitas penumpang transjakarta yang belum benar-benar menggunakan moda *busway* sebagai alat transportasi utamanya dalam beraktivitas. Sehingga hanya sesekali menggunakan transjakarta dan hanya menggunakan sistem pembayaran tunai.

#### ✓ **Armada bus transjakarta**

Keburukan lain yang tiap hari dapat terlihat di transjakarta adalah antrian penumpang yang menunggu transjakarta, kurangnya armada bus transjakarta membuat antrian dan penumpukan penumpang tidak dapat dihindari. Sebagai opini khalayak umum, Transjakarta belum dapat mengakomodir kebutuhan

masyarakat dan seringkali merugikan, sebab dari sisi pelayanan bukan pelayanan prima yang diberikan tapi pelayanan yang semena-mena. Penumpang dibiarkan berdesak-desakan dan harus antri, bahkan kadang-kadang di bentak, kemudian tidak tertib dalam menyusun antrian penumpang sehingga susunan antrian penumpang menjadi amburadul. Kurangnya bus-bus pengumpan (*feeder*) yang membantu melayani Transjakarta, beberapa jembatan penyeberangan yang dibangun bagi penumpang Transjakarta secara berkala mengalami kerusakan, contohnya lantai jembatan yang berlubang serta tangga yang lantainya telah rusak, bahkan bukan hanya itu tapi juga jembatan untuk menyebrang dan akses menuju transjakarta beralih fungsi menjadi tempat berjualan pedagang kaki lima atau pedagang eceran, kriminalitas juga kerap terjadi pada jam-jam sibuk disaat bus penuh terisi sesak.

**Gambar 4.2.2.4**

**Jembatan penyeberangan yang dijadikan tempat berdagang**



Sumber : Dokumentasi pribadi

Seperti hasil wawancara dengan seorang penumpang transjakarta yaitu :

aku lebih *prefer* naik P2(nama angkutan umum) dibandingkan naik transjakarta karena uda lama, didalam penuh sesak, banyak copet gitu mba. Saya sudah dua kali merasakan kecopetan, dan itu kalo keluar harus diperiksa dulu satu-satu. (hasil wawancara dengan Linda, 7 juni 2012).

Seringkali pengumuman halte yang diberikan tidak sesuai dengan halte yang akan dilalui, hal ini disebabkan oleh keteledoran pengemudi yang lupa menekan tombol pengumuman pada waktunya, Pengumuman yang terpasang untuk informasi pemberhentian halte yang ada di dalam bus juga sudah banyak yang tidak beroperasi, Kurangnya jumlah SPBBG membuat *headway* di sejumlah koridor menjadi lama, karena letak SPBBG yang jauh dan kadang terjadi masalah di suatu SPBBG.

Bapak Warsum pramudi transjakarta mengungkapkan seperti ini :

“Kelemahanya transjakarta itu di SPBBG mba, Kita tergantung pas habis baru isi, klo belum habis SPBBG juga ga mau isi. kalo nanggung2 sisanya tidak mau. Lalu isisnya bukan karena tempatnya yang jauh, tapi itu harus ada kontrak. Kontrak kerjasama dengan Pemda, karena yang bayar SPBBG kan Pemda. Ya ga sembarangan, isi di SPBBG yang ditunjuk sama DKI. Jadi kita isi dan tiap bulan dibayar sama Pemda sekian ratus juta. Akan dibayar tiap bulan. Trus karena kita pengisiannya bareng gitu ya, karena habisnya pasti bareng. Trus Bisa 3 jam ya isi BGG kalo lg *crowded*, akhirnya penumpang pasti menumpuklah”. (hasil wawancara dengan Bapak Warsum, 9 juni 2012).

Hasil wawancara diatas merupakan beberapa alasan atau tujuan apa yang ingin dicapai oleh pemerintah DKI Jakarta dengan dikeluarkannya transjakarta. Namun kenyataannya, konsep dikeluarkannya transjakarta kurang informatif, karena beberapa masyarakat memiliki pendapat yang justru berbeda mengenai konsep pemikiran untuk apa transjakarta ada. Seperti beberapa hasil wawancara yang dilakukan oleh beberapa penumpang transjakarta yang setiap harinya adalah pengguna transjakarta :

“Transjakarta termasuk salah satu programnya para gubernur itu buat mengefektifkan transportasi di Jakarta supaya lebih lancar dan ga pake macet-macet degan kendaraan umum yang banyakan ngetem dan bikin macet”. (hasil wawancara dengan Purnawati, 6 juni 2012).

Dari hasil wawancara tersebut menunjukkan transjakarta ada sebagai sebuah program dari gubernur untuk mengaktifkan transportasi sehingga tidak lagi kena macet. Pendapat sama juga dikemukakan oleh penumpang transjakarta lainnya :

“Transjakarta itu sarana transportasi baru yang dimiliki oleh DKI Jakarta, salah satu program baru untuk mencegah kemacetan. (hasil wawancara dengan Fitriani”. 6 juni 2012).

Dukungan lain diungkapkan oleh Bonita yaitu :

“Transjakarta adalah Angkutan umum yang dimiliki sama pemerintah Jakarta, untuk mengatasi kemacetan. tapi tetap kena macet juga, trus antri parah”. (hasil wawancara dengan Bonita, 7 juni 2012).

Beberapa alasan yang sama juga dikemukakan oleh penumpang bahwa adanya transjakarta adalah untuk mengatasi kemacetan dan realitanya hal tersebut sama sekali belum terwujud dan akhirnya menimbulkan masalah lain. Beberapa pendapat diatas mengenai apa itu dan kenapa dikeluarkan program transjakarta memiliki perbedaan persepsi yang jauh. Hal tersebut banyak kemungkinan yang bisa menjadi penyebabnya. Konsep adanya transjakarta belum benar-benar diketahui dan dimengerti oleh beberapa masyarakat Jakarta, bahkan oleh para penumpang transjakarta itu sendiri. Analisa yang diambil berdasarkan beberapa pendapat hasil wawancara diatas mengenai konsep apa itu transjakarta adalah hanya menganggap bahwa transjakarta itu ada untuk memecahkan atau mengurangi kemacetan yang terjadi dijakarta. Semua beranggapan bahwa adanya transjakarta itu untuk membantu masyarakat agar terhindar dari masalah setiap hari yang tidak bisa diselesaikan hingga saat ini yaitu kemacetan. Sedangkan pendapat mereka itu dapat diluruskan oleh beberapa narasumber terkait kebijakan yang mengetahui apa dan bagaimana transjakarta itu.

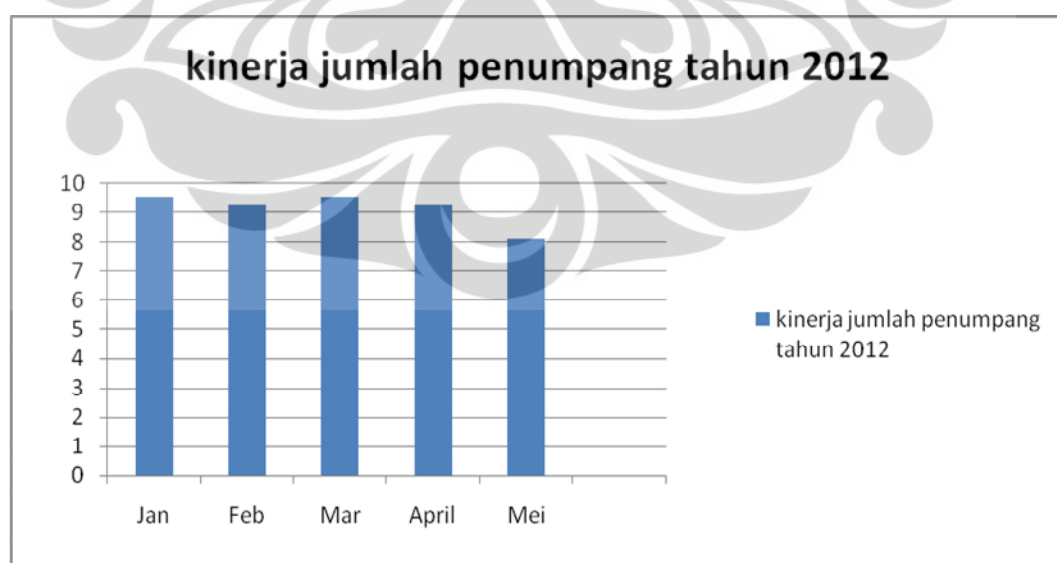
Meskipun konsep dari transjakarta berbeda-beda, namun pola pikir dari masyarakat terutama penumpang transjakarta tidaklah bisa dibenarkan. Pola pikir masyarakat dengan adanya transjakarta, maka kemacetan akan berkurang. Hal tersebut dapat di katakan oleh mereka karena memang transjakarta memiliki jalur sendiri. Sehingga kemungkinan kena macet itu sedikit. Namun kenyataannya pada

saat implementasi kebijakan tersebut justru menuai banyak kontroversi. Banyak pihak yang tidak suka karena *busway* atau transjakarta itu menggunakan sebagian lahan jalan untuk digunakan oleh masyarakat Jakarta. Oleh karena itu butuh peran serta dari media massa serta program kegiatan untuk memperkenalkan apa itu transjakarta demi membantu memberikan informasi terkait tujuan dari adanya transjakarta.

Sebuah kebijakan itu dikeluarkan oleh pemerintah untuk memecahkan masalah dan menjawab permintaan dari masyarakat. Begitu juga program transjakarta, yang sengaja diluncurkan untuk memberikan fasilitas angkutan umum berbasis massal, kinerja dari transjakarta yang sudah beroperasi dari tahun 2004 hingga sekarang dapat terlihat dari sisi positif atau negatifnya. Jika dari sisi positifnya kita dapat mengukur dari bertambahnya jumlah penumpang transjakarta dari tahun ketahun. Dapat dilihat dari sumber tabel dan grafik dibawah ini, bahwa jumlah penumpang dari transjakarta mengalami kenaikan, bahkan hingga mei 2012 saja, kini sudah berjumlah 8.150.603 penumpang dari koridor 1 hingga koridor 11.

Grafik 4.2.3

Grafik Penumpang tahun 2012



Sumber : transjakarta.co.id

**Tabel 4.2**  
**Jumlah penumpang transjakarta 2012**

Bulan	Koridor 1	Koridor 2	Koridor 3	Koridor 4	Koridor 5	Koridor 6	Koridor 7	Koridor 8	Koridor 9	Koridor 10	Koridor 11
JAN	2.073.891	802.953	995.992	651.628	1.012.965	811.799	901.572	724.443	1.202.687	337.025	166.349
FEB	2.009.261	739.039	922.256	626.535	923.819	788.114	858.595	696.698	1.191.342	323.853	185.764
MAR	2.088.362	758.053	976.305	650.604	997.905	811.446	920.708	745.483	1.242.470	343.810	206.191
April	1.935.123	775.984	897.469	611.762	998.736	758.339	897.331	709.505	1.203.736	321.072	208.002
May	1.680.740	667.778	798.749	539.521	841.342	667.881	784.046	630.896	1.065.372	284.785	189.493
Total	6.171.514	3.743.807	4.590.771	3.080.050	4.774.767	3.837.579	4.362.252	3.507.025	5.905.607	1.610.545	955.799

Sumber : Transjakarta.co.id

Kelebihan dari transjakarta juga di kemukakan pada hasil wawancara berikut ini

“Sekarang ini tarifnya murah, kendaraan relatif nyaman dibandingkan angkutan regular, lalu berhenti di halte-halte tertentu, berarti ada keteraturan, lebih aman, lebih nyaman, dibandingkan dengan kendaraan regular, meskipun ada beberapa kasus kayak kecopetan itu, tapi tetep lebih aman lebih nyaman, kenapa yang sudah pasti tidak ada di *busway* itu adalah pengamen, pedagang, pengemis, klo di angkutan umum lainnya itu kan tiga hal ini ada pengamen, pengemis, pedagang. Kalo pencopet itu di *busway* juga ada lah. Bagaimanapun orang lebih aman, lebih nyaman naik busway dibandingkan naik kopaja. Apalagi sekarang ada kebijakan pemisahan antara penumpang laki-laki dengan perempuan. Jadi lebih baik”. (hasil wawancara dengan Bapak Darmaningtyas, Direktur Intrans, 11 juni 2012).

Bapak Warsum dan Agus sependapat bahwa transjakarta

“Lebih disiplin transjakarta, karena uda pasti berhentinya di halte itu, tidak pernah nurunin disembarang tempat. Mungkin lebih disiplin disitu, Untuk mengurangi kemacetan, mungkin dengan ditambahnya bus itu sendiri. kalo bis itu banyak mungkin transportasi yang lain akan ga laku gitu.”(hasil wawancara dengan Bapak Warsum, pengemudi transjakarta, 9 juni 2012)

“Klo pendapat saya pribadi transjakarta itu sebenarnya sudah bagus, lebih teratur, kita punya jalan sendiri, penumpangnya lebih teratur.”(hasil wawancara dengan Bapak Agus, pengemudi transjakarta, 9 juni 2012).

Meskipun masih menuai rasa ketidakpuasan atas program transjakarta, namun dari berbagai sisi jika dibandingkan dengan kendaraan umum lainnya. Transjakarta masih lebih baik.

Sisi negatif dari transjakarta dapat dilihat dari beberapa informasi bahwa kasus kecelakaan yang melibatkan bus TransJakarta sebanyak 55 kasus terjadi pada 2011. Meskipun jumlah kecelakaan yang melibatkan bus TransJakarta tahun 2011 menurun dibandingkan dengan jumlah kecelakaan bus TransJakarta pada tahun 2010 pada semester yang sama, yakni mencapai 66 kasus, (*viva news.com*). Berdasarkan data dari BLU Transjakarta, angka kecelakaan pada 2010 hingga periode Oktober terjadi sebanyak 399 kasus dengan jumlah korban tewas 13 orang. Sementara itu, pada tahun 2011 hingga periode Oktober angka kecelakaan menurun menjadi 101 kasus dengan jumlah korban tewas 16 orang.

Pada tahun 2011, angka kecelakaan tertinggi terjadi pada Mei dengan 18 kasus. Sementara itu, pada Juli dan Agustus, masing-masing 14 kasus. Kemudian, pada Maret dan April, masing-masing 12 kasus. Selanjutnya, pada Juni terjadi sembilan kasus dan bulan Februari terjadi delapan kasus. Kasus kecelakaan kerap terjadi di koridor III (Kali Deres-Harmoni), koridor V (Kampung Melayu-Kampung Rambutan), dan koridor VI (Ragunan-Dukuh Atas). Itu mengingat tingginya jumlah pengguna jalan di jalur tersebut pada jam-jam tertentu. Jumlah angka kecelakaan yang terjadi pada transjakarta dari 2 tahun sebelumnya tersebut harusnya bisa ditekan. Dengan kasus terakhir terjadi kebakaran pada bus transjakarta di Bundaran HI (Hotel Indonesia) pada Sabtu siang sekitar pukul 12.15 WIB (*kompas.com*). Hal tersebut menambah daftar kurangnya performa dari transjakarta. Memang moda bus transjakarta disediakan setidaknya untuk mengurangi tingkat polusi yang terjadi di Jakarta melalui penggunaan BBG, karena transjakarta ikut masuk kedalam program transportasi yang ramah lingkungan. Namun dibalik itu semua pasti ada konsekuensi bahwa kendaraan dengan bahan bakar gas lebih sensitif daripada bahan bakar lainnya. Sehingga butuh perawatan ekstra dan perhatian ekstra tidak hanya oleh petugas teknisi tapi juga pramudi transjakarta.



Seperti yang dikemukakan oleh Bapak Agus :

“Pengemudi transjakarta harus bisa teknis, untuk masalah mesin masih bisa ya, tapi kan ini mobil berbahan bakar gas ya, jadi tingkat sensitifnya kan jadi lebih gede, jadi takut kita salah ambil langkah efeknya besar bisa terjadi kebakaran bisa lebih fatal lagi, tapi kan klo ditangani sama orang teknik kan lain lagi urusannya gitu, meskipun ada *trouble*, *storing* atau mogok gitu, ini istilahnya kita ga mau coba-coba, ya mending tunggu aja teknisi datang”.(hasil wawancara dengan bapak Agus, 9 juni 2012).

Meskipun pramudi transjakarta dibekali pelatihan mengenai bus transjakarta yang tidak hanya cara menggunakannya, tapi termasuk mesinnya. Namun sensitifitas penggunaan BBG membuat pramudi harus berhati-hati. Maka dari itu butuh peran serta teknisi transjakarta agar performa bus yang akan digunakan untuk melayani masyarakat lebih baik dan aman. Meskipun terkadang faktor-faktor lain penyebab kerusakan tetap ada dan tidak diketahui namun tetap harus ditanggapi dengan cepat. Seperti dikemukakan oleh bapak Warsum bahwa transjakarta itu di berikan waktu oleh pemerintah DKI Jakarta untuk dapat menyelesaikan masalah yang terjadi pada bus maksimal hanya satu jam, baik itu diselesaikan langsung oleh pramudi atau bantuan teknisi. Karena jika lebih dari satu jam maka bus akan langsung di derek oleh petugas derek Pemda DKI. Hal itu juga dilakukan bukan tanpa alasan logis, tapi untuk menghindari kemacetan serta menghambat jalur busway yang lain. Berdasarkan beberapa hal penilaian kinerja dari transjakarta baik itu dalam penilaian buruk atau baik, tentunya dapat dijadikan sebuah masukan untuk kedepannya nanti bagi berlangsungnya program transjakarta.

- **Efektivitas transjakarta**

Transjakarta merupakan sebuah program dari kebijakan transportasi massal Pemerintah DKI Jakarta yang implementasinya sudah berjalan kurang lebih 12 tahun. Namun seiring waktu berjalan banyak menuai kontroversi. Sebuah kebijakan butuh adanya pengawasan serta evaluasi agar implementasi dan hasilnya benar-benar tepat sasaran sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Untuk

mengevaluasi sebuah program kebijakan banyak tolak ukurnya. Transjakarta bertujuan untuk memberikan fasilitas angkutan umum yang lebih baik, lebih manusiawi, cepat, aman dan nyaman kepada masyarakat di Jakarta yang mobilitasnya begitu tinggi. Ukuran keberhasilan program transjakarta dapat dilakukan melalui evaluasi program. Dalam hal ini ukuran evaluasi program transjakarta adalah dari segi efektivitas program. Efektivitas program itu dapat terlihat dari tujuan awal adanya transjakarta dikaitkan dengan hasil yang dicapai hingga saat ini.

Efektivitas berguna untuk menilai tercapai tidaknya sebuah program. Dalam hal ini efektivitas transjakarta dalam menggantikan alat transportasi umum berdasarkan banyak perspektif masyarakat selaku pengguna transjakarta dan pihak-pihak yang benar terlibat maupun tidak terlibat didalamnya. Seperti hasil wawancara dengan beberapa penumpang transjakarta berikut ini :

“Saya rasa sih belum, saya maunya itu ada monorel tu kereta yang diatas, atau kereta bawah tanah, kan itu lebih efektif ga kena macet kan klo kereta, ga polusi juga bagus itu. Tapi kadang lumayan juga sih, pertama tu dari segi bisnya juga uda dibagusin trus ditambah juga armadanya, pokoknya uda rada mulai tertib deh kayaknya”. (hasil wawancara dengan Fitriani , 6 juni 2012).

Menurutnya alat transportasi yang baik adalah yang berbasis rel, sehingga tidak kena macet. Hal tersebut memang benar, namun jika dikaitkan dengan tujuan adanya transjakarta narasumber belum tau apa yang menjadi tujuan sehingga transjakarta dikatakan belum efektif untuk menggantikan alat transportasi umum. Kelemahan transjakarta terletak dari kurangnya armada sehingga belum efektif untuk menjadi alternatif bagi masyarakat Jakarta yang jumlahnya begitu banyak.

Pendapat diatas juga didukung oleh hasil wawancara berikut :

“Belum efektif, selama armada tidak ditambah, waktu datangnya lama”. (wawancara dengan Bonita,karyawati, 7 juni 2012).

Transjakarta di katakan belum efektif karena keluhan yang sama yaitu kurangnya armada dan waktu kedatangan yang membuat penumpang kecewa.

Dikaitkan dengan tujuan dan visi misi transjakarta yaitu memberikan fasilitas angkutan umum yang cepat maka hal tersebut belum tercapai. Hasil wawancara lain tetap mendukung tidak efektifnya transjakarta.

“Belum sih kata aku, lama tunggunya, trus armadanya kurang, pada setiap rute tu jumlah armadanya berbeda ada yang jumlahnya sedikit untuk rute yang penumpangnya banyak seperti keharmoni. Trus masih suka kena macet”. (wawancara dengan Linda, karyawan pemerintahan, 7 juni 2012).

Hal senada juga diungkapkan oleh seorang narasumber :

“Efektif itu klo semua orang memilih meninggalkan kendaraan pribadinya untuk naik busway itu baru efektif, tapi kalo orang belum punya semacam *mindset* bahwa ayo kita tinggalin aja kendaraan pribadinya kita naik busway ya itu belum efektif.”

Menurutnya bahwa tetap armada transjakarta yang kurang membuat apa yang di inginkan dari transjakarta belum tercapai. Hal tersebut menambahkan bahwa kaitan efektivitas dari transjakarta juga dapat dinilai dari berubahnya *mindset* atau daya pikir masyarakat tentang transjakarta. Karena sebaik apapun fasilitas dan tawaran yang diberikan oleh pemerintah kepada masyarakat, namun *mindset* mereka belum juga berubah, maka hal itu sia-sia. Oleh karena itu butuh perjuangan ekstra dengan memberikan kesadaran kepada masyarakat mengenai apa kelebihan dan manfaat dari transjakarta sehingga dengan sendirinya program transjakarta lebih efektif. Bantuan dari media massa akan mampu membantu sosialisasi menyadarkan masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum seperti transjakarta.

Di sisi lain berpendapat berbeda mengenai efektivitas transjakarta. Seperti hasil wawancara dengan pramudi transjakarta berikut ini tentang bagaimana efektivitas transjakarta:

1. Sangat efektif ya mengurangi kemacetan, contohnya koridor enam lah mereka pada punya mobil tapi pada mau naik transjakarta gtu. Mobilnya diparkir diragunan dia turun naik transjakarta.
2. Dikoridor Sembilan juga efektif, banyak pengguna motor yang parkir didalam ini. kalo pagi mereka parkir di sini, sore mereka

ambil motornya, trus naik transjakarta. Uda banyak yaa pengguna yang beralih. Sudah mulai efektif.

3. Yaa uda mulai efektif, dan mereka bilang klo bisa mobilnya ditambah, karena klo jam sibuk gitu kan buswaynya suka hilang karena kena macet dan *crowded* di SPBBG.
4. Busway punya jalur sendiri, punya halte sendiri, trus punya jam keberangkatan. kalo pagi kita pasti berusaha melayani. (hasil wawancara dengan Bapak Warsum, pengemudi transjakarta, 9 juni 2012).

Bapak Agus selaku pramudi transjakarta juga mengemukakan pendapat yaitu :

“Sebenarnya klo bilang efektif atau ga nya jadi gini. Klo pendapat saya pribadi transjakarta itu sebenarnya sudah bagus. Lebih teratur, punya jalan sendiri, penumpangnya lebih teratur, ada halte pemberhentiannya ada, kekurangannya itu aja, jarak antara mobil kurang padat, diusahakan jangan terlalu jauh dan terlalu padat, pastinya kendaraan kurang, klo bisa UU buat pramudi tu yang jelas, jadi pikiran pramudi tu ga kemana-mana, tidak khawatir. Pokoknya *safety* kemana aj yaa kita layanin. Efektif untuk juga untuk mengatasi kemacetan kalo oknum tertentu ga masuk jalur busway, sterilisasi aja ga efektif. Karena tetap saja pasti ada oknum yang melanggar. Harusnya mereka berfikir yang masuk jalur itu mengganggu orang lain dalam hal ini penumpang transjakarta. Lebih bijak dalam berfikir. Gimana perasaanya klo jalurnya di serobot orang lain”. (hasil wawancara dengan Bapak Agus, pengemudi transjakarta, 9 juni 2012).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, menunjukkan bahwa transjakarta itu sudah efektif untuk menggantikan alat transportasi umum, karena sudah mulai banyak penambahan penumpang yang beralih dari kendaraan pribadi ke transjakarta, namun dengan bantuan *parking ride* yang baru ada dikoridor tertentu atau ada bantuan program lain yang mendukung program kebijakan transjakarta. Kaitan dengan apa yang ingin dicapai oleh transjakarta sudah banyak terpenuhi. Seperti transjakarta sudah ada jalur sendiri, ada jadwalnya, ada halte pemberhentian yang membuat pengguna lebih disiplin, ada keteraturan pada sistem transjakarta. Namun tetap saja ada kendala mengapa efektivitas belum tercapai pada program transjakarta. Seperti yang dikatakan oleh pramudi transjakarta, bahwa ada kesulitan dalam memperoleh BBG, kesulitan dalam sterilisasi lajur dan keamanan yang masih kurang dalam mengemudi, seperti yang

dikeluhkan oleh pramudi, bahwa transjakarta tidak memiliki payung hukum yang jelas dalam operasionalisasinya. Sehingga pada saat ada hal-hal yang sifatnya melanggar lalulintas atau bahkan kecelakaan maka di tanggung penuh oleh pramudi.

Pendapat lain juga mendukung bahwa transjakarta belum efektif untuk menggantikan alat transportasi umum yaitu :

“Kalo dari paradigma saya belum efektif untuk mengurai kemacetan dan pengganti angkutan umum lainnya, karena beberapa organda yang melalui jalur koridor transjakarta belum bisa dihapuskan jadi penumpukan kendaraan masih saja terjadi di jalan raya dan pemerintah belum bisa menekan angka pertumbuhan kendaraan bermotor dikarenakan belum efektifnya sarana dan prasarana angkutan umum agar masyarakat mau beralih menggunakan angkutan umum”. (wawancara dengan narsumber yang identitasnya tidak bisa disebutkan).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, Seharusnya sebuah kebijakan itu saling terkait satu sama lain, serta ada payung hukum yang jelas yang mengatur apa dan bagaimana dalam impementasinya. Namun kenyataannya hal tersebut belum ada pada transjakarta. Kekurangan lain tidak efektifnya transjakarta yaitu dikemukakan pada hasil wawancara berikut ini yaitu :

Prinsip atau kendala dari sukses atau tidaknya busway itu sendiri ada tiga hal saat ini yaitu :

1. Kebijakan MRT yang terkait dengan BBG sampai sekarang belum jelas oleh sebab itu salah satu kendala daripada buruk baiknya transjakarta itu tadi *supply* dari BBG itu tadi. Kita sudah banyak busnya, sekarang sudah 524 bis. 400 sekian menggunakan BBG. 91 unit dikoridor 1 pake solar, selebihnya BBG semua oleh sebab itu salah satunya adalah ketersediaan POM SPBG (Stasiun Pengisian BBG) itu tadi. Kita harapkan merata diseluruh koridor busway yang ada, klo kita ada 11 koridor harusnya ada 11 SPBG. Minimal 1 koridor itu punya satu SPBG yang *delivered* oleh pemerintah pusat dalam hal ini untuk menjadi tempat untuk pengisian dari pada bus-bus transjakarta.

2. Sterilisasi lajur, untuk sterilisasi lajur itu kita dibatasi oleh dua hal yaitu :
  1. Kewenangan dinas perhubungan itu tidak ada, itu keseluruhannya dengan UU no 22 tahun 2009 itu dibawah kepolisian, penegakkan dijalan, oleh sebab itu kita mutlak dalam hal penegakkan sterilisasi lajur kita harus berkoordinasi dengan kepolisian.
  2. Kesadaran masyarakat, masyarakat kita pun saat ini tidak paham transjakarta itu diluncurkan untuk menyediakan layanan angkutan umum yang lebih manusiawi buat warganya tetapi ternyata masyarakatnya tidak mau berpindah. Masyarakatnya lebih senang naik motor, naik mobil sendiri kemudian walaupun naik motor dia tidak ada kesadaran itu jalur busway, namanya saja jalan khusus bus. Tapi langsung begitu lihat ga ada penjaganya langsung masuk, tapi begitu dia melihat didepannya ada petugas dia langsung keluar dari lajur atau balik lagi.
  3. Jumlah armada yang terbatas, karena APBD memiliki kemampuan tertentu kapasitas tertentu untuk bisa pengadaan busnya. Tidak mungkin seluruh APBD diambil hanya untuk pengadaan bus.

Dari pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa efektivitas transjakarta dapat dinilai dari dua sisi, dikatakan efektif jika memang tujuan awal didirikan sudah tercapai berdasarkan hasil kerja yang dapat dinilai dari tanggapan masyarakat selaku pengguna transjakarta. Tujuan awal didirikannya transjakarta dapat tercapai jika didukung oleh program lain yang mendukung adanya transjakarta. Kaitan dengan kebijakan bahwa kebijakan itu tidak bisa berdiri sendiri, butuh dukungan dari berbagai sektor pihak terkait dan tidak terkait secara dengan kebijakan. Dalam hal ini efektivitas transjakarta dapat tercapai jika 3 hal kelemahan dari transjakarta dapat diatasi oleh pemerintah DKI Jakarta. Hal tersebut yaitu jumlah armada bus transjakarta yang harus ditambah untuk memenuhi jumlah penumpang transjakarta yang semakin bertambah akibat penghapusan armada angkutan umum lainnya yang sejalan dengan operasinya transjakarta terutama untuk mengangkut penumpang pada jam sibuk. Kemudian dukungan SPBBG, seperti yang dikeluhkan oleh penumpang akibat pengisian

BBG di jam efektif sehingga mereka harus menunggu *busway* datang berjam-jam, tidak hanya penumpang tapi pengemudi transjakarta juga mengeluhkan hal tersebut. Akibat kurangnya SPBBG sehingga mereka harus mengisi BBG di SPBBG yang telah ditunjuk oleh Pemerintah DKI Jakarta dan biasanya jauh dari jalur koridor yang mereka jalankan. Seharusnya seperti yang telah dikemukakan pada hasil wawancara diatas bahwa pemerintah pusat juga turut mendukung program transjakarta dengan bantuan penambahan SPBBG minimal satu koridor satu SPBBG, sehingga lebih efektif waktu untuk melayani penumpang lebih baik. Hal lain yang dapat mendukung transjakarta efektif adalah sterilisasi jalur. Namun kaitannya seperti dibahas sebelumnya bahwa untuk koordinasi di lapangan sangat sulit, sehingga realisasi di lapangan tidak semudah yang diinginkan. Untuk implemementasi di jalan, sterilisasi *busway* harus mendapat dukungan penuh dari kepolisian. Karena pengaturan lalu lintas jalan itu dipegang oleh kepolisian. Sehingga koordinasi yang baik dan kewenangan yang jelas antara tugas dan kewajiban antara pihak transjakarta dalam hal ini Dinas Perhubungan dengan pihak kepolisian dapat berjalan lancar.

Ada hal penting lainnya untuk mendukung efektivitas transjakarta yaitu seperti yang dikeluhkan oleh pramudi transjakarta bahwa transjakarta tidak mempunyai payung hukum yang jelas terutama untuk pramudi transjakarta dalam beroperasi. Memang ada SPM dan SOP antara pramudi dengan pengelola dan pramudi dengan penumpang transjakarta. Namun di lapangan, ketika hal-hal seperti kecelakaan yang terjadi di jalur transjakarta baik disebabkan oleh transjakarta sendiri atau kecelakaan yang tidak disebabkan oleh transjakarta namun masuk kedalam jalur transjakarta, maka ditanggung penuh kesalahan oleh pramudi transjakarta. Hal ini lah yang menyebabkan kinerja pramudi transjakarta tidak optimal. Karena ada rasa khawatir ketika mengemudi transjakarta selama bekerja. Mereka khawatir akan terjadi hal yang tidak diinginkan baik yang disebabkan oleh mereka sendiri atau pun dari pihak lain, namun tanggung jawab dipegang oleh mereka. Maka dari itu butuh payung hukum yang jelas dan mengikat yang benar-

benar mengatur mengenai operasionalisasi transjakarta. Sehingga kinerja transjakarta lebih baik lagi.

#### 4.4.3 Keberlanjutan Program Transjakarta

Adanya sebuah kebijakan tidak hanya untuk masa waktu setahun atau dua tahun, kebijakan itu dibuat oleh pemerintah sebagai bentuk kegiatan yang harus diambil oleh pemerintah untuk menjawab dan memecahkan masalah yang terjadi dimasyarakat. Tanggapan serta respon dari masyarakat baik dalam bentuk positif ataupun negatif itu membantu dalam mengevaluasi sebuah program untuk ditentukan akan dibawa kemana nasib dari kebijakan tersebut. Jika memang sebuah kebijakan harus berlanjut kemudian apa yang harus dilakukan, dan jika memang tidak bisa berlanjut apa yang harus dilakukan. Seperti hasil wawancara berikut ini dengan para penumpang transjakarta :

“Maunya klo antri tu tertib, petugasnya yang tegas, kalo ada jalur khusus perempuan yaa ditegasin kalo cowo ga boleh lewat, kemudian lebih dipercepat datangnya, lebih diperbanyak armadanya, fasilitasnya ditambah, acnya dibenerin biar ga panas kalo lagi *overload*, bisnya dibersihin lagi”. (wawancara dengan Fitriani, mahasiswa, 6 juni 2012).

Dukungan lain juga didapat dari Hasil wawancara dengan yaitu :

“Yaa armadanya ditambah, kalo bisa manajemen trans lebih baik. ada trans ekspres gitu kayak kereta, jadi ga usah berhenti tiap halte”.(hasil wawancara dengan Linda, pegawai pemerintahan, 7 juni 2012).

Sedangkan dari pramudi transjakarta menginginkan untuk

“Kendaraan *safety*, PerUndang-Undangan untuk *busway* yang jelas, aturan mainnya yang jelas. Kesejahteraan kita diperhatikan Jadi fokus hanya melayani masyarakat dengan baik tanpa rasa khawatir.” (hasil wawancara dengan bapak Agus ,9 juni 2012).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat kita lihat bahwa transjakarta sebagai sebuah program dapat tetap dipertahankan pengadaannya. Meskipun banyak menuai kontroversi penolakan, masih banyak keburukan yang



dikemukakan baik oleh pihak penumpang sendiri selaku pengguna, juga didukung oleh pramudi transjakarta, kepala seksi BAD Dinas Perhubungan DKI. Untuk kedepannya diharapkan faktor penghambat dari efektivitas kinerja transjakarta dapat di selesaikan sehingga transjakarta lebih baik lagi. Dari segi pelayanan juga diharapkan mutu pelayanan di perbaiki, sesuaikan operasional kerja transjakarta dengan standar pelayanan minimum yang ada, sehingga dalam memberikan pelayanan jasanya bisa lebih baik. Hal tersebut didukung oleh beberapa penumpang transjakarta yang menyatakan bahwa :

“Harga tiket dinaikkan juga ga masalah kalo pelayanan yang kita dapat lebih baik”. (hasil Wawancara dengan Fitriani, 6 juni 2012).

“Yaa ga masalah, memang dengan harga yang lebih mahal tapi dapat fasilitas yang lebih baik, lebih nyaman ga apa-apa, kan pengorbanan yang tinggi diharapkan dapat pelayanan yang baik.” (hasil wawancara dengan Purnawati, 6 juni 2012).

Berdasarkan hasil wawancara diatas perbaikan pelayanan dari transjakarta begitu diharapkan, karena kembali lagi bahwa transjakarta adalah salah satu program yang masuk kedalam kebijakan pola transportasi makro pemerintah untuk mengatasi kemacetan. Transjakarta adalah sebuah program layanan publik dalam hal ini memberikan pelayanan berupa jasa transportasi, demi keberlangsungan dan efektifitas transjakarta dalam menggantikan alat transportasi umum di Jakarta, maka pemerintah dapat meminta lebih dengan menaikkan harga tiket namun harus konsekuen dengan pelayanan yang diberikan harus lebih baik.

## BAB 5

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Simpulan

Transjakarta dikatakan sebagai program yang tidak efektif karena keseluruhan narasumber mengeluhkan transjakarta pada tiga hal yaitu :

1. Kekurangan armada bus, faktanya menunjukkan bahwa selalu terjadi *overload* terutama pada jam sibuk, jumlah penumpang yang terlalu banyak yang tidak diimbangi dengan jumlah armada yang beroperasi.
2. Tidak steril lajunya, pada pengoperasiannya sangat sulit untuk mensterilkan lajur transjakarta, sehingga masih terkena macet.
3. Kurang SPBBG untuk menyediakan BBG.

#### 5.2 Saran

Harapan kedepannya keberlanjutan dari transjakarta yaitu lebih baik dalam segala hal. Adapun saran untuk transjakarta agar lebih efektif adalah :

1. Memperbanyak dengan menambah jumlah armada bus transjakarta setidaknya seimbang dengan jumlah penumpang transjakarta.
2. Mensterilkan lajur *busway* atau transjakarta melalui kerjasama dan pembagian kewenangan yang jelas antara pihak kepolisian dengan Dinas Perhubungan.
3. Menambah SPBBG setidaknya minimal satu koridor memiliki satu SPBBG, sehingga lebih menghemat waktu pengisian dan lebih baik dalam pelayanan karena mengurangi waktu tunggu penumpang transjakarta.

## DAFTAR PUSTAKA

### Sumber buku :

- Adisasmita Rahardjo dan Adisasmita Adji Sakti. (2011). *Manajemen Transportasi darat, mengatasi kemacetan lalu lintas di kota besar (Jakarta)*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Agustino, Leo. *Dasar-dasar kebijakan Publik*. 2008. Bandung : CV. Alfabeta.
- Badan Layanan Umum Transjakarta. (2012). *Buku Profil 2012*. Tidak diterbitkan.
- Birkland, Thomas. *An Introduction to the policy process, theories, concepts, and models of public policy making*. New York
- Cresswell, John. (2010). *Research design pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed*, terjemahan Achmad Fawaid, Edisi ketiga. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Dagun, Save Dkk. (2006). *Busway terobosan penanganan transportasi Jakarta*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan.
- Dunn, William. (2003). *Analisis Kebijakan Publik*. Jakarta : Gadjah Mada University Press.
- Etzioni, Amitai. (1982). *Organisasi-organisasi Modern*. terjemahan suryatin. Jakarta : UI Press.
- Fox, Dimock. (1989). *Administrasi Negara*. Jilid kedua alih bahasa Rukmo Endy. Erlangga.
- Gibson, Ivanserich and Donelly. (1996). *Organisasi: Perilaku, Struktur, Proses*, diterjemahkan oleh Adiarni, Nunuk. Jakarta : Binarupa Aksara.
- Gie, The Liang. (2003). *Efisiensi Untuk Meraih Sukses*. Yogyakarta : Panduan.

- Handayani, Soewarno. (1982). *Pengantar Studi Ilmu Administrasi Negara dan Manajemen*. Jakarta : Gunung Agung.
- Indiahono, Dwiyanto. (2009). *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analisis*. Edisi Pertama. Cetakan Pertama. Yogyakarta : Gava Media
- Islamy, Irfan. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*.
- Istianto, Bambang. (2011). *Manajemen Pemerintahan dalam Persepektif Pelayanan Publik*. Jakarta : Mitra Wacana Media.
- Moleong, Lexy. (2007). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Miro, Ridel. (2005). *Perencanaan Transportasi untuk mahasiswa, perencana, dan praktisi*. Jakarta : Erlangga.
- Nugroho, Riant. (2011). *Public Policy*. Jakarta : Elex Media Komputindo
- Robbins, Stephen – Timothy A. Judge. (2008). *Perilaku Organisasi*, Jakarta : Salemba Empat.
- Ronny, Kountur. (2007). *Metode Penelitian Untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*, Edisi Revisi Tahun. Jakarta : PPM.
- Rist, Rac C. (1995). *Policy Evaluation*. the international library of comparative Public Policy .
- Steers, Richard. (1980). *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga.
- Subarsono. AG. (2010). *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. (2006). *Metode Penelitian Bisnis*. Cetakan Kesembilan. Bandung : Alfabeta.
- Suharto, Edi. *Analisis Kebijakan Publik panduan praktis mengkaji masalah dan kebijakan social*. Bandung : CV. Alfabeta.

Syafiie, Kencana Inu. (2007). *Pengantar Ilmu Pemerintahan*. Refika Aditama.

Syafiie Inu Kencana, Tandjung Djamaludin, Modeong Supardan. (1999). *Ilmu Administrasi Publik*. Cetakan Pertama. Rineka Cipta.

Sulistiono Adi, Sumarno, Bakharudin. (2006). *Benang Kusut Lalulintas*, Jakarta : *Consultancy and Research*. Pensil 324.

Widodo Joko. (2007). *Analisis Kebijakan Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. Bayumedia publishing.

Wibowo, Samodra. (2005). *Reformasi Administrasi*. Gava Media. Cetakan pertama.

**Skripsi/Tesis/Jurnal/Penelitian Lain :**

Mauludin, Muhammad Ridwan 2011. *Analisis Komparatif Kebijakan Dua Gubernur DKI Jakarta Terhadap Pembentukan Dynamic Governance (Studi Transportasi Massal Bus Transjakart*, skripsi, FISIP UI.

Edi, Ajar Abdilah, 2006, *Peran Media Massa Dalam Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik Untuk Mengembangkan Perkotaan, studi kasus “Kebijakan Sistem Transportasi Busway di Jakarta*. Tesis

Julia, Sopha, (2010), *Efektifitas Program Bantuan Operasioanl Sekolah (BOS) di kecamatan Pesanggrahan Kotamadya Jakarta Selatan*, Tesis.

**Website :**

Jakarta Dalam Angka : BPS (Badan Pusat Statistik) 2010

[www.detik.com](http://www.detik.com) news.com dengan judul artikel “penyebab kemacetan di Jakarta” diunduh pada tanggal 11 April 2012

Hida. (2010). Bappenas : Jumlah Penduduk Jakarta capai 9.5 juta jiwa di 2010.

Diunduh pada 11 April 2012. [www. Detik.com](http://www.detik.com).

JICA (*Japan International Corporation Agency*) Studi phases I

[www.transjakarta.co.id](http://www.transjakarta.co.id)

[www.suaratransjakarta.org](http://www.suaratransjakarta.org)

[http://megapolitan.kompas.com/read.Jakarta.Macet.Total](http://megapolitan.kompas.com/read/Jakarta.Macet.Total). Rabu, 27 Juli 2011,  
08:59 WIB yang diunduh pada tanggal 17 juni 2012.

[www. Kompas online.com](http://www.kompas.com) Jumat, 28 Oktober 2011 | 16:16, yang diunduh pada  
tanggal 17 juni 2012.

<http://foto.detik.com/readfoto> yang diunduh pada tanggal 15 juni 2012

**Hasil wawancara :**

Petugas Polda Metro Jaya pada (24/03/2012).

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

Nama : Ami Setiawati

Tempat dan Tanggal Lahir : 1006815745

Alamat : Jl. Taruna Jaya Gg. M. Al-Ridho Rt 003 Rw 013  
No. 24 Cibubur, Ciracas, Jakarta Timur 13720

Email : amisetiawati01@yahoo.com

Nama Orang Tua : Ayah : Adnan Nasution  
Ibu : Parmi

**Riwayat Pendidikan Formal**

TK : TKI Amaryllis (1993-1994)

SD : SDI Amaryllis (1994-2000)

SMP : SLTPN 147 Jakarta (2000-2003)

SMA : SMAN 106 Jakarta (2003-2006)

D3 : FISIP UI, Administrasi Keuangan dan Perbankan (2007-2010)

S1 : FISIP UI, Ilmu Administrasi Negara (2010-2012)

**Pendidikan Informal**

Les bahasa inggris di BBC

English Conversation di LIA Depok