

**EVALUASI KEBIJAKAN POLA TRANSPORTASI
MAKRO DALAM RANGKA MENGURANGI
KEMACETAN DI DKI JAKARTA
(Studi tentang Bus Transjakarta *Busway* Koridor 1 dan Koridor 3)**

SKRIPSI

**Diajukan untuk menempuh ujian sarjana
Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya**

**IDRUS CHAIRIANSYAH ATMODOJO
105030100111004**

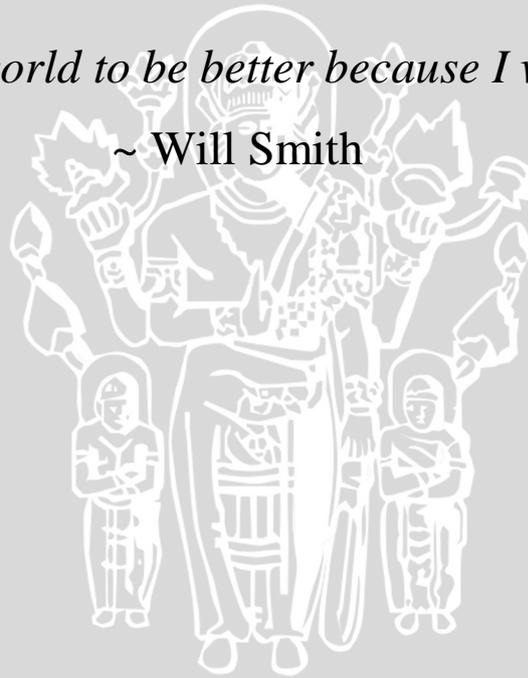


**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
MALANG
2014**

MOTTO

“I want the world to be better because I was there”

~ Will Smith



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Evaluasi Kebijakan Pola Transportasi Makro Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta (Studi tentang bus Transjakarta Busway Koridor 1 dan koridor 3)

Disusun Oleh : Idrus Chairiansyah Atmodjo

NIM : 105030100111004

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Ilmu Administrasi Publik

Konsentrasi : -

Malang, 26 Juni 2014

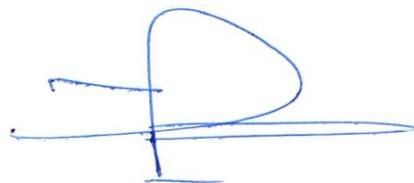
Komisi Pembimbing

Ketua



Prof. Dr. Soesilo Zauhar, MS
NIP. 19540306 197903 1 005

Anggota



Ainul Hayat, S.Pd, M.Si
NIP. 19730713 200604 1 001

TANDA PENGESAHAN

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Kamis

Tanggal : 17 Juli 2014

Jam : 09.00

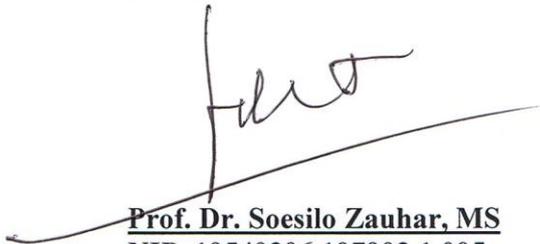
Skripsi atas nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo

Judul : Evaluasi Kebijakan Pola Transportasi Makro Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta (Studi tentang bus Transjakarta Busway Koridor 1 dan Koridor 3)

dan dinyatakan lulus

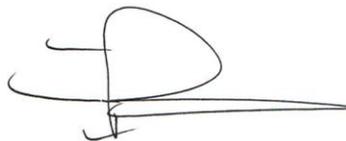
MAJELIS PENGUJI

Ketua



Prof. Dr. Soesilo Zauhar, MS
NIP. 19540306 197903 1 005

Anggota



Ainul Hayat, S.Pd, M.Si
NIP. 19730713 200604 1 001

Anggota



Dr. M.R. Khairul Muluk, S.Sos, M.Si
NIP. 19710510 199803 1 004

Anggota



Wima Yudho Prasetyo, S.Sos, MAP
NIP. 19790523 200604 1 002

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70)

Malang, 24 Juni 2014

Mahasiswa



TTD. IDRUS .C.A.

Nama : Idrus Chairiansyah A

NIM : 105030100111004

RINGKASAN

Idrus Chairiansyah Atmodjo, 2014, **Evaluasi Kebijakan Pola Transportasi Makro Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta (Studi tentang Bus Transjakarta *Busway* Koridor 1 dan Koridor 3)**, Prof. Dr. Soesilo Zauhar, MS sebagai Dosen Pembimbing I, dan Ainul Hayat, S.Pd, M.Si sebagai Dosen Pembimbing II.

Meningkatnya jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan pertumbuhan jalan menyebabkan kemacetan di DKI Jakarta. Kemacetan ini diperparah dengan jumlah kendaraan pribadi yang beredar di jalanan lebih banyak dibanding dengan angkutan umum. Masyarakat enggan menggunakan angkutan umum karena kondisi angkutan umum di Jakarta buruk dan banyak yang tidak layak jalan. Menanggapi hal tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berupaya untuk merevitalisasi angkutan umum di Jakarta guna memindahkan pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum dan mengurangi kemacetan. Upaya yang dilakukan adalah melalui kebijakan Pola Transportasi Makro. Salah satu hasil dari kebijakan tersebut adalah bus Transjakarta. Bus Transjakarta diharapkan mampu menjadi solusi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka memindahkan pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum dan mengurangi kemacetan. Namun setelah 10 tahun beroperasi, bus Transjakarta masih banyak mengalami masalah. Untuk itu perlu dilakukan evaluasi terhadap bus Transjakarta.

Untuk mengevaluasi kebijakan Pola Transportasi Makro berupa bus Transjakarta tersebut, maka peneliti menggunakan jenis metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Fokus yang diangkat adalah (1) evaluasi input yang meliputi: jumlah armada, jumlah SDM, dan infrastruktur, (2) evaluasi proses, (3) evaluasi output yang meliputi: keamanan penumpang, kenyamanan penumpang, dan jumlah penumpang, serta (4) evaluasi outcome. Sumber data dalam penelitian ini yaitu data primer dan sekunder. Sedangkan analisa data di lapangan yang digunakan adalah analisa deskriptif melalui tahapan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil temuan di lapangan menunjukkan bahwa jumlah armada yang disediakan kurang, jumlah SDM yang dimiliki sudah cukup, infrastruktur berupa prasarana penunjang telah memadai, namun jumlah SPBG masih kurang. Operasional bus Transjakarta terdapat hambatan, yaitu tingkat sterilisasi jalur yang masih rendah. Penumpang bus Transjakarta belum merasa aman dan nyaman, tetapi jumlah penumpang bus Transjakarta tiap tahunnya meningkat. Kemacetan masih terjadi di DKI Jakarta. Untuk membuat pelayanan bus Transjakarta menjadi maksimal perlu dilakukan penambahan jumlah armada dan jumlah SPBG, serta meningkatkan sterilisasi pada jalur *busway*.

Kata Kunci: Evaluasi Kebijakan, Transportasi, Kemacetan, Jakarta

SUMMARY

Idrus Chairiansyah Atmodjo, 2014, **Policy Evaluation of Macro Transportation Pattern In Order to Reduce Traffic jam in Jakarta (Study on Bus Transjakarta Busway Corridor 1 and Corridor 3)**), Prof. Dr. Soesilo Zauhar, MS as Lecture, and Ainul Hayat, S.Pd, M.Si as Co-Lecture.

The increasing number of vehicles that are not offset by the growth of road causing traffic jam in Jakarta. Traffic jam is exacerbated by the number of private vehicles circulating on the streets more than public transport. People are reluctant to use public transport because public transport in Jakarta bad and many are not roadworthy. In response, the Government of Jakarta seeks to revitalize public transport in Jakarta in order to move a private vehicle users to public transport and reduce traffic jam. Efforts are made is through policies Macro Transportation Pattern, one of the results of these policies are TransJakarta bus. TransJakarta bus is expected to be the solution of Jakarta Provincial Government in order to move a private vehicle users to public transport and reduce traffic jam. But after 10 years of operation, there are TransJakarta bus still many having problems. It is necessary for evaluation of TransJakarta bus.

To evaluate policies Macro Transportation Pattern in the form of the TransJakarta buses, the researchers used a type of qualitative research methods with a descriptive approach. Focus raised are (1) evaluation of inputs which include: fleet size, number of human resources and infrastructure, (2) the evaluation process, (3) evaluation of outputs which include: passenger safety, passenger comfort, and the number of passengers, and (4) evaluation outcome. Sources of data in this study, namely primary and secondary data. While the analysis of field data used is descriptive analysis through the stages of data collection, data reduction, data display, and conclusion.

The findings in the field shows that the number of fleet supplied less, the amount of human resources is sufficient, in the form of infrastructure supporting infrastructure is adequate, but the number is still less SPBGs. There TransJakarta bus operational barriers, namely the sterilization rate is still low. TransJakarta bus passengers do not feel safe and comfortable, but the number of passengers increased each year of TransJakarta bus. Traffic jam is still happening in Jakarta. To make TransJakarta bus service becomes necessary to increase the maximum fleet size and number of gas fuel stations, as well as improving the busway lane sterilization.

Keywords: Policy Evaluation, Transportation, Traffic jam, Jakarta

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Evaluasi Kebijakan Pola Transportasi Makro Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta. Studi tentang Bus Transjakarta *Busway* Koridor 1 dan Koridor 3”**. Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Teristimewa kepada orang tua tercinta Hery Priyanto dan RA Maimunah Aprina yang selalu memberikan doa, dukungan, dan motivasi untuk selalu semangat menyelesaikan karya tulis ini dan menjalani kehidupan ini.
2. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
3. Bapak Dr. Choirul Saleh, M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi.

4. Ibu Dr. Lely Indah Mindarti, M.Si selaku Ketua Program Studi Administrasi Publik dan Bapak Mohammad Said, S.Sos, MAP selaku Sekretaris Program Studi Administrasi Publik.
5. Bapak Prof. Dr. Soesilo Zauhar, MS dan Bapak Ainul Hayat, S.Pd, M.Si selaku dosen pembimbing yang selalu setia membimbing dan memotivasi penulis serta memberikan masukan sampai tulisan ini bisa terselesaikan.
6. Keluarga Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) yang sudah bersedia membantu dan membimbing penulis selama proses penelitian karya ilmiah ini.
7. Bapak Jolly selaku Staf Subbagian Program Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang sudah bersedia membantu dan membimbing penulis selama proses penelitian karya ilmiah ini.
8. Adikku Alvin Azizi yang selalu menjadi sumber motivasi bagi penulis untuk segera menyelesaikan tulisan ini.
9. Teman-teman di FIA Publik yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang selama ini banyak memberikan dorongan untuk penulis dalam menyelesaikan karya ilmiah ini.
10. Herda Prabadipta yang senantiasa mendampingi dan memberikan semangat kepada penulis selama penelitian dan penulisan karya ilmiah ini.

Malang, Juli 2014

Penulis

DAFTAR ISI

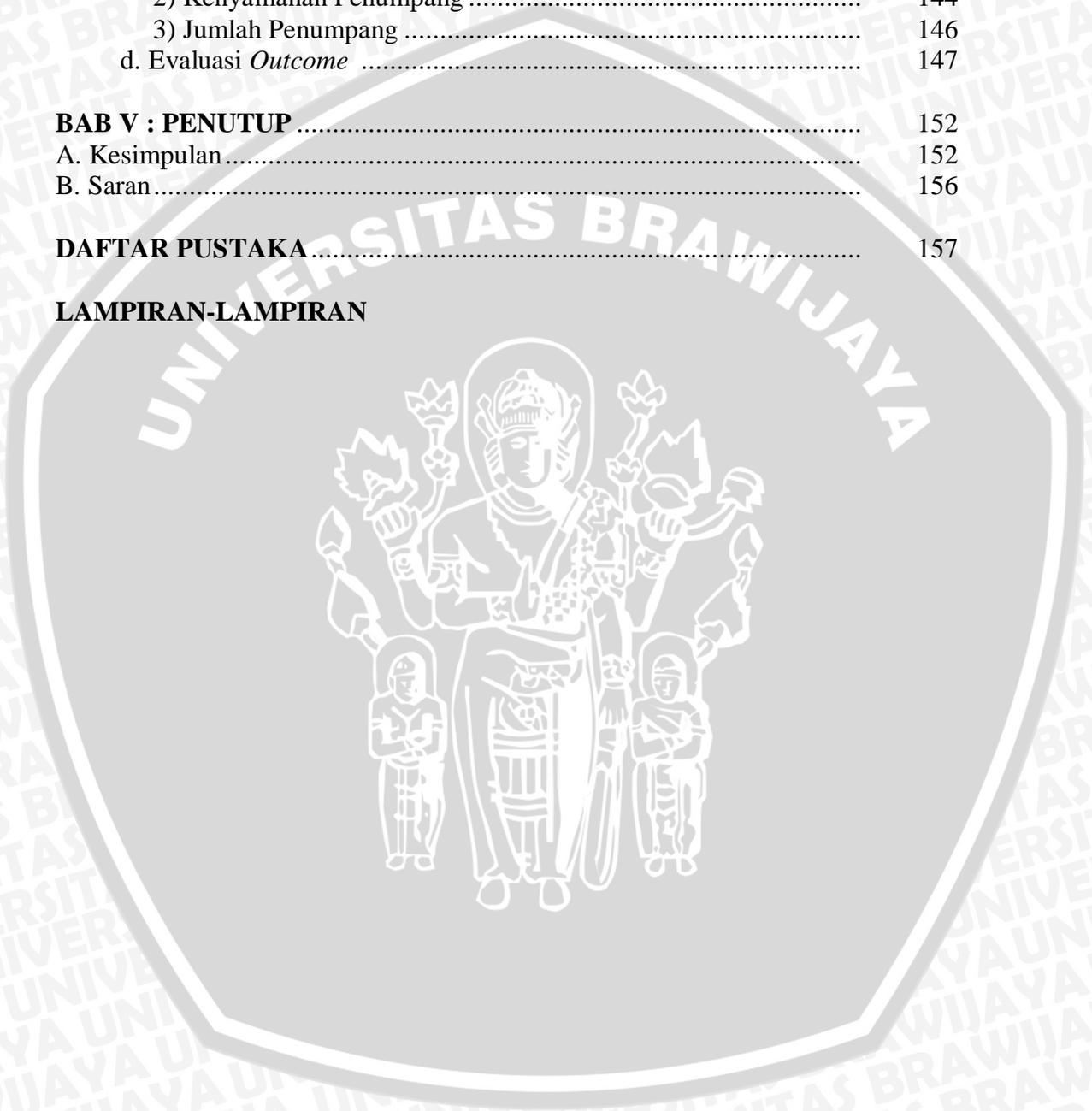
Halaman

COVER	
MOTTO	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
RINGKASAN	v
SUMMARY	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	13
C. Tujuan Penelitian.....	13
D. Kontribusi Penelitian.....	13
E. Sistematika Penulisan.....	14
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	16
A. Manajemen Transportasi dalam Administrasi Publik.....	16
1. Definisi Administrasi Publik.....	16
2. Manajemen Transportasi dalam Administrasi Publik.....	18
B. Kebijakan Transportasi di Indonesia.....	21
1. Definisi Kebijakan Publik.....	21
2. Proses Kebijakan Publik.....	23
3. Evaluasi Kebijakan Publik.....	24
a. Konsep Evaluasi Kebijakan Publik.....	24
b. Model Evaluasi Kebijakan Publik.....	27
4. Kebijakan Transportasi di Indonesia.....	28
C. Sistem Transportasi Angkutan Darat.....	31
1. Definisi Sistem Transportasi.....	31
2. Permintaan Jasa Transportasi.....	33
3. Sistem <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT).....	34
4. Kemacetan.....	37



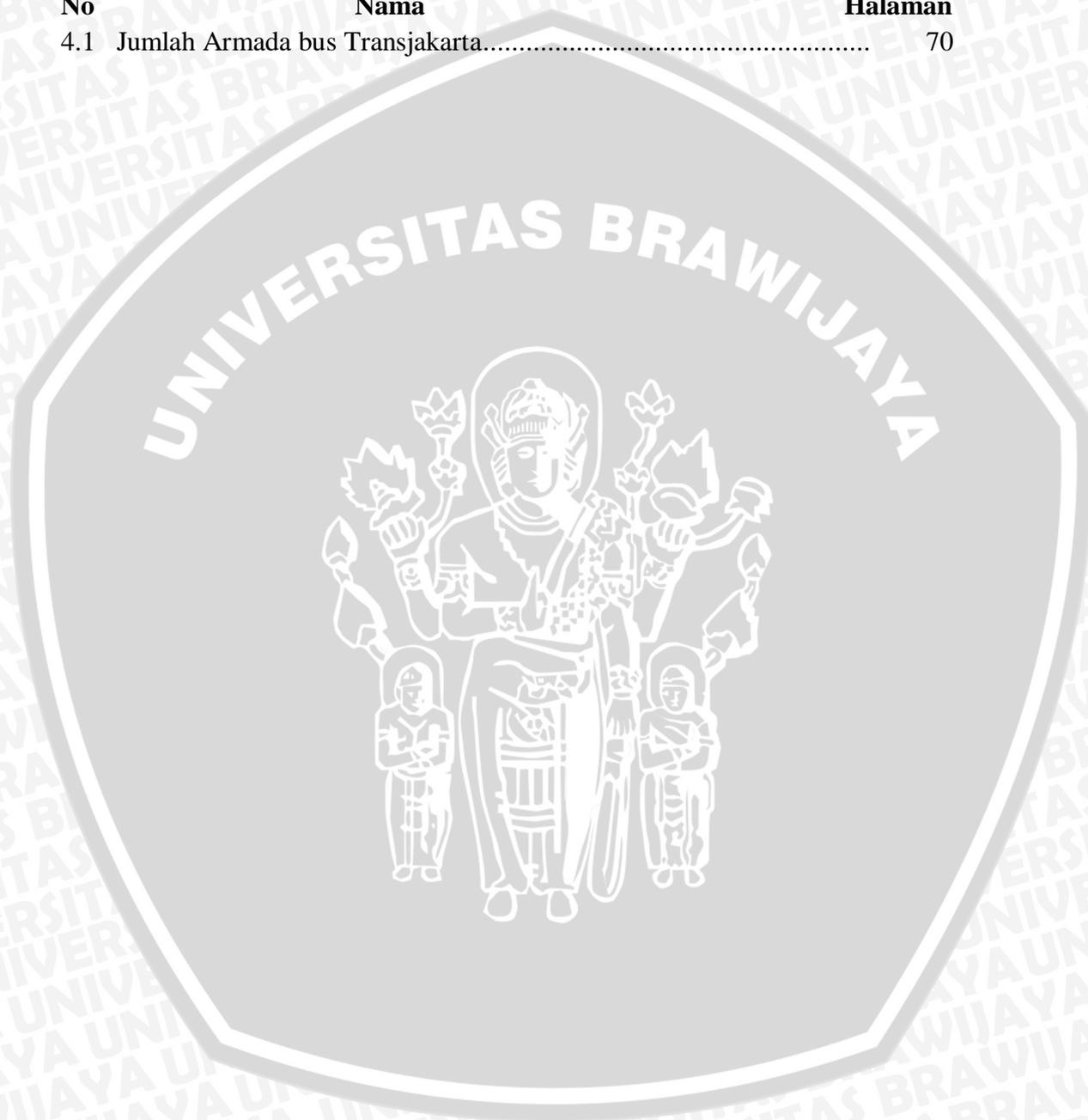
BAB III : METODE PENELITIAN	39
A. Jenis Penelitian	39
B. Fokus Penelitian.....	40
C. Lokasi Penelitian.....	41
D. Jenis dan Sumber Data.....	42
E. Teknik Pengumpulan Data.....	43
F. Instrumen Penelitian	45
G. Analisis Data.....	46
H. Pengecekan Keabsahan Data	48
BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN	51
A. Gambaran Umum.....	51
1. Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta.....	51
a. Kondisi Geografi.....	52
b. Transportasi.....	53
2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.....	56
a. Lokasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta	56
b. Visi dan Misi	56
c. Tugas Pokok dan Fungsi	57
d. Susunan Organisasi.....	59
3. Gambaran Umum Unit Pengelola Transjakarta <i>Busway</i>	61
a. Kedudukan, Tugas, dan Fungsi.....	61
b. Visi dan Misi	63
c. Logo Transjakarta <i>Busway</i>	64
d. Susunan Organisasi.....	65
B. Hasil Penyajian Data Penelitian.....	66
1. Evaluasi Paska Pelaksanaan (<i>ex-post</i>) Pada Kebijakan Pola Transportasi Makro di DKI Jakarta berupa bus Transjakarta.....	66
a. Evaluasi <i>Input</i>	69
1) Jumlah Armada.....	69
2) Jumlah SDM.....	81
3) Infrastruktur.....	86
b. Evaluasi Proses.....	94
c. Evaluasi <i>Output</i>	114
1) Keamanan Penumpang.....	114
2) Kenyamanan Penumpang.....	117
3) Jumlah Penumpang.....	120
d. Evaluasi <i>Outcome</i>	121
C. Analisis Data.....	126
1. Evaluasi Paska Pelaksanaan (<i>ex-post</i>) Pada Kebijakan Pola Transportasi Makro di DKI Jakarta berupa bus Transjakarta.....	126
a. Evaluasi <i>Input</i>	132
1) Jumlah Armada.....	132
2) Jumlah SDM.....	134

3) Infrastruktur	137
b. Evaluasi Proses	139
c. Evaluasi <i>Output</i>	143
1) Keamanan Penumpang	143
2) Kenyamanan Penumpang	144
3) Jumlah Penumpang	146
d. Evaluasi <i>Outcome</i>	147
BAB V : PENUTUP	152
A. Kesimpulan	152
B. Saran	156
DAFTAR PUSTAKA	157
LAMPIRAN-LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

No	Nama	Halaman
4.1	Jumlah Armada bus Transjakarta.....	70



DAFTAR GAMBAR

No	Nama	Halaman
3.1	Analisis Data Model Miles and Huberman	47
4.1	Logo Transjakarta <i>Busway</i>	64
4.2	Prototipe bus Transjakarta.....	78
4.3	Contoh interior dalam bus	79
4.4	Matriks Hasil Penelitian	151



DAFTAR LAMPIRAN

No	Nama	Jumlah Halaman
1.	Daftar Pengkodean Data (<i>Coding</i>).....	1
2.	Pedoman Wawancara.....	1
3.	Gambar Bus Transjakarta dan Lingkungan Unit Pengelola Transjakarta <i>Busway</i>	3
4.	Surat Rekomendasi Penelitian Fakultas.....	2
5.	Surat Keterangan Telah Penelitian Dishub Provinsi DKI Jakarta.....	1
6.	Surat Keterangan Telah Penelitian Unit Pengelola Transjakarta Busway..	1
7.	Kartu Saran/Revisi.....	3
8.	Surat Keterangan Revisi.....	1
9.	Curriculum Vitae.....	1



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebuah kota bahkan provinsi tidak akan mungkin berkembang dan maju tanpa adanya pembangunan jalan. Jalan adalah infrastruktur utama yang menjadi faktor penting penggerak seluruh kegiatan masyarakat. Salah satu provinsi di Indonesia yang dapat dikatakan maju ialah Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Berdasarkan SK Gubernur DKI Jakarta No.171 Tahun 2007, Jakarta memiliki luas sekitar 662,33 km² (lautan: 6.977,5 km²). Pertambahan penduduk di DKI Jakarta yang terus mengalami peningkatan dari tahun 2006 sampai tahun 2012, dimana pada tahun 2012 jumlah penduduk DKI Jakarta mencapai 9.932.063 jiwa (BPLHD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2012). Jakarta merupakan salah satu provinsi dengan jumlah penduduk yang besar. Selain jumlah penduduk yang besar, Jakarta merupakan kota dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat. Perekonomian Jakarta ditunjang oleh sektor perdagangan, jasa, properti, dan keuangan.

Pada tahun 2013, menurut data dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, pendapatan per kapita masyarakat Jakarta sebesar 126,12 juta rupiah atau meningkat 12,7 persen dibanding tahun 2012 sebesar 111,91 juta rupiah. Dengan pendapatan per kapita masyarakat Jakarta yang tinggi, menyebabkan tingkat konsumsi masyarakat menjadi tinggi. Tingkat konsumsi masyarakat Jakarta yang tinggi dapat dilihat dari pembelian kendaraan baik mobil maupun motor oleh masyarakat Jakarta yang tidak terbatas. Masyarakat Jakarta khususnya kalangan

menengah keatas dapat membeli dua (2) atau lebih mobil, selain itu masyarakat kalangan menengah keatas di Jakarta juga mampu untuk membeli sepeda motor yang jumlahnya dapat melebihi jumlah mobil yang dimiliki.

Berdasarkan data kendaraan yang tercatat di Subdit Regident Ditlantas Polda Metro Jaya, jumlah kendaraan di Jakarta tahun 2012 mencapai 14.618.313 unit. Dari angka tersebut, 10.825.973 unit di antaranya adalah motor, 2.742.414 mobil, 358.895 mobil penumpang, 561.918 mobil barang, dan 129.113 kendaraan khusus. Sementara di tahun 2013 dari Januari hingga 21 Desember, jumlah kendaraan di Jakarta dan sekitarnya mencapai 16.043.689 unit. Dengan perincian 11.929.103 unit motor, 3.003.499 mobil, 360.022 bus, 617.635 mobil barang dan 133.430 kendaraan khusus. Jumlah total kendaraan di tahun 2012 ke 2013 *trend* peningkatannya mencapai 9,8 persen (R Amelia, 2014).

Lebih lanjut Menurut Kasubdit Registrasi dan Identifikasi Kendaraan (Regident) Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, AKBP Latif Usman yang dikutip oleh Detikcom,

“Peningkatan jumlah kendaraan dari tahun ke tahun dipengaruhi banyak faktor. Salah satunya daya beli masyarakat yang semakin tinggi, juga faktor politik dan ekonomi juga mempengaruhi peningkatan jumlah kendaraan”. “Dalam satu hari, kita mengeluarkan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) itu untuk motor rata-rata 4 ribu unit dan mobil seribu unit,” sambungnya. (R Amelia, 2014).

Hal ini menunjukkan bahwa tingkat konsumsi masyarakat dalam hal pembelian kendaraan pribadi baik mobil maupun motor tinggi dimana dalam seharinya Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang keluar mencapai lima (5) ribu dan tiap tahunnya terjadi peningkatan. Menurut Sukarto (2006:25), meningkatnya jumlah kendaraan bermotor bisa disebabkan oleh dua hal, yaitu semakin banyaknya produksi kendaraan bermotor (oleh industri kendaraan bermotor), dan semakin tidak mencukupi, tidak nyaman dan tidak amannya angkutan bis kota. Namun patut disayangkan, jumlah jalan tidak sebanding

dengan meningkatnya jumlah kendaraan. Hal ini disebabkan jumlah manusia semakin bertambah sehingga otomatis yang melakukan mobilitas pun ikut bertambah. Sedangkan di sisi lain, harga kendaraan semakin murah sehingga banyak masyarakat yang mampu untuk membeli kendaraan dengan alasan bahwa kendaraan bukan lagi kebutuhan tersier, melainkan sudah memasuki kategori kebutuhan primer.

Dikarenakan pola perilaku hidup konsumtif yang tinggi dari masyarakat Jakarta ini, mengakibatkan Jakarta menjadi kota yang sangat padat pada saat menjalani aktifitas sehari-hari. Hal ini disebabkan salah satunya karena masyarakat Jakarta terutama kalangan menengah keatas lebih memilih kendaraan pribadi untuk melakukan aktifitasnya. Dengan pola pikir masyarakat Jakarta yang enggan menggunakan angkutan umum ini menjadikan salah satu penyebab dari masalah kemacetan yang dialami Jakarta. Namun bukan tanpa alasan masyarakat Jakarta enggan menggunakan angkutan umum. Angkutan umum di Jakarta banyak sudah dalam kondisi memprihatinkan yang dapat membahayakan keamanan dan kenyamanan untuk penumpang. Kondisi ini mendorong masyarakat lebih memilih untuk memiliki kendaraan pribadi.

Di DKI Jakarta, tersedia jaringan jalan raya dan jalan tol yang melayani seluruh kota, namun pertumbuhan jalan dan kendaraan di Jakarta sudah tidak sebanding.

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat, adanya peningkatan pertumbuhan kendaraan setiap tahun. Angka peningkatannya terbilang cukup besar dan semakin membuat jarak antara jumlah jalan dengan pertumbuhan kendaraan. Saat ini pertumbuhan jalan hanya 0,01 persen per tahun sedangkan pertumbuhan kendaraan meningkat 24 persen tiap tahunnya. Lebih lanjut, berdasarkan data yang dimiliki Polda Metro Jaya, panjang jalan di Jakarta hanya 7.650 kilometer dan luas jalan 40,1 kilometer atau 6,2 persen dari luas wilayah DKI (Syarif, 2013).

Tingkat pertumbuhan jalan dengan tingkat pertumbuhan kendaraan tidak sebanding, maka hal ini menyebabkan antrean panjang (macet) di jalan-jalan di Ibu Kota. Di Jakarta terdapat kawasan atau daerah yang menjadi titik rawan kemacetan.

Menurut data dari Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia, terdapat 46 kawasan di kawasan dengan total 100 titik simpang rawan macet di Jakarta, dimana 8 (delapan) kawasan di antaranya memiliki lebih dari 4 (empat) titik simpang rawan (Kawasan Ancol/Gunung Sahari, Jatibaru/Tanah Abang, Kalimalang, Mampang/Buncit, Pasar Minggu, Pondok Indah, Pulo Gadung, dan Tambora). Tingkat keparahan pada 8 (delapan) kawasan ini dua kali lipat lebih tinggi dari kawasan-kawasan lainnya (Kementerian Pekerjaan Umum, 2009).

Sebagai salah satu kota metropolitan dunia, Jakarta telah memiliki infrastruktur berupa jalan, listrik, telekomunikasi, air bersih, gas, bandara, dan pelabuhan. Selain jalan protokol, jalan ekonomi, dan jalan lingkungan, Jakarta juga didukung oleh jaringan Jalan Tol Lingkar Dalam, Jalan Tol Lingkar Luar, Jalan Tol Jagorawi, dan Jalan Tol Ulujami-Serpong. Untuk ke kota-kota lain di Pulau Jawa, Jakarta terhubung dengan Jalan Tol Jakarta-Cikampek yang bersambung dengan Jalan Tol Cipularang. Untuk ke Pulau Sumatera, tersedia ruas Jalan Tol Jakarta-Merak yang kemudian dilanjutkan dengan layanan penyeberangan dari Pelabuhan Merak ke Bakauheni.

Untuk melayani mobilitas penduduk Jakarta, pemerintah menyediakan sarana berupa transportasi, yaitu bus Perusahaan Pengangkutan Djakarta (PPD)

dan bus Transjakarta. Transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2005). Selain itu terdapat pula bus kota yang dikelola oleh pihak swasta, seperti Mayasari Bhakti, Metro Mini, Kopaja, dan Bianglala. Bus-bus ini melayani rute yang menghubungkan terminal-terminal dalam kota, antara lain Pulogadung, Kampung Rambutan, Blok M, Kalideres, Grogol, Tanjung Priok, Lebak Bulus, Rawamangun, dan Kampung Melayu. Untuk angkutan lingkungan, terdapat angkutan kota seperti Mikrolet dan Koperasi Wahana Kalpika (KWK), dengan rute dari terminal ke lingkungan sekitar terminal. Kemudian ada pula ojek, bajaj, dan bemo untuk angkutan jarak pendek.

Selain itu juga tersedia layanan kereta api yang berangkat dari enam stasiun pemberangkatan di Jakarta serta kereta *Commuter Line* (CL) atau yang umum dikenal dengan KRL yang melayani masyarakat dari dan menuju Jakarta di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek). Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga telah memulai pembangunan kereta bawah tanah (*subway*) pada 2013 lalu, dimana dananya diperoleh dari pinjaman lunak negara Jepang. Subway jalur Lebak Bulus hingga Bundaran Hotel Indonesia sepanjang 15 km ditargetkan beroperasi pada 2017. Jalur kereta monorel juga sedang dibangun untuk melayani jalur Semanggi-Roxy yang dibiayai swasta dan jalur Kuningan-Cawang-Bekasi-Bandara Soekarno Hatta yang dibiayai pemerintah

pusat. Selain itu, saat ini sedang diformulasikan pembangunan jalur kereta api dari Manggarai menuju Bandara Soekarno-Hatta.

Seluruh fasilitas baik prasarana dan sarana yang disediakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang berupa infrastruktur jalan dan angkutan moda transportasi umum masih belum dapat mengatasi masalah klasik di Jakarta ini.

Masalah kemacetan merupakan salah satu masalah klasik selain banjir yang dihadapi oleh setiap Gubernur DKI Jakarta. Masalah ini seakan tidak akan pernah selesai sampai kapanpun jika kita melihat perkembangan yang terjadi di lapangan.

Kemacetan di Jakarta sudah menjadi pandangan umum. Dari tahun ke tahun, persoalan kemacetan menjadi pembicaraan setiap orang. Kemacetan di Jakarta semakin parah ketika musim penghujan tiba. Genangan air atau bahkan banjir di beberapa wilayah akan memperparah kemacetan karena laju kendaraan semakin melamban atau bahkan *stagnan*. Kemacetan di Jakarta seolah menjadi persoalan abadi tanpa ada solusi yang tepat. Banyak yang menganalisis tentang penyebab dari kemacetan. Selain genangan atau banjir, persoalan tidak memadai angkutan umum, makin banyaknya kendaraan di Jakarta, minimnya pertumbuhan panjang jalan, atau ketidakdisiplinan para pengguna jalan selalu menjadi buntut dari pembahasan kemacetan di Jakarta.

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan melebihi kapasitas jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan

satu sama lain. Kemacetan total apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak lambat (Tamin dalam Setiadji, 2006). Lalu-lintas tergantung kepada kapasitas jalan, banyaknya lalu-lintas yang ingin bergerak, tetapi kalau kapasitas jalan tidak dapat menampung, maka lalu-lintas yang ada akan terhambat dan akan mengalir sesuai dengan kapasitas jaringan jalan maksimum (Sinulingga dalam Setiadji, 2006). Memang kepadatan jumlah kendaraan tidak semata-merta menjadi faktor penentu dari kemacetan, karena faktor penyebab kemacetan dapat dihitung dengan cara matematis dan mengaitkan banyak faktor lain seperti tata guna lahan, sistem transportasi dan lain-lain. Namun apabila berdasarkan penglihatan masyarakat awam, jumlah kendaraan lebih mudah dijadikan permasalahan dari kemacetan.

Oleh karena itu dibutuhkan alat transportasi umum yang handal dan berkualitas guna mengurangi kemacetan. Menurut Nasution dalam Pratikno (2006), kegiatan pengangkutan selalu melibatkan banyak lembaga karena fungsi dan peranan masing – masing tidak mungkin seluruhnya ditangani oleh satu lembaga saja. Karena demikian banyak pihak dan lembaga yang bersangkutan paut, maka diperlukan suatu sistem untuk menangani masalah pengangkutan. Transportasi yang handal dan berkualitas tidak dapat terlepas dari sistem dan manajemen transportasi yang baik. Sistem transportasi terdiri atas Sub Sistem Prasarana, Sub Sistem Sarana, Sub Sistem Kegiatan, dan Sub Sistem Pergerakan (*travel, movement, trip*) yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem transportasi (Sukarto, 2006:26). Kemudian manajemen transportasi adalah sebagai usaha dalam mencapai tujuan yang telah ditentukan dengan penghasilan jasa angkutan oleh perusahaan angkutan sedemikian rupa, sehingga dengan tarif yang

berlaku dapat memenuhi kepentingan umum (Sarana, 2009:9). Pada umumnya manajemen transportasi menghadapi tiga tugas utama (Nasution, 1996:30):

1. Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
2. Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan
3. Dampak *social* dan tanggung jawab sosial dalam mengoperasikan angkutan kota.

Salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta untuk mengatasi semakin tingginya tingkat kemacetan ialah membuat sarana transportasi massal bagi penduduk Jakarta guna mengurangi kemacetan yang ada.

Transportasi massal yang dipilih oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengurangi kemacetan ialah Bus Transjakarta. Bus Transjakarta merupakan hasil kebijakan Gubernur DKI Jakarta yang terdahulu, yakni Sutiyoso. Dasar hukum yang melandasi *Bus Priority* (Bus Transjakarta) adalah SK Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 84 Tahun 2004 Tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta, yang kemudian ditetapkan dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro. Didalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 Pasal 6 ayat (1) dijelaskan: Untuk pelaksanaan pengembangan sistem angkutan umum massal sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) huruf b terdiri dari:

- a. Jaringan Bus Priority;
- b. LRT;
- c. MRT.

Sesuai dengan yang tertulis pada Pasal 6 ayat (1) di atas, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memiliki kewajiban untuk mengembangkan sistem angkutan umum massal yang terdiri atas, Jaringan Bus Priority, Light Rapid Transit (LRT), dan Mass Rapid Transit (MRT). Untuk itu, maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyediakan transportasi massal berupa bus Transjakarta. Dalam teknologi *Urban Mass Transit System (UMTS)*, *Bus Priority* (Bus Transjakarta) disebut dengan *Bus Rapid Transit (BRT)* yang merupakan bus besar dan *trolley bus* yang beroperasi di jalan raya yang pengoperasiannya pada lintasan khusus (*busways*) (Dagun dkk, 2006:63). Hal ini senada dengan yang tertuang didalam Peraturan Gubernur (PerGub) Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro dalam Pasal 1 Poin 13 *Bus Rapid Transit* yang selanjutnya disebut *Bus Priority* adalah angkutan umum massal cepat dengan menggunakan bus pada jalur khusus.

Bus Transjakarta atau umum disebut *Busway* adalah sebuah sistem transportasi bus cepat atau *Bus Rapid Transit* di Jakarta. Sistem ini dimodelkan berdasarkan sistem *TransMilenio* yang sukses di Bogota, Kolombia. Perencanaan *Busway* telah dimulai sejak tahun 1997 oleh konsultan dari Inggris. Pada waktu itu direncanakan bus berjalan berlawanan dengan arus lalu-lintas (*contra flow*) supaya jalur tidak diserobot kendaraan lain, namun dibatalkan dengan pertimbangan keselamatan lalu-lintas (Dagun dkk, 2006). Meskipun *Busway* di Jakarta meniru negara lain (Kolombia, Jepang, Australia), namun *busway* di Jakarta memiliki jalur yang terpanjang dan terbanyak. Saat ini Transjakarta melayani 12 koridor yang tersebar diseluruh penjuru Jakarta.

Bus Transjakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004 dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta, sekaligus upaya mengurangi jumlah pemakaian kendaraan bermotor di Jakarta. Untuk mencapai hal tersebut, bus ini diberikan lajur khusus di jalan-jalan yang menjadi bagian dari rutenya dan lajur tersebut tidak boleh dilewati kendaraan lainnya (termasuk bus umum selain Transjakarta). Agar terjangkau oleh masyarakat, maka harga tiket disubsidi oleh pemerintah daerah. Transjakarta diharapkan menjadi solusi terhadap kondisi kritis lalu lintas Jakarta.

Pada pengoperasiannya dahulu, Transjakarta dikelola oleh Badan Layanan Umum (BLU) yang berada di bawah pengawasan Dinas Perhubungan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta. BLU Transjakarta bertanggung jawab untuk mengelola *Busway* yang meliputi perencanaan, pengoperasian dan pemeliharaan. Sebagai ‘pelayan umum’ maka pengelolaan bus Transjakarta *busway* ditekankan pada pemberian akses dan kemudahan kepada masyarakat yang berarti bahwa unsur keterjangkauan menjadi penting dan hal ini mempunyai implikasi terhadap orientasi pengelolaan, sehingga basis subsidi atau *sustainability* merupakan orientasi yang harus dipilih oleh BLU Transjakarta *Busway* (Setyawan, 2012:6). Namun pada tahun ini dikeluarkannya Perda tentang BUMD Transjakarta maka pengelola Transjakarta berubah menjadi PT. Transjakarta, tetapi sampai saat ini pengelola bus Transjakarta *busway* masih dipegang oleh Unit Pengelola Transjakarta *Busway*.

Setelah sepuluh (10) tahun sejak dioperasikan, kinerja Transjakarta *Busway* dirasakan masih jauh dari *ekspektasi* masyarakat Jakarta. Secara garis besar,

dilihat dari *input*, proses, *output*, *outcome*, dan kinerja dari kebijakan Transjakarta *Busway*, Transjakarta *Busway* memiliki berbagai masalah, diantaranya yaitu infrastruktur pendukung seperti separator di beberapa koridor dan sterilisasi *busway* yang masih kurang. Hal ini dapat dilihat dari masih banyaknya pengendara lain yang tidak taat peraturan dengan memasuki jalur bus Transjakarta. Sehingga menyebabkan Transjakarta *Busway* ikut mengantri padahal semestinya kendaraan selain Transjakarta *Busway* tidak boleh masuk *busway* karena Transjakarta *Busway* merupakan bus *priority* yang memiliki jalur khusus sendiri. Selain itu, kendaraan-kendaraan tersebut menyebabkan frekuensi kedatangan (*headway*) Transjakarta *busway* menjadi lama. Tidak hanya itu, adanya kendaraan selain Transjakarta *Busway* yang masuk jalur bus Transjakarta menyebabkan rawan kecelakaan pada jalur bus Transjakarta.

“Berdasarkan Data Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta menyebutkan, jumlah kasus kecelakaan di jalur Transjakarta setiap tahun terus meningkat. Buruknya infrastruktur pendukung dan minimnya kesadaran masyarakat dalam menaati peraturan sebagai penyebab utama. Kasus kecelakaan 2013 cenderung naik dibanding tahun 2012. Berdasarkan data Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta, kecelakaan di jalur Transjakarta selama tahun 2012 sebanyak 373 kasus. Tahun 2013, kecelakaan yang melibatkan Transjakarta mencapai 574 kasus (Hilal, 2013).”

Masalah lain pada Transjakarta *Busway* yaitu kekurangan armada yang digunakan untuk melayani para penumpang. Hal ini dapat dilihat dari jumlah bus Transjakarta *busway* sampai akhir tahun 2013 hanya sebanyak 669 armada yang beroperasi, baru pada awal 2014 armada bus ditambah 684 sehingga jumlah bus mencapai 1.353 bus (Yudhistira, 2013). Namun jumlah armada yang tersedia tidak sebanding dengan jumlah penumpang yang ada.

Berdasarkan data dari Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta jumlah penumpang pada tahun 2013 perharinya mencapai 320.000 orang, jika ditotal dalam setahun jumlah penumpang pada tahun 2013 sebanyak 116.800.000 orang. Karena armada bus yang disediakan terbatas menyebabkan kapasitas penumpang yang diangkut sedikit, sehingga terjadi penumpukan penumpang di beberapa halte yang menjadi tempat keramaian (Berita Satu, 2013).

Terjadinya penumpukan penumpang di beberapa halte tersebut, menyebabkan kondisi halte menjadi kotor dan kumuh. Dampaknya, halte bus Transjakarta menjadi rusak karena tidak dijaga dengan baik oleh penumpang maupun petugasnya.

Kebijakan bus Transjakarta sangat penting untuk dilakukan evaluasi. Karena salah satu penyebab kemacetan yaitu karena evaluasi kebijakan yang tidak baik. Bus Transjakarta masih banyak membutuhkan banyak perbaikan dibanyak aspek untuk menjadikan solusi untuk mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Yunita dalam Gunawan dan Kusnandar (2011) menyarankan empat bidang perbaikan meliputi panjangnya antrian, kurangnya informasi yang relevan, frekuensi bus yang tidak mencukupi, dan keadaan terminal-terminal bus. Lebih lanjut, Prayudyanto dan Tamin dalam Gunawan dan Kusnandar (2011) mengidentifikasi bahwa moda transportasi utama di masyarakat Indonesia sangatlah potensial berubah. Oleh karena itu perlu dilakukan evaluasi pada kebijakan transportasi Transjakarta *Busway* ini. Evaluasi kebijakan dilakukan pada tahap *input*, proses, *output*, *outcome*, dan kinerja agar Transjakarta *Busway* ini menjadi lebih baik kedepannya.

Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang telah diuraikan, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**EVALUASI KEBIJAKAN POLA TRANSPORTASI MAKRO DALAM RANGKA MENGURANGI KEMACETAN DI DKI JAKARTA**” (Studi tentang Bus Transjakarta Busway Koridor 1 dan Koridor 3).

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah Evaluasi Paska Pelaksanaan (*ex post*) pada Kebijakan Pola Transportasi Makro berupa Bus Transjakarta Busway dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis Evaluasi Paska Pelaksanaan (*ex post*) pada Kebijakan Pola Transportasi Makro berupa Bus Transjakarta dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta.

D. Kontribusi Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang telah diuraikan di atas, hasil penelitian ini diharapkan memberikan kegunaan sebagai berikut:

1. Kontribusi Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi berupa masukan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terkait kebijakan pengadaan transportasi massal.

2. Kontribusi Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan pertimbangan dan referensi bagi civitas akademika mengenai evaluasi kebijakan pengadaan transportasi massal oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan tambahan pengetahuan dan wawasan dalam rangka pengembangan Ilmu Administrasi Publik khususnya dalam Ilmu Kebijakan Publik.

E. Sistematika Pembahasan

Untuk memperoleh gambaran yang jelas secara singkat mengenai isi dari tulisan ini, maka penulis membagi atas lima bab. Adapun sistematikanya sebagai berikut:

Bab I: Pendahuluan

Pada bab ini, menjelaskan tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat dan Kontribusi Penelitian terhadap pelaksanaan bus Transjakarta dalam Kebijakan Pola Transportasi Makro. Kemudian Sistematika Penulisan dijelaskan sebagai penutup bab ini.

Bab II: Tinjauan Pustaka

Bab II mengkaji teori atau pendapat pendahulu tentang Konsep Administrasi, Kebijakan Publik dan Sistem Transportasi. Konsep Administrasi yang dimaksud melingkupi Administrasi Publik dan Manajemen Transportasi dalam Administrasi Publik. Kemudian kebijakan publik memberikan pemaparan definisi Kebijakan Publik, Proses Kebijakan Publik, Evaluasi Kebijakan Publik, dan Kebijakan Transportasi di Indonesia. Terakhir, Teori Sistem

Transportasi memaparkan definisi sistem transportasi, konsep permintaan jasa transportasi, konsep sistem *Bus Rapid Transit* (BRT), dan konsep kemacetan.

Bab III: Metode Penelitian

Bab ini menguraikan tentang Pendekatan dan Jenis Penelitian, Fokus Penelitian, Lokasi dan Situs Penelitian, Sumber Data, Prosedur Pengumpulan Data dan Analisis Data. Kedepannya, rancangan dan gambaran ini akan menjadi pedoman atau acuan dalam melakukan penelitian.

Bab IV: Hasil dan Pembahasan

Bab ini memberikan pemaparan Gambaran Umum Lokasi dan Situs Penelitian, Kajian Data hasil Penelitian serta Analisis Data Penelitian, yang menjadi inti utama dari penulisan skripsi ini. Penyajian data disesuaikan dengan fokus yang tertera pada bab tiga, kemudian analisis data fokus penelitian tersebut adalah evaluasi paska pelaksanaan (*ex post*) pada Kebijakan Pola Transportasi Makro di DKI Jakarta berupa bus Transjakarta.

Bab V: Penutup

Sebagai bagian akhir dari penelitian ini, maka pada bab ini menguraikan poin-poin kesimpulan dan saran dari peneliti. Kesimpulan dan saran diuraikan berdasarkan hasil analisa penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Manajemen Transportasi dalam Administrasi Publik

1. Definisi Administrasi Publik

Terdapat banyak spesialisasi Ilmu Administrasi di Indonesia, diantaranya adalah Ilmu Administrasi Negara, Ilmu Administrasi Niaga, Ilmu Administrasi Keuangan, dan Ilmu Akuntansi. Administrasi Negara. Bidang-bidang tersebut adalah bidang spesialisasi administrasi yang paling banyak dipilih di Indonesia pada waktu ini. Administrasi negara merupakan bagian daripada Administrasi Publik, yang terdiri atas Administrasi Publik Nasional dan Administrasi Publik Internasional (Atmosudirdjo, 1980:81). Administrasi publik merupakan aktivitas dari sekelompok manusia dalam mencapai tujuan bersama. Hal ini senada dengan pendapat Presthus dalam Sukidin (2009:137) memandang administrasi publik sebagai satu aktivitas manusia yang berkaitan dengan pengaturan manusia dan barang yang diperlukan untuk mencapai tujuan-tujuan sosial kolektif, melibatkan berbagai macam ilmu sosial. Kemudian Simon dalam Sjamsuddin (2006:117) mendefinisikan administrasi publik sebagai kegiatan dari sekelompok manusia dalam mengadakan usaha kerjasama untuk mencapai tujuan bersama.

Secara lebih spesifik Waldo dalam Zauhar (1996:31) mengungkapkan dua jenis definisi administrasi publik yaitu: “(1) *Public Administration is the organization and management of men and materials to achieve the purposes of government.* (2) *Public Administration is the art and science of management as applied to affairs of state*”. Dari kedua definisi yang diungkapkan oleh Waldo,

keduanya memberikan pengertian yang berbeda. Pada definisinya yang pertama, Waldo menjelaskan bahwa administrasi publik merupakan pengelolaan terhadap sumber daya manusia dan non manusia untuk mencapai tujuan pemerintah. Sedangkan pada definisinya yang kedua, ia menjelaskan selain sebagai sebuah ilmu atau kajian intelektual, administrasi publik juga sebagai aktivitas pengelola terhadap masalah kenegaraan. Administrasi adalah *management* dari suatu organisasi secara keseluruhan (*Administration is the over-all management of an organisation, Administration is getting things, as wanted by the owners or the entrepreneur of the organization, done through the activities of the entire organization as a whole*) atau administrasi merupakan suatu manajemen keseluruhan dari sebuah organisasi, administrasi adalah mendapatkan hal sesuai keinginan pemilik dari organisasi, dan menjalankan seluruh aktivitas organisasi sebagai suatu kesatuan (Atmosudirdjo, 1980:59).

Berdasarkan pendapat para ahli diatas, maka dapat disimpulkan administrasi publik merupakan kegiatan manajemen serta pengorganisasian dan pengelolaan sumber daya/tenaga kerja dari sekelompok orang yang berkenaan dengan penyelesaian hal-hal yang memiliki keterkaitan dengan tercapainya tujuan-tujuan yang telah ditentukan. Sebagai sebuah ilmu, administrasi berkembang menjadi ilmu yang meluas cakupan pembahasannya. Selain administrasi negara, administrasi juga membahas administrasi bisnis, administrasi perusahaan, administrasi kepegawaian, administrasi keuangan, administrasi transportasi, dan masih banyak lagi. Administrasi transportasi merupakan administrasi yang bergerak didunia transportasi.

2. Manajemen Transportasi dalam Administrasi Publik

Dibutuhkan suatu manajemen serta pengorganisasian dan pengelolaan dalam sumberdaya atau tenaga kerja yang tepat dalam mengatur sistem transportasi di Indonesia. Karena apabila dengan sumberdaya atau tenaga kerja yang tepat maka sistem transportasi akan menjadi baik. Sebaliknya, jika dikelola dengan sumberdaya atau tenaga kerja yang tidak tepat maka sistem transportasi akan terus mengalami masalah. Sebelum memahami apa itu manajemen transportasi dalam administrasi publik, perlu dipahami terlebih dahulu, bahwa transportasi menurut Morlok dalam Setyawan (2012:11) diartikan sebagai pengangkutan barang atau manusia dari tempat asal kegiatan transportasi ke tempat tujuan dimana kegiatan transportasi diakhiri.

Transportasi merupakan suatu kegiatan perpindahan manusia atau barang dari tempat satu ke tempat yang lainnya. Menurut Papacostas dalam Setijadji (2006:24), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ketempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktifitas manusia.

Sementara itu, pengertian transportasi menurut Pusdiklat Perhubungan Darat dalam Pratikno (2006:13) dapat diartikan sebagai:

“Kegiatan perpindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan membentuk suatu hubungan yang terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu : (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedianya sarana sebagai alat angkut dan (c) tersedianya prasarana jalan yang dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal pengangkutan dimulai ke tempat tujuan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri”.

Maka dapat ditarik kesimpulan, transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu, serta arus dan sistem kontrol pengangkutan barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dimana kegiatan transportasi diakhiri. Sebuah transportasi membutuhkan manajemen transportasi dengan kualitas sumber daya yang baik agar transportasi yang dikelola memiliki kualitas yang bagus untuk penyediaan layanan kepada masyarakat.

Manajemen transportasi dalam Administrasi Publik merupakan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian. Menurut Sani (2010:38) dalam “Transportasi: Suatu Pengantar” manajemen transportasi meliputi:

a. Perencanaan

Proses perencanaan pada sistem transportasi terdiri dari:

- Menginventarisasi dan mengevaluasi tingkat pelayanan (*level of service*) lalu lintas. Menginventarisasi dimaksudkan untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan termasuk persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keselamatan.
- Menetapkan tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan harus memperhatikan: rencana umum jaringan transportasi jalan; kegunaan, kapasitas, dan karakteristik jalan; kelas jalan; karakteristik lalu lintas; aspek lingkungan; aspek sosial dan ekonomi.
- Menetapkan pemecahan permasalahan lalu lintas
- Menyusun rencana dan program pelaksanaan implementasinya

b. Pengaturan

Pengaturan di jalan merupakan suatu kegiatan untuk ber lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu, termasuk dalam hal ini meliputi penataan sirkulasi lalu lintas, penentuan kecepatan maksimum dan atau minimum, larangan penggunaan jalan, larangan dan atau perintah bagi pemakai jalan yang tertuang dalam bentuk rambu atau marka.

c. Pengawasan

Pengawasan ini dilakukan oleh petugas yang ditunjuk untuk melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan yang ada apakah dilaksanakan dengan baik oleh pengendara. Berikut merupakan kegiatan dalam pengawasan, meliputi:

- Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Kegiatan pemantauan dan penilaian dimaksudkan untuk mengetahui efektivitas dari kebijaksanaan tersebut untuk mendukung pencapaian tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam kegiatan pemantauan antara lain meliputi inventarisasi mengenai kebijaksanaan lalu lintas yang berlaku pada ruas jalan, jumlah pelanggaran dan tindakan koreksi yang telah dilakukan atas pelanggaran tersebut. Termasuk dalam kegiatan penilaian antara lain meliputi penentuan kriteria penilaian, analisis tingkat pelayanan, analisis pelanggaran dan usulan tindakan perbaikan.
- Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Tindakan korektif dimaksudkan untuk menjamin tercapainya sasaran tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam tindakan korektif adalah peninjauan ulang terhadap kebijaksanaan apabila di dalam pelaksanaannya menimbulkan masalah yang tidak diinginkan.

d. Pengendalian

Pada transportasi, pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas kepada para pengemudi/masinis/pilot. Proses pengendalian meliputi:

- Pemberian arahan dan petunjuk dalam ketentuan ini berupa penetapan atau pemberian pedoman dan tata cara untuk keperluan pelaksanaan manajemen lalu lintas, dengan maksud agar diperoleh keseragaman dalam pelaksanaannya serta dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya untuk menjamin tercapainya tingkat pelayanan yang telah ditetapkan
- Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas
- Pada angkutan lain pengawasan dan pengendalian dilakukan pada tempat yang sama.

Berdasarkan pemaparan tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa manajemen transportasi dalam administrasi publik adalah kegiatan yang dilakukan oleh sekelompok orang yang meliputi perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian dalam rangka meningkatkan kualitas sistem transportasi sebagaimana yang diinginkan.

B. Kebijakan Transportasi di Indonesia

1. Definisi Kebijakan Publik

Pada sekitar awal tahun 70-an mulai berkembang konsep *public policy* dalam ilmu administrasi negara. Pokok perhatian utama administrasi negara saat itu ialah *public policy*.

Konsep *public policy* masuk dalam bahasan ilmu administrasi sudah lama dikenal. Pada awalnya dikembangkan konsep *decision making process*. Bidang kajian ini amat penting bagi administrasi negara. Karena selain ia menentukan arah umum yang harus ditempuh untuk mengatasi isu-isu masyarakat, ia pun dapat dipergunakan untuk menentukan ruang lingkup permasalahan yang dihadapi oleh pemerintahan. Selain itu, dapat pula dipergunakan untuk mengetahui betapa luas dan besarnya organisasi pemerintah ini (Thoha, 2008:101).

Lebih lanjut, menurut Thoha (2008:102) banyak orang menafsirkan bahwa *public policy* adalah hasil dari suatu pemerintahan dan administrasi negara adalah sarana untuk mempengaruhi terjadinya hasil-hasil tersebut. Sehingga dengan demikian *public policy* lebih diartikan sebagai apa yang dikerjakan oleh pemerintah dibandingkan daripada bagaimana proses hasil-hasil itu dibuat. Hal ini sejalan dengan pendapat dari Dye dalam Dwidjowijoto (2006:23) yang mengatakan bahwa kebijakan publik diartikan sebagai “*what government do, why they do and what difference it makes*”. Kalimat tersebut dapat diartikan bahwa apa yang pemerintah lakukan, mengapa mereka melakukannya dan perubahan apa yang dibuat. Pendapat senada juga dikemukakan oleh Edward III dan Sharkansky dalam Islamy (1997:18), yang mengemukakan bahwa kebijakan publik adalah “*what goverment say and do, or not to do. It’s the goals or purpose of government programs*”. Kebijakan publik adalah apa yang pemerintah katakan dan lakukan

atau tidak dilakukan. Kebijakan merupakan tujuan dan sasaran dari program-program pemerintah.

Proses pembuatan kebijaksanaan atau proses *public policy* itu tidak mudah, memerlukan suatu rasa tanggung jawab yang tinggi dan suatu kemauan untuk mengambil inisiatif dan risiko. Menurut Kartasasmita dalam Widodo (2010:12), kebijakan merupakan upaya untuk memahami dan mengartikan (1) apa yang dilakukan (atau tidak dilakukan) oleh pemerintah mengenai suatu masalah, (2) apa yang menyebabkan atau yang memengaruhinya, dan (3) apa pengaruh dan dampak dari kebijakan publik tersebut.

Pemerintah memiliki kewenangan dalam menentukan sesuatu yang akan mereka lakukan untuk menyelesaikan suatu masalah dan mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan. Friedrich dalam Wahab (1991:13) mengartikan kebijakan publik sebagai suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan.

Berdasarkan pendapat yang telah dikemukakan di atas, dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik merupakan sebagai suatu tindakan apa yang pemerintah katakan dan lakukan atau tidak dilakukan mengenai suatu masalah yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam lingkungan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan. Dari pengertian ini, Dunn dalam Widodo (2010:13) mengemukakan bahwa dalam sistem kebijakan terdapat tiga elemen, yaitu:

- a. *Stakeholders* kebijakan,
- b. Kebijakan publik (*policy contents*), dan
- c. Lingkungan kebijakan (*policy environment*)

Stakeholders disini disebut juga sebagai *policy actors* atau *political actors*.

Elemen yang terkandung dalam kebijakan sebagaimana yang telah disebutkan, maka kebijakan publik dibuat dalam kerangka untuk memecahkan masalah dan untuk mencapai tujuan dan sasaran tertentu yang diinginkan. Untuk mendapatkan kebijakan yang baik dan berguna untuk tujuan dan sasaran yang ditetapkan dibutuhkan proses kebijakan yang tepat, agar nantinya kebijakan yang dibuat akan memberikan dampak positif terhadap tujuan dan sasarannya.

2. Proses Kebijakan Publik

Kebijakan publik tidak begitu saja lahir, tetapi memerlukan proses atau tahapan yang cukup panjang. Menurut Dye dalam Widodo (2010:16) proses kebijakan publik meliputi beberapa hal berikut:

- a. Identifikasi masalah kebijakan
- b. Penyusunan agenda
- c. Perumusan kebijakan
- d. Pengesahan kebijakan
- e. Implementasi kebijakan
- f. Evaluasi kebijakan

Untuk membuat sebuah kebijakan yang baik dan berkualitas, maka hal pertama yang dilakukan yaitu mengidentifikasi masalah. Sebelum menyusun sebuah kebijakan perlu terlebih dahulu mengidentifikasi masalah-masalah yang sedang berkembang di masyarakat. Perlunya mengidentifikasi masalah agar tujuan dan sasaran dari kebijakan yang akan dibuat menjadi jelas. Setelah masalah selesai diidentifikasi hal berikutnya yang perlu dilakukan ialah menyusun agenda

untuk merumuskan kebijakan dari masalah-masalah yang telah diidentifikasi sebelumnya. Tanpa adanya ketiga elemen tersebut dikhawatirkan kebijakan yang dibuat nantinya tidak baik dan berkualitas. Setelah ketiga proses tersebut dilakukan maka tahap selanjutnya yaitu tahap implementasi kebijakan. Dibutuhkan implementasi yang tepat terhadap kebijakan agar kebijakan tersebut berhasil mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Kebijakan yang berkualitas apabila diimplementasikan dengan benar maka akan berdampak baik, akan tetapi apabila kebijakan berkualitas tidak diimplementasikan dengan baik maka akan terjadi kegagalan kebijakan (*policy failure*). Setelah kebijakan tersebut diimplementasikan, maka kebijakan yang telah dibuat tadi harus dievaluasi. Hal ini dilakukan untuk mempertimbangkan efek/dampak dari kebijakan tersebut. Selain itu juga untuk melihat sejauh mana efektif dan efisiensi kebijakan yang telah diimplementasikan. Pada kesempatan kali ini, penulis tertarik untuk membahas evaluasi kebijakan secara lebih dalam lagi. Hal itu dikarenakan sebuah kebijakan yang baik harus melalui tahap evaluasi. Tanpa adanya proses evaluasi dalam suatu kebijakan, kita tidak dapat melihat efektifitas dan efisiensi serta dampak/efek yang ditimbulkan dari kebijakan tersebut. Evaluasi merupakan salah satu bagian terpenting dalam kebijakan publik.

3. Evaluasi Kebijakan Publik

a. Konsep Evaluasi Kebijakan Publik

Evaluasi kebijakan publik (*public policy evaluation*) dalam studi kebijakan publik (*public policy study*) merupakan salah satu tahapan dari proses kebijakan publik (*public policy process*). Evaluasi kebijakan merupakan salah satu bagian

yang sangat penting dari kebijakan publik. Evaluasi biasanya ditujukan untuk menilai sejauh mana keefektifan kebijakan publik guna mempertanggungjawabkan kepada konstituensinya. Sejauh mana tujuan tercapai. Evaluasi diperlukan untuk melihat kesenjangan antara “harapan” dan “kenyataan”. Selain itu, karena evaluasi kebijakan merupakan kegiatan untuk menilai atau melihat hasil dan dampak dari pelaksanaan suatu kebijakan publik. Oleh karena itu agar kebijakan yang dibuat menjadi sempurna maka dibutuhkan evaluasi yang baik. Lebih dari itu kebijakan yang baik adalah kebijakan yang terdapat proses evaluasi didalamnya.

Evaluasi memberikan informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai, dan kesempatan telah dapat dicapai melalui tindakan publik. Menurut Mustofsdijaja dalam Widodo (2010:111), evaluasi merupakan kegiatan pemberian nilai atas suatu “fenomena” didalamnya terkandung pertimbangan nilai (*value judgement*) tertentu. Lebih lanjut Mustofadijaja mengatakan

“Manakala konteksnya kebijakan publik, maka fenomena yang dinilai adalah berkaitan dengan “tujuan, sasaran kebijakan, kelompok sasaran (*target groups*) yang ingin dipengaruhi, berbagai instrumen kebijakan yang digunakan, responsi dari lingkungan kebijakan, kinerja yang dicapai, dampak yang terjadi, dan sebagainya”.

Evaluasi kebijakan merupakan kegiatan yang bertujuan untuk menilai kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemimpin. Hal ini senada dengan pendapat Jones dalam Widodo (2010:113) yang mengartikan evaluasi sebagai “... *an activity designed to judge the merits of government policies which varies significantly in the specification of object, the techniques of measurement, and the*

methods of analysis". Evaluasi kebijakan publik merupakan suatu aktifitas yang dirancang untuk menilai hasil-hasil kebijakan pemerintah yang mempunyai perbedaan-perbedaan yang sangat penting dalam spesifikasi objeknya, teknik-teknik pengukurannya, dan metode analisisnya. Oleh karena itu, kegiatan spesifikasi, pengukuran, analisis, dan rekomendasi adalah mencirikan segala bentuk evaluasi.

Tujuan pokok evaluasi bukanlah untuk menyalah-nyalahkan, melainkan untuk melihat seberapa besar kesenjangan antara pencapaian dan harapan kebijakan publik. Tugas selanjutnya adalah bagaimana mengurangi atau menutup kesenjangan tersebut. Jadi, evaluasi kebijakan publik harus dipahami sebagai sesuatu yang bersifat positif. Evaluasi bertujuan mencari kekurangan dan menutup kekurangan. Ciri dari evaluasi kebijakan seperti yang diungkapkan Nugroho (2008:472) adalah :

1. Tujuannya menemukan hal-hal yang strategis untuk meningkatkan kinerja kebijakan.
2. Evaluator mampu mengambil jarak dari pembuat kebijakan, pelaksana kebijakan, dan target kebijakan.
3. Prosedur dapat dipertanggungjawabkan secara metodologi.
4. Dilaksanakan tidak dalam suasana permusuhan atau kebencian
5. Mencakup rumusan, implementasi, lingkungan, dan kinerja kebijakan.

Berdasarkan pemaparan tersebut dapat disimpulkan bahwa evaluasi kebijakan publik adalah suatu aktifitas yang dirancang untuk menilai hasil dan dampak dari suatu kebijakan pemerintah atas suatu "fenomena" didalamnya

terkandung pertimbangan nilai (*value judgement*) tertentu dan sebagai sarana untuk memberikan kontribusi (rekomendasi) dalam membuat keputusan dan perbaikan program pada masa mendatang. Didalam mengevaluasi kebijakan publik terdapat beberapa tipe evaluasi kebijakan publik. Tipe itu dikemukakan oleh pakar-pakar atau ahli-ahli dibidangnya. Agar dapat digunakan oleh para pembuat kebijakan di masa mendatang.

b. Model Evaluasi Kebijakan Publik

Menurut Dunn (1999:608-610), istilah evaluasi dapat disamakan dengan penaksiran (*appraisal*), pemberian angka (*rating*), dan penilaian (*assessment*). Evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan. Lebih lanjut menurut Dunn evaluasi implementasi kebijakan dibagi tiga menurut *timing* evaluasi, yaitu sebelum dilaksanakan, pada waktu dilaksanakan, dan setelah dilaksanakan. Evaluasi pada waktu pelaksanaan biasanya disebut evaluasi proses. Evaluasi setelah kebijakan juga disebut sebagai evaluasi konsekuensi (*output*) kebijakan dan/atau evaluasi impak/pengaruh (*outcome*) kebijakan, atau sebagai evaluasi *sumatif*.

Dalam studi kebijakan publik terdapat banyak model evaluasi, salah satunya adalah model Lembaga Administrasi Negara. Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127) mengembangkan indikator untuk mengukur hasil atau kinerja kedalam 6 (enam) indikator. 6 (enam) indikator tersebut meliputi:

1. Indikator kinerja *input* (masukan) adalah segala sesuatu yang dibutuhkan agar pelaksanaan kegiatan dapat menghasilkan keluaran yang ditentukan, misalnya dana, SDM, informasi, kebijakan, dan lain-lain.
2. Indikator kinerja proses adalah segala sesuatu yang menunjukkan upaya untuk mengolah masukan (*input*) menjadi keluaran (*output*).

3. Indikator kinerja *output* (keluaran) adalah sesuatu yang diharapkan langsung dicapai dari suatu kegiatan yang dapat berupa fisik maupun nonfisik.
4. Indikator kinerja *outcome* (hasil) adalah segala sesuatu yang mencerminkan berfungsinya keluaran (*output*) kegiatan pada jangka menengah (efek langsung).
5. Indikator kinerja manfaat adalah sesuatu yang terkait dengan tujuan akhir dari pelaksanaan kegiatan.
6. Indikator kinerja dampak (*impact*) adalah pengaruh yang ditimbulkan, baik positif maupun negatif pada setiap indikator berdasarkan asumsi yang telah ditetapkan.

4. Kebijakan Transportasi di Indonesia

Salah satu syarat sebuah negara dapat dikatakan baik adalah memiliki sistem transportasi yang baik. Kemudahan menggunakan angkutan umum massal, kenyamanan, ketepatan waktu, serta harga yang terjangkau, merupakan sejumlah daya tarik bagi masyarakat untuk berpergian ke berbagai tujuan dengan angkutan umum massal. Jika sarana transportasi tersebut tidak mereka dapatkan, dan masyarakat harus membayar biaya mahal dengan sarana transportasi yang sulit diperoleh tanpa panduan yang jelas, kemacetan yang membuat waktu tempuh menjadi sangat lama, bukan tidak mungkin masyarakat enggan untuk menggunakan angkutan umum massal.

Dalam berbicara kebijakan transportasi di Indonesia, payung hukum yang umum digunakan ialah UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas serta Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM.49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas). Menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009 pada Pasal 2 menyebutkan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan: (a) asas transparan; (b) asas akuntabel; (c) asas berkelanjutan; (d) asas partisipatif; (d) asas bermanfaat; (e) asas efisien

dan efektif; (f) asas seimbang; (g) asas terpadu; dan (g) asas mandiri. Serta pada Pasal 3 menyebutkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dengan adanya tujuan-tujuan tersebut menjadikan lalu lintas dan angkutan jalan sebagai aktor penting dalam terciptanya sistem transportasi khususnya transportasi darat yang baik di Indonesia. Selain menggunakan UU No 22 Tahun 1999 tentang Lalu lintas dan Angkutan Umum, kebijakan transportasi di Indonesia menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM.49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).

Didalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.49 Tahun 2005 pada bab II disebutkan:

Sistranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

Dengan adanya Permenhub ini diharapkan adanya pengembangan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi secara terpadu dan seirnbang dari semua moda transportasi (jalan, sungai, danau, penyeberangan, kereta api, laut dan udara) yang menghubungkan simpul-simpul kegiatan strategis nasional.

Hanya saja yang harus diperhatikan, jangan sampai peraturan ini justru tidak memiliki keberpihakan terhadap angkutan umum massal. Tidak peduli apakah itu pihak swasta ataupun Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam pengembangan transportasi massal, semuanya diberikan prioritas dan fasilitas yang sama agar angkutan umum massal dapat berkembang dengan baik.

Untuk di Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah membuat sistem transportasi untuk wilayahnya. Sistem transportasi tersebut tertuang dalam SK Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 84 Tahun 2004 Tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta, kemudian kebijakan ini ditetapkan di Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro. Didalam Pasal 2 Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007, dijelaskan:

“Maksud disusunnya pengaturan Pola Transportasi Makro adalah untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat, yang bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai perwujudan Tatanan Transportasi Wilayah”

Sesuai dengan yang tertulis pada Pasal 5, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memiliki kewajiban untuk meningkatkan pelayanan dan menyediakan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat. Kemudian dalam Pasal 4 ayat (1) disebutkan: Perencanaan Pengembangan sistem transportasi terdiri dari :

- a. pengembangan sistem angkutan umum bus
- b. pengembangan sistem angkutan umum massal;
- c. pengembangan sistem jaringan jalan;
- d. pengembangan sistem angkutan jalan rel;

- e. pengembangan sistem transportasi alternatif;
- f. pengembangan kebijakan pendukung.

Dari pernyataan pasal di atas, dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan mengembangkan sistem transportasi yang terdiri dari: pengembangan sistem angkutan umum bus, pengembangan sistem angkutan umum massal, pengembangan sistem jaringan jalan, pengembangan sistem angkutan jalan rel, pengembangan sistem transportasi alternatif, dan pengembangan kebijakan pendukung. Selain infrastruktur seperti jalan yang akan dikembangkan, transportasi juga akan dikembangkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, terutama transportasi massal.

C. Sistem Transportasi Angkutan Darat

1. Definisi Sistem Transportasi

Menurut Sani (2010:10) dalam bukunya “Transportasi: Suatu Pengantar”,

“Sistem transportasi adalah sistem yang meliputi aspek teknis, yaitu yang berkaitan dengan peralatan (sarana) serta pembuatan infrastruktur (prasarana) dan bila berkaitan dengan maksud dan tujuan perjalanan ini bisa berkaitan dengan bidang ekonomi, sosial, budaya maupun kepentingan lainnya. Sistem transportasi (*Transportation System*) yang paling dominan adalah sarana dan prasarana yang selalu berkaitan dengan faktor teknis yang mempunyai arti:

Sarana : Wahana, yaitu alat untuk mencapai tujuan

Prasarana : Infrastruktur, benda, yang membantu agar sarana ini dapat berfungsi dengan baik sehingga sampai di tempat tujuan”

Sedangkan sistem transportasi terdiri atas angkutan muatan (barang) dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut (Salim, 2004:8)

a. Angkutan Umum

Sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan alat angkut tertentu dinamakan moda transportasi (*mode of transportation*).

Dalam pemanfaatan transportasi ada tiga moda yang dapat digunakan, yaitu:

- Pengangkutan melalui laut (*sea transportation*)
- Pengangkutan melalui darat (kereta api, bis, truk)
- Pengangkutan melalui udara

Tiap moda transportasi mempunyai sifat dan karakteristik yang berbeda antara yang satu dengan yang lain.

b. Manajemen

Manajemen sistem transportasi terdiri dari dua kategori:

- Manajemen Pemasaran & Penjualan jasa angkutan
Manajemen Pemasaran bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perusahaan di bidang pengangkutan. Selain itu bagian penjualan berusaha untuk mencari langganan sebanyak mungkin bagi kepentingan perusahaan.
- Manajemen lalu lintas angkutan
Manajemen *traffic* bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan.

Selanjutnya menurut Sani (2010:12)

“Semua sistem baik transportasi darat, laut, maupun udara terutama pada sistem angkutan umum, maka untuk terlaksananya sistem angkutan ini dengan baik terdiri dari: (a) Rute (jaringan) yang terdiri dari asal, tujuan, dan lintasannya, (b) Prasarana (infrastruktur) sesuai dengan jenis moda yang dipakai, (c) Sarana (wahana) alat untuk melakukan perpindahan, (d) Operasional proses pengaturan operasi kendaraan agar dapat seefisien mungkin, (e) Peraturan pelaksana yang mengatur penggunaan prasarana oleh sarana karena banyaknya pemakai pada saat yang bersamaan pada satu tempat atau ruang, (f) Pengawasan: agar pemakaian prasarana berjalan tertib sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan, (g) Pelaksana (pengusaha angkutan/badan penyelenggara): pihak yang menyediakan sarana untuk pelaksana perpindahan yang biasanya disebut pengusaha angkutan umum, (h) Penumpang (konsumen): yang memerlukan alat angkut untuk memudahkan perpindahannya dan agar lebih cepat untuk mencapai tujuan yang diinginkan, (i) Pihak yang terkena dampak angkutan (lingkungan): pihak yang dapat mengganggu atau terganggu dalam proses pergerakan atau pengoperasian sarana”.

Berdasarkan pemaparan tersebut, dapat disimpulkan bahwa sistem transportasi adalah sistem yang meliputi aspek teknis, yaitu yang berkaitan dengan peralatan (sarana) serta pembuatan infrastruktur (prasarana) dalam suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau

mengalihkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain secara terstruktur untuk tujuan tertentu.

2. Permintaan Jasa Transportasi

Menurut Nasution (2004) Permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan/*users* akan jenis jasa transpor sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut :

- a. Sifat – sifat dari muatan (*physical characteristics*)
- b. Biaya transpor
Makin rendah biaya transpor makin banyak permintaan akan jasa transpor. Tingkat biaya transpor merupakan faktor penentu dalam pemilihan jenis jasa transpor.
- c. Tarif transpor,
Tarif transpor yang ditawarkan oleh pelbagai macam moda transpor untuk tujuan yang sama akan mempengaruhi pemilihan moda transpor.
- d. Pendapatan pemakai jasa angkutan (*users*),
Apabila pendapatan penumpang naik, maka akan lebih banyak jasa transpor yang akan dibeli oleh para penumpang .
- e. Kecepatan angkutan,
Pemilihan ini sangat tergantung pada faktor waktu yang dipunyai oleh penumpang.
- f. Kualitas pelayanan,
Kualitas pelayanan terdiri dari :
 - Frekuensi
Makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transpor, pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan.
 - Pelayanan baku (*standard of service*)
Suatu moda transpor yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan.
 - Kenyamanan (*comfortibility*)
Pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya. Kenyamanan dapat pula dijadikan suatu segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transpor. Kepada mereka yang memberi nilai tinggi untuk kenyamanan, dapat dibebani biaya transpor yang lebih tinggi daripada penumpang yang kurang memperhatikan kenyamanan.
 - Ketepatan (*reliability*)

Kegagalan perusahaan angkutan untuk menepati waktu penyerahan atau pengambilan barang, berpengaruh besar terhadap pemilihan atas perusahaan tersebut

- Keamanan dan keselamatan
Faktor keamanan dan keselamatan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang.

Faktor – faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan adalah sebagai berikut (Pratikno, 2006:19) :

- a. Harga jasa angkutan
Pengaruh harga jasa angkutan terhadap permintaan jasa angkutan ditentukan pula oleh hal – hal berikut :
 - Tujuan perjalanan (Trip Purpose) , yaitu apakah leisure travel atau business travel.
 - Cara pembayaran, yaitu bisa kredit atau tidak, tiket pergi – pulang dapat potongan harga atau tidak, dan sebagainya .
 - Pertimbangan tenggang waktu, apakah waktu yang dipunyai, banyak atau tidak.
 - Tingkat absolute dari perubahan harga, yaitu 10% kenaikan atas tarif Rp. 5.000, akan sangat berlainan dampak permintaannya terhadap tarif yang Rp. 500.000,- .
- b. Tingkat Pendapatan
Apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transpor makin meningkat, maka permintaan jasa transpor makin meningkat pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat.
- c. Citra atau *image* terhadap perusahaan atau moda transpor tertentu.
Apabila suatu perusahaan angkutan atau moda angkutan tertentu senantiasa memberikan kualitas pelayanan yang dapat memberi kepuasan kepada pemakai jasa transpor, maka konsumen tersebut akan menjadi pelanggan yang setia. Dengan kualitas pelayanan yang prima akan dapat meningkatkan citra perusahaan kepada para pelanggannya.

3. Sistem *Bus Rapid Transit* (BRT)

Bus Rapid Transit yang bila disingkat menjadi BRT merupakan sebuah sistem transportasi yang menggunakan armada bus untuk melayani para pengguna jasanya. *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah istilah yang digunakan untuk berbagai sistem transportasi umum yang menggunakan bus untuk menyediakan layanan yang lebih cepat dan lebih efisien daripada jalur bus biasa.

“Sistem *bus rapid transit* memiliki kualitas pelayanan yang dirasa lebih baik dari kualitas servis bus lain, seperti pelayanan yang nyaman, aman, cepat dan tepat waktu. Setiap sistem BRT menggunakan sistem pengembangan yang berbeda, walaupun pengembangannya terkait dengan sistem BRT yang lain. Hasil dari pengembangan sistem tersebut mendekati sistem *rail transit* yang mana mempertahankan keamanan dan tarif bus. Kecepatan dari *bus rapid transit* tidak mengikutsertakan kecepatan dari bus-bus BRT. Kecepatan transit dari sistem BRT rata-rata dari 19-48 km/jam dimana mengkomparasikan dengan permukaan jalan. BRT biasanya dikelola oleh perusahaan swasta atau perusahaan BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) dengan memiliki jalur khusus atau prioritas utama di jalan raya.” (Anas, 2012).

Beberapa fitur ideal dari Bus Rapid Transit (Djieout. 2013) :

- a. Memiliki jalur khusus (jalur eksklusif) yang hanya khusus dilewati oleh bus rapid transit, sehingga bebas dari kemacetan di jalan raya.
- b. Jalur komperhensif bus rapid transit dapat menggunakan jalur biasa di jalan raya di beberapa tempat jika tidak memungkinkan untuk adanya jalur khusus BRT dan memiliki prioritas utama.
- c. Sistem pembayaran di halte (terminal) yang dapat mengurangi waktu untuk antrian masuk penumpang dibandingkan dengan yang membayar ketika akan naik bus.
- d. Halte (shelter) yang memiliki fitur dan kualitas lebih baik seperti pintu geser otomatis dan papan informasi rute bus dan lain-lain. Ketinggian lantai shelter yang sejajar dengan pintu bus memudahkan semua jenis (anak kecil, dewasa ataupun para penyandang cacat) penumpang untuk menaiki bus.
- e. Pemisahan pintu keluar dan masuk penumpang baik pada bus maupun halte (shelter) sehingga tidak akan terjadi tabrakan antara penumpang yang akan naik dan turun.
- f. Kualitas pengendara dalam berkendara yang baik dan juga sistem kontrol yang telah diatur sehingga menciptakan rasa nyaman bagi penumpang.

Di Indonesia sendiri, khususnya DKI Jakarta telah menggunakan sistem *Bus Rapid Transit* ini sebagai angkutan umum massal yang disediakan oleh pemerintah provinsi. *Bus Rapid Transit* yang ada di Jakarta bernama Transjakarta atau yang umum disebut *busway*. Transjakarta atau umum disebut sebagai Busway adalah sebuah sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Selatan, yang beroperasi sejak tahun 2004 di Jakarta, Indonesia. Sistem ini didesain berdasarkan sistem TransMilenio yang sukses di

Bogota, Kolombia. Transjakarta dirancang sebagai moda transportasi massal pendukung aktivitas ibukota yang sangat padat.

Transjakarta merupakan sistem BRT dengan jalur lintasan terpanjang di dunia (208 km), serta memiliki 228 halte yang tersebar dalam 12 koridor (jalur), yang beroperasi dari 05.00 - 22.00 WIB. Transjakarta dioperasikan oleh Unit Pengelola Transjakarta *Busway* (UPTB) dibawah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, yang bertanggungjawab penuh kepada Gubernur Provinsi DKI Jakarta. Jumlah tenaga kerja yang terlibat dalam operasional Transjakarta (Pramudi, *Onboard*/petugas bus, *Barrier*/petugas halte, dan petugas kebersihan) sekitar 6.000 orang. Jumlah rata-rata harian pengguna Transjakarta diprediksikan sekitar 350.000 orang. Sedangkan pada tahun 2012, Jumlah pengguna Transjakarta mencapai 109.983.609 orang (Transjakarta. 2013).

Ide pengadaan sistem *Bus Rapid Transit* berupa Transjakarta ini selain untuk membuat sistem transportasi yang baik dan dapat mengangkut banyak penumpang dalam waktu yang singkat serta untuk menguramgi kemacetan yang menjadi masalah besar yang melanda Jakarta. Saat ini Transjakarta telah beroperasi melayani 12 koridor yang tersebar di penjuru Jakarta; Koridor 1 Blok M—Kota, Koridor 2 Pulogadung – Harmoni, Koridor 3 Kalideres – Harmoni, Koridor 4 Pulogadung - Dukuh Atas, Koridor 5 Kampung Melayu – Ancol, Koridor 6 Ragunan – Kuningan, Koridor 7 Kampung Rambutan - Kampung Melayu, Koridor 8 Lebak Bulus – Harmoni, Koridor 9 Pinang Ranti - Grogol – Pluit, Koridor 10 Cililitan - Tanjung Priok, Koridor 11 Pulo Gebang - Kampung Melayu, Koridor 12 Pluit - Tanjung Priok. Sementara tiga koridor sisa masih dalam tahap pembangunan oleh Pemprov DKI Jakarta. Tiga sisa koridor tersebut adalah Koridor Pondok Kelapa - Blok M, Koridor UI - Pasar Minggu – Manggarai, dan Koridor Ciledug - Blok M.

4. Kemacetan

Dibuatnya sistem transportasi salah satu tujuannya adalah mengurangi kemacetan yang terjadi di sebuah kota. Apabila sebuah kota memiliki sistem transportasi yang baik maka permasalahan kemacetan dapat diatasi. Kemacetan dapat didefinisikan sebagai kondisi di mana kebutuhan lebih besar dibanding fasilitas yang menunjang pemenuhan kebutuhan tersebut (Sjafruddin, 2013). Seperti yang kita ketahui masalah kemacetan di Jakarta tiap tahun kian kronis. Kemacetan ini timbul karena semakin banyaknya kendaraan pribadi yang sedang berada di jalan dan kurangnya rasa kedisiplinan para pengendara dalam mengendalikan kendaraannya, kemacetan di Jakarta biasanya terjadi pada saat jam berangkat dan pulang kantor. Secara umum kemacetan ialah situasi atau keadaan dimana terjadi penumpukan kendaraan disuatu jalan sehingga menyebabkan antrian dan kondisi lalu lintas tersendat atau terhenti (*stagnan*).

Tidak seimbangya lebar jalan dengan jumlah kendaraan bermotor menyebabkan kemacetan hampir disetiap penjuru kota terutama wilayah-wilayah yang strategis seperti pusat perbelanjaan, daerah industri. Dengan kepadatan penduduk baik asli maupun pendatang (urban) semakin menambah kesemrawutan kota. Bermunculannya para pedagang kaki lima yang hampir menggunakan setengah ruas jalan untuk menjajakan barang dagangannya, maka tak pelak hal ini menjadikan kemacetan di wilayah perkotaan. Wilayah perkotaan adalah struktur yang kompleks, yang melibatkan lebih dari sekedar sejumlah sektor wilayah yang merupakan pusat-pusat dimana sejumlah kegiatan berotasi. Sebagai contoh dari titik-titik aktivitas atau keramaian antara lain pelabuhan, kegiatan bisnis,

universitas, kompleks pertamanan, industri manufaktur dan industri hiburan lainnya (Mutakin, 1997:21). Dinamika kehidupan kota yang bersifat dinamis, serta mobilitas yang tinggi menuntut warga kota untuk lebih banyak menggunakan sarana transportasi artinya bahwa sarana transportasi merupakan kebutuhan yang mutlak diperlukan untuk menunjang mobilitas dan aktivitas masyarakat kota. Namun demikian, di satu sisi penggunaan kendaraan bermotor sangat diperlukan untuk menunjang mobilitas sosial masyarakat kota, tetapi disisi lain penggunaan kendaraan bermotor seringkali menyebabkan kemacetan lalu lintas.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam melakukan sebuah penelitian, dibutuhkan metode penelitian yang tepat sehingga dapat memperoleh hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan penelitian yang dilakukan. Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang bertujuan untuk membuat gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Serta jenis penelitian ini juga menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata atau tulisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Pemilihan jenis penelitian ini disebabkan tujuan penelitian ini adalah memberikan suatu gambaran atau mendeskripsikan segala sesuatu yang terjadi di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta berdasarkan data-data yang diperoleh.

Menurut Usman (2009:78) kualitatif adalah metode yang lebih berdasarkan pada filsafat fenomenologis yang mengutamakan penghayatan. Lebih lanjut Usman (2009:129) mengatakan bahwa:

kata deskriptif berasal dari bahasa Inggris, *descriptive*, yang berarti bersifat menggambarkan dan melukiskan, dalam hal ini sebenarnya (harafiah), yaitu berupa gambar-gambar atau foto-foto yang didapat dari data lapangan atau penelitian menjelaskan hasil penelitian dengan gambar-gambar dan dapat pula berarti menjelaskannya dengan kata-kata.

Selanjutnya Sugiyono (2008:209) menjelaskan bahwa penelitian yang bersifat deskriptif adalah untuk mengeksplorasi dan atau memotret situasi sosial

yang diteliti secara menyeluruh, luas, dan mendalam. Berdasarkan pemahaman tersebut, penulis ingin mengeksplorasi evaluasi kebijakan Pola Transportasi Makro dalam rangka mengurangi kemacetan di DKI Jakarta berupa bus Transjakarta secara menyeluruh, luas dan mendalam.

B. Fokus Penelitian

Dalam sebuah penelitian terdapat permasalahan yang cukup luas untuk diteliti secara menyeluruh sehingga memerlukan sebuah batasan masalah penelitian. Perlunya fokus penelitian ini adalah untuk membatasi studi dalam penelitian sehingga obyek yang akan diteliti tidak melebar dan terlalu luas. Fokus penelitian dapat menghindarkan biasanya data agar berfokus pada hal yang esensial, sehingga memudahkan penulis dalam melakukan pembahasan dan penarikan kesimpulan. Fokus penelitian ini juga ditujukan agar penelitian ini bisa lebih terarah dan lebih terinci serta tidak menyimpang dari rumusan masalah yang telah ditetapkan diawal.

Menurut Moleong (2007:94), ada dua tujuan penentuan fokus suatu penelitian antara lain:

1. Penetapan fokus membatasi studi yang berarti bahwa dengan adanya fokus, penentuan tempat penelitian menjadi layak.
2. Penentuan fokus secara efektif menetapkan kriteria inklusi-eksklusi untuk menyaring informasi yang mengalir masuk. Sehingga, bagi peneliti penetapan fokus ini akan mempermudah penelitian dalam pengumpulan data.

Berkaitan dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka fokus penelitian ini antara lain:

1. Evaluasi Paska Pelaksanaan (*ex post*) pada Kebijakan Pola Transportasi Makro di DKI Jakarta berupa bus Transjakarta yang

meliputi:

- a. Evaluasi *Input* yang meliputi:
 - 1) Jumlah Armada
 - 2) Jumlah SDM
 - 3) Infrastruktur
- b. Evaluasi Proses
- c. Evaluasi *Output* yang meliputi:
 - 1) Keamanan Penumpang
 - 2) Kenyamanan Penumpang
 - 3) Jumlah Penumpang
- d. Evaluasi *Outcome*

C. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti akan melakukan sebuah penelitian. Berdasarkan lokasi penelitian ini, peneliti memperoleh data dan informasi yang diperlukan yang berkaitan dengan permasalahan yang telah ditetapkan. Dalam penelitian ini, peneliti mengambil lokasi penelitian di Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Pertimbangan pemilihan lokasi ini dikarenakan peneliti harus memperoleh data dan informasi yang diperlukan yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan Pola Transportasi Makro berupa bus Transjakarta dalam rangka mengurangi kemacetan. Peneliti harus terjun ke lapangan untuk mengamati dan merasakan pelaksanaan operasional bus Transjakarta langsung di tempat operasionalnya.

Situs penelitian adalah tempat dimana sebenarnya peneliti menangkap keadaan yang sebenarnya dari obyek yang diteliti untuk dapat memperoleh data yang valid dan akurat. Berkaitan dengan lokasi penelitian dan rumusan masalah yang diambil, maka situs penelitiannya diarahkan pada lembaga atau dinas yang relevan dan terkait dengan masalah yang diangkat. Sehingga yang menjadi situs penelitian dalam penelitian ini adalah Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi DKI Jakarta dan Unit Pengelola Transjakarta *Busway* (UPTB). Alasan peneliti memilih lokasi tersebut karena Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi DKI Jakarta sebagai pelaksana dari kebijakan Pola Transportasi Makro sedangkan Unit Pengelola Transjakarta *Busway* (UPTB) adalah pihak yang mengelola bus Transjakarta.

D. Jenis dan Sumber Data

Sumber data menunjukkan darimana peneliti mendapatkan data atau informasi yang diperlukan dalam penelitian, dapat berupa orang atau benda. Sumber data dalam penelitian menurut Arikunto (2002:107) adalah subjek asal data dapat diperoleh. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini adalah data hasil wawancara dengan beberapa karyawan atau staf sebagai pihak yang berhubungan langsung pada kebijakan Pola Transportasi Makro, yaitu bus Transjakarta. Dalam penulisan ini, yang menjadi data primer dalam penelitian ini adalah: Staf Sub Bagian Program Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Staf Humas Unit Pengelola Transjakarta Busway, Manajer Koordinasi Pengendalian Lapangan Unit Pengelola

Transjakarta Busway, Manajer Operasional Bus Transjakarta Unit Pengelola Transjakarta Busway, Manajer Program dan Anggaran Unit Pengelola Transjakarta Busway, Petugas Pencatat Kilometer Bus Transjakarta koridor 1, Petugas Pengendali Tengah Bus Transjakarta koridor 1, Petugas Pencatat Kilometer Bus Transjakarta koridor 3, Petugas Patroli Jalur Bus Transjakarta kordior 3, dan masyarakat pengguna bus Transjakarta. Adapun nama sumber data yang digunakan oleh penulis adalah dengan pengkodean data (*coding*).

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder yang digunakan dalam penelitian adalah Buku Dinas Perhubungan Dalam Angka Tahun 2012, Buku Profil Transjakarta, dan Buku Manajemen Transjakarta Busway.

E. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh data di lapangan dalam rangka mendeskripsikan dan menjawab permasalahan yang sedang diteliti. Kualitas data yang didapat tergantung pada kualitas alat yang digunakan untuk mengukur atau mengambil data serta kualifikasi orang yang mengambil data. Jenis metode yang dipilih dan digunakan dalam pengumpulan data, tentunya harus sesuai dengan sifat dan karakteristik penelitian yang dilakukan. Sumber data atau informasi dapat diambil langsung oleh peneliti atau di ambil dari dokumen-

dokumen yang telah dikumpulkan dan disusun oleh pihak lain. Menurut Usman (2009:52) teknik pengumpulan data terdiri atas observasi (*observation*), wawancara (*interview*), angket (*questionary*), dan dokumentasi (*documentation*). Berikut beberapa metode pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti:

1) Observasi

Ketika berada di lokasi, berdasarkan pendekatan kualitatif, peneliti menerapkan interaksi naturalistik kepada para informan untuk mendapatkan informasi secara mendalam dan lengkap. Peneliti melakukan observasi kegiatan dari para informan di lingkungan Unit Pengelola Transjakarta Busway. Peneliti memilih menggunakan observasi tidak terstruktur, sehingga perilaku objek yang diteliti lebih nyata dan tidak dibuat-buat.

2) Wawancara

Wawancara merupakan bentuk pengumpulan informasi dengan metode tanya jawab langsung secara lisan yang dilakukan peneliti dengan informan.

3) Dokumentasi

Menurut Usman (2009:69) teknik pengumpulan data dengan dokumentasi ialah pengambilan data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen. Data-data yang dikumpulkan yang dikumpulkan dengan teknik dokumentasi cenderung merupakan data sekunder, sedangkan data-data yang dikumpulkan dengan teknik observasi, wawancara cenderung cenderung merupakan data primer atau data

yang langsung didapat dari pihak pertama.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat bantu yang digunakan untuk menggali data dalam penelitian, sehingga kegiatan penelitian dapat berjalan dengan baik dan lancar. Instrumen penelitian juga digunakan untuk memperoleh atau mengumpulkan data dalam rangka memecahkan masalah dan mencapai tujuan penelitian. Adapun instrumen penelitian dalam penelitian ini, terdiri dari:

1. Peneliti Sendiri

Yaitu dengan mengamati fenomena-fenomena dan wawancara dengan kelompok sasaran yang berkaitan dengan fokus penelitian.

2. Pedoman Wawancara

Pedoman wawancara menggunakan daftar pertanyaan yang telah dibuat sebelumnya dan digunakan untuk wawancara dengan pihak-pihak yang terkait.

3. Catatan lapangan

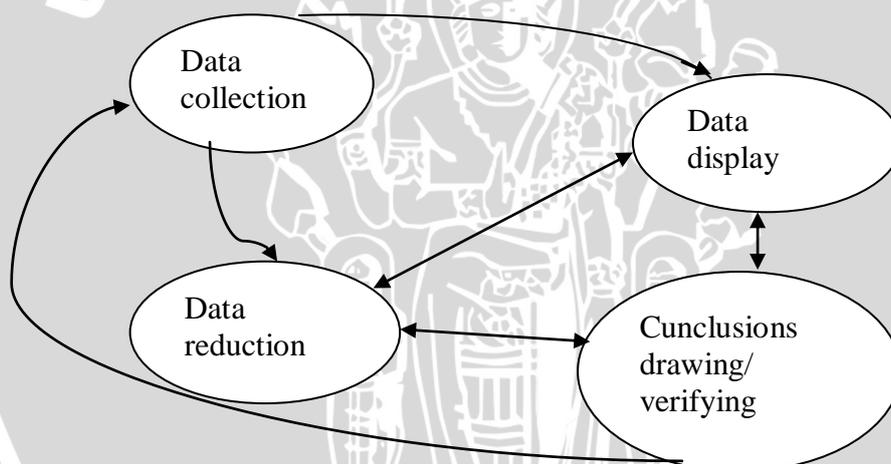
Yaitu catatan di lapangan untuk mencatat hasil wawancara dan pengamatan selama melakukan penelitian.

4. Metode dokumentasi

Berupa dokumen-dokumen yang ada di tempat penelitian ataupun di tempat lain yang berisi data-data pendukung dan dapat digunakan sebagai sumber penelitian. Dalam penelitian ini penulis menggunakan alat tulis menulis dan fotokopi dokumentasi untuk mendapatkan data-data.

G. Analisis Data

Menurut Usman (2009:85) ada lima versi dalam analisis data, yaitu versi (1) Miles dan Huberman, (2) Keesee, (3) Bogdan dan Biklen, (4) Supradley, dan (5) Taylor dan Renner. Dalam penelitian ini penulis memilih menggunakan model penelitian kualitatif versi Miles dan Huberman. Analisis data terdiri dari tiga alur kegiatan yang secara bersamaan, yaitu reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan atau verifikasi. Jika melihat dari segi analisis, maka analisis data kualitatif model Miles and Huberman mengikuti komponen dalam analisis data seperti gambar 3.1 berikut:



Gambar 3.1 Analisis Data Model Miles and Huberman

Sumber: Sugiyono (2012:247)

1. Pengumpulan data adalah proses memasuki lingkungan penelitian dan melakukan pengumpulan data dengan berbagai cara. Pengumpulan data dilakukan oleh penulis dengan melakukan observasi, wawancara maupun dokumentasi di lapangan.
2. Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi

data “kasar” yang muncul dari catatan-catatan lapangan. Reduksi dilakukan setelah data dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan Unit Pengelola Transjakarta Busway didapatkan. Data berupa wawancara, hasil observasi dan dokumentasi. Melalui proses penyuntingan, data dipilah sesuai fokus dan topiknya kemudian dikategorikan agar mudah dalam mencari polanya. Proses ini dilakukan untuk mempermudah penyajian data. Menurut Sumarsono (2004:96), tahap-tahap dalam pengolahan data adalah sebagai berikut: (1) Editing, (2) Pengkodean Data (*Coding*), (3) Pemasukan data ke dalam komputer, (4) Manipulasi Data, dan (5) Analisis dan Penafsiran Data. Di dalam penulisan ini, penulis menggunakan pengkodean data (*coding*) dalam memaparkan hasil wawancara dengan beberapa karyawan atau staff pegawai Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) dan Dinas Perhubungan (Dishub), serta masyarakat pengguna bus Transjakarta.

3. Penyajian data dimaksudkan agar lebih mempermudah bagi peneliti untuk dapat melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari data penelitian. Hal ini merupakan pengorganisasian data kedalam suatu bentuk tertentu sehingga terlihat jelas sosoknya lebih utuh. Data-data tersebut kemudian dipilah-pilah dan disortir menurut kelompoknya sesuai kategori yang sejenis untuk ditampilkan agar selaras dengan permasalahan yang dihadapi, termasuk kesimpulan-kesimpulan sementara

diperoleh pada waktu data direduksi.

4. Penarikan kesimpulan atau verifikasi merupakan kegiatan di akhir penelitian kualitatif. Peneliti harus sampai pada kesimpulan dan melakukan verifikasi, baik dari segi makna maupun kebenaran kesimpulan yang disepakati oleh subjek tempat penelitian itu dilaksanakan. Verifikasi atas pemaknaan yang ditemukan peneliti dilakukan agar data dari penelitian menjadi valid dan dapat dijadikan acuan untuk perbaikan tempat penelitian. Kesimpulan dibuat sesederhana mungkin, agar mudah dipahami diri sendiri dan orang lain.

H. Keabsahan Data

Hasil penelitian merupakan bagian terpenting dalam sebuah proses penelitian. Baik atau tidaknya hasil penelitian sangat tergantung dari proses yang dijalani oleh peneliti selama melakukan dan menyusun penelitian. Setiap penelitian memerlukan adanya standar untuk melihat derajat kepercayaan atau kebenaran dari hasil penelitiannya. Dalam penelitian kualitatif standar itu disebut sebagai keabsahan data. Menurut Moleong, (2007:167) menetapkan keabsahan data diperlukan dengan teknik pemeriksaan. Pelaksanaan teknik didasarkan atas sifat kriteria yang digunakan yaitu derajat kepercayaan (*credibility*), keteralihan (*transferability*), ketergantungan (*dependability*), dan kepastian (*confirmability*).

Berikut ini penjelasannya:

1. Derajat kepercayaan (*credibility*). Untuk mendapatkan dan memeriksa kredibilitas dalam penelitian ini, maka peneliti melakukan tindakan-tindakan sebagai berikut:

- a) Melakukan *Peer Debriefing*

Hasil kajian didiskusikan dengan orang lain yaitu dengan teman sejawat yang mengetahui pokok pengetahuan tentang penelitian dan metode yang diterapkan. Teman sejawat yang menjadi teman diskusi adalah Herda Prabadipta dan Rizky Aprilianto selaku teman diskusi peneliti.

- b) Triangulasi

Hal ini dilakukan oleh peneliti sejak terjun ke lapangan dengan berbagai wawancara maupun seperti berbincang biasa, observasi, dan dokumentasi dengan maksud untuk mengecek kebenaran data tertentu dan membandingkan dengan data dari sumber lain.

2. Keteralihan (*Transferability*)

Keteralihan berbagai persoalan empiris bergantung pada kesamaan antara konteks pengirim dan penerima. Untuk melakukan keteralihan tersebut, peneliti berusaha mencari dan mengumpulkan data kejadian empiris dalam konteks yang sama. Dengan demikian peneliti dalam penelitian ini bertanggung jawab untuk menyediakan data deskriptif secukupnya.

3. Ketergantungan (*Dependability*)

Untuk memeriksa ketergantungan dan kepastian data dalam penelitian ini, maka hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti diuji ulang melalui proses audit yang cermat terhadap seluruh komponen proses penelitian dan hasil penelitian. Oleh karena itu agar derajat reabilitas dalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti dapat tercapai, maka diperlukan audit atau pemeriksaan yang cermat terhadap hasil penelitian. Auditor dalam penelitian ini yaitu dosen pembimbing yang terdiri dari Prof. Dr. Soesilo Zauhar, MS dan Ainul Hayat, S.Pd, M.Si.

4. Kepastian (*Confirmability*)

Peneliti untuk menentukan apakah hasil ini benar atau salah, maka peneliti mendiskusikannya dengan dosen pembimbing dari setiap tahap demi tahap terhadap temuan-temuan dan apa yang dilakukan dilapangan. Berdasarkan hasil diskusi tersebut, maka dosen pembimbing memberikan arahan dan kepastian bahwa apa yang telah dilakukan oleh peneliti itu adalah benar dengan mengacu pada pertimbangan bahwa (1) hasil penelitian adalah benar-benar berasal dari data, (2) penarikan kesimpulan dilakukan secara logis dan bersumber dari data, (3) peneliti telah meneliti dengan baik, dan (4) pembimbing telah berusaha menelaah kegiatan penelitian dalam pelaksanaan pemeriksaan keabsahan data.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum

1. Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta

a. Kondisi Geografi

Daerah Khusus Ibukota Jakarta adalah ibu kota negara Indonesia. Jakarta memiliki luas wilayah sebesar 661,52 km² serta lautan seluas 6.977,5 km². Secara geografis, Jakarta berlokasi di sebelah utara Pulau Jawa. Jakarta terletak di dataran rendah pada ketinggian rata-rata 8 meter di atas permukaan laut. Sebelah timur dan selatan Jakarta berbatasan dengan provinsi Jawa Barat dan di sebelah barat berbatasan dengan provinsi Banten. Selain itu Jakarta juga berbatasan dengan beberapa kota satelit yang mengelilinginya diantaranya Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Keempat kota tersebut merupakan kota-kota penyangga yang penting bagi Jakarta. Seringkali kota-kota dalam satu wilayah ini disebut dengan Jabodetabek yang merupakan wilayah metropolitan.

Dasar hukum bagi Provinsi DKI Jakarta adalah Undang-undang Nomor 29 tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700). Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia, sebagai pusat pemerintahan, dan sebagai daerah otonom berhadapan dengan karakteristik permasalahan yang sangat kompleks dan berbeda

dengan provinsi lain. Provinsi DKI Jakarta selalu berhadapan dengan masalah urbanisasi, keamanan, transportasi, lingkungan, pengelolaan kawasan khusus, dan masalah sosial kemasyarakatan lain yang memerlukan pemecahan masalah secara sinergis melalui berbagai instrumen. Untuk itulah Pemerintah Pusat mengeluarkan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia (LN 2007 No. 93; TLN 4744).

DKI Jakarta memiliki status khusus sebagai Daerah Khusus Ibukota. Jakarta dipimpin oleh seorang gubernur dan wakil gubernur. Setiap wilayah administrasi Jakarta dipimpin oleh walikota dan wakil walikota. Wilayah Jakarta dibagi menjadi lima kota dan satu kabupaten, yaitu:

- a. Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu,
- b. Kota Administrasi Jakarta Barat
- c. Kota Administrasi Jakarta Pusat
- d. Kota Administrasi Jakarta Timur
- e. Kota Administrasi Jakarta Selatan

Berbeda dengan provinsi lainnya, Jakarta hanya memiliki pembagian di bawahnya berupa kota administratif dan kabupaten administratif, yang berarti setiap kabupaten dan kota administratif tidak memiliki perwakilan rakyat sendiri sebagaimana kabupaten dan kota lainnya. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang dibentuk hanya DPRD Provinsi DKI Jakarta saja.

b. Transportasi

Sama seperti Ibukota negara lainnya, Jakarta juga memiliki transportasi yang dapat digunakan untuk melayani masyarakat dalam melakukan aktifitasnya. Selain itu transportasi juga berfungsi untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang terjadi salah satunya yaitu kemacetan di dalam kota. Namun, pada kenyataannya transportasi juga merupakan salah satu dari berbagai permasalahan yang dihadapi Jakarta. Masalah transportasi ini merupakan masalah yang besar di DKI Jakarta selain banjir dan macet. Sistem transportasi yang tidak baik dalam suatu kota akan berdampak pada kemacetan. Untuk itu transportasi diharapkan menjadi solusi dari *problema* kemacetan yang ada di Jakarta.

Untuk melayani mobilitas penduduk Jakarta, tersedia bus Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD). Selain itu terdapat pula bus kota yang dikelola oleh pihak swasta, seperti Mayasari Bhakti, Metro Mini, Kopaja, dan Bianglala. Bus-bus ini melayani rute yang menghubungkan terminal-terminal dalam kota, antara lain Pulogadung, Kampung Rambutan, Blok M, Kalideres, Grogol, Tanjung Priok, Lebak Bulus, Rawamangun, dan Kampung Melayu. Untuk angkutan lingkungan, terdapat angkutan kota seperti Mikrolet, Kopamilet dan Koperasi Wahana Kalpika (KWK) dengan rute dari terminal ke lingkungan sekitar terminal. Selain itu ada pula ojek, bajaj, dan bemo untuk angkutan jarak pendek.

Namun, pada saat ini ada beberapa kebijakan pemerintah untuk mengatasi masalah-masalah transportasi adalah dengan Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta atau Jakarta Macro Transportation Scheme (JMaTS). Pola Transportasi Makro itu mengintegrasikan empat sistem

transportasi umum, yakni bus Priority (antara lain busway), Light Rail Transit (LRT), Mass Rapid Transit (MRT) dan Angkutan Sungai.

i. Transjakarta

Sejak tahun 2004, Pemerintah Daerah DKI Jakarta telah menghadirkan layanan transportasi umum yang dikenal dengan TransJakarta. Layanan ini menggunakan bus AC dan halte yang berada di jalur khusus. Saat ini ada dua belas koridor Transjakarta yang telah beroperasi.

ii. Kereta Listrik

Selain bus kota, angkutan kota, becak dan bus Transjakarta, sarana transportasi andalan masyarakat Jakarta adalah kereta rel listrik atau yang biasa dikenal dengan KRL Jabotabek. Kereta listrik ini beroperasi dari pagi hari hingga malam hari, melayani masyarakat penglaju yang bertempat tinggal di seputaran Jabodetabek. Ada beberapa jurusan kereta rel listrik, yakni:

1. Jakarta Kota - Bogor, lewat Gambir, Manggarai, Pasar Minggu, dan Depok.
2. Bogor - Jatinegara, lewat Gambir, Jakarta Kota, dan Pasar Senen.
3. Jakarta Kota - Bekasi, lewat Gambir, Manggarai, dan Jatinegara.
4. Tanah Abang - Maja, lewat Kebayoran Lama dan Serpong.
5. Duri - Tangerang, lewat Rawa Buaya.
6. Jakarta Kota - Pelabuhan Tanjung Priok.

iii. Monorel (Mass Rapid Transit)

Pembangunan monorel diharapkan dapat menjadi solusi untuk mengurangi kemacetan dalam jangka panjang. MRT (*Mass Rapid Transit*) bisa

mengakomodasi atau mengangkut sekitar 10 ribu penumpang per jam, sehingga jauh lebih efektif dibanding Bus Transjakarta yang hanya mampu mengangkut 2.500 penumpang/jam. Monorel Jakarta yang terdiri atas dua jalur, Jalur Hijau (14,2 km) dan Jalur Biru (12,8 km) merupakan monorel berjenis *straddle alweg*, yakni kereta yang didudukkan di atas balok beton bertulang. Inilah bagian dari konstruksi Monorel Jakarta. Jalur lainnya adalah Jalur Biru atau blue line yang merupakan jalur memanjang sepanjang 9,725 km dengan 11 stasiun mulai dari Kampung Melayu-Tebet-Dr Sahardjo-Menteng dalam-Casablanca-Ambassador-Dharmala Sakti-Menara Batavia-Karet-Kebon Kacang-Tanah Abang-Cideng-Roxy yang sebenarnya direncanakan selesai dibangun pada akhir 2008.

iv. Angkutan Sungai

Angkutan Sungai, atau lebih populer dengan sebutan *Waterways*, adalah sebuah sistem transportasi alternatif melalui sungai di Jakarta, Indonesia. Sistem transportasi ini diresmikan penggunaannya oleh Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso pada tanggal 6 Juni 2007. *Waterways* mulai dioperasikan dan diintegrasikan dalam transportasi makro Jakarta setelah peresmian rute Halimun-Karet sepanjang 1,7 kilometer oleh Gubernur Sutiyoso pada 6 Juni 2007. Rute ini merupakan bagian dari perencanaan rute Manggarai-Karet sepanjang 3,6 kilometer. *Waterways* merupakan kelanjutan dari pengoperasian sistem transportasi TransJakarta. Untuk mengawali *Waterways*, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta mengoperasikan dua unit kapal yang masing-masing berkapasitas 28 orang yang disebut KM Kerapu III dan KM Kerapu IV yang berkecepatan maksimal 8 knot

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta merupakan unsur pelaksana Otonomi Daerah di bidang perhubungan darat, laut, dan udara. Dinas Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah. Dalam melaksanakan tugasnya, Kepala Dinas Perhubungan dibantu oleh seorang Wakil Kepala Dinas. Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Dishub dikoordinasikan oleh Asisten Perekonomian dan Administrasi. Landasan hukum dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah dan Peraturan Gubernur No. 97 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan.

a. Lokasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta terletak di ibukota negara Indonesia yaitu Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta. Lokasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta berada di Jl. Taman Jati Baru 1, Tanah Abang, Jakarta Pusat. Dishub Provinsi DKI Jakarta terletak berdekatan dengan salah satu pusat perbelanjaan terbesar di Asia Tenggara, yaitu Pusat Grosir Tanah Abang.

b. Visi dan Misi

Sebagaimana organisasi lainnya, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki Visi dan Misi yang menjadi panduan pelaksanaan tugas mereka. Visi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut: "Mewujudkan Jakarta Baru melalui penyediaan layanan transportasi yang handal, modern, dan berdaya saing internasional, dengan angkutan publik sebagai layanan utama".

Sedangkan, Misi dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Mewujudkan layanan transportasi yang selamat, lancar, aman, nyaman, dan terintegrasi;
2. Mewujudkan layanan transportasi yang informatif berbasis teknologi informasi dan komunikasi;
3. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan menunjang aksesibilitas bagi penyandang disabilitas;
4. Mewujudkan biaya transportasi yang terjangkau bagi masyarakat

c. Tugas Pokok dan Fungsi

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki tugas pokok, yaitu sebagai berikut: Menyelenggarakan pembinaan, perencanaan, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pengendalian, pengawasan, dan pengkoordinasian kegiatan di bidang perhubungan darat, laut dan udara. Selain tugas pokok, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta juga mempunyai beberapa fungsi, antara lain sebagai berikut:

1. Penyusunan, dan pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Dinas Perhubungan
2. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
3. Pengumpulan dan pengolahan data, perencanaan program, evaluasi dan pengembangan sistem perhubungan darat, laut dan udara.

4. Pembinaan dan pengendalian pelaksanaan tugas di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
5. Pemberian izin atau rekomendasi di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
6. Pemberian dukungan teknis dan administratif di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
7. Pengkoordinasian dengan instansi terkait dalam rangka pelaksanaan tugas operasional di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
8. Penyediaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
9. Penetapan lokasi parkir di badan jalan dan di luar badan jalan.
10. Penyelenggaraan, pembinaan, pengawasan, pengaturan dan penetapan pedoman pengelolaan SAR Provinsi di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
11. Penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor dan pemeriksaan mutu karoseri kendaraan bermotor.
12. Penentuan tarif ekonomi untuk angkutan jalan, angkutan penyeberangan, laut dan udara.
13. Penyusunan, penetapan dan perencanaan jaringan angkutan jalan.
14. Pemberian bimbingan dan penyuluhan di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
15. Pemungutan retribusi pelayanan di bidang perhubungan darat, laut dan udara.

16. Pembinaan teknis pelaksanaan kegiatan Suku Dinas.
17. Pelaporan, pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi.

d. Susunan Organisasi

Seperti yang tercantum dalam Pasal 8 Perda No. 10 Tahun 2008 Susunan organisasi Dinas Perhubungan, sebagai berikut:

1. Kepala Dinas;
2. Wakil Kepala Dinas;
3. Sekretariat, terdiri dari:
 - a. Subbagian Umum;
 - b. Subbagian Kepegawaian;
 - c. Subbagian Program dan Anggaran;
 - d. Subbagian Keuangan.
4. Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, terdiri dari:
 - a. Seksi Manajemen Lalu Lintas;
 - b. Seksi Rekayasa Lalu Lintas;
 - c. Seksi Fasilitas Pendukung.
5. Bidang Angkutan Darat, terdiri dari:
 - a. Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek;
 - b. Seksi Angkutan Orang Luar Trayek;
 - c. Seksi Angkutan Barang dan Kereta Api.
6. Bidang Pengendalian Operasional, terdiri dari:
 - a. Seksi Keselamatan dan Teknik Sarana;
 - b. Seksi Pembinaan Pengguna Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

- c. Seksi Pengendalian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
7. Bidang Transportasi Laut dan Udara, terdiri dari:
 - a. Seksi Kepelabuhanan, Penjagaan Laut dan Pantai, dan Jasa Maritim;
 - b. Seksi Angkutan Perairan dan Keselamatan Pelayaran;
 - c. Seksi Transportasi Udara.
 - 1) Di setiap Kota Administrasi dan Kabupaten Administrasi dibentuk Suku Dinas Perhubungan.
 - 2) Susunan organisasi Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi, terdiri dari:
 - a. Kepala Suku Dinas;
 - b. Subbagian Tata Usaha;
 - c. Seksi Manajemen Lalu Lintas;
 - d. Seksi Rekayasa Lalu Lintas;
 - e. Seksi Angkutan Darat;
 - f. Seksi Pengawasan dan Pengendalian.
 - 3) Susunan organisasi Suku Dinas Perhubungan Kabupaten Administrasi, terdiri dari:
 - a. Kepala Suku Dinas;
 - b. Subbagian Tata Usaha;
 - c. Seksi Prasana dan Sarana Perhubungan;
 - d. Seksi Pengendalian Operasional.

3. Gambaran Umum Unit Pengelola Transjakarta Busway

a. Kedudukan, Tugas, dan Fungsi

Unit Pengelola Transjakarta Busway merupakan Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan dalam pengelolaan angkutan umum. Dasar hukum pembentukan lembaga ini adalah Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 52 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Transjakarta Busway. Unit Pengelola dipimpin oleh seorang Kepala Unit dengan sebutan Direktur yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Unit Pengelola Transjakarta Busway mempunyai tugas untuk mengelola angkutan umum. Untuk menyelenggarakan tugasnya, Unit Pengelola Transjakarta Busway mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Penyusunan Rencana Kerja Anggaran dan Dokumen Pelaksanaan Anggaran atau Rencana Bisnis Anggaran Unit Pengelola;
2. Pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran/Rencana Bisnis Anggaran Unit Pengelola;
3. Penyusunan dan pelaksanaan rencana strategis Unit Pengelola;
4. Penyusunan standar dan prosedur pelayanan;
5. Penyusunan rencana kebutuhan pemeliharaan dan perawatan prasarana beserta kelengkapan angkutan umum;
6. Pelaksanaan monitoring pemeliharaan dan perawatan bus angkutan umum;
7. Pelaksanaan pemeliharaan, perawatan dan modifikasi prasarana beserta kelengkapan angkutan umum;

8. Pelaksanaan perhitungan dan pengajuan tarif layanan angkutan umum;
9. Pelaksanaan perhitungan unit cost (biaya Rupiah per kilometer) angkutan umum;
10. Penyelenggaraan pengoperasian bus angkutan umum pada jaringan utama (trunk line) dan jaringan pengumpan (feeder services);
11. Pelaksanaan pemilihan operator bus angkutan umum milik Pemerintah Daerah;
12. Pelaksanaan pemilihan investor dan operator bus angkutan umum bukan milik Pemerintah Daerah;
13. Penetapan operator bus angkutan umum milik Pemerintah Daerah sesuai kewenangannya;
14. Penetapan investor dan operator bus angkutan umum bukan milik Pemerintah Daerah sesuai kewenangannya;
15. Pelaksanaan dan pengendalian operasional sistem tiketing;
16. Pemeliharaan keamanan, kebersihan, keindahan, keteraturan dan kenyamanan dalam bus, halte, jembatan penghubung dan jembatan penyeberangan orang busway;
17. Pengaturan dan penataan ruang berupa penempatan media informasi, iklan dan peralatan pendukung di dalam dan di luar halte serta akses menuju halte busway sesuai kewenangannya;
18. Penjagaan ketertiban dan keamanan prasarana dan sarana sistem angkutan umum serta kantor Unit Pengelola;

19. Pelaksanaan rencana pengembangan untuk peningkatan layanan angkutan umum;
20. Pelaksanaan publikasi dan kehumasan;
21. Perencanaan, pelaksanaan dan pengelolaan teknologi komunikasi dan informasi Unit Pengelola;
22. Pelaksanaan pengelolaan kepegawaian, keuangan, barang, kerumahtanggaan dan ketatausahaan;
23. Penyiapan bahan laporan Dinas yang berkaitan dengan tugas dan fungsi Unit Pengelola; dan
24. Pelaporan dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Unit Pengelola.

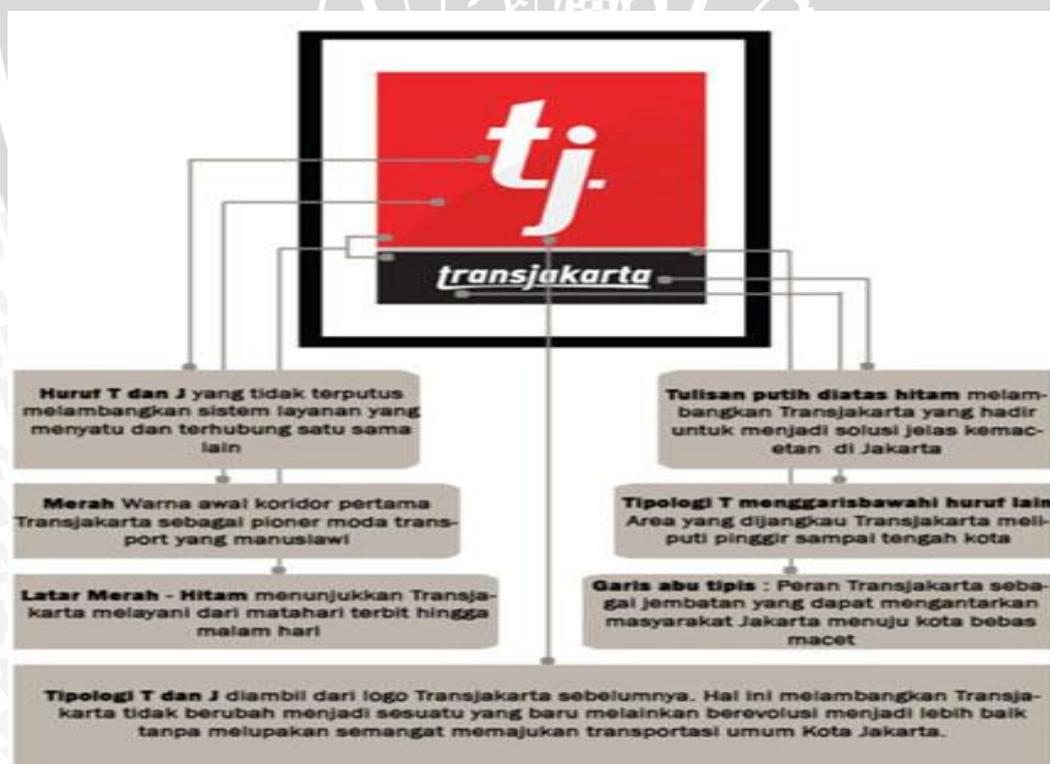
b. Visi dan Misi

Seperti lembaga lainnya, Unit Pengelola Transjakarta Busway juga memiliki Visi dan Misi dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya. Adapun Visi dari Unit Pengelola Transjakarta Busway adalah *Busway* sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan publik yang cepat, aman, nyaman, manusawi, efisien, berbudaya, dan bertaraf internasional. Sementara Misi dari Unit Pengelola Transjakarta Busway, yaitu sebagai berikut:

1. Melaksanakan reformasi sistem angkutan umum busway dan budaya penggunaan angkutan umum.
2. Menyediakan pelayanan yang lebih dapat diandalkan, berkualitas tinggi, berkeadilan, dan berkesinambungan di DKI Jakarta.

3. Memberikan solusi jangka menengah dan jangka panjang terhadap permasalahan di sector angkutan umum.
4. Menerapkan mekanisme pendekatan dan sosialisasi terhadap stakeholder dan sistem transportasi terintegrasi.
5. Mempercepat implementasi sistem jaringan busway di Jakarta yang sesuai dengan aspek kepraktisan, kemampuan masyarakat untuk menerima sistem tersebut dan kemudahan pelaksanaan.
6. Mengembangkan struktur institusi yang berkesinambungan.
7. Mengembangkan lembaga pelayanan masyarakat dengan pengelolaan keuangan yang berlandaskan *good corporate governance*, akuntabilitas, dan transparansi.

c. Logo Transjakarta *Busway*



Gambar 4.1 Logo Transjakarta *Busway*

Saat masih menjadi Badan Layanan Umum dahulu, Transjakarta mengganti logonya pada tanggal 15 Juni 2012. Sebelumnya, Transjakarta menggunakan gambar Elang Bondol yang mencengkeram tiga buah salak condet. Di bawah gambar Elang itu ada tulisan Transjakarta. Burung Elang dijadikan maskot kota Jakarta, sebagai salah satu hewan yang berhabitat di kota ini. Di usia sepuluh tahun, Transjakarta Busway telah menjadi sistem BRT terpanjang di dunia dengan 12 koridor 209,35 Km dengan 669 armada, dan akan berkembang lagi menjadi 15 koridor. Konsep dasar yang dimiliki Transjakarta sudah cukup baik, yang dibutuhkan sekarang adalah perubahan pelayanan agar menjadi lebih baik.

d. Susunan Organisasi

Susunan Organisasi Unit Pengelola Transjakarta Busway berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 52 Tahun 2011 terdiri dari :

1. Kepala Unit;
2. Subbagian Tata Usaha;
3. Subbagian Keuangan;
4. Seksi Operasional;
5. Seksi Prasarana;
6. Seksi Sistem Tiket;
7. Seksi Pengendalian; dan
8. Satuan Pengawas Internal.

B. Hasil Penyajian Data Penelitian

1. Evaluasi Paska Pelaksanaan (*ex post*) pada Kebijakan Pola Transportasi Makro di DKI Jakarta berupa bus Transjakarta

Kondisi sarana transportasi publik (umum massal) di perkotaan, khususnya di Jakarta dan sekitarnya dirasakan masih belum memadai, tidak aman, tidak nyaman, dan tidak terjangkau dalam arti jauh dari tempat tinggal. Serta tidak murah, karena harus berganti angkutan beberapa kali. Beruntung, jika ada yang lokasi rumah dan rute angkutannya dekat dan searah dengan tempat kerja atau kantor. Tapi tentu saja jauh lebih banyak yang belum terjangkau. Itu sebabnya, agar tidak banyak kehilangan waktu untuk menunggu dan berganti angkutan umum, serta jauh lebih hemat, kini banyak orang di Jakarta dan sekitarnya beralih membeli dan menggunakan sepeda motor.

Di sisi lain, kondisi angkutan umum yang semakin tidak jelas nasibnya, dan sedang menuju ke kebangkrutan. Jumlah penumpangnya makin menurun. Salah satu ciri kebangkrutan angkutan umum adalah ditandai gagalnya perusahaan angkutan melakukan peremajaan. Lazimnya usia kendaraan angkutan umum didisain hanya untuk 7 (tujuh) tahun agar tetap layak dan nyaman di jalan. Yang terjadi sekarang, kebanyakan armada yang usianya diatas 10 tahun, bahkan ada yang sudah melebihi 10 tahun.

Salah satu penyebab angkutan kota (angkot) bangkrut ialah karena pemerintah tidak mau menanggung risiko pada penyediaan angkutan kota. Jadi, risiko 100% ditanggung oleh pengusaha, namun tarif ditentukan oleh pemerintah. Tarif ditentukan pemerintah untuk melindungi dan menyesuaikan dengan

kemampuan masyarakat. Namun, pemerintah tidak mau menjamin kelangsungan hidup pengusaha. Berdasarkan kondisi seperti itu, munculah ide dibangunnya system *busway* dimana pemerintah “membeli service pelayanan”. Pemerintah, dalam hal ini Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berani mengambil risiko tersebut. System *busway* ini pun berusaha membangkitkan kembali operasional angkutan umum. Sistem ini diikuti oleh beberapa kota lainnya di Indonesia.

Pemerintah membeli *service* (jasa pelayanan) angkutan umum yang nyaman, aman, cepat, manusiawi dan terjangkau dari para pengusaha angkutan kota dengan demikian ada biaya-biaya yang dijamin oleh pemerintah yang masih menjadi perdebatan adalah timbulnya kemacetan baru dengan munculnya *busway* karena telah mengambil satu lajur jalan. Keberadaan *busway* pada jangka panjang memang di harapkan bisa mengurangi kemacetan kota. Tapi untuk jangka pendek *busway* di maksudkan untuk memperbaiki kualitas angkutan umum yang makin hari makin menurun. Dalam sistem *busway*, pemerintah membeli *services* dari operator bus. Selama ini pemerintah hanya memberi izin trayek, sekarang berganti pemerintah membeli *service* sistem angkutan kota sesuai kualitas yang di inginkan. Misalnya, busnya bersih, ber-AC, pejalanannya terjadwal, serta berjalan pada jalur khusus bebas hambatan.

Di tahun-tahun sebelum ada bus Transjakarta, angkutan umum, baik angkot model mikrolet, minibus seperti Kopaja dan Metromini, maupun bus besar seperti PPD, Mayasari Bakti, dan Bianglala, semua berjalan di jalur paling kiri ruas jalan, di jalur lambat. Kondisi busnya kebanyakan tidak menggunakan fasilitas pendingin udara/ *Air Conditioner* (AC) dan penumpangnya berdesakan karena

kondisi bus yang penuh. Sementara itu, di jalur kanan, di jalur cepat, melaju mobil pribadi ber-AC yang hanya berpenumpang rata-rata satu atau dua orang. Ini memperlihatkan satu bentuk ketimpangan sosial di jalan raya. Setelah tahun 2004, nasib penumpang angkutan umum mulai diperbaiki. Dengan sistem *busway* mereka mendapatkan angkutan umum yang nyaman, ber-AC, bisa melaju di jalur cepat, bahkan lajunya dapat lebih cepat dari sedan berpenumpang dua orang. Pertimbangan memilih sistem *busway* antara lain, banyak contoh sukses *busway* di berbagai negara, waktu pembangunan lebih cepat dibanding Light Rail Transit (LRT) dan Mass Rapid Transit (MRT), biaya pembangunan lebih murah dibanding sistem lain, serta kapasitas penumpang juga tidak jauh berbeda dengan sistem transportasi lainnya, dan yang lainnya. Hal ini diperkuat oleh pernyataan PD, sebagai berikut:

“Kenapa pilih busway, itu ditetapkan oleh namanya Pola Transportasi Makro. Pola Transportasi Makro itu pertama tahun 2004, SK Gub Nomor 84 Tahun 2004. Disini ada macam-macam *history* nya, pokoknya banyak alasannya lah disini. Salah satu opsinya itu, nah kan ada darat, laut, kalo udara kan ga ada. Jadi darat sama laut. Darat itu kan macam-macam, ada jalan, ada rel. Kalau laut itu kan perairan. Terus salah satu moda yang dipakai itu ya *busway*. *Busway* ada hasil analisa segala macam, ditetapkan oleh SK Gub 84 2004, terus 2007 ditetapkan Pergub 103 2007. Alasan kenapa pertama kali *busway* yang dibangun, biayanya lebih murah, terus waktu pembangunannya juga lebih cepat dari MRT dan LRT, jumlah penumpangnya juga banyak kan yang dibawa, dan lain-lain.”

Dari pernyataan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memilih untuk membangun *busway* terlebih dahulu melalui berbagai pertimbangan, diantaranya biayanya lebih murah, kecepatan pembangunannya lebih singkat, dan jumlah penumpang yang dibawa juga banyak. Sejak beroperasi pada tahun 2004, Transjakarta *Busway* telah menjadi bagian dari reformasi angkutan umum kota di

Provinsi DKI Jakarta. Transjakarta juga berupaya untuk meningkatkan pelayanannya kepada masyarakat yang diiringi dengan usaha mewujudkan pengelolaan institusional dan keuangan yang efektif dan efisien. Memang, bus Transjakarta dengan koridor khusus itu memiliki jalur eksklusif. Jalan sebagai *public road* sudah sewajarnya dimanfaatkan oleh lebih banyak orang. Jadi esensinya, yang memanfaatkan jalur eksklusif itu adalah masyarakat penumpang bus, bukan UP Transjakarta. Bus Transjakarta telah menjadi milik masyarakat. Lebih dari itu, beroperasinya Transjakarta *Busway* telah menjamin jetertiban dan kenyamanan berlalu lintas di kalangan angkutan umum. Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan penelitian bus Transjakarta pada koridor 1 dan koridor 3. Data yang diberikan peneliti adalah data sampai Desember tahun 2013.

a. Evaluasi Input

1) Jumlah Armada

Transjakarta *Busway* telah beroperasi selama 10 (sepuluh) tahun melayani masyarakat khususnya warga ibukota Provinsi DKI Jakarta dalam bertransportasi. Telah 12 (dua belas) koridor yang dioperasikan dan direncanakan rutennya akan diperluas mencakup wilayah Jabodetabek. Kemudahan dan kenyamanan dalam menggunakan Transjakarta *Busway* menjadi alternatif transportasi massal yang dapat diandalkan. Didukung dengan jalur dan sistem khusus, sistem waktu yang terjadwal, kapasitas angkut yang besar, harga tiket yang terjangkau, dan sistem tiket elektronik, Transjakarta *Busway* diharapkan dapat mengakomodir masyarakat dalam melakukan mobilitas. Berdasarkan data yang peneliti dapatkan, jumlah armada Transjakarta *Busway* sampai pada akhir tahun 2013 sebanyak 669

bus, dengan rincian 471 *Single Bus* (bus tunggal) dengan kapasitas maksimal yaitu 85 orang dan 198 *Articulated Bus* (bus gandeng) dengan kapasitas maksimal 160 orang. Hal itu senada dengan pernyataan dari PT1 dalam wawancara pada tanggal 28 April 2014 pukul 12:00 WIB yang bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway, sebagai berikut:

“Jumlah bus yang ada saat ini berjumlah 669 bus, terdiri dari bus dari lelang operasi plus dari Pemda (Pemprov DKI Jakarta). Tapi, kenyataannya bus yang beroperasi hanya 430 bus. Jumlah bus tersebut terdiri dari bus *single* (bus tunggal) dan bus *articulated* (bus gandeng).”

Berdasarkan pernyataan di atas, jumlah bus yang tersedia berjumlah 669 unit bus. Namun, yang beroperasi hanya 430 unit bus. Bus tersebut berasal dari lelang operasi serta dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Berikut ini rincian dari 669 jumlah bus Transjakarta yang tersedia:

Tabel 4.1 Jumlah Armada Transjakarta

Koridor	Jumlah Bus (Unit)	Jumlah dan tipe bus	
		Single bus	Articulated Bus
1	51		51
2	55	55	
3	71	71	
4	48	48	
5	27		27
6	53	53	
7	85	85	
8	15		15
9	84	69	15
10	33		33
11	21		21
12	36		36
Jumlah	669	471	198

Sumber: Buku Profil Transjakarta

Angka 669 pada tabel di atas termasuk bus yang dahulu digunakan oleh operator PT. Jakarta Express Trans (JET) yang beroperasi di koridor 1 sebanyak 90 bus. PT. Jakarta Express Trans menjadi operator di koridor 1 mulai awal bus Transjakarta diresmikan yaitu tahun 2004 sampai tahun 2013. Namun, saat ini bus yang digunakan oleh PT. JET sudah tidak beroperasi lagi dan bekas bus yang dahulu digunakan oleh operator PT. JET tersebut rencananya akan digunakan sebagai Angkutan Malam Hari (Amari) yang akan beroperasi pada pukul 22.00 sampai 05.00. Hal ini senada dengan pernyataan dari PT2 dalam wawancara pada tanggal 15 April 2014 pukul 16:00 WIB yang bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway, sebagai berikut:

“2004 itu kan JET (Jakarta Express Trans). Jakarta Express Trans sudah selesai kontrak, kemudian busnya itu dikembalikan ke Pemda (Pemprov DKI Jakarta). Tapi sampe sekarang busnya belum dioperasikan, operatornya sih sudah ada ya, mereka jadi bus Amari (Angkutan Malam Hari). Tapi belum, rekondisi bus lama, kemudian nanti digunakan untuk bus Amari. Bus malam hari, pokonya dari malam sampai pagi. Operatornya Bianglala, tapi belum sih.”

Berdasarkan pernyataan tersebut, bus yang dahulu dioperasikan oleh PT. JET pada koridor 1, nantinya akan digunakan untuk bus Amari (Angkutan Malam Hari). Dari tabel di atas, dapat dilihat pada koridor 1 terdapat 51 unit bus dimana semuanya merupakan *Articulated Bus* / bus gandeng. Pada koridor 2 terdapat 55 bus yang semuanya merupakan *single bus* / bus tunggal. Pada koridor 3 terdapat 71 bus dan semuanya merupakan *single bus* / bus tunggal. Pada koridor 4 terdapat 48 bus dimana semuanya merupakan *single bus* / bus tunggal. Pada koridor 5 terdapat 27 unit bus dimana semuanya merupakan *Articulated Bus* / bus gandeng. Pada koridor 6 terdapat 53 bus yang semuanya merupakan *single bus* / bus

tunggal. Pada koridor 7 terdapat 85 bus dan semuanya merupakan *single bus* / bus tunggal. Pada koridor 8 terdapat 15 unit bus dimana semuanya merupakan *Articulated Bus* / bus gandeng. Pada koridor 9 terdapat 84 bus dimana 69 unit merupakan *single bus* / bus tunggal dan 15 unit merupakan *Articulated Bus* / bus gandeng. Pada koridor 10 terdapat 33 unit bus yang semuanya merupakan *Articulated Bus* / bus gandeng. Pada koridor 11 terdapat 21 unit bus dimana semuanya merupakan *Articulated Bus* / bus gandeng. Pada koridor 12 terdapat 36 unit bus dan semuanya merupakan *Articulated Bus* / bus gandeng.

Jumlah bus dalam satu koridor tersebut telah diperhitungkan oleh Dinas Perhubungan. Seperti yang diungkapkan oleh PT3 dalam wawancara pada tanggal 30 April 2014 Pukul 14:00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta, sebagai berikut:

“Jadi kalo untuk bicara berapa busnya koridor ini, berapa busnya koridor ini, itu sudah di Dinas Perhubungan yang menentukan. Kebutuhannya mereka sudah ada mengkaji itu koridor. Misalnya koridor 1 berapa bus yang mesti layani, koridor 12 berapa bus yang mesti layani. Itu sudah ada perhitungannya di Dinas Perhubungan.”

Dari pernyataan tersebut, penentuan jumlah bus dalam satu koridor, semuanya ditentukan oleh Dinas Perhubungan. Tentunya dengan perhitungan melalui kajian-kajian yang Dinas Perhubungan lakukan. Namun bus yang ada saat ini belum dapat memenuhi permintaan masyarakat. Dikarenakan jumlah bus yang tersedia terbatas maka bus Transjakarta belum dapat mengangkut masyarakat Jakarta yang sebanyak itu dalam satu waktu tertentu. Oleh karena itu sering terlihat terjadi antrean penumpang di beberapa halte saat menunggu kedatangan bus Transjakarta. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

yang menjadi konsultan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam penyediaan armada bus Transjakarta pernah melakukan perhitungan jumlah bus yang ideal untuk melayani 12 koridor saat ini. Hal ini senada dengan yang diungkapkan PD dalam wawancara pada tanggal 16 Mei 2014 pukul 11:45 WIB bertempat di Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai berikut:

“Ada namanya ITDP (Institute for Transportation and Development Policy). ITDP Indonesia bikinnya. Dia kan di luar negeri, cuma kan di setiap negara dia punya. Nah cabangnya salah satunya di Indonesia. Rekomendasi untuk peningkatan jumlah kapasitas armada Transjakarta. Perhitungan prediksi desain kebutuhan bus. Kalo lima belas koridor, kan ada masing-masing *headway*. Kalo 5 menit butuhnya 584, 4 menit 725, 3 menit 958, 2 menit 1432, 1 menit 2848. Ngeliat *headway* nya, tapi *headway* nya itu setiap koridor itu tidak bisa disamakan, akhirnya *dimix*, satu, tiga, setiap koridor beda-beda ya. Rata-rata 2 menit ya *headway* nya, butuhnya itu 1.289 bus. Direkomendasikannya bus *articulated* (gandeng). Harapannya itu 2015 tercapai semua 1.289 bus. Itu kalau 15 koridor, kalau 12 koridor itu 1.029 bus.

Berdasarkan pernyataan di atas, ITDP merekomendasikan jumlah bus Transjakarta yang harus disediakan untuk melayani 15 koridor adalah sebanyak 1.289 unit bus, sedangkan untuk 12 koridor sebanyak 1.029 unit bus. Jumlah tersebut hanya setengah dari jumlah bus Transjakarta yang dimiliki saat ini, dan sepertiga dari jumlah bus yang dioperasikan saat ini. Untuk itulah diperlukan penambahan jumlah armada bus sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan. Hal ini senada dengan pendapat dari M1, yang mengatakan:

“Armadanya kurang banyak sehingga harus menunggu lama di halte yang tidak nyaman. Sekalinya bus datang sudah penuh berdesakan. Hanya sedikit penumpang yang bisa masuk. Terutama pada jam pulang kerja. Dalam waktu dekat, semoga armadanya diperbanyak. Dalam jangka waktu lebih lama, semoga seluruh sarana dan prasarananya bisa selalu dirawat.”

Dari pernyataan tersebut, armada yang disediakan oleh Transjakarta masih kurang, sehingga penumpang harus menunggu lama di halte. Saat bus datang, penumpang di dalam bus sudah berdesakan, sehingga hanya sedikit penumpang yang dapat terangkut bus. Lebih lanjut diungkapkan oleh M2, yang menyatakan:

“Bus yang ga jelas kapan datangnya bahkan bisa ga dateng 2 jam. Antrian yang membludak dan bus tak kunjung datang. Sekalinya datang pasti selalu BBG bahkan bisa 5 bus lewat BBG semua. Semoga kedepannya jam pengisian BBG jg bisa lebih tepat pembagian waktunya. Pihak Transjakarta juga harus bisa menangani mobil mobil atau motor yg masuk jalur busway agar perjalanan lebih lancar dan busway datang tepat waktu.”

Berdasarkan pernyataan di atas, bus Transjakarta tidak jelas kedatangannya, padahal antrean di halte telah membludak tetapi bus tidak kunjung datang.

Pernyataan lain diungkapkan oleh M3 yang mengungkapkan:

Saya menghargai dari awal berjalannya TransJakarta (TJ) ini sampai dengan sekarang sudah ada perbaikan kualitas secara terus menerus. Namun masih banyak ketidakpuasan saya terhadap pelayanan TJ sekarang ini. Kurangnya jumlah armada bus pada saat pagi berangkat kerja & sore pulang kerja yang menyebabkan penumpang harus menunggu berjam-jam serta berdesak-desakan pada saat didalam bus. Serta ada pula kondisi bus TJ yang sudah tidak layak pakai. Kedepannya ditambahkan jumlah armada bus pada saat pagi berangkat kerja dan sore pulang kerja dan penggantian bus-bus TJ yg sudah tidak layak pakai.”

Dari pernyataan tersebut, jumlah armada yang ada pada saat pagi berangkat kerja dan sore pulang kerja masih kurang, sehingga menyebabkan penumpang harus menunggu berjam-jam serta berdesak-desakan pada saat di dalam bus. Jumlah armada sebanyak 669 unit bus di atas tidak muncul begitu saja. Tentunya melewati proses sehingga ada 669 unit bus. Salah satu prosesnya, yaitu proses pengadaan. Proses pengadaan merupakan proses yang sangat penting dalam hal armada. Tanpa melalui proses pengadaan tak akan ada armada yang dapat

melayani masyarakat. Berdasarkan pengamatan peneliti, dalam proses pengadaan terbagi ke dalam dua macam. Yang pertama menggunakan APBD dan yang kedua menggunakan lelang investasi. Sebagaimana yang diungkapkan PD dalam wawancara pada tanggal 16 Mei 2014 pukul 11:45 WIB bertempat di Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai berikut:

“Jadi pengadaannya ada dua macam, ada yang menggunakan APBD ada yang menggunakan lelang investasi. Kalau pengadaan oleh APBD, berarti tergantung anggaran yang tersedia dari Pemprov. Anggaran tersedia berapa, baru ketemu jumlah yang dapat dibeli berapa, karena melihat harga satuan di pasaran seperti apa. Proses pengadaannya proses pengadaan barang dan jasa pemerintah yaitu proses lelang, Perpres 70 Tahun 2012 perubahan Perpres 54 Tahun 2010. Kalau lelang investasi di operator yang mengadakan. Karena yang mengoperasikan bus tiap-tiap koridor kan bukan Dishub, bukan Pemprov, tapi pihak swasta (operator). Kan pihak swasta (operator) yang mau mengoperasikan koridor juga harus dilelang. Maksudnya lelang investasi yaitu dia (operator) mengoperasikan rute itu, busnya mau dikasih dari Dishub atau busnya dia (operator) beli sendiri.”

Dari wawancara tersebut dapat dilihat, kalau pengadaan menggunakan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD), yaitu melihat anggaran belanja yang tersedia dari Pemprov DKI Jakarta. Proses pengadaannya menggunakan proses pengadaan barang dan jasa pemerintah, yaitu dengan proses lelang yang mengacu pada Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 70 Tahun 2012. Sedangkan untuk lelang investasi yaitu operator yang ingin mengoperasikan bus Transjakarta apakah busnya disediakan oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta atau busnya dibeli sendiri oleh operator. Bagi operator yang tidak mendapatkan ‘jatah’ bus dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta, maka operator membeli sendiri bus yang akan dioperasikannya. Pengadaan melalui lelang investasi ini akan menentukan besaran biaya rupiah per kilometer yang akan dibayarkan kepada operator yang membeli sendiri busnya.

Dalam proses pengadaan bus Transjakarta tentunya terdapat aktor-aktor yang terlibat didalamnya. Lebih lanjut dijelaskan PD dalam wawancara pada tanggal 16 Mei 2014 pukul 12:00 WIB yang bertempat di Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta, bahwa terdapat aktor-aktor yang terlibat dalam proses pengadaan bus Transjakarta, sebagai berikut:

“Mungkin Gubernur selaku Kepala Daerah, Sekda selaku Ketua Anggaran Daerah, Bappeda selaku Wakil Ketua Anggaran Daerah, dan Dinas Perhubungan”.

Dari penjelasan tersebut, dapat diketahui bahwa aktor yang terlibat dalam proses pengadaan bus Transjakarta yaitu Gubernur DKI Jakarta, Sekretaris daerah (Sekda) Provinsi DKI Jakarta, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Provinsi DKI Jakarta, dan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Para aktor ini lah yang terlibat dalam proses pengadaan bus Transjakarta, dengan mengharapkan armada yang terbaik.

Untuk mendapatkan armada yang terbaik, tentu harus dibuat terlebih dahulu spesifikasi bus yang diinginkan. Menentukan spesifikasi bus penting dilakukan untuk mendapatkan bus yang terbaik. Hal ini senada dengan pernyataan yang diungkapkan oleh PT1 dalam wawancara pada tanggal 28 April 2014 Pukul 12:00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta, sebagai berikut:

“Iya sebelum proses pengadaan bus Transjakarta dilakukan, kita terlebih dahulu menentukan spesifikasi dari bus Transjakarta. Mengapa dibuat spesifikasi bus terlebih dahulu, tujuannya adalah agar peserta lelang tersebut menyiapkan busnya sesuai dengan apa yang telah kita tentukan. Spesifikasi tersebut menjadi acuan untuk para peserta lelang dalam mengadakan bus Transjakarta.”

Dari pernyataan di atas, peserta lelang yang akan mengikuti pengadaan bus Transjakarta melalui lelang umum harus menyediakan bus yang telah ditetapkan. Acuannya terdapat dalam dokumen spesifikasi bus Transjakarta. Pada penambahan armada tahun ini, Pemprov DKI Jakarta ingin lebih banyak menggunakan bus *articulated/gandeng*. Dalam hal ini, Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) menetapkan bus yang harus disediakan oleh peserta lelang. Selama ini, UPTB dibantu oleh konsultan, yaitu Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), dalam menyiapkan spesifikasi bus untuk kelengkapan dokumen tender. Dalam dokumen spesifikasi bus sama sekali tidak menyebutkan atau pun mengarahkan pada merk bus tertentu, tetapi hanya karakteristik, kemampuan, dan kelengkapan bus. Seperti yang diungkapkan oleh PT3 dalam wawancara pada tanggal 30 April 2014 Pukul 14:00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta, sebagai berikut:

Kalau di lelang umum kita tidak boleh menyebut merk tertentu. Jadi kita nyebut speknya aja, ukurannya sekian, dimensinya sekian, interiornya bagaimana. Itu hanya bisa itu, merk nggak bisa. Kalau udah merk itu sama aja bukan lelang. Itulah makanya kadang kita tidak mendapatkan apa yang kita minta.”

Berdasarkan penjelasan tersebut, dalam proses lelang bus Transjakarta tidak dapat menyebutkan merk tertentu, hanya dapat menyebutkan spesifikasinya saja. Dalam spesifikasi teknis armada bus, dideskripsikan berbagai hal tentang bus yang harus disediakan, hal-hal yang utama meliputi dimensi bus. Spesifikasi teknis tersebut direkomendasikan untuk menggunakan bus *gandeng (articulated)*. Di situ disebutkan panjang keseluruhan 18.000 mm, lebar keseluruhan 2.500 mm, tinggi keseluruhan max 4.200 mm termasuk ruang untuk A/C. Tipe mesin adalah

full dedicated CNG engine dengan power (tenaga) minimum 285 HP, kecepatan maksimum 80 - 100 km/jam, transisi otomatis. Sedangkan konstruksi body adalah *dedicated high floor bus*, tinggi lantai dari permukaan jalan 1100 mm, tinggi tempat berdiri 2.100 mm, kecuali di tempat sambungan tinggi minimal 1900 mm, *ground clearance* maksimum 300 mm. Pintu akses penumpang merupakan pintu swing-in yang meliputi dua pintu depan dan belakang pada tiap sisi dengan lebar 2 X 600 mm. Pendingin udara (AC) harus mampu menghasilkan suhu *absolute* di dalam ruangan 25 derajat celsius, kurang lebih 1 derajat celsius pada kapasitas penumpang 160 orang.



Gambar 4.2 Prototipe bus Transjakarta

Sumber: Unit Pengelola Transjakarta Busway



Gambar 4.3 Contoh interior dalam bus Transjakarta

Sumber: Unit Pengelola Transjakarta Busway

Di bagian interior dirinci ukuran dan bentuk tempat duduk penumpang dan tempat duduk pramudi, bentuk pintu, pegangan bagi penumpang yang berdiri, papan-papan informasi seperti tempat duduk prioritas bagi kamu lansia, ibu hamil, penderita cacat, maupun orang yang menggendong anaknya. Stiker di dalam bus memuat informasi tentang larangan ngebut bagi pramudi di tunjukkan dengan kecepatan maksimal melaju, larangan makan dan minum, nomor identitas bus, hingga pencantuman nomor telpon pengaduan. Lainnya, dashboard dan panel petunjuk digital halte yang akan di singgahi beserta rekam suaranya. Tak lupa pula harus di pasang rute bus yang dilalui. Biasanya di pasang di dinding dekat lubang AC atau dekat pintu. Untuk keselamatan, di kaca bus, harus di lengkapi martil pemecah kaca. Khusus bus tunggal biasanya ada empat buah martil, di perlukan untuk memecahkan kaca jika kondisi darurat, misalnya terjadi musibah

kebakaran atau AC yang bocor sementara tombol pembuka pintu tidak berfungsi atau macet.

Setelah spesifikasi teknis bus ditentukan oleh Unit Pengelola Transjakarta Busway, selanjutnya tugas peserta lelang yang memenangkan tender untuk memenuhi permintaan dari Unit Pengelola Transjakarta Busway untuk menyediakan bus yang diinginkan. Karena melalui proses lelang umum, kualitas bus yang didapat oleh UPTB terkadang tidak sesuai dengan bus yang diinginkan.

Hal ini diperkuat oleh pernyataan dari PT3 dalam wawancara pada tanggal 30 April 2014 Pukul 14:00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta, sebagai berikut:

“Kalau melalui lelang langsung, kadang apa yang kita minta belum tentu dengan apa yang kita dapatkan. Okelah kita minta spek yang seperti ini, spek yang ini. Kita berharap merknya A karena kita ngambil standart speknya di merk A, tapi ternyata kita dapet speknya di merk C. Yang kualitasnya belum sama dengan merk A. Itu kelemahannya di lelang umum.”

Dari penjelasan di atas, karena proses pengadaan bus Transjakarta melalui lelang umum, kualitas dan merk dari spek bus yang didapat oleh Unit Pengelola Transjakarta Busway terkadang tidak sesuai dengan kualitas dan merk pada spek bus yang diinginkan. Oleh karena itu banyak bus yang baru sebentar dioperasikan sudah mulai rusak. Itu sebabnya mengapa banyak bus yang tidak beroperasi. Hal ini disebabkan karena kualitas dan merk yang digunakan tidak sesuai dengan apa yang diharapkan. Berdasarkan pengamatan peneliti, terdapat beberapa merk bus yang digunakan untuk bus Transjakarta, diantaranya Hino, Hyundai, Daewoo, Huanghai, Komodo, Inobus, Zhongtong, dan Anka.

2) Jumlah SDM

Sebanyak apapun bus yang disediakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta takan berarti jika tidak terdapat sumber daya manusia yang mengelola dan merawat armada. Tanpa adanya sumber daya manusia yang piawai dalam bidang-bidang yang berkenaan dengan transportasi darat, bus Transjakarta tidak akan maksimal dalam melayani masyarakat. Transjakarta Busway sebagai bentuk reformasi pelayanan angkutan umum tidak hanya memerlukan jalur khusus dan armada baru saja, tapi juga memerlukan lembaga untuk mengelolanya. Sebab Transjakarta tidak mungkin dikelola oleh operator swasta yang selama ini melayani angkutan umum dengan tidak menggunakan dasar standar prosedur operasional (SPO) maupun standar pelayanan minimal (SPM) yang jelas. Sedangkan pengelolaan bus Transjakarta yang berada dibawah kendali Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memiliki konsep, sistem, dan standar prosedur operasional (SPO) yang jelas. Para pengusaha angkutan yang sebelumnya telah lama memiliki trayek bus di wilayah DKI Jakarta diikutsertakan untuk terlibat dalam mengoperasikan bus Transjakarta, tetapi hanya sebatas sebagai operator saja. itu pun sebagian dari mereka harus membentuk konsorsium terlebih dahulu. Mekanisme pengendalian operasional bus Transjakarta tetap berada dalam kewenangan Pemprov DKI Jakarta, yang dalam hal ini direpresentasikan oleh Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB).

Untuk mengoperasikan bus Transjakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membentuk lembaga khusus. Berdasarkan pengamatan peneliti, Pemprov DKI Jakarta telah beberapa kali mengubah bentuk sejumlah lembaga yang diberikan

kewenangan untuk mengoperasikan bus Transjakarta. Lembaga tersebut diantaranya, yaitu Badan Pengelola (BP) Transjakarta Busway lalu berubah menjadi Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway, kemudian berubah lagi menjadi Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB), dan yang terakhir berubah menjadi PT Transjakarta Busway. PT Transjakarta Busway merupakan perubahan status menjadi Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang dimiliki oleh Pemprov DKI Jakarta. Namun berdasarkan pengamatan peneliti, pada saat ini UP Transjakarta *Busway* masih bertanggung jawab penuh atas operasi bus Transjakarta. Meskipun demikian saat ini juga sedang dalam masa transisi perubahan dari UP Transjakarta menjadi PT Transjakarta Busway. Seperti yang diungkapkan oleh PT2 dalam wawancara pada tanggal 15 April 2014 pukul 16:00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway, sebagai berikut:

“Iya, kedepannya memang mau jadi BUMD ya. Tapi, saat ini masih dalam tahap transisi. Saat ini sih kita masih mengendalikan operasional Transjakarta. Untuk jajaran direksi yang baru sih udah ada yah, cuma masih dalam tahap transisi untuk sekarang ini. Itu sudah ada Pergubnya ya, untuk lebih jelasna kamu bisa cari sendiri.”

Berdasarkan pernyataan tersebut, untuk kedepannya pengelola bus Transjakarta akan berubah status menjadi Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), namun, saat ini UPTB masih memegang penuh operasional dari bus Transjakarta.. selain itu, jajaran Direksi untuk PT Transjakarta juga telah tersedia untuk dapat mengetahui tugas dan fungsi mereka nanti seperti apa. Sebelum jajaran Direksi yang baru memimpin, mereka diberikan bekal terlebih dahulu dari jajaran Direksi UP Transjakarta. Status pegawai di Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) ada tiga macam, yaitu PNS, Tetap, dan Kontrak. Untuk Kepala Unit Pengelola

Transjakarta Busway (UPTB) dan Kepala Seksi serta Kepala Subbag kebanyakan adalah Pegawai Negeri Sipil (PNS). Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh PT2 dalam wawancara pada tanggal 15 April 2014 pukul 16:00 WIB bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta sebagai berikut:

“Status pegawai kita tergolong menjadi tiga, PNS (Pegawai Negeri Sipil), Tetap, dan Kontrak. Untuk PNS untuk posisi yang diatas-atas, levelnya sekelas Kasi (Kepala Seksi) dan Kasubbag (Kepala Subbagian). Yang menentukan PNS dari Dishub. Jadi memang mereka yang sudah eksis di Dinas Perhubungan untuk ditugaskan di Transjakarta. Tetap bukan PNS, statusnya tetap, mereka itu diangkat dulu ya berdasarkan SK Gubernur, tapi itu pada saat awal Transjakarta ada. Tetap itu di Transjakarta sampai dengan saat ini sih sudah tidak ada ya, tetap hanya sampai 2006. Karena sama prosesnya seperti CPNS. Kontrak itu ya sesuai dengan kontrak, tapi tidak *outsourcing*, dari Transjakarta langsung. Sempat kita pakai *outsourcing* tapi kita ambil lagi.”

Dari penjelasan tersebut dapat dilihat bahwa, status pegawai di UPTB ada 3 golongan, yaitu Pegawai Negeri Sipil (PNS), Tetap, dan Kontrak. Untuk PNS menempati posisi teratas sebagai Kepala Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) dan beberapa Kepala Seksi serta Kepala Subbagian. Untuk kontrak pegawai selama enam bulan, setelah itu akan dievaluasi apakah pegawai tersebut diperpanjang atau tidak. Hal ini diperkuat oleh pernyataan dari PT2, beliau mengatakan:

“Kontrak pegawai itu per enam bulan. Iya nanti setelah enam bulan kita lihat hasil kinerja mereka dari absensi, kemudian perilaku mereka di lapangan, apakah ada kasus atau tidak, itu jadi pertimbangan kedepannya. Yang mengevaluasi di bidang kepegawaian. Jadi di kepegawaian kan ada yang *mobile* di lapangan ya, jadi bisa mengevaluasi.”

Dari pernyataan di atas, kontrak pegawai UPTB hanya selama enam bulan. Setelah enam bulan akan dievaluasi oleh bidang kepegawaian apakah pegawai tersebut layak diperpanjang atau tidak ontraknya. Bidang kepegawaian

mengevaluasi berdasarkan absensi dan perilaku pegawai di lapangan. Sedangkan untuk yang bertugas mengevaluasi seluruh pegawai dari Transjakarta ialah Satuan Pengawas Internal. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PT2 dalam wawancara pada tanggal 15 April 2014 pukul 16:00 WIB bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta sebagai berikut:

“Yang mengevaluasi kepegawaian ada namanya bagian Satuan Pengawas Internal, nggak mengevaluasi kepegawaian aja, tapi semua bidang yang ada di Transjakarta. Namanya Satuan Pengawas Internal yang ada dalam struktur organisasi Transjakarta. Itu mereka dari Transjakarta.

Berdasarkan penjelasan tersebut, bagian Satuan Pengawas Internal yang bertugas untuk mengevaluasi kinerja pegawai dari seluruh bidang yang ada di Transjakarta, tidak hanya bidang kepegawaian saja. Sementara itu, sampai awal tahun 2014 UP Transjakarta sendiri telah memiliki pegawai dengan total sebanyak 6355 orang.

“Untuk pegawai sampai saat ini total ada 6000-an ya. Total keseluruhan kan, iya ada sekitar 6000. Jumlah ini total dari seluruh pegawai di semua bidang. Semua, termasuk yang di kantor maupun yang di lapangan. Tapi tidak termasuk pramudi ya, pramudi tidak termasuk dalam total jumlah tersebut.”

Dari pernyataan di atas, total jumlah pegawai dari Transjakarta ada sekitar 6000-an. Namun berdasarkan data yang peneliti dapatkan saat penelitian, jumlah pegawai Transjakarta sebanyak 6355 orang. Jumlah pegawai tersebut dirinci sebagai berikut: Pegawai Negeri Sipil (PNS) sebanyak 22 orang, Pegawai Tetap sebanyak 93 orang, Pegawai Kontrak sebanyak 5938 orang, Pramudi sebanyak 262 orang, dan Tenaga Teknisi sebanyak 40 orang. Untuk diketahui, jumlah pramudi di atas hanya pramudi milik dari UP Transjakarta saja, tidak termasuk

pramudi dari operator. Karena menurut hemat peneliti, pramudi dari operator bukanlah bagian dari UP Transjakarta Busway. Untuk urusan rekrutmen pegawai di UP Transjakarta, UP Transjakarta sendirilah yang melakukannya. Lebih lanjut diungkapkan oleh PT2 dalam wawancara pada tanggal 15 April 2014 pukul 15:00 WIB bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta sebagai berikut:

“Kalo SDM sih menyesuaikan kebutuhan ya. Jadi kalo misalnya seiring dengan koridor bertambah, kemudian penambahan bus pasti SDM akan bertambah. Kalo SDM Transjakarta sendiri, Transjakarta langsung yang merekrut pegawai, kecuali pramudi. Pramudi itu langsung dari operator. Jadi kalo misal *frontliner* di lapangan seperti Kasir, *Barrier*, PAM Halte (Pengamanan Halte), Petugas *On Board*, di jalur Patroli langsung dari Transjakarta. Jadi kan lebih fleksibel jumlahnya.

Berdasarkan penjelasan tersebut, Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sendiri yang mengadakan rekrutmen pegawai. Berbeda dengan pegawai lainnya, Pramudi yang menggunakan bus Transjakarta yang dioperasikan oleh operator menjadi milik operator. Sedangkan pramudi yang menggunakan bus Transjakarta yang dioperasikan oleh Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) menjadi milik UPTB. Jumlah pegawai UP Transjakarta sebanyak 6355 orang tersebut dapat dirinci berdasarkan bidang-bidangnya sebagai berikut: dari Bidang Tata Usaha sebanyak 104 orang, Bidang Keuangan sebanyak 35 orang, Bidang Prasarana sebanyak 971 orang, Bidang Operasional sebanyak 2348 orang, Bidang Sistem Tiket sebanyak 1349 orang, Bidang Pengendalian sebanyak 1537 orang, dan Satuan Pengawas Internal sebanyak 11 orang. Di Bidang Prasarana didalamnya termasuk Pam Malam dan Cleaning Service. Di Bidang operasional didalamnya termasuk *Barrier*. Di Bidang Sistem Tiket didalamnya termasuk

Kasir. Dan di Bidang Pengendalian didalamnya termasuk *On Board*. Untuk rekrutmen pegawai, UP Transjakarta sendiri yang melakukannya.

3) Infrastruktur

Dengan menggunakan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT), Transjakarta Busway dituntut untuk memiliki prasarana yang sesuai dengan standar. Sebelum bus dioperasikan di jalan-jalan di Ibukota, terlebih dahulu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membuat prasarana penunjang bus Transjakarta. Tanpa adanya prasarana yang memadai bus Transjakarta tidak akan dapat menerapkan konsep dasar yang telah dibuat, yakni sistem *Bus Rapid Transit* (BRT). Ada tiga obyek penting saat kita berbicara tentang prasarana angkutan umum dengan sistem *busway* di Jakarta. Yaitu, armada bus, halte tempat terjadinya interaksi antara penumpang dan bus, serta jembatan penyeberangan menuju halte. Mengingat hampir seluruh halte *busway* berada di jalur cepat paling kanan, dibuatlah jembatan penyeberangan orang (JPO).

Menurut pengamatan peneliti, Transjakarta Busway telah memiliki prasarana yang memadai sebagai syarat menerapkan sistem *busway*. Transjakarta Busway telah memiliki halte, jembatan penyeberangan orang (JPO), dan yang lainnya. Hal itu diperkuat dengan pernyataan PD dalam wawancara pada tanggal 16 Mei 2014 pukul 11:45 WIB bertempat di Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai berikut:

“Infrastruktur yang disiapkan untuk busway, ya kan halte, JPO, separator, terus juga tempat jalur khusus dia (busway) kan. Yang menyiapkan ada yang Dinas PU (Pekerjaan Umum), ya kalo halte sama JPO Dishub. Tapi kan udah ada JPO eksisting tinggal nambah *ramp* tengahnya ke halte kan. Kalau Dinas PU yang ngebeton jalan, jalan itu kan yang ngebuat Dinas PU. Dinas penerangan lampu, Dinas Pertamanan taman-taman itu. Kalo koridor 1 kan banyak taman, ya taman-taman itu.”

Dari pernyataan di atas, infrastruktur *busway* telah ada secara lengkap, antara lain halte, JPO, separator, marka, rambu, dan yang lainnya. Untuk pembuatan halte di tempat-tempat yang sebelumnya telah ada JPO, biasanya ramp menuju halte disambungkan dengan jembatan penyeberangan yang telah ada. Pembangunan dan perawatan jembatan penyeberangan orang (JPO) itu di bawah tanggung jawab Dinas Perhubungan (Dishub). Sedangkan pemeliharaan ramp dan jembatan penghubung halte transit atau sky walk paid area (SWPA) menjadi tanggung jawab pengelola Transjakarta. Halte *busway* dibuat rata-rata setiap jarak antara 500-1000 meter dengan pertimbangan tempat dimana masyarakat sering menunggu angkutan umum.. Meskipun terbatas, tersedianya tempat duduk di halte memungkinkan penumpang yang merasa lelah dapat beristirahat sejenak sambil menunggu kedatangan bus berikutnya. Tugas Seksi Prasarana-lah untuk menyiapkan dan menjaga agar prasarana tersebut dalam keadaan aman dan nyaman bagi penumpang. Seksi Prasarana terbagi dalam gugus tugas tiga orang manajer, yaitu Manajer Pemeliharaan, Manajer Pengamanan, dan Manajer Pengembangan Prasarana.

Selain halte dan jembatan penyeberangan orang (JPO) masih terdapat prasarana lain yang menjadi penunjang bus Transjakarta. Prasarana tersebut antara

lain, yaitu rambu lalu lintas, cermin lalu lintas, dan *road stud*. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PD, beliau mengatakan:

“Ya kalo prasarana *busway* tuh halte, JPO, separator, marka, rambu, ya kalau karpet merah kan termasuk marka, *sky walk paid area*. *Sky walk paid area* ini adalah jembatan penyeberangan layang kaya contohnya di Semanggi. Semuanya yang membuat dari Dinas Perhubungan.

Dari pernyataan tersebut, prasarana bus Transjakarta termasuk halte, JPO, separator, marka, rambu lalu lintas, dan *sky walk paid area*. Berdasarkan data dari penelitian peneliti, dalam 12 koridor terdapat sebanyak 228 halte. Dengan rincian sebagai berikut: 20 halte pada koridor 1, 23 halte pada koridor 2, 12 halte pada koridor 3, 12 halte pada koridor 3, 17 halte pada koridor 4 dan 5, 18 halte pada koridor 6, 13 halte pada koridor 7, 22 halte pada koridor 8, 37 halte pada koridor 9, 21 halte pada koridor 10, 14 halte pada koridor 11, dan 14 halte pada koridor 12. Untuk jembatan penyeberangan orang (JPO), dalam 12 koridor terdapat 210 JPO. Angka tersebut dapat dirinci sebagai berikut: pada koridor 1 terdapat 20 JPO, 22 JPO pada koridor 2, pada koridor 3 terdapat 13 JPO, 17 JPO pada koridor 4, pada koridor 5 terdapat 17 JPO, 18 JPO pada koridor 6, pada koridor 7 terdapat 13 JPO, 20 JPO pada koridor 8, pada koridor 9 terdapat 23 JPO, 18 JPO, pada koridor 10, pada koridor 11 terdapat 15 JPO, dan 14 JPO pada koridor 12. Jumlah JPO tiap koridor tersebut telah terbagi ke tiga status, yaitu JPO *Eksisting* atau lama, baru, dan pelucin. Kemudian untuk *sky walk* berjumlah 10 buah. Dengan rincian sebagai berikut: 2 buah di koridor 4,5,9, dan 11 dan 1 buah di koridor 8 dan 10. Tidak semua koridor memiliki *sky walk*. Lalu untuk rambu lalu lintas tercatat berjumlah 5131 set dalam 12 koridor. Selain itu ada pula cermin lalu

lintas sebanyak 233 buah, serta terdapat juga *road stud* berjumlah 817 buah, yang hanya ada di koridor 5 dan 6.

Selain prasarana tersebut, terdapat prasarana lain yang juga tak kalah pentingnya dalam operasional bus Transjakarta. Prasarana tersebut yaitu Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG). Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG) ini menjadi penting karena seluruh bus Transjakarta memakai bahan bakar adalah gas. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PT1 dalam wawancara pada tanggal 28 April 2014 Pukul 12:00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta, sebagai berikut:

“Ya kan bus Transjakarta semuanya bahan bakarnya pake BBG (Bahan Bakar Gas), jadi dibutuhkan SPBG (Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas). Ketersediann SPBG ini sangat penting, karena kalau tidak ada SPBG bus Transjakarta nggak bisa beroperasi dong. Kalau bus Transjakarta tidak beroperasi, nanti masyarakat ngamuk gara-gara busnya nggak ada.”

Berdasarkan pernyataan di atas, dikarenakan seluruh bus Transjakarta menggunakan bahan bakar gas maka dibutuhkanlah SPBG. SPBG menjadi bagian penting dari Transjakarta karena jika tidak tersedia SPBG maka bus Transjakarta tidak dapat beroperasi. Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG) ini berfungsi sama dengan Stasiun Pengisian Bahan bakar Umum (SPBU), yakni sebagai tempat mengisi bahan bakar pada kendaraan. Hanya saja yang membedakan adalah jika pada SPBU bahan bakar yang digunakan yaitu bensin (Premium, Solar, dan Pertamina), namun jika pada SPBG bahan bakar yang digunakan adalah gas.

Keberadaan SPBG ini sangat penting dalam pengoperasian bus Transjakarta. Ada dua obyek penting saat kita berbicara tentang Stasiun Pengisian

Bahan Bakar Gas (SPBG) dalam operasional Transjakarta *busway* di Jakarta. Yang pertama adalah lokasi dan yang kedua adalah tekanan. Hal ini diperkuat oleh pernyataan dari PT1 dalam wawancara pada tanggal 28 April 2014 Pukul 12:00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta, sebagai berikut:

“Ada dua faktor penting dalam SPBG (Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas). Yang pertama adalah lokasi. Mengapa lokasi penting, karena lokasi SPBG ini menentukan jauh tidaknya jarak yang ditempuh bus Transjakarta untuk mengisi BBG. Kalau lokasinya jauh dari koridor kan, berarti jarak yang ditempuhnya jauh. Idealnya satu koridor satu SPBG. Yang kedua adalah tekanan. Mengapa faktor tekanan penting, karena tekanan pada SPBG mempengaruhi waktu yang dibutuhkan dalam proses pengisian BBG dari bus Transjakarta. Semakin rendah tekanan, maka semakin lama bus Transjakarta mengisi BBG.”

Dari pernyataan di atas, faktor lokasi menjadi penting karena dalam mengisi bahan bakar bus Transjakarta harus mendatangi lokasi dimana tempat SPBG tersebut berada. Semakin jauh lokasi SPBG dari koridornya, semakin jauh pula jarak yang ditempuh bus Transjakarta untuk mengisi BBG. Sedangkan untuk tekanan menjadi penting karena berpengaruh terhadap berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk satu bus Transjakarta dalam mengisi bahan bakar. Semakin tinggi tekanan yang dimiliki sebuah SPBG maka semakin cepat SPBG tersebut mengisi bahan bakar gasnya untuk bus Transjakarta.

Dalam hal penyediaan Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG), Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bekerjasama dengan para penyedia SPBG. Menurut hemat peneliti, terdapat lima penyedia SPBG, yaitu Pertamina, Petross, PT. Davati Mugiutama Gasindo, PT. Aksara Andalan Prima, dan PT. T Energy. Selanjutnya pihak operator yang menang tender yang mendatangi penyedia SPBG tersebut untuk melakukan kerjasama agar bus yang dioperasikannya dapat

mengisi bahan bakar di SPBG tersebut. Setelah perjanjian kerjasama tersebut telah dilakukan maka bus Transjakarta yang dioperasikannya dapat mengisi di SPBG yang telah operator lakukan kerjasama tersebut. Berdasarkan data dari penelitian, terdapat tujuh SPBG yang tersedia untuk melayani proses pengisian BBG dari bus Transjakarta. Seperti yang diungkapkan oleh PT2 dalam wawancara pada tanggal 15 April 2014 Pukul 16:00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta, sebagai berikut:

“Untuk SPBG, tugas Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengadakan SPBG ini ya. Pemprov DKI Jakarta melakukan kerjasama dengan perusahaan penyedia bahan bakar gas seperti Pertamina dan PGN (Perusahaan Gas Negara) untuk melayani bus Transjakarta. Untuk SPBG sendiri kita ada tujuh yaa, yaitu SPBG Pemuda, SPBG Perintis, SPBG Kampung Rambutan, SPBG Pinang Ranti, SPBG Jelambar, SPBG Depo-K/Pesing, terus sama SPBG Mampang. Penggunaan SPBG ini dilihat berdasarkan koridor yang terdekat dari SPBG. Misalnya koridor 1 mengisi BBG di SPBG Mampang.”

Berdasarkan penjelasan tersebut, SPBG yang tersedia untuk bus Transjakarta berjumlah 7 unit tersebar di berbagai lokasi. Untuk pengaturan penggunaan SPBG tersebut dilihat berdasarkan koridor yang terdekat dengan lokasi SPBG. Berikut ini lokasi dari Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG) dan operator yang menggunakannya sampai tahun 2013:

1. SPBG Pemuda penyedia PT. Putra Yudha Jaya, berlokasi di Jl. Pemuda RT. 012/04 Rawamangun Jakarta Timur, operator yang menggunakan SPBG ini adalah PT. Jakarta Mega Trans (Koridor 5), PT. Jakarta Trans Metropolitan (Koridor 4), PT. Trans Batavia (Koridor 2 dan 3), Perum Damri (Koridor 11), dan PT. Bianglala Metropolitan (Koridor 10 dan 12).

2. SPBG Depo-K penyedia PT. Davalti Mugiutama Gasindo, berlokasi di Jl. Daan Mogot Jakarta Barat, operator yang menggunakan SPBG ini adalah PT. Trans Batavia (Koridor 3), PT. Bianglala Metropolitan (Koridor 9), PT. Primajasa Perdanarayautama (Koridor 8), dan Perum Damri (Koridor 1 dan 8).
3. SPBG Kampung Rambutan penyedia PT. Aksara Andalan Prima, berlokasi di Jl. Raya Pondok Gede No. 2 Hek Kramat Jati Jakarta Timur, operator yang menggunakan SPBG ini adalah PT. Bianglala Metropolitan (Koridor 9 dan 10), PT. Trans Mayapada Busway (Koridor 9 dan 10), PT. Jakarta Trans Metropolitan (Koridor 6), PT. Jakarta Mega Trans (Koridor 7), dan PT. Eka Sari Lorena Transport (Koridor 7).
4. SPBG Pinang Ranti penyedia PT. T Energy, berlokasi di Jl. Pondok Gede Raya Jakarta Timur, operator yang menggunakan SPBG ini adalah PT. Trans Mayapada Busway (Koridor 9 dan 10), dan PT. Eka Sari Lorena Transport (Koridor 5 dan 7).
5. SPBG Perintis penyedia Petross, berlokasi di Jl. Perintis Kemerdekaan Jakarta Timur, operator yang menggunakan SPBG ini adalah PT. Eka Sari Lorena Transport (Koridor 5 dan 7).
6. SPBG Jelambar penyedia Pertamina, berlokasi di Jl. Daan Mogot Jakarta Barat, operator yang menggunakan SPBG ini adalah PT. Trans Batavia (Koridor 2 dan 3), PT. Bianglala Metropolitan (Koridor 9 dan

12), PT. Primajasa Perdanarayautama (Koridor 8), dan Perum Damri (Koridor 1 dan 8).

7. SPBG Mampang penyedia Pertamina, berlokasi di Jl. Kapten Tendean No. 34 Mampang Prapatan Jakarta Selatan, operator yang menggunakan SPBG ini adalah PT. Jakarta Trans Metropolitan (Koridor 6), Perum Damri (Koridor 1), dan PT. Trans Mayapada Busway (Koridor 9 dan 10).

Sedangkan untuk kondisi SPBGnya adalah sebagai berikut:

1. SPBG Pemuda dengan tekanan 10 bar, kompresor berjumlah 2 buah, lama pengisian 5 sampai 8 menit, mesin dan selang masing-masing sebanyak 3 dan 6 buah.
2. SPBG Depo-K dengan tekanan 21 bar, kompresor berjumlah 3 buah, lama pengisian 8 sampai 10 menit, mesin dan selang masing-masing sebanyak 2 dan 2 buah.
3. SPBG Kampung Rambutan dengan tekanan 10 bar, kompresor berjumlah 2 buah, lama pengisian 5 sampai 6 menit, mesin dan selang masing-masing sebanyak 2 dan 3 buah.
4. SPBG Pinang Ranti dengan tekanan 8 bar, kompresor berjumlah 1 buah, lama pengisian 5 sampai 6 menit, mesin dan selang masing-masing sebanyak 1 dan 2 buah.
5. SPBG Perintis dengan tekanan 19 bar, kompresor berjumlah 2 buah, lama pengisian 5 sampai 8 menit, mesin dan selang masing-masing sebanyak 1 dan 2 buah.

6. SPBG Jelambar dengan tekanan 25 bar, kompresor berjumlah 2 buah, lama pengisian 8 sampai 10 menit, mesin dan selang masing-masing sebanyak 2 dan 4 buah.
7. SPBG Mampang dengan tekanan 18 bar, kompresor berjumlah 2 buah, lama pengisian 8 sampai 10 menit, mesin dan selang masing-masing sebanyak 2 dan 2 buah.

b. Evaluasi Proses

Proses penting pertama sebelum mengoperasikan bus Transjakarta adalah menyiapkan koridor busway. Dengan menggunakan sistem Bus Rapid Transit (BRT), Transjakarta Busway harus memiliki konsep yang jelas salah satunya yaitu penentuan koridor yang akan digunakan dalam pengoperasian bus Transjakarta. Jika pada angkutan umum biasa mengenal rute, di bus Transjakarta menggunakan koridor. Koridor inilah yang digunakan pada bus Transjakarta dalam operasionalnya untuk melayani mobilitas masyarakat Jakarta. Dibutuhkan perencanaan yang matang dalam menyiapkan koridor bus Transjakarta agar penumpang dapat terangkut dengan maksimal. Pada bus Transjakarta direncanakan terdapat 15 koridor yang digunakan untuk mengoperasikan Transjakarta busway. Sebagaimana yang tertuang dalam Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro pada pasal 4 Perencanaan Pengembangan sistem transportasi terdiri dari :

- a. Pengembangan sistem angkutan umum bus
- b. Pengembangan sistem angkutan umum massal;
- c. Pengembangan sistem jaringan jalan;

- d. Pengembangan sistem angkutan jalan rel;
- e. Pengembangan sistem transportasi alternatif;
- f. Pengembangan kebijakan pendukung.

Selanjutnya dalam Pasal 6 Untuk pelaksanaan pengembangan sistem angkutan umum massal sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) huruf b terdiri dari:

- a. Jaringan Bus Priority;
- b. LRT;
- c. MRT.

Lebih lanjut dalam Pasal 7 ayat (1) Pengembangan sistem angkutan umum massal Jaringan Bus Priority sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a terdiri dari:

- a. Koridor Blok M—Kota;
- b. Koridor Pulogadung - Harmoni;
- c. Koridor Kalideres - Harmoni;
- d. Koridor Pulogadung - Dukuh Atas;
- e. Koridor Kampung Melayu - Ancol;
- f. Koridor Ragunan - Kuningan;
- g. Koridor Kampung Rambutan - Kampung Melayu;
- h. Koridor Lebak Bulus - Harmoni;
- i. Koridor Pinang Ranti - Grogol - Pluit;
- j. Koridor Cililitan - Tanjung Priok;
- k. Koridor Pulo Gebang - Kampung Melayu;

- l. Koridor Pluit - Tanjung Priok;
- m. Koridor Pondok Kelapa - Blok M;
- n. Koridor UI - Pasar Minggu - Manggarai;
- o. Koridor Ciledug - Blok M.

Pada ayat (2) Untuk pelaksanaan pengembangan sistem angkutan Bus Priority (Busway) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara bertahap yaitu :

- a. Tahun 2004 sampai dengan tahun 2007, pembangunan dengan koridor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a sampai dengan huruf g.
- b. Tahun 2007 sampai dengan tahun 2010, pembangunan dengan koridor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf h sampai dengan huruf o.

Dari pasal-pasal yang telah disebutkan di atas dapat dilihat bahwa dalam rangka pengembangan sistem angkutan umum massal Jaringan Bus Priority telah ditetapkan 15 koridor busway oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Perencanaan 15 koridor tersebut merupakan hasil kajian-kajian yang dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Hal itu senada dengan pendapat yang diungkapkan oleh PD dalam wawancara pada tanggal 16 Mei 2014 pukul 12:00

WIB bertempat di Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai berikut:

“Ya itu hasil kajian tahun 2003, kan busway adanya tahun 2004. Ya pada tahun 2000an, saya pribadi pun saya kan belum masuk kantor sini. Tapi ya hasil pengetahuan saya pada tahun 2000 tuh dilakukan kajian lah menyeluruh terhadap Provinsi DKI. Ada survey *origin destination*, ada survey volume, ada survey *home interview*, survey apalah segala macam yang tentang survey-survey transport mengetahui pola pergerakan orang. Ini semuanya tuh berdasarkan survey analisa segala macam, mau itu pake program, mau pake analisa, ya kalo disebut tuh analisisnya banyak lah. Ya ketemulah, ternyata harus ada busway, buswaynya berapa, limabelas. Ini semua berdasarkan kajian-kajian yang tahun 2000an dulu.”

Berdasarkan pernyataan tersebut, menjelaskan bahwa sebelum bus Transjakarta ada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah melakukan kajian-kajian terlebih dahulu sekitar tahun 2000an terhadap jumlah koridor yang akan digunakan. Perencanaan 15 koridor busway tidak dilakukan asal-asalan, tetapi melalui berbagai proses survey dan analisa. Dari 15 koridor tersebut sampai setelah bus Transjakarta beroperasi selama 10 tahun baru terdapat 12 koridor yang dioperasikan. Hal itu diperkuat dengan pendapat yang diungkapkan oleh PD dalam wawancara pada tanggal 16 Mei 2014 pukul 12:05 WIB bertempat di Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai berikut:

“Dibikin busway sesuai dengan ketetapannya 15 koridor. Cuma kenyataannya memang sekarang baru sampai 12 koridor. Karena ketiga koridor lanjutan itu, melihat situasi kondisi *eksisting* jalannya itu tidak bisa dibikin busway, jadi harus *elevated* (layang). Itu yang di Ciledug - Blok M, UI - Manggarai, sama Pondok Kelapa - Blok M. Harus melayang karena melihat kondisi jalan dibawah itu, kalo ditaruh busway lagi lebih banyak jalur yang menyempit daripada jalur lebarnya. Jadi rute ini lebih banyak jalur sempitnya. Jadi kalo ditaruh busway lebih banyak persinggungannya. Jadi lebih baik ditaruh dielevated.

Dari penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa 3 koridor sisa yang belum dibangun tersebut harus dibangun dengan jalan *elevated* atau layang. Karena kondisi jalan di daerah tersebut lebih banyak jalur sempitnya, jika ditaruh busway lagi akan banyak persinggungan. Lebih lanjut diungkapkan oleh PD dalam wawancara pada tanggal 16 Mei 2014 pukul 12:010 WIB bertempat di Kantor Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai berikut:

“Cuma itu ya di eranya Pak Fauzi Bowo kemarin sampai masa pemerintahannya, kan harusnya ini diselesaikan dalam 2012 ya, kan masa pemerintahan Fauzi Bowo harusnya selesai ya, tapi ternyata Pemerintah DKI tidak hanya bangun busway, ada pembangunan lain. Jadi kan harus dibagi rata lah. Nah akhirnya mungkin komitmen di 2014 ini di pemerintahan Jokowi sudah mau membangun kembali. Tapi membangunnya kan membangun jalan, kan ini membangun jalan baru. Itu ada tupoksinya di Dinas Pekerjaan Umum (PU), kami hanya nanti mengoperasikannya saja. Nah memang komitmen pada gubernur sekarang ini 3 sisa koridor tersebut ingin dilanjutkan. Tapi dengan ketentuannya harus di-*elevated*. Tapi pembangunannya 1 koridor itu 2 tahun, karena 1 tahun tidak cukup waktunya, karena panjang kilometer sisanya.”

Dari pernyataan di atas, menjelaskan bahwa Pemerintah Provinsi DKI Jakarta era Gubernur sebelumnya tidak dapat menyelesaikan 3 koridor busway sisa tersebut dalam waktu yang telah ditetapkan karena Pemprov DKI sendiri melakukan pembangunan yang lainnya, tidak hanya membangun busway saja. Namun saat Jokowi menjabat menjadi Gubernur DKI Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memiliki komitmen untuk menyelesaikan 3 sisa koridor busway tersebut. Dengan ketetapan jalan *elevated* atau melayang. Namun pembangunan 1 koridor tersebut memakan waktu sekitar 2 tahun karena panjang jalur yang dibangun dan jalur tersebut merupakan jalur *elevated* atau layang.

Langkah selanjutnya sebelum mengoperasikan jaringan *busway*, adalah melakukan seleksi operator bus untuk pengoperasian armada bus Transjakarta dalam satu koridor. Selanjutnya membuat Kontrak Kerjasama dengan operator bus. Kontrak dibuat untuk jangka waktu tujuh tahun. Mekanisme kontrak bus Transjakarta berbeda dengan izin trayek angkutan kota pada umumnya. Jika pada pola konvensional, pemerintah mengeluarkan izin trayek, lalu operator yang menyediakan armada dan sekaligus mengoperasikannya. Sedangkan pada pola *busway*, pemerintah membeli jasa pelayanan dari operator bus. Menurut hemat

peneliti, dalam menetapkan operator bus Transjakarta dalam satu koridor dilakukan berdasarkan dua cara, yaitu penunjukan langsung dan lelang terbuka. Lelang operator ini didasarkan pada Peraturan Presiden No. 70 Tahun 2012 tentang Pengadaan Barang/ Jasa Pemerintah.

Pada penunjukan langsung, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menunjuk langsung satu operator untuk mengoperasikan bus Transjakarta dalam satu koridor. Biasanya operator yang ditunjuk langsung oleh Pemprov DKI Jakarta berbentuk konsorsium. Namun, tidak semua perusahaan konsorsium yang ditunjuk langsung untuk menjadi operator bus Transjakarta. Konsorsium adalah gabungan dari beberapa perusahaan angkutan umum yang telah lama eksis mengoperasikan trayek pada jalur yang sama sebelum koridor busway dibuat. Contohnya pada PT. Jakarta Express Trans yang terdiri dari PPD, Bianglala, Steady Safe, Ratax, dan Pahala Kencana. Sedangkan pada lelang terbuka, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengadakan lelang umum untuk memilih operator yang akan mengoperasikan bus Transjakarta dalam satu koridor. Pada lelang terbuka dibagi menjadi dua, yaitu lelang jasa operator dan lelang jasa operator plus investasi. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PT1 dalam wawancara pada tanggal 28 April 2014 pukul 11:30 WIB bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway sebagai berikut:

“Jadi ada dua lelang operator. Lelang operator ini dilakukan oleh Transjakarta. Nah jasa operator ini dia (operator) hanya mengoperasikan jasa operasinya saja, contoh pada koridor 12 BMP (PT. Bianglala Metropolitan). Jadi hanya menjalankan operasinya saja, dibayar pramudi, SPBG, busnya darimana, busnya itu dari Dishub. Jadi disediakan busnya. Nah ini namanya lelang jasa operator. Nanti kan ngitungnya rupiah per kilometer, artinya lebih murah karena busnya udah ada. Tapi kalo lelang investasi plus jasa operasi, nah ini contohnya Damri. Di Damri menang jasa operasi, tapi dia (Damri) tidak dapat bus. Dia (Damri) mesti beli sendiri busnya. Kenapa tidak dapat bus karena ketersediaan anggaran di Pemda tidak semua busnya dibeli oleh uang negara. Tapi ada juga yang investasi. Nah ini harga rupiah per kilometernya lebih tinggi. Contoh kaya di Damri, Damri ada dua nih ada Damri koridor 11. Dia modelnya jasa operasi, berarti busnya dari pemerintah. Rupiah per kilometernya contohlah misalnya cuma 11.000 per kilometer. Tapi di Damri yang koridor 1 dan 8 rupiah per kilometernya 16.000. Kenapa dia mahal, karena dia dari biaya investasi, dia beli mobil sendiri. Nah itu lelang investasi.”

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa pada lelang operator bus Transjakarta dibagi menjadi dua, yaitu lelang jasa operator dan lelang investasi plus jasa operasi. Kalau lelang jasa operator bayar rupiah per kilometernya lebih murah, karena busnya disediakan oleh Pemprov DKI. Sementara lelang investasi plus jasa operasi bayar rupiah per kilometernya lebih mahal karena operator sendiri yang membeli busnya untuk digunakan sebagai bus Transjakarta. Menurut pengamatan peneliti, ada 4 operator yang bergabung menjadi konsorsium, antara lain:

1. PT. Trans Batavia (TB) yang terdiri dari Mayasari Bakti, Steady Safe, PPD, dan Metromini yang beroperasi di koridor 2 dan 3.
2. PT. Jakarta Trans Metropolitan (JTM) yang terdiri dari Mayasari Bakti, Steady Safe, dan PPD yang beroperasi di koridor 4 dan 6.
3. PT. Jakarta Mega Trans (JMT) yang terdiri dari Mayasari Bakti, Steady Safe, Pahala Kencana, dan PPD yang beroperasi di koridor 5

dan 7.

4. PT. Trans Mayapada Busway (TMB) yang terdiri dari Mayasari Bakti dan PPD yang beroperasi di koridor 9 dan 10.

Sedangkan 4 operator sisanya berdiri sendiri, yaitu PT. Primajasa Perdanarayautama yang beroperasi di koridor 4 dan 6, PT. Eka Sari Lorena Transport yang beroperasi di koridor 5 dan 7, PT. Bianglala Metropolitan yang beroperasi di koridor 9 dan 10, dan Perum Damri yang beroperasi di koridor 1, 8 dan 11. Hal itu diperkuat dengan pendapat yang diungkapkan oleh PT2 dalam wawancara pada tanggal 15 April 2014 pukul 15:30 WIB bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway sebagai berikut:

“Jadi gini, ini tuh kan konsorsium. Konsorsium itu kan gabungan dari rute-rute yang sudah eksisting yang dilalui oleh jalur busway. Misalnya koridor 2, rute eksistingnya apaan aja sih. Perusahaan-perusahaan angkutan yang sudah beroperasi disitu mana aja nah itu mereka membentuk perusahaan konsorsium. Nah itu banyak perusahaannya ada PPD, Mayasari Bakti, Steady Safe ya banyak kan itu perusahaannya. Konsorsium itu yang pertama Trans Batavia, terus JTM (Jakarta Trans Metropolitan), JMT (Jakarta Mega Trans), kalau Lorena bukan, Primajasa bukan, Bianglala bukan juga, dan TMB (Trans Mayapada Busway) juga termasuk konsorsium.”

Di dalam kontrak kerjasama dengan operator terdapat perjanjian mengenai bus cadangan yang berfungsi sebagai Bantuan Kendaraan Operasional (BKO) untuk mengantisipasi kekurangan bus di berbagai koridor. Dari jumlah bus yang ada di setiap pool masing-masing operator bus, tidak semua armada dioperasikan. Setiap senin sampai jumat, armada yang beroperasi hanya 90%. Sebanyak 10% dioperasikan sebagai bus cadangan dan menjalani perawatan rutin. Bus cadangan sangat diperlukan guna mengantisipasi bila ada bus yang sedang beroperasi mengalami gangguan di jalan. Sedangkan perawatan wajib selalu dilakukan untuk

menjamin bus selalu layak jalan dan tidak mogok. Untuk pengaturan bus yang beroperasi hanya 90% dan 10% nya adalah bus cadangan ini juga terdapat dalam kontrak kerja sama dengan pihak operator. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PT1 dalam wawancara pada tanggal 28 April 2014 pukul 12:30 WIB bertempat di Kantor Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sebagai berikut:

“Misalnya sewaktu-waktu ada tabrakan, kecelakaan harus ada cadangan yah. Cadangan sih harusnya cadangan, SGO (Siap Guna Operasi). SGO sama maintenance sama sebenarnya, cuma intinya kadang lebih banyak rusaknya daripada buat cadangannya. Malah udah lebih dari 10% kadang yang di Pool. Coba aja liat coretan saya tadi, jumlah bus berapa 667 kan, yang jalannya berapa Cuma 430, lebih dari 10% kan. Idealnya emang 10% untuk maintenance. Semua bus harus di rotasi untuk maintenance. Misalnya mobil 1 sampai 10 nah hari ini yang operasi 1 sampai 9, yang 10 nya istirahat. Nah besoknya mobil nomor 2 sampai 10 jalan, yang 1 istirahat. Perjanjian ini ada di dalam kontrak dengan operator. Dari awal kontrak sudah ada perjanjian (bus cadangan) itu.”

Berdasarkan pernyataan tersebut, setiap harinya ada 10% dari jumlah bus yang digunakan sebagai bus cadangan atau namanya SGO (Siap Guna Operasi). Selain untuk bus cadangan juga untuk melakukan perawatan. Semua bus tiap harinya harus dirotasi untuk melakukan perawatan. Namun pada kenyataannya kondisi di lapangan tidak sesuai dengan ketentuan 10% bus menjadi bus cadangan. Karena kebanyakan lebih banyak bus yang rusaknya dibanding bus yang menjadi cadangan siap guna operasi (SGO). Pada hari lain, Sabtu, jumlah armada yang dioperasikan dikurangi menjadi 80% saja, dan Minggu dikurangi lagi tinggal 70% saja. namun, bus yang tidak jalan tetap harus dalam keadaan siap guna operasi (SGO) dan berstatus cadangan. Sebab, ada kalanya pada hari libur, jumlah armada yang diturunkan di satu koridor sama dengan hari kerja biasa.

Pengelola bus Transjakarta sangat selektif memilih operator yang akan mengoperasikan armadanya. Terbukti ada persyaratan yang diajukan oleh pengelola bus Transjakarta kepada operator yang mendaftar lelang. Persyaratan yang harus dipenuhi operator busway yang mendaftar tender adalah menyediakan depo atau pool dan fasilitas bengkel yang memadai. Hal itu diperkuat dengan pendapat yang diungkapkan oleh PT2 dalam wawancara pada tanggal 15 April 2014 pukul 15:30 WIB bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sebagai berikut:

“Ya syarat untuk menjadi operator bus Transjakarta yaitu harus memiliki depo atau pool, bengkel dan teknisi. Pool itu tempat untuk parkir bis yang dioperasikan. Makanya kapasitas poolnya harus sesuai dengan jumlah bus yang dioperasikannya ya. Selain itu operator harus punya bengkel juga, bengkel ini untuk *maintenance* atau perawatan bus. Serta teknisi yang bertugas untuk melakukan perawatan bus tadi.”

Dari penjelasan di atas, untuk operator yang akan mengoperasikan bus Transjakarta harus memenuhi syarat yang diajukan oleh pengelola Transjakarta. Persyaratan tersebut antara lain, depo atau pool, bengkel serta teknisinya. Setelah semua proses di atas dilakukan, masih terdapat proses penting lainnya sebelum mengoperasikan bus Transjakarta di satu koridor. Proses penting tersebut adalah menyusun dan menetapkan rencana operasi (Renops) untuk bus Transjakarta yang akan dioperasikan. Rencana Operasi (Renops) adalah ketentuan-ketentuan yang diberikan kepada operator yang mengoperasikan bus Transjakarta dalam satu koridor sebagai acuan dalam pengoperasian bus Transjakarta. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PT4 dalam wawancara pada tanggal 23 Mei 2014 pukul 15:15 WIB bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sebagai berikut:

“Jadi sebelum itu (bus beroperasi), kita mengeluarkan Rencana operasi (Renops) itu. Jadi harian, bulanan, itu kita tentuin jumlah bus pada masing-masing koridor. Termasuk start awal bus. Begitu jam 5 dengan jumlah bus yang ditentukan yaudah mereka jalan, operasional dengan ketentuan headway yang diatur dalam renops juga. Berapa menit sekali, misal 5 menit atau 10 menit sekali jalan. Kemudian ada pencatatan kilometer juga di halte ujung.”

Berdasarkan pernyataan di atas, sebelum bus Transjakarta dioperasikan dalam satu koridor, ditetapkan terlebih dahulu Rencana Operasi (Renops) untuk bus Transjakarta oleh pengelola Transjakarta. Rencana operasi ini merupakan acuan yang digunakan oleh operator dalam mengoperasikan bus Transjakarta. Di dalam rencana operasi (renops), terdapat beberapa hal yang diatur oleh pengelola Transjakarta kepada operator bus Transjakarta, antara lain: jumlah bus yang harus dioperasikan dalam satu kordior termasuk jumlah bus yang harus dioperasikan pada start awal bus beroperasi hingga pada akhir jam beroperasi, waktu operasi bus, pola operasi bus, lokasi tempat bus mengisi bahan bakar termasuk mekanisme pengisian bahan bakar gas, serta pengaturan *headway* dari bus Transjakarta juga diatur dalam rencana operasi.

Saat *peak hours* pelayanan bus Transjakarta lebih dioptimalkan, bahkan seluruh bus cadangan bisa saja dikeluarkan semua untuk mengurangi kepadatan antrean penumpang di suatu halte. Contohnya pada pukul 05.00, bus yang diturunkan misalnya, 10 unit, lalu ditambah lagi menjadi 20 unit pada pukul 06.00. Pada pukul 07.00, bus pun dioperasikan bertambah menjadi 30 unit. Hal sebaliknya, terjadi pengurangan jumlah bus mulai pukul 20.00 hingga akhir waktu operasi. Hal itu diperkuat dengan pendapat yang diungkapkan oleh PT4 dalam wawancara pada tanggal 23 Mei 2014 pukul 15:00 WIB bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sebagai berikut:

“Dulu kita terapan kaya gitu busnya, awal-awal koridor 1. Tapi kalo dulu kan penumpang memang masih kebaca pergerakannya ini cuma disitu-situ aja. Ramainya cuma pagi sama sore aja. Sedangkan siang kurang. Makanya untuk kita efisiensi kita tarik busnya, sebagian tidak semua. Sebagian berhenti operasi. Jadi udah sore jam 3an udah mulai BKO lagi kita tarik.”

Dari penjelasan tersebut, dapat dilihat bahwa dulu pada awal-awal koridor 1 beroperasi, pada saat *peak hours* pelayanan bus Transjakarta lebih dioptimalkan. Sedangkan pada jam bukan *peak hours* pelayanan bus Transjakarta kembali normal. Operasional armada bus Transjakarta setiap koridor setiap hari dan tiap jam mengikuti Rencana Operasi Bus (ROB) yang ditetapkan oleh Unit Pengelola Transjakarta Busway. Menurut pengamatan peneliti, jam operasional bus Transjakarta yaitu mulai pukul 05.00 WIB sampai pukul 23.00. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PT4 dalam wawancara pada tanggal 23 Mei 2014 pukul 15:15 WIB bertempat di Kantor Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sebagai berikut:

“Prinsipnya setiap koridor hampir sama ya sebenarnya. Cuma yang membedakan kan koridor 1 sampai 12 itu kan masing-masing koridor beda jumlah busnya saja. Meski berbeda tapi sistem operasionalnya itu sama. Pagi mulai jam 05.00 sampai dengan malam jam 22.00 sampai 23.00 untuk yang Amari (Angkutan Malam hari).”

Berdasarkan pernyataan di atas, jam operasional bus Transjakarta adalah mulai pukul 05.00 sampai pukul 23.00. Namun, dalam satu hari tidak semua bus yang dioperasikan oleh operator, karena jumlah bus yang dimiliki oleh tiap operator berbeda-beda dan karena kebijakan 10% untuk bus cadangan tadi. Untuk koridor 1 operator yang mengoperasikan bus Transjakarta ada dua, yaitu PT. Jakarta Express Trans (JET) yang beroperasi pada tahun 2004 sampai 2013 dan Perum Damri yang beroperasi mulai tahun 2013 sampai saat ini. Menurut

pengamatan peneliti, realisasi jumlah bus yang dioperasikan oleh PT. Jakarta Express Trans pada Tahun 2013 jika dirata-ratakan perbulannya tidak sesuai dengan renops yang telah ditentukan, pun dengan Perum Damri. Perum Damri tidak dapat memenuhi jumlah bus yang dioperasikan dalam rencana operasi yang telah ditentukan. Untuk operasional bus Transjakarta pada koridor 1, hampir sama dengan operasional bus Transjakarta pada umumnya. Waktu operasi pada koridor 1 yaitu mulai pukul 05.00 sampai 22.00 dilanjutkan dengan angkutan malam hari (Amari) sampai dengan pukul 23.00. Awal pemberangkatan adalah pukul 05.00 dari halte-halte ujung pada koridor 1, yaitu Blok M dan Kota.

Pada halte-halte ujung koridor terdapat petugas yang bertugas untuk mengatur *headway*. Untuk *headway* bus Transjakarta pada halte-halte ujung diatur situasional. Situasional dalam hal ini yaitu melihat kondisi jumlah bus yang terdapat di halte-halte ujung tersebut. Misalnya di halte Terminal Blok-M, jika kondisi bus penuh sudah sampai keluar dari Terminal, pengaturan *Headway* dapat dipercepat. Umumnya jika kondisi bus penuh *headway* nya diatur sesuai dengan rencana operasi yaitu tiap 2 menit. Sementara jika bus telah berada di tengah, *headway* bus akan berubah mengikuti situasi di jalan. Hal itu diperkuat dengan pernyataan dari Bapak PT5 dalam wawancara pada tanggal 9 Mei 2014 Pukul 08.00, beliau mengatakan bahwa:

“Kalau frekuensi *headway* halte ujung sih diatur sesuai dengan renops (rencana operasi) 2 menit. Namun, saat-saat tertentu juga diatur situasional. Misal kalau busnya penuh sudah sampe luar terminal ekornya dilepas tiap 2 menit, tapi kalo misal busnya kosong ya dilepas bisa 5 sampai 10 menit. Melihat kondisi penumpang di halte (Blok M) dulu juga mas, kalo busnya kosong tapi penumpang sudah penuh di halte ya kita lepas busnya, masa kita mau nahan busnya sedangkan penumpang di halte sudah berdesakan.”

Dari pernyataan tersebut, *headway* bus Transjakarta diatur situasional. Tergantung kondisi di lapangan. Jika kondisi busnya penuh *headway* diatur tiap 2 menit, sedangkan kalau kondisi busnya kosong *headway* diatur tiap 5 sampai 10 menit. Lebih lanjut diungkapkan oleh PT6 dalam wawancara pada tanggal 12 Mei 2014 Pukul 11.30, beliau mengatakan:

“Pengaturan *headway* bus Transjakarta dilakukan situasional, tergantung kondisi di lapangan. Kalau busnya penuh ya kita lepas cepet, tapi kalau busnya kosong kita atur *headway* nya kita tahan dulu busnya. Biasanya kalau busnya penuh kita lepas tiap dua menit, bus datang, dicatat kilomernya, lalu kita lepas. Sedangkan kalau busnya kosong kita tahan dulu, biasanya bisa sampai 10 menit. Melihat kondisi penumpang juga.”

Pada saat bus di tengah jalan juga bus dipantau oleh petugas pusat kendali yang berada di kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB). Selain ada petugas di lapangan juga terdapat petugas Pusat Kendali yang mengatur pergerakan bus Transjakarta. Pusat kendali (Pusdal) berfungsi mengelola informasi terkait operasional bus sehari-hari. Setiap hari, terdapat sekitar 10 orang petugas di ruang Pusat Kendali di Kantor UPTB. Ruang Pusdal dilengkapi dengan peralatan komunikasi seperti telepon, radio, dan bus tracking system (BTS) menggunakan teknologi Global Positioning System (GPS). Di Ruang Pusdal juga terdapat dua buah LCD untuk memonitor seluruh posisi dan perjalanan setiap bus. Proses ini berjalan terus-menerus hingga waktu akhir operasi pukul 23.00.

Setiap koridor memiliki masalah yang menghambat *headway* dari bus Transjakarta. Beberapa hal yang menghambat pelayanan Transjakarta menjadi tidak maksimal antara lain jalur yang tidak steril dan minimnya ketersediaan Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG). Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh PT1 dalam wawancara pada tanggal 28 April 2014 pukul 12:30

WIB bertempat di Kantor Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sebagai berikut:

“Kalau mau pelayanan Transjakarta maksimal, kuncinya cuma dua. Kenapa sekarang Transjakarta tuh nggak bisa maksimal pelayanannya. Satu, sterilisasi. Kadang polisi sendiri, ayo masuk dah masuk masuk. Terus masyarakat kita nggak disiplin, ada polisi keluar nggak ada polisi masuk lagi. Ada portal kita keluar, beberapa menit masuk lagi. Selanjutnya sanksinya nggak ada. Sudah pernah ngerasain nggak, apaan saya liat depan mata kepala saya sendiri cuma dua puluh ribu aja bisa lolos lagi. Selama ini nggak bisa, ini koordinasinya susah mas. Kita dituntut pelayanannya gini, gini, gini. Tapi kalau berhubungan dengan polisi susah, kan susah mereka yang punya kewenangan di jalan. Nah yang kedua masalahnya adalah minimnya SPBG. Sekarang gini posisinya, mobil kita ada 669 bus, ini semuanya BBG. SPBG cuma ada 5, 7 tapi kualitas nggak bagus, sering mati, efektif cuma 5. Nampung nggak saya tanya? Nggak kan. Rusak ini 1 sedikit aja akan membebani yang lain.”

Berdasarkan pernyataan di atas, terdapat beberapa masalah yang menjadi penghambat pelayanan bus Transjakarta menjadi tidak maksimal. Yang pertama adalah sterilisasi dan yang kedua adalah minimnya jumlah SPBG. Setiap koridor mempunyai masalah yang menjadi penghambat pelayanan bus Transjakarta menjadi tidak maksimal, tidak terkecuali pada koridor 1. Beberapa hambatan yang terdapat dalam operasional bus Transjakarta pada koridor 1 ini, antara lain faktor pramudi, demo, lampu merah / *traffic light* pada persimpangan jalan, kemacetan di jalur bersama / *mix traffic* yang menyebabkan kendaraan lain masuk ke jalur Transjakarta, dan saat pengisian bahan bakar gas. Seperti yang diungkapkan oleh PT5 dalam wawancara pada tanggal 9 Mei 2014 Pukul 08.00, beliau mengatakan:

“Tapi untuk di tengah *headway* bisa berubah karena situasi lalu lintas, diantaranya lampu merah dan kendaraan lain yang masuk jalur *busway*. Terkadang faktor pramudi juga mempengaruhi. Kan ada pramudi yang bawanya cepet ada juga yang bawanya lambat dan ada juga yang bawanya konsisten. Jadi faktor pramudi juga mempengaruhi *headway* Transjakarta”

Dari penjelasan tersebut, faktor yang menghambat *headway* dari bus Transjakarta antara lain lampu merah pada persimpangan jalan dan tidak sterilnya jalur *busway* serta faktor pramudi dalam mengendalikan laju busnya. Kemudian diungkapkan oleh PT6 dalam wawancara pada tanggal 12 Mei 2014 Pukul 12.00, beliau mengatakan:

Biasanya yang menyebabkan bus Transjakarta tersendat, yaitu pengisian BBG (bahan bakar gas) dan situasi lalu lintas. Selain itu ganti shift Petugas On Board juga mempengaruhi *headway* bus Transjakarta. Nah bisa dilihat seperti itu mas (menunjuk saat proses pergantian shift Petugas On Board), nah itu juga yang menghambat Transjakarta salah satunya.”

Selain pengisian bahan bakar gas (BBG) dan situasi lalu lintas, pada saat waktu penggantian shift Petugas On Board juga mempengaruhi *headway* bus Transjakarta. Fakta lain diungkapkan oleh PT7 dalam wawancara pada tanggal 12 Mei Pukul 08.00 bertempat di Halte Polda, beliau mengatakan:

“Frekuensi *headway* Transjakarta di tengah bisa berubah. Tergantung situasi lalu lintas. Yang menyebabkan Transjakarta tersendat, diantaranya yaitu bila ada demo dan pengisian BBG (bahan bakar gas). Karena kalau pada saat mengisi BBG antri menyebabkan Transjakarta tersendat maka *headway* Transjakarta menjadi lama. Serta masalah kemacetan di beberapa titik pada koridor 1.”

Untuk proses pengisian bahan bakar gas pada koridor 1 diatur oleh petugas dari operator yang bertugas untuk menentukan kapan bus Transjakarta dapat mengisi BBG. Proses pengisian BBG dilakukan diluar masa jam sibuk / *peak hours*. Hal itu diperkuat dengan pernyataan dari Bapak PT4 dalam wawancara pada tanggal 23 Mei 2014 pukul 15:30 WIB bertempat di Kantor Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sebagai berikut:

“Pada saat *peak hours* itu tidak boleh mengisi bbg, pagi jam 6 sampai jam 9 sore jam 5 sampai jam 8. Nah diluar itulah baru boleh mengisi bbg. Nah itu

ditentukan tempatnya, operator a mengisi di spbg a, b, c. Prinsipnya yang terdekat dengan koridor. Jadi kalo misalnya Damri koridor 1 ngisi di mampang atau di Jelambar atau di Depo-K. Pokoknya yang paling dekat dengan koridor.”

Berdasarkan pernyataan tersebut, bus Transjakarta tidak dapat mengisi bahan bakar pada saat jam-jam sibuk atau *peak hours*. Kalau pagi jam 6 sampai jam 9, sedangkan sore jam 5 sampai jam 8. Pengisian BBG nya diluar jam tersebut, dan lokasi pengisian BBG ialah yang terdekat dengan koridornya. Dalam proses pengisian BBG tersebut dilakukan secara bertahap tidak semua dikirim ke SPBG dalam satu periode waktu. Karena jika semua diisi BBG nya maka bus yang beroperasi akan berkurang dan mengakibatkan terjadinya penumpukan penumpang di halte-halte. Untuk koridor 1 lokasi SPBG terletak di SPBG Mampang, SPBG Jelambar, dan SPBG Depo-K. Lokasi tersebut telah diatur dalam rencana operasi. Namun seringkali dalam pengisian BBG terjadi antrean di SPBG, yang menjadikan waktu yang diperlukan untuk mengisi BBG pada satu bus menjadi lama. Maka hal ini akan menyebabkan pelayanan dari bus Transjakarta tersendat.

Sementara itu, untuk koridor 3 operator yang mengoperasikan bus Transjakarta adalah PT. Trans Batavia yang mengoperasikan mulai tahun 2006. Menurut pengamatan peneliti, realisasi jumlah bus yang dioperasikan oleh PT. Trans Batavia pada Tahun 2013 jika dirata-ratakan perbulannya tidak sesuai dengan renops yang telah ditentukan. Hal ini disebabkan salah satunya karena armada yang dioperasikan merupakan bus-bus yang sudah dimakan usia. Armada yang dioperasikan oleh PT. Trans Batavia adalah bus-bus yang dipakai sejak tahun 2006, berarti telah berumur 8 tahun sampai tahun ini. Armada tersebut

belum juga diremajakan padahal jangka waktu untuk angkutan umum yang beroperasi adalah 7 tahun. Untuk operasional bus Transjakarta pada koridor 3, juga hampir sama dengan operasional bus Transjakarta pada umumnya. Waktu operasi pada koridor 3 yaitu mulai pukul 05.00 sampai 22.00 dilanjutkan dengan angkutan malam hari (Amari) sampai dengan pukul 23.00. Awal pemberangkatan adalah pukul 05.00 dari halte-halte ujung pada koridor 3, yaitu Kalideres dan Harmoni.

Pada koridor 3 juga terdapat petugas yang bertugas untuk mengatur *headway*, namun hanya petugas yang berada di Kalideres saja yang mengatur *headway*. Untuk *headway* bus Transjakarta pada halte ujung juga diatur situasional. Sementara jika bus telah berada di tengah, *headway* bus akan berubah mengikuti situasi di jalan. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PT8 dalam wawancara pada tanggal 26 Mei 2014 pukul 17:30 WIB bertempat di Halte Harmoni sebagai berikut:

“Disini mah tergantung jalur, ga bisa diatur jadi *headway*. Kalo mobil banyak, kita isi penuh langsung jalan. Ya paling senaikin penuh ya paling semenit ya kan jalan semenit jalan. Jadi situasional, tidak berdasarkan renops. Nah kalo *headway* dari sana, dari Kalideres yang ngatur. Yang ngatur berapa menitnya di sana. Kalo disini kan emang, liat sendiri, kadang ga ada mobil, kadang penuh.”

Dari pernyataan di atas, pada koridor 3 tidak diatur *headway* di halte Harmoni, tapi *headway* diatur di Terminal Kalideres. Hal senada diungkapkan oleh PT9 dalam wawancara pada tanggal 2 Juni 2014 pukul 17:30 WIB bertempat di Halte Harmoni, sebagai berikut:

“Kalo sore ga diatur *headway*, soalnya kalo diatur *headway* penumpang numpuk. Kalo pagi diatur *headway* tapi cuma sampai jam 6. Lepas jam 6 sudah ga diatur *headway*. Soalnya keterbatasan armada juga.”

Dari penjelasan tersebut, pada koridor 3 tidak diatur *headway* pada sore hari, hanya diatur *headway* pada pagi hari, itupun cuma sampai jam 6 pagi. Sama seperti koridor 1, di koridor 3 juga terdapat masalah yang menghambat *headway* dari bus Transjakarta. Masalah utama yang menjadi hambatan pada koridor 3 adalah tingkat sterilisasi yang rendah. Hal ini terjadi karena indiscipliner para pengguna kendaraan lain yang masuk ke jalur *busway*. Namun, tidak itu saja yang menjadi penghambat di koridor 3. Ada beberapa hambatan lain, yaitu lampu merah / *traffic light* pada persimpangan jalan, kemacetan di jalur bersama / *mix traffic* yang menyebabkan kendaraan lain masuk ke jalur Transjakarta, dan saat pengisian bahan bakar gas. Sebagaimana yang diungkapkan oleh PT8 dalam wawancara pada tanggal 26 Mei 2014 pukul 17:45 WIB bertempat di Halte Harmoni sebagai berikut:

“Iya kalo sore, dari sini nih ke Cideng juga ntar pas perempatan Dunkin Donnut depannya itu motor kalo ga ada Transjakarta dari arah Kalideres pada masuk jalur semua. Pokoknya disitu tuh ada, istilahnya provokator aja 1 belakangnya pasti ngintilin. Itu udah parah, istilahnya dia arah sono masuknya sini (*contra flow*). Yang menghambat busway jadi yang pertama tadi ga steril ya, jalur macet, faktor kendaraan, jalurnya juga sempit, udah gitu aja sih. Kalo BBG dia di Jelambar, agak cepet juga. Kalo untuk armada memang sih agak kurang ya. Jumlah 39, untuk reguler aja kan kebutuhan itu 35 untuk reguler Harmoni – Kalideres. Mungkin perharinya hanya 24-25.”

Berdasarkan pernyataan di atas, masalah utama di koridor 3 adalah tingkat sterilisasi jalur yang masih rendah. Hal ini karena ketidaksiplinan para pengguna kendaraan lain, terutama motor yang masuk ke jalur *busway*. Selain itu karena kepadatan kendaraan dan jalur yang sempit serta kekurangan jumlah armada juga menghambat bus Transjakarta. Fakta lain diungkapkan oleh PT10 dalam

wawancara pada tanggal 26 Mei 2014 pukul 18:00 WIB bertempat di Halte Harmoni sebagai berikut:

“Iya emang bener, jauh banget dari steril. Udah gitu emang yang pengendara-pengendara motor juga, sinting saya bilang mah. Gila, malah kadang-kadang nekat dia. Malah dia masuk jalur malah dia yang marah-marah. Ngelaksonin gitu sengaja dia pelan. Jadi dari depan dia ngelaksonin, sengaja dipelanin sama dia. Beda sama koridor 6, koridor 1, koridor 1 mah jauh (lebih steril). Kalo ini kan mobil BBG, kalo kondisi BBG nya normal, bagus, lancar kesannya juga lancar. Faktor penghambat Transjakarta pertama BBG, untuk pengisian paling cepat 20 menit 1 bus. Yang kedua tingkat kedisiplinan warga dari barat arah timur masih rendah.”

Dari penjelasan tersebut, pengendara-pengendara motor tidak disiplin dalam berkendara menyebabkan bus Transjakarta terhambat karena para pengendara motor tersebut masuk jalur *busway*. Selain itu pengisian Bahan Bakar Gas (BBG) juga turut menghambat Transjakarta. Untuk proses pengisian pada koridor 3 sama seperti pada koridor lainnya, yaitu diatur oleh petugas dari operator yang bertugas untuk menentukan kapan bus Transjakarta dapat mengisi BBG. Proses pengisian BBG dilakukan setelah masa jam sibuk / *peak hours*. Untuk koridor 3 lokasi SPBG terletak di SPBG Jelambar dan SPBG Depo-K. Lokasi tersebut telah diatur dalam rencana operasi. Namun seringkali dalam pengisian BBG terjadi antrean di SPBG, yang menjadikan waktu yang diperlukan untuk mengisi BBG pada satu bus menjadi lama. Apalagi jika satu SPBG tidak berfungsi, maka akan membebani yang lain. Jadi hal ini yang menyebabkan pelayanan dari bus Transjakarta tersendat.

Untuk calon penumpang yang hendak berpergian dengan menggunakan bus Transjakarta, diwajibkan untuk membeli tiket yang harganya ada dua macam. Tarif pertama, *economic price* (tarif ekonomi) yang besarnya Rp 2.000/orang,

berlaku hanya pada pukul 05.00 sampai 07.00 WIB, maupun tarif penuh (*full service*) sebesar Rp 3500/orang yang berlaku sejak pukul 07.00 WIB hingga akhir pengoperasian bus Transjakarta.

c. Evaluasi Output

1) Keamanan Penumpang

Setiap penumpang memiliki hak untuk mendapatkan rasa aman dalam menggunakan angkutan umum, tak terkecuali bus Transjakarta. Karena jika penumpang tersebut merasa aman untuk menggunakan suatu angkutan umum, maka dia tidak akan ragu lagi memilih jasa angkutan umum untuk mobilitasnya. Sudah sewajibnya pengelola bus Transjakarta untuk menciptakan rasa aman bagi penumpangnya. Aman bagi penumpang adalah selama menunggu di halte, maupun selama dalam perjalanan di dalam bus menyusuri koridornya. Umumnya wanita yang lebih sering menuntut hak untuk keamanannya, karena biasanya wanita lah yang menjadi korban. Memang tindakan kejahatan bisa datang kapan saja dan dimana saja, dan menurut pengamatan peneliti masih terdapat beberapa kasus kejahatan di Transjakarta, baik di halte maupun di dalam bus.

Sepanjang 2011 tercatat 332 kasus terjadi. Jumlah ini meliputi, 216 kasus penemuan barang di bus Transjakarta, 36 penumpang terjatuh, 28 kasus penangkapan copet, 24 penumpang terjepit, 13 kasus kehilangan barang, 8 kasus pelecehan seksual, dan 7 kasus pemukulan satgas. Padahal, pada 2010 hanya terdapat 159 kasus yang meliputi, penemuan barang di atas bus Transjakarta sebanyak 89 kasus, 21 penumpang terjatuh, 8 kasus penangkapan copet, 9 penumpang terjepit, 17 kasus kehilangan barang, 6 kasus pelecehan seksual, dan 9 kasus pemukulan satgas (Berita Satu, 2012).

Untuk menjaga keamanan penumpang, di beberapa halte ditempatkan petugas PAM Halte (Pengamanan Halte) untuk mengawasi adanya tindak

kejahatan yang terjadi di halte. Sementara di dalam bus, setiap bus dilengkapi dengan, kamera CCTV yang terhubung dengan ruang pramudi, Ruang Khusus Wanita, serta Petugas On Board yang ditempatkan didalam bus. Dengan adanya alat-alat serta petugas tersebut diharapkan Transjakarta dapat memberikan rasa aman untuk para penumpangnya. Transjakarta tidak dapat mencegah tindakan yang melawan hukum (kriminal), tetapi Transjakarta hanya bisa meminimalisir tindakan kriminal tersebut. Hal itu diperkuat dengan pendapat yang diungkapkan oleh PT1 dalam wawancara pada tanggal 22 Mei 2014 Pukul 15.00 bertempat di Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway, bahwa:

“Ya tergantung niatnya. Kalo yang cabul-cabul ya mau biar sepi pun bisa aja mas. Ga usah lah di bis, di lift pun bisa aja kan. Itu kan tergantung orangnya juga. Cuma kan kita meminimalisir, 1 kita tempatkan Petugas On Board, 2 sekarang kita udah pake kamera. Setidak-tidaknya kita tidak bisa mencegah pelecehan itu ga ada, tetapi kita udah ada untuk tahapan untuk mengurangi, CCTV, Petugas On Board, himbauan pun udah kita tempel-tempel coba deh liat di bus-bus, ada himbauan apa, ga boleh ngapain. Plus pemisahan area, wanita di depan. On Board kita pun selalu bilang wanita di depan pria di belakang, tapi kalo ada yang mau maksa monggo, silhkan. Kembali ke dirinya aja. Cuma kita kan ga bisa meniadakan, tapi kita bisa meminimalisir.”

Dari pernyataan di atas, Transjakarta sudah berupaya untuk meminimalisir tindakan kriminal. Upaya yang dilakukan antara lain, menggunakan kamera CCTV di dalam bus, memisahkan ruang antara pria dan wanita, serta terdapat Petugas On Board di dalam bus. Namun itu semua tergantung ke diri masing-masing dan niatnya juga. Menurut hemat peneliti, baik di halte saat menunggu kedatangan bus maupun saat di dalam bus penumpang berhimpit-himpitan. Karena jumlah armada bus yang sedikit, tidak jarang bus yang sudah mulai rusak dan tidak layak jalan masih tetap dipaksakan untuk beroperasi membuat

frekuensi kedatangan (*headway*) bus Transjakarta menjadi tidak terkendali membuat penumpang berdesak-desakan baik saat di halte maupun saat di dalam bus. Seperti yang diungkapkan oleh M4, ia menyatakan:

“Terkadang petugas busway memaksakan untuk menambah penumpang padahal busway sudah penuh sesak. Dan kondisi busway yang terkadang kurang aman seperti pintu kaca yang rusak, bangku busway yang patah, AC yang kurang dingin, dan petugas yang kurang sabar dan ramah menghadapi penumpang.”

Dari pernyataan tersebut, petugas bus Transjakarta terkadang tetap memaksakan untuk menambah penumpang bus meskipun kondisi di dalam bus sudah penuh sesak. Selain itu kondisi bus Transjakarta yang membuat penumpang tidak aman seperti pintu kaca yang rusak dan bangku bus yang patah. Fakta lain diungkapkan oleh M5, ia menyatakan:

“Kondisi bis sudah banyak yang kurang terawat, seperti AC yang sudah tidak dingin dan di beberapa TJ terdapat pintu yang tidak bisa ditutup, terdapat pula beberapa bis yang mogok bahkan menyebabkan kebakaran di tengah perjalanan. Jumlah armada di jam-jam sibuk ibukota masih kurang sehingga penambahan armada harus segera dilakukan.”

Berdasarkan pernyataan di atas, kondisi bus Transjakarta banyak yang tidak terawat, misalnya pintu yang tidak dapat ditutup di beberapa bus Transjakarta serta bus yang mogok bahkan terjadi kebakaran di tengah perjalanan. Hal ini tentu mengancam keamanan dari penumpang bus Transjakarta. Selain minimnya jumlah armada yang mengakibatkan penumpang harus berdesakan baik saat di halte maupun saat di dalam bus, kondisi dari bus Transjakarta juga mempengaruhi keamanan penumpang. Hal ini menjadi pe-er besar bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan khususnya bagi Unit Pengelola Bus Transjakarta selaku pengelola bus Transjakarta.

2) Kenyamanan Penumpang

“..... Memasuki Halte Bunderan Senayan. Bagi penumpang yang akan turun mohon mempersiapkan diri, perhatikan barang bawaan anda, hati-hati dalam melangkah, mohon jangan berebut....”

Informasi perjalanan dari halte ke halte yang disampaikan mesin perekam di bus Transjakarta koridor 1 (Blok M – Kota) tersebut merupakan bagian dari kewajiban operator bus Transjakarta yang tercantum dalam naskah kontrak kerjasama operasi (KKS). Hal ini bertujuan untuk memberikan informasi kepada penumpang di dalam bus tentang letak bus akan menuju kemana, sehingga dapat memberikan kenyamanan untuk para penumpang. Selain itu, berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, desain tempat duduk di dalam bus Transjakarta lebih banyak untuk yang berdiri daripada untuk yang duduk. Hal ini dilakukan untuk memudahkan pergerakan penumpang yang akan naik dan turun bus. Serta untuk memuat penumpang lebih banyak. Seperti yang diungkapkan oleh PT1 dalam wawancara pada tanggal 22 Mei 2014 pukul 15:00 WIB bertempat di Kantor Kantor Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) sebagai berikut:

“Karena gini, karena *busway* itu bukan didesain untuk rute jauh. Hanya untuk rute-rute pendek, coba liat *busway* itu paling panjang dari halte ke halte paling itu rata-rata dari cuma 300 sampai 800 meter doang. Paling jauh ya 800 meter, contoh dari Taman Kota ke Indosiar. Karena mereka lewatnya *flyover* kan, nggak mungkin kita bangun halte disitu. Nah gitu jadi kalau karena itu didesain buat rute-rute pendek, penumpang turun cepet butuh *mobilisasi* segera. Kalau dia duduk kan akan memakan waktu, kalau begini kan coba dari bangku belakang walaupun kondisi penuh ke pintu tengah itu paling makan waktu 3 detik. Iya bisa 3 detik, geser, geser, geser cepet. Itu karena jalur *busway* rute pendek dan bisa memuat penumpang lebih banyak.”

Berdasarkan pernyataan di atas mengapa bus Transjakarta didesain lebih banyak yang berdiri dibanding yang duduk, karena rute bus Transjakarta merupakan rute pendek. Jarak antar halte berkisar antara 300M sampai 800M. Serta untuk memuat penumpang lebih banyak. Selain menciptakan rasa aman, tugas pengelola juga untuk menciptakan rasa nyaman bagi penumpang yang hendak naik dan turun dari bus Transjakarta. Nyaman bagi penumpang adalah selama menunggu di halte, maupun selama dalam perjalanan di dalam bus. Nyamannya penumpang dapat dilihat dari kondisi di halte, seperti pelayanan dari petugas *busway*. Serta kondisi di dalam bus, seperti kondisi bus yang layak jalan, AC yang masih dingin, pemberian informasi mengenai keberadaan bus sangat baik, kondisi penumpang di dalam bus terutama saat jam-jam sibuk, pemisahan area antara wanita dengan pria, serta pelayanan dari petugas *busway*. Seperti yang diungkapkan oleh M6, ia menyatakan:

“Terkadang *frontlinersnya* yakni mbak mbak yang ada di loket tiketnya tidak ramah dan suka melempar kembalian. Tidak nyaman *shock breakernya*, kendaraan pribadi kerap memasuki jalur TJ yang tidak diawasi penjaga, tidak ada limit penumpang. Ada halte yang penutup pintunya tidak berfungsi, Separator pembatas tidak tertata dengan baik. Sedikit informasi (tulisan/papan petunjuk) yang mudah untuk dilihat dan informatif untuk melihat jalur bus.”

Berdasarkan pernyataan di atas, petugas *busway* terkadang tidak ramah terhadap penumpangnya, tidak ada batasan jumlah penumpang dalam bus sehingga menyebabkan berdesakan, serta minimnya informasi berupa tulisan atau papan petunjuk untuk melihat jalur bus. Fakta lain diungkapkan oleh M2, ia mengatakan:

“Yang paling ga banget, ada beberapa pegawai di halte harmoni yang amat sangat tidak ramah alias nyolotin, bukan hanya terhadap anak muda bahkan dengan ibu-ibu sangat tidak nyaman dan ga enak di lihat. Harusnya pegawainya dipilih yang berpendidikan, beberapa ada yang baik dan mengatur dengan baik tapi yang biasa saya lihat pegawai wanita nya nyolotin bahkan kurang ajar dengan orang tua. Sangat tidak pantas.”

Dari pernyataan tersebut, pelayanan yang diberikan oleh petugas di halte masih belum dapat memberikan rasa nyaman untuk para penumpang, dikarenakan petugas di halte yang tidak ramah terhadap penumpang. Lebih lanjut diungkapkan oleh M7, ia menyatakan:

“Petugas di dalam bis sering main Hp. Saya juga pernah memprotes petugas di bis koridor blok m - kota yg membiarkan penumpang laki-laki duduk di kursi di bagian khusus wanita, tapi dijawab petugasnya "ini kan udah malem mbak jadi nggak papa" dan setelah itu dia sibuk main hp lagi. Masih di koridor blok m - kota, pernah ada petugas bis yang pacarnya (atau gebetannya, whatever), naik dari halte monas lalu sepanjang jalan mereka cuma ngobrol aja bukannya menjalankan tugasnya.”

Berdasarkan pernyataan tersebut, pelayanan dari Petugas *On Board* masih rendah, karena petugas tersebut tidak bekerja secara profesional dengan melakukan hal yang tidak dianjurkan pada jam kerja. Selain itu, membiarkan pria duduk di kuris khusus bagian wanita, tetapi ketika diprotes oleh penumpang petugas tersebut menjawab sekenanya seolah kewenangan di dalam bus menjadi milik ia seutuhnya. Menurut pengamatan peneliti, untuk koridor 1 (Damri), bus yang dioperasikan dalam keadaan layak jalan, AC di dalam bus dingin karena bus yang digunakan masih baru, pemberian informasi sudah sangat baik, terdapat ruang pemisah khusus wanita, tetapi petugas di dalam bus kadang kala memasukan penumpang dengan jumlah yang berlebih (*overload*) ke dalam bus, sehingga pada jam sibuk / *peak hours* penumpang berdesakan di dalam bus.

Sementara itu, untuk koridor 3, bus yang dioperasikan dalam keadaan tidak layak, karena bus yang dioperasikan sudah termakan usia, AC di dalam bus tidak dingin sehingga banyak penumpang yang merasa kegerahan, pemberian informasi juga minim, meskipun terdapat ruang pemisah khusus wanita, tetapi petugas di dalam bus kadang kala memasukan penumpang dengan jumlah yang berlebih (*overload*) ke dalam bus, sehingga pada jam sibuk / *peak hours* penumpang berdesakan di dalam bus.

3) Jumlah Penumpang

Faktor jumlah armada yang dioperasikan dan frekuensi kedatangan (*headway*) tadi sangat berpengaruh pada jumlah penumpang yang diangkut oleh Transjakarta. Untuk total jumlah penumpang bus Transjakarta dari seluruh koridor mulai tahun 2004 sampai tahun 2013 mencapai 719.470.056 orang, dan rata-rata tiap tahunnya seluruh koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang. Tentunya total jumlah penumpang bus Transjakarta telah ditargetkan dalam Rencana Bisnis dan Anggaran (RBA) yang disusun oleh petinggi dari Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB). Dari data yang peneliti dapatkan, target penumpang bus Transjakarta pada tahun 2011 yaitu 109.5151.600 orang pertahun, untuk tahun 2012 target penumpang bus Transjakarta yaitu 110.000.000 orang pertahun, dan untuk tahun 2013 target penumpang bus Transjakarta yaitu 142.900.000 orang pertahun. Kenyataannya di lapangan pada tahun 2011 total jumlah penumpang dari seluruh koridor mencapai 114.783.824 orang, pada tahun 2012 mengalami penurunan menjadi 111.251.869 orang, dan pada tahun 2013 meningkat kembali menjadi 112.522.624. Untuk koridor 1 sendiri, total jumlah

penumpang dari tahun 2004 sampai 2013 mencapai 236.861.193 orang. Dan rata-rata tiap tahunnya mengalami peningkatan jumlah penumpang, hanya pada dua tahun terakhir saja yang mengalami peningkatan dan penurunan jumlah penumpang. Dimana pada tahun 2011 jumlah penumpang di koridor 1 sebanyak 25.632.553 orang, pada tahun 2012 sebanyak 23.792.069 orang, dan pada tahun 2013 sebanyak 25.199.517 orang. Sementara koridor 3 sendiri, total jumlah penumpang dari tahun 2006 sampai 2013 mencapai 80.663.995 orang. Sama halnya seperti koridor 1, rata-rata pada koridor 3 tiap tahunnya mengalami peningkatan jumlah penumpang, hanya pada dua tahun terakhir saja yang mengalami penurunan jumlah penumpang. Dimana pada tahun 2011 jumlah penumpang di koridor 3 sebanyak 12.477.647 orang, pada tahun 2012 sebanyak 10.831.473 orang, dan pada tahun 2013 sebanyak 9.579.624 orang.

d. Evaluasi Outcome

Setelah bus Transjakarta dioperasikan dalam koridornya masing-masing, dapat dilihat apakah bus Transjakarta telah berhasil mengurangi kemacetan di DKI Jakarta? Sebagaimana yang telah disampaikan sebelumnya, bahwa Transjakarta hadir sebagai salah satu solusi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengurangi kemacetan di Ibukota. Namun, kenyataannya kemacetan masih terjadi di jalan-jalan Ibukota. Hampir di seluruh wilayah DKI Jakarta mengalami kemacetan, dari jalan protokol sampai jalan kecil yang berada di lingkungan rumah masyarakat. Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, pada koridor 1 (Blok M-Kota) masih terjadi kemacetan di jalan-jalan yang terdapat di koridor 1. Kemacetan ini terjadi pada saat jam sibuk / *peak hours*, tapi terkadang siang juga

macet, dan biasanya macetnya dikedua arah. Namun, kemacetan lebih parah terjadi pada sore hari saat jam pulang kantor. Titik-titik kemacetan pada koridor 1, antara lain Bunderan Senayan, Stadion Gelora Bung Karno, Polda Metro Jaya sampai Bendungan Hilir, Bundaran HI sampai Sarinah, Harmoni, Mangga Besar sampai Glodok, dan di depan Stasiun Kota. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh PT7, beliau mengatakan:

“Beberapa titik kemacetan pada koridor 1, diantaranya Bunderan Senayan, Bunderan HI, Bunderan Glodok, serta Bunderan Batu Ceper.”

Dari pernyataan di atas, titik kemacetan di koridor 1 antara lain Bunderan Senayan, Bunderan HI, Bunderan Glodok, dan Bunderan Batu Ceper. Lebih lanjut diungkapkan oleh PT6, beliau mengatakan:

“Titik kemacetan pada koridor 1, antara lain Bunderan Senayan, Masjid Agung, Polda Metro, Bunderan HI, Harmoni, serta Glodok.”

Berdasarkan penjelasan tersebut, titik kemacetan di koridor 1 antara lain Bunderan Senayan, Masjid Agung, Polda Metro, Bunderan HI, Harmoni, serta Glodok. Sementara pada koridor 3 (Harmoni-Kalideres) juga masih terjadi kemacetan di jalan-jalan yang terdapat di koridor 3. Kemacetan disini pun terjadi pada saat jam sibuk / *peak hours*, tapi terkadang siang juga macet, dan biasanya macetnya disatu arah. Jika pagi hari arah ke Harmoni yang macet, sedangkan untuk sore hari arah ke Kalideres yang macet. Namun, kemacetan lebih parah terjadi pada pagi hari saat jam berangkat kantor. Titik-titik kemacetan pada koridor 3, antara lain Cideng sampai Roxy, Jelambar, Jembatan Gantung sampai Dispenda, dan Rawa Buaya. Seperti yang diungkapkan oleh PT11, bahwa:

“Kalo pagi macetnya bisa sampe jam 10 mas. Kalau pagi macetnya ke arah Harmoni, kalau sore macetnya ke arah Kalideres. Biasanya titik kemacetan pada pagi hari yaitu di Cengkareng (Rawa Buaya), Dispenda, Jembatan Gantung, sampai Taman Kota. Sedangkan untuk sore hari titik kemacetan yaitu di Cideng sampai Roxy serta RS. Sumber Waras.

Dari pernyataan di atas, pada koridor 3 jika pada pagi hari kemacetan terjadi pada jalur ke arah yang menuju Harmoni, sedangkan untuk sore hari kemacetan terjadi pada jalur ke arah yang menuju Kalideres. Kemudian diungkapkan oleh PT9, beliau mengatakan bahwa:

“Kalo pagi arah Harmoni yang macet, sore arah sebaliknya yang macet. Kalo pagi titik kemacetannya, yaitu dari Pesakih sampai ke Indosiar. Sedangkan sore hari titik kemacetannya, yaitu di Roxy sampai RS. Sumber Waras, lalu Indosiar sampai Grogol.”

Berdasarkan pernyataan tersebut, titik kemacetan di koridor 3 jika pada pagi hari yaitu dari Pesakih sampai ke Indosiar, sedangkan untuk sore hari yaitu dari Roxy sampai RS. Sumber Waras, lalu Grogol sampai Indosiar.

Faktor utama penyebab kemacetan di DKI Jakarta adalah kepadatan jumlah kendaraan. Jumlah kendaraan tidak seimbang dengan kapasitas jalan mengakibatkan kondisi jalan di DKI Jakarta menjadi macet. Selain kepadatan jumlah kendaraan faktor lain yang menjadi penyebab kemacetan di Ibukota adalah banyaknya persimpangan jalan dan perilaku pengguna kendaraan bermotor yang tidak disiplin dan egois atau tidak mau mengalah terhadap pengendara lain, serta tidak teraturnya pengemudi angkutan umum seperti angkutan kota dan Metro Mini serta Kopaja. Jika lebih dipetakan faktor penyebab kemacetan di koridor 1 berbagai macam, namun umumnya kemacetan di koridor 1 ini karena kepadatan jumlah kendaraan. Menurut hemat peneliti, untuk di Bunderan Senayan, faktor

penyebab macetnya yaitu selain kepadatan jumlah kendaraan adalah lampu merah dan persimpangan. Untuk di Stadion Gelora Bung Karno penyebab kemacetan biasanya pada saat ada *event* di stadion tersebut, baik acara sepak bola, konser musik, dan kampanye partai politik. Untuk di Polda Metro Jaya sampai ke Bendungan Hilir penyebab kemacetan selain padatnya jumlah kendaraan adalah tersendatnya jalur arah menuju Kuningan dari Jembatan Semanggi, keadaan ini diperparah jika angkutan umum lain seperti bus dan angkot yang menunggu penumpang di depan Plaza Semanggi, sehingga buntutnya menyebabkan antrean panjang orang yang ingin ke arah Jembatan Semanggi. Untuk Bunderan HI kasusnya sama dengan Bunderan Senayan. Faktor penyebab kemacetannya itu adalah lampu merah dan persimpangan jalan. Begitupun dengan Harmoni, keadaan ini diperparah jika angkutan umum lain menunggu penumpang di depan halte harmoni. Untuk Mangga Besar sampai Glodok juga karena lampu merah serta jalurnya yang kecil. Sedangkan untuk di Kota penyebab kemacetannya adalah banyaknya angkutan umum seperti mikrolet dan bajaj yang menunggu penumpang di depan Stasiun Kota.

Faktor penyebab kemacetan di koridor 3 juga berbagai macam, namun umumnya kemacetan di koridor 3 ini juga karena kepadatan jumlah kendaraan. Berdasarkan pengamatan peneliti, untuk di Cideng sampai Grogol penyebab macetnya karena lampu merah dan persimpangan jalur, selain itu juga karena ada kendaraan yang ingin belok kiri ke arah Roxy jadi jalurnya tersendat. Untuk di Jembatan Gantung penyebab kemacetan adalah karena jalurnya yang sempit. Untuk Jembatan Gantung sampai Dispenda, kemacetan terjadi karena kepadatan

volume kendaraan serta jalur yang sempit. Buntut dari kemacetan di Jembatan Gantung berimbas di Dispenda. Dan terakhir Rawa Buaya yang disebabkan oleh lampu merah dan persimpangan jalan.

Sebenarnya bus Transjakarta bukan satu-satunya upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengurangi masalah kemacetan di DKI Jakarta. Bus Transjakarta merupakan satu dari sekian banyak upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka mengurangi kemacetan. Selain melalui bus Transjakarta, terdapat upaya lainnya baik dari Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sendiri untuk mengurangi kemacetan di DKI Jakarta.

Pada 2 September 2010 Pemerintah pusat mengambil alih penanganan kemacetan lalu lintas di Jakarta. Pemerintah mengeluarkan instruksi Wakil Presiden Boediono yang berisi 17 langkah untuk menangani kemacetan di Jakarta. Alasan instruksi Wapres menurut data dari Unit Kerja Presiden karena kerugian akibat kemacetan di Jakarta mencapai Rp 12,8 triliun per tahun. Jumlah itu dari penambahan biaya operasional kendaraan, biaya kesehatan akibat polusi dan depresi, serta penurunan produktivitas. Berikut ke-17 langkah untuk mengatasi kemacetan tersebut (Evan, 2013):

1. Electronic Road Pricing (ERP) sebagai pengganti 3 in 1
2. Sterilisasi jalur busway
3. Kebijakan parkir
4. Memperbaiki fasilitas jalan
5. Jalur Transjakarta ditambah dua jalur serta akan beroperasi akhir tahun ini dan tahun depan akan tambah dua jalur lagi
6. Menetapkan harga gas khusus untuk transportasi
7. Restrukturisasi angkutan yang tidak efisien, termasuk angkutan kecil selain bus
8. Mengoptimalkan kereta api Jabodetabek dengan membangun rel routing dan peningkatan pelayanan, serta menambah gerbong untuk jalur-jalur yang padat
9. Polisi ditekan untuk tertibkan angkutan di titik tunggu penumpang
10. Mempercepat pembangunan mass rapid transit (MRT) yang ditargetkan 2011 mulai konstruksi
11. Membentuk Otoritas Transportasi Jabodetabek
12. Merevisi rencana induk transportasi terpadu
13. Proyek double-double track jalur kereta api, terutama ke arah Cikarang
14. Mempercepat proyek lingkaran dalam kereta api yang akan

- diintegrasikan dengan sistem angkutan massal di Jakarta
15. Jalan tol tambahan berupa enam ruas jalan tol layang
 16. Untuk jangka menengah-panjang, pemerintah pusat akan menyusun kebijakan membatasi penggunaan kendaraan bermotor
 17. Lahan parkir dekat stasiun kereta api bisa meningkatkan jumlah pengguna kereta api

Namun tetap saja, setelah 17 langkah tersebut diputuskan, kondisi lalu lintas di jalanan DKI Jakarta tidak banyak berubah. Kemacetan masih terjadi setiap hari, setiap jam, bahkan setiap saat di hampir seluruh wilayah DKI Jakarta. Kemacetan di DKI Jakarta tidak mengenal waktu. Kapanpun sewaktu-waktu DKI Jakarta mengalami kemacetan.

C. Analisis Data

1. Evaluasi Paska Pelaksanaan (*ex post*) pada Kebijakan Pola Transportasi Makro di DKI Jakarta berupa bus Transjakarta

Bus Transjakarta merupakan sebuah kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang bertujuan untuk mengubah sistem transportasi di Jakarta. Bus Transjakarta merupakan alat transportasi massal yang dibuat dengan konsep sistem *Bus Rapid Transit* (BRT). Pengertian *Bus Rapid Transit* menurut Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 yaitu *Bus Rapid Transit* yang selanjutnya disebut Bus Priority adalah angkutan umum massal cepat dengan menggunakan bus pada jalur khusus. Bus Transjakarta merupakan hasil dari sebuah kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah.

Sesuai dengan teori kebijakan publik, menurut Kartasmita dalam Widodo (2010:12), Kebijakan merupakan upaya untuk memahami dan mengartikan (1)

apa yang dilakukan (atau tidak dilakukan) oleh pemerintah mengenai suatu masalah, (2) apa yang menyebabkan atau yang memengaruhinya, dan (3) apa pengaruh dan dampak dari kebijakan publik tersebut. Pada kenyataannya, bus Transjakarta yang dibuat oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merupakan salah satu bentuk keprihatinan dari Pemprov DKI Jakarta terhadap kondisi angkutan umum di Jakarta. Selain itu, Pemprov DKI Jakarta juga ingin mengubah pola sistem transportasi yang ada di Jakarta selama ini. Maka dari itu munculah ide untuk membuat pola sistem transportasi yang baru, yaitu Pola Transportasi Makro (PTM). Pola Transportasi Makro merupakan hasil dari beberapa kajian dan analisa yang dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta mengenai sistem transportasi yang akan digunakan di DKI Jakarta untuk kedepannya. Pola Transportasi Makro (PTM) tersebut ditetapkan dalam Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro. Maksud dan tujuan dari pengembangan PTM seperti yang tercantum dalam Pasal 2 Pergub No. 103 Tahun 2007 adalah untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat, yang bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai perwujudan Tatanan Transportasi Wilayah. Sementara itu arahan dari pengembangan sistem transportasi ini adalah:

1. Mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem dan menerapkan kebijakan manajemen permintaan (Transport Demand Management/TDM) serta penyediaan jaringan jalan sebagai pendukungnya;

2. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah dan sekitarnya, serta menata ulang moda transportasi secara terpadu;
3. Memasyarakatkan sistem angkutan umum massal;
4. Meningkatkan jaringan jalan;
5. Menggalakkan penggunaan angkutan umum;
6. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Berdasarkan bunyi dari dua pasal di atas, jelas Pemprov DKI Jakarta menginginkan sesuatu yang baru dalam rangka pelayanan dan penyediaan angkutan umum untuk masyarakat. Pemprov DKI Jakarta ingin meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi umum di DKI Jakarta selama ini dengan cara mengembangkan angkutan umum massal. Alasan Pemprov DKI Jakarta mengembangkan angkutan umum massal adalah untuk mengoptimalkan penggunaan angkutan umum dan mengurangi pengguna kendaraan pribadi. Kenyataannya di lapangan, sebelum adanya bus Transjakarta angkutan umum di Ibukota, baik angkutan kota seperti mikrolet dan KWK, bus sedang seperti Metro Mini dan Kopaja, dan bus besar seperti PPD, Bianglala, Mayasari Bakti berjalan di jalur paling kiri ruas jalan, jalur lambat. Kondisi angkutan umum tersebut rata-rata tidak ber-AC, penumpang berdesakan di dalam bus, serta kebanyakan angkutan umum di Jakarta sudah usang dimakan usia dan sudah tidak layak untuk beroperasi. Namun, karena dana yang terbatas perusahaan angkutan umum, angkutan umum tersebut tidak dilakukan peremajaan dan tetap mengoperasikan armadanya meski sudah dianggap tidak layak operasi.

Kondisi ini menjadikan sarana transportasi publik (umum massal) dirasakan masih belum memadai, juga tidak aman, tidak nyaman, dan tidak murah karena harus berganti angkutan umum beberapa kali. Inilah yang menyebabkan banyak orang di Jakarta yang beralih untuk menggunakan kendaraan pribadi ketimbang menggunakan angkutan umum. Ironisnya, di jalur kanan, jalur cepat, melaju mobil pribadi ber-AC dengan keadaan yang dapat memberikan rasa aman dan nyaman. Namun, rata-rata mobil-mobil tersebut hanya membawa satu sampai dua orang penumpang, hal ini lah yang menyebabkan ketimpangan sosial di jalan raya. Berdasarkan kondisi seperti itu, munculah gagasan untuk membuat sistem *busway*. Dengan sistem *busway* masyarakat mendapatkan angkutan umum yang nyaman, ber-AC, dan dapat melenggang lebih cepat daripada mobil pribadi berpenumpang dua orang karena menggunakan jalur khusus yang hanya boleh dilewati oleh *busway*.

Kondisi angkutan umum di Jakarta sangat memperhatikan. Itulah sebabnya mengapa Pemprov DKI Jakarta ngotot untuk merevitalisasi angkutan umum di Jakarta. Selain itu, Pemprov DKI Jakarta juga berupaya untuk mengurangi masalah kemacetan. Upaya Pemprov DKI Jakarta dalam rangka mengurangi kemacetan yaitu dengan mengembangkan sistem transportasi, salah satunya yaitu angkutan umum massal. Di dalam pelaksanaan pengembangan sistem angkutan umum masal terbagi kedalam 3 macam, yaitu jaringan bus *priority*, *Light Rapid Transit* (LRT), dan *Bus Rapid Transit* (BRT). Model yang dipilih oleh Pemprov DKI Jakarta pada waktu itu adalah mengembangkan jaringan bus *priority* atau dalam bentuk nyatanya yaitu bus Transjakarta. Dari

penjelasan teori dan kenyataannya, bus Transjakarta telah sesuai dengan pemahaman kebijakan publik yaitu kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah didasari oleh permasalahan yang terjadi pada sistem transportasi dan kondisi angkutan umum yang buruk di Jakarta.

Kebijakan yang telah dibuat oleh Pemerintah harus dinilai dengan mengevaluasi sebaik mungkin sehingga pemerintah tahu hasil terhadap apa yang telah mereka lakukan. Menurut Mustofsdijaja dalam Widodo (2010:111), evaluasi merupakan kegiatan pemberian nilai atas suatu “fenomena” didalamnya terkandung pertimbangan nilai (*value judgement*) tertentu. Alasan Pemprov DKI Jakarta memilih bus Transjakarta terlebih dahulu ketimbang MRT dan LRT pada waktu dahulu, antara lain banyak contoh sukses *busway* di berbagai negara, waktu pembangunannya lebih cepat, biayanya lebih murah, rute fleksibel untuk menjangkau berbagai wilayah, serta pemanfaatan/optimalisasi ruang jalan. Kehadiran bus Transjakarta memang dirasa memberikan warna baru dalam dunia transportasi publik (umum massal) di DKI Jakarta. Dengan menggunakan konsep *Bus Rapid Transit* (BRT), tentunya bus Transjakarta memiliki beberapa kelebihan yang tidak dimiliki oleh angkutan umum lain. Kelebihan yang dimiliki bus Transjakarta diantaranya, adalah memiliki jalur khusus yang tidak boleh dilewati kendaraan lain selain bus Transjakarta, Sistem pembayaran di halte (terminal) yang dapat mengurangi waktu untuk antrian masuk penumpang dibandingkan dengan yang membayar ketika akan naik bus, Halte (shelter) yang memiliki fitur dan kualitas lebih baik seperti pintu geser otomatis dan papan informasi rute bus dan lain-lain. Ketinggian lantai shelter yang sejajar dengan pintu bus

memudahkan semua jenis (anak kecil, dewasa ataupun para penyandang cacat) penumpang untuk menaiki bus., Kualitas pengendara dalam berkendara yang baik dan juga sistem kontrol yang telah diatur sehingga menciptakan rasa nyaman bagi penumpang.

Tak hanya itu, perbedaan antara angkutan umum biasa dengan bus Transjakarta yaitu pada pola penyediaan angkutan umum. Jika pada angkutan umum konvensional, perusahaan angkutan umum membeli izin trayek kepada pemerintah lalu pemerintah mengeluarkan izin trayek tersebut, kemudian para pengusaha angkutan umum lah yang mengoperasikan armadanya. Berbeda dengan bus Transjakarta, dalam hal penyediaan angkutan umum Pemprov DKI membeli *service* (jasa pelayanan) angkutan umum yang nyaman, aman, cepat, manusiawi, dan terjangkau dari pengusaha angkutan kota. Dalam pengoperasian bus Transjakarta, Pemprov DKI Jakarta melibatkan para perusahaan angkutan umum yang sebelumnya telah eksisting di jalur yang digunakan bus Transjakarta. Tetapi para perusahaan tersebut hanya sebagai operator yang bertugas untuk mengoperasikan busnya saja. kendali masih tetap berada di bawah Pemprov DKI Jakarta. Sebagai gantinya Pemprov membayar jasa operasional kepada perusahaan angkutan umum yang menjadi operator bus Transjakarta.

Peneliti meyakini jika tujuan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kala itu membuat bus Transjakarta merupakan tujuan yang sangat baik untuk peningkatan kualitas transportasi umum massal di Jakarta. Berdasarkan data penelitian, konsep *Bus Rapid Transit* yang digunakan untuk bus Transjakarta sudah baik. Namun, pada kenyataannya bus Transjakarta belum mampu memenuhi ekspektasi

masyarakat sebagai penumpang angkutan umum yang bagus. Bus Transjakarta belum mampu menjadi angkutan umum yang memberikan pelayanan publik yang cepat, aman, nyaman, manusawi, efisien, berbudaya, dan bertaraf internasional seperti visi dari Unit Pengelola Transjakarta *Busway*. Masih banyaknya keluhan masyarakat akan kinerja dari Transjakarta *Busway* menunjukkan bahwa bus Transjakarta belum maksimal dalam rangka memperbaiki angkutan umum massal. Beberapa keluhan masyarakat mencakup, antara lain jumlah armada dan petugas bus yang kurang, tidak sterilnya jalur *busway* menyebabkan frekuensi kedatangan bus yang lambat sehingga mengakibatkan penumpukan penumpang di beberapa halte, halte yang tidak terawat dan masih banyak lagi. Kondisi ini diperparah karena UPTransjakarta selaku pengelola tidak dapat menjalankan itu semua sendiri. Dibutuhkan koordinasi yang baik dengan pihak-pihak yang terkait dalam rangka kinerja dari Transjakarta. Salah satu bentuk koordinasi dalam kinerja dari bus Transjakarta adalah dengan pihak kepolisian untuk menjaga agar jalur tetap steril dari kendaraan lain. Dalam penelitian ini, peneliti akan menyajikan data yang peneliti dapatkan setelah melakukan penelitian. Agar dapat menilai bus Transjakarta, peneliti akan mencoba menganalisis unsur-unsur dari bus Transjakarta yang telah peneliti temukan saat melakukan penelitian di lapangan secara menyeluruh dan mendalam.

a. Evaluasi Input

1) Jumlah Armada

Setelah mengalami proses yang panjang, jumlah bus Transjakarta terus mengalami penambahan seiring berjalannya pelaksanaan Pola Transportasi

Makro. Hingga 31 Desember 2013, total bus Transjakarta sebanyak 669 unit bus, bila dibandingkan dengan bulan Januari 2004 dimana merupakan awal dimulainya pengoperasian bus Transjakarta di koridor 1 jumlah hanya 90 unit, ini berarti terjadi peningkatan jumlah bus sebanyak 579 unit. Namun, berdasarkan hasil penelitian, bus yang beroperasi di tidak sejumlah 669 unit. Hal itu karena beberapa bus kondisinya sudah banyak yang rusak karena telah dimakan usia.

Saat ini bus Transjakarta melayani 12 koridor yang tersebar di seluruh penjuru DKI Jakarta. Namun, untuk melayani 12 koridor, bus yang dimiliki hanya berjumlah 669 unit. Itupun dengan kondisi bus banyak yang rusak sehingga bus yang dioperasikan hanya 430 unit bus. Sebagaimana dikutip oleh Mustofsdijaja dalam Widodo (2010:111), evaluasi merupakan kegiatan pemberian nilai atas suatu “fenomena” didalamnya terkandung pertimbangan nilai (*value judgement*) tertentu. Mengacu pendapat dari Mustofsdijaja dalam Widodo di atas, dengan jumlah bus yang dioperasikan sebanyak 430 jelas sangat kurang untuk melayani 12 koridor dengan total panjang koridor sepanjang 209,35 km. Hal ini lah yang menyebabkan frekuensi *headway* di beberapa koridor bus Transjakarta sering tidak terkendali. Sehingga menyebabkan sering terjadi penumpukan penumpang di halte-halte pada beberapa koridor. Semestinya, jumlah armada yang harusnya dioperasikan oleh Transjakarta adalah 1029 unit bus untuk 12 koridor sesuai dengan rekomendasi dari Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia. Jika sudah dioperasikan 1029 bus untuk 12 koridor yang ada, bukan tidak mungkin frekuensi kedatangan (*headway*) dapat diatur sesuai rencana operasi yang telah disusun sebelumnya. Sedangkan untuk 15 koridor bus

Transjakarta, bus yang dibutuhkan adalah sebanyak 1289 unit bus yang beroperasi.

Sementara itu, dari survey yang dilakukan oleh peneliti, rata-rata orang yang peneliti survey menjawab dibutuhkan penambahan armada pada bus Transjakarta karena untuk melayani penduduk yang tersebar di 12 koridor tersebut tidak cukup dengan jumlah armada yang ada saat ini. Dari survey ini dapat disimpulkan bahwa bus Transjakarta membutuhkan penambahan armada agar calon penumpang yang ingin naik bus Transjakarta tidak menunggu lama kedatangan bus dan agar tidak terjadi terjadi kekosongan armada yang melintas di koridor sehingga menyebabkan kendaraan lain masuk ke koridor bus Transjakarta yang berujung pada tidak sterilnya koridor *busway*.

2) Jumlah SDM

Sebanyak apapun armada yang dimiliki, tidak akan berjalan sebuah pelayanan jika tidak ada sumber daya manusia (SDM) yang mengelolanya. Dibutuhkan sumber daya manusia yang kompeten dalam mengelola bus Transjakarta agar pelayanan bus Transjakarta dapat maksimal. Karena jika salah menempatkan orang-orang yang tidak memiliki kompetensi di bidangnya, pengelolaan bus Transjakarta akan berantakan. Seiring dengan bertambahnya jumlah koridor pada bus Transjakarta, maka jumlah sumber daya manusia (SDM) yang mengelolanya pun meningkat. Hal itu disebabkan karena semakin bertambahnya koridor maka jumlah SDM yang harus disediakan bertambah pula sehingga dapat melayani masyarakat pengguna bus Transjakarta secara maksimal.

Selain itu, dibutuhkan perhitungan kebutuhan jumlah pegawai yang tepat dalam melakukan proses rekrutmen pegawai. Agar pegawai yang mengelola bus Transjakarta lebih efisien. Menurut Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), evaluasi kinerja *input* (masukan) adalah segala sesuatu yang dibutuhkan agar pelaksanaan kegiatan dapat menghasilkan keluaran yang ditentukan, misalnya dana, SDM, informasi, kebijakan, dan lain-lain. Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) selaku pengelola bus Transjakarta telah memiliki pegawai yang bertugas untuk mengelola bus Transjakarta di segala bidang. Para pegawai tersebut ditempatkan di bidangnya masing-masing sesuai dengan kompetensinya. Hal ini dilakukan agar pelaksanaan operasional bus Transjakarta dapat berjalan maksimal.

Berdasarkan hasil penelitian, UPTB telah memiliki pegawai sebanyak 6355 orang. Jumlah tersebut terbagi kedalam tujuh bidang, diantaranya Tata Usaha, Keuangan, Prasarana, Operasional, Sistem Tiket, Satuan Pengawas Internal, dan Pengendalian. Mengacu pendapat dari Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), UPTB selaku pengelola telah memiliki SDM yang dibutuhkan agar pelaksanaan operasional bus Transjakarta dapat memberikan pelayanan yang baik untuk masyarakat. Dilihat dari jumlah pegawainya, jumlah tersebut sudah cukup dalam melayani masyarakat di 12 koridor *busway*. Sementara untuk jumlah pramudi yang mengoperasikan 430 bus menjadi kewenangan dari masing-masing operator. Karena pramudi dari bus yang dioperasikan oleh operator menjadi tanggung jawab dari operator.

Untuk calon penumpang yang ingin menggunakan bus Transjakarta, disediakan Kasir di setiap halte agar calon penumpang dapat membeli tiket bus. Selain kasir, disediakan *Barrier* yang bertugas menjaga pintu masuk bagi calon penumpang yang ingin menggunakan bus Transjakarta. *Barrier* ini ditugaskan untuk mengantisipasi adanya calon penumpang yang tidak memiliki tiket. Dalam rangka menciptakan rasa aman bagi penumpang di halte, terdapat Petugas Pengamanan (PAM) halte. PAM halte ini yang bertugas mengamankan penumpang yang sedang berada di halte dari tindakan-tindakan kriminal seperti pencurian dan pelecehan seksual. Sama seperti di halte, untuk memberikan rasa aman bagi penumpang di dalam bus, ditempatkan Petugas On Board di dalam bus. Petugas On Board ini bertugas untuk mengamankan penumpang dari segala tindakan kejahatan yang terjadi di dalam bus Transjakarta ketika sedang berjalan. Untuk memberikan rasa nyaman penumpang di halte, disediakan petugas *cleaning service* yang bertugas untuk menjaga kebersihan halte. Sementara untuk kebersihan di dalam bus ditanggung oleh masing-masing operator. Selain bertugas mengamankan penumpang di dalam bus, Petugas On Board juga bertugas untuk mengatur kapasitas jumlah penumpang akan yang akan dibawa dalam bus. Petugas ini mengatur agar penumpang yang dibawa tidak melebihi kapasitas bus sehingga penumpang tetap merasa nyaman sekalipun harus berdiri.

Hanya saja kualitas pegawai yang dimiliki oleh Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) belum sesuai harapan. Masih banyak ditemukan petugas bus Transjakarta yang melayani calon penumpang dengan tidak baik. Padahal penumpang-penumpang tersebut merupakan sumber kehidupan dari Transjakarta

Busway, jika tidak ada penumpang maka bus Transjakarta tidak akan beroperasi. Pada petugas kasir misalnya, masih sering ditemukan petugas tersebut mengembalikan uang kembalian dengan tidak sopan dengan cara melempar dan dengan muka yang cemberut. Pun dengan petugas *Barrier*, jika ada calon penumpang yang bertanya mengenai bus mana yang akan digunakan atau cara untuk sampai ke tempat tujuan penumpang tersebut, tak jarang petugas tersebut memberitahunya dengan cara yang tidak ramah kepada penumpang. Semestinya para petugas bus Transjakarta melayani masyarakat dengan baik, karena pada dasarnya bus Transjakarta hadir untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat di bidang transportasi. Sebaiknya UPTB perlu meningkatkan kualitas pegawainya dalam proses rekrutmen pegawai. Hal ini menjadi *pe-er* untuk Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) yang mempunyai tanggung jawab terhadap kualitas pegawainya.

3) Infrastruktur

Sebelum mengoperasikan bus Transjakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terlebih dahulu membuat infrastruktur berupa prasarana-prasarana pendukung untuk bus Transjakarta. Dengan menerapkan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT), dibutuhkan prasarana yang memadai. Jika tidak didukung dengan prasarana yang memadai bus Transjakarta tidak akan dapat beroperasi. Dalam membuat prasarana bus Transjakarta harus ada sinergi dari Dinas-dinas yang terkait. Supaya prasarana yang dibuat dapat menjadi baik sesuai dengan konsep *busway*. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), evaluasi kinerja *input* (masukan) adalah segala sesuatu

yang dibutuhkan agar pelaksanaan kegiatan dapat menghasilkan keluaran yang ditentukan. Berdasarkan pengamatan peneliti di lapangan, Pemprov DKI Jakarta lewat Dinas-dinasnya telah membuat prasarana untuk operasional bus Transjakarta. Prasarana tersebut diantaranya halte, Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), rambu lalu lintas, dan marka jalan. Mengacu pada pendapat Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah memiliki prasara-prasarana yang dibutuhkan dalam mengoperasikan bus Transjakarta. Namun, disini yang perlu mendapat perhatian lebih yaitu memastikan agar prasarana-prasarana yang telah dibuat tersebut tetap dalam kondisi baik. Hal ini penting dilakukan supaya calon penumpang tetap merasa aman dan nyaman untuk menggunakan bus Transjakarta sebagai moda transportasinya, baik ketika di halte maupun saat di dalam bus.

Selain prasarana di atas, terdapat prasarana yang juga tidak kalah pentingnya, yaitu Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG). Dalam hal penyediaan SPBG, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan kerjasama dengan perusahaan penyedia SPBG. Selanjutnya tugas operator untuk melakukan kontrak kerja sama dengan perusahaan penyedia SPBG sehingga bus Transjakarta yang dioperasikannya dapat mengisi bahan bakar gas (BBG) ditempat yang telah dilakukan kerjasama tersebut. Berdasarkan hasil data lapangan, SPBG yang telah tersedia untuk mengisi BBG bus Transjakarta yang beroperasi sebanyak 7 buah. SPBG tersebut tersebar di beberapa lokasi, diantaranya SPBG Pemuda di Jl. Pemuda, Jakarta Timur, SPBG Perintis di Jl. Perintis Kemerdekaan, Jakarta Timur, SPBG Kampung Rambutan di Jl. Raya Pondok Gede, Jakarta Timur,

SPBG Pinang Ranti di Jl. Pondok Gede Raya, Jakarta Timur, SPBG Depok/Pesing serta SPBG Jelambar di Jl. Daan Mogot, Jakarta Barat, dan SPBG Mampang di Jl. Kapten Tendean, Jakarta Selatan. Mengacu pada pendapat Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah memiliki Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG) yang dibutuhkan untuk mengisi bahan bakar dalam pengoperasian bus Transjakarta. Akan tetapi, jumlah yang ada tidak mencukupi untuk dapat melayani 430 bus yang beroperasi. Dari 430 bus yang beroperasi, hanya 7 SPBG yang melayani pengisian bahan bakar. Tentu jumlah yang sangat sedikit berbanding dengan jumlah bus yang beroperasi. Belum lagi jika salah satu SPBG tersebut mengalami gangguan, pastinya akan mengganggu jalannya operasional bus Transjakarta. Semestinya Pemprov DKI Jakarta menambah jumlah SPBG yang tersedia, idealnya jumlah SPBG yang digunakan untuk operasional bus Transjakarta dengan 12 koridor adalah 12 SPBG. Adapun yang tidak kalah penting yaitu lokasi. Pemprov DKI Jakarta perlu untuk menyediakan SPBG di dekat lokasi koridor, agar tidak banyak waktu yang terbuang untuk melakukan pengisian. Idealnya 1 koridor disiapkan 1 SPBG untuk operasional bus Transjakarta, dan lokasi SPBG harus dekat dengan koridor yang beroperasi. Hal ini dibutuhkan agar mobilitas bus Transjakarta untuk mengisi bahan bakar gas menjadi singkat.

b. Evaluasi Proses

Hingga pada saat peneliti melakukan penelitian di lapangan, bus Transjakarta telah melayani 12 koridor yang tersebar di wilayah DKI Jakarta. Jam operasional bus Transjakarta adalah mulai dari pagi hari Pukul 05.00 hingga

malam hari Pukul 22.00 dilanjutkan dengan Angkutan Malam Hari sampai dengan Pukul 23.00. Sebelum mengoperasikan bus Transjakarta Pemrov DKI Jakarta sebelumnya menyiapkan koridor terlebih dahulu. Koridor ini yang nantinya akan digunakan oleh bus Transjakarta dalam operasionalnya. Koridor adalah sebutan lain dari rute pada angkutan umum. Jika pada angkutan umum biasa mengenal rute, maka pada bus Transjakarta menggunakan koridor. Sebenarnya ada 15 koridor yang ditetapkan oleh Pemrov DKI Jakarta, namun hingga Desember 2013 baru ada 12 koridor yang telah dioperasikan. Sementara tiga sisa koridor sedang dalam tahap pembangunan.

Setelah menyiapkan koridor, Pemrov DKI Jakarta menetapkan operator yang mengoperasikan bus Transjakarta. Proses ini dilakukan melalui proses lelang operator. Ketika telah dinyatakan dipilih oleh Pemrov DKI Jakarta, operator tersebut dapat mengoperasikan bus Transjakarta sesuai di koridor sesuai dengan yang berhasil dia dapatkan saat proses lelang. Setelah menyiapkan koridor dan menetapkan operator, proses berikutnya yaitu mengeluarkan Rencana Operasi (Renops). Renops ini menjadi acuan para operator dalam proses operasional bus Transjakarta. Semua proses operasional bus Transjakarta harus berdasarkan renops yang telah dibuat oleh Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB). Setelah semua proses tersebut dilakukan, bus Transjakarta dapat dioperasikan pada koridor yang telah ditentukan.

Dengan armada, SDM, dan prasarana yang tersedia, bus Transjakarta siap dioperasikan untuk melayani masyarakat di DKI Jakarta. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127),

evaluasi kinerja proses adalah segala sesuatu yang menunjukkan upaya untuk mengolah masukan (*input*) menjadi keluaran (*output*). Pemprov DKI Jakarta telah mengoperasikan armada yang tersedia dengan SDM yang telah direkrut dan infrastruktur yang telah dibuat. Jika mengacu pada pendapat Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), Pemprov DKI Jakarta telah melakukan proses dalam melaksanakan kebijakan Pola Transportasi Makro dengan bus Transjakarta sebagai wujudnya. Namun, berdasarkan hasil penelitian lapangan masih banyak dijumpai beberapa kelemahan dalam proses operasional bus Transjakarta. Yang pertama, kebanyakan jumlah bus Transjakarta yang dioperasikan tidak sesuai dengan renops yang telah ditetapkan. Untuk koridor 1 dan koridor 3 yang peneliti lakukan penelitian, realisasi bus yang beroperasi tidak sama dengan renops yang dikeluarkan. Yang kedua, pada saat proses pengisian bahan bakar gas (BBG). Karena keterbatasan jumlah SPBG dan lokasi SPBG yang relatif jauh dari koridornya, maka hal ini mengakibatkan pelayanan bus Transjakarta terhambat. Mengapa terhambat, karena pada saat bus mengisi BBG ke SPBG membutuhkan waktu yang cukup lama. Contoh misal pada koridor 1, bus Transjakarta mengisi BBG di SPBG yang paling terdekat yaitu SPBG Mampang. Lokasi SPBG Mampang memang dirasakan seperti dekat, tetapi tetap saja membutuhkan waktu yang cukup panjang untuk menempuh perjalanan pergi dan pulang mengisi BBG. Itupun jika sepi waktu yang dibutuhkan untuk pengisian BBG relatif singkat, namun jika kondisi SPBG penuh dengan bus Transjakarta dari koridor lain, maka dibutuhkan waktu tambahan untuk mengisi BBG karena mengantri dengan bus Transjakarta dari Koridor lain. Untuk satu bus

saja membutuhkan waktu kurang lebih 15 sampai 20 menit untuk mengisi BBG. Memang, pengaturan pengisian BBG telah diatur sebaik mungkin, tetapi faktor keterbatasan jumlah SPBG dan lokasi SPBG yang relatif jauh dari koridor menyebabkan pelayanan bus Transjakarta menjadi berkurang. Pemprov DKI Jakarta mesti meninjau kembali dalam hal penyediaan SPBG untuk bus Transjakarta.

Dua hal ini menyebabkan frekuensi kedatangan (*headway*) dari bus Transjakarta menjadi tidak terkendali. Semestinya *headway* dapat dikendalikan baik di halte ujung maupun ketika sudah berada di tengah seperti yang telah diatur dalam rencana operasi (renops), namun karena keterbatasan jumlah armada yang beroperasi dan terganggunya operasional bus Transjakarta akibat lamanya waktu yang dibutuhkan untuk pengisian BBG, maka frekuensi kedatangan (*headway*) menjadi tidak dapat dikendalikan. Hal ini diperparah jika terjadi kepadatan jumlah kendaraan, terutama saat jam-jam sibuk atau *peak hours*, dimana pada jam ini banyak orang yang berangkat dan pulang kantor. Karena frekuensi *headway* yang tidak teratur menyebabkan sering terjadinya penumpukan penumpang di beberapa halte. Bahkan berdasarkan penelitian di lapangan, peneliti pernah mendapati bahwa antrean penumpang di halte Dukuh Atas mengular sampai di Jembatan Penyeberangan Orang (JPO). Kondisi ini harus segera dibenahi oleh Pemprov DKI Jakarta. Karena jika tidak segera dibenahi penumpang Transjakarta lama-kelamaan akan beralih menggunakan kendaraan pribadi.

c. Evaluasi Output

1) Keamanan Penumpang

Seluruh indikator dalam *input* serta proses dalam operasional bus Transjakarta menghasilkan keluaran, diantaranya keamanan, kenyamanan, dan kecukupan penumpang. Sebagaimana yang dikutip oleh Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), evaluasi *output* (keluaran) adalah sesuatu yang diharapkan langsung dicapai dari suatu kegiatan yang dapat berupa fisik maupun nonfisik. Mengacu pendapat Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), hasil yang diharapkan dari proses operasional bus Transjakarta telah terlihat. Hasil tersebut menyangkut keamanan, kenyamanan, dan jumlah penumpang bus Transjakarta. Tersedianya PAM Halte (Pengamanan Halte) yang bertugas untuk mengamankan tindakan kejahatan yang terjadi di halte. Sementara di dalam bus dilengkapi dengan kamera CCTV, Ruang Khusus Wanita, serta Petugas On Board yang ditempatkan didalam bus. Semua ini akan berpengaruh terhadap keamanan penumpang bus Transjakarta. Namun, melihat jumlah kasus kriminalitas yang meningkat dari tahun 2011 ke tahun 2012 merefleksikan bahwa penumpang tidak merasa aman dalam menggunakan bus Transjakarta.

Jika ditarik benang merahnya, sebenarnya inti masalah utama dari keamanan penumpang bus Transjakarta adalah minimnya jumlah armada. Jumlah armada yang tidak sebanding dengan jumlah penumpang membuat kondisi halte dan di dalam bus menjadi penuh sesak. Frekuensi kedatangan (*headway*) bus Transjakarta yang tidak terkendali membuat para penumpang lebih memilih untuk berdesak-desakan di dalam bus daripada menunggu kedatangan bus berikutnya.

Dengan kondisi yang penuh sesak, sudah pasti penumpang kehilangan rasa aman saat menggunakan bus Transjakarta. Karena dengan kondisi penuh sesak kemungkinan besar akan terjadi tindak kriminalitas seperti pencurian dan pelecehan seksual. Tentunya hal ini masih jauh dari harapan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang ingin menghilangkan tindakan kriminalitas di dalam bus Transjakarta dengan maksud memberikan rasa aman kepada masyarakat dalam menggunakan bus Transjakarta. Harapan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dapat memiliki armada yang banyak dan mengoperasikan secara maksimal agar frekuensi kedatangan bus (*headway*) menjadi teratur sehingga para penumpang tidak perlu berdesakan lagi baik saat di halte dan saat di dalam bus.

2) Kenyamanan Penumpang

Selain keamanan, penumpang juga memiliki hak untuk mendapatkan kenyamanan dalam menggunakan bus Transjakarta. Kenyamanan penumpang adalah saat berada di halte untuk menunggu kedatangan bus berikutnya dan saat di dalam bus menuju tempat tujuan. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, untuk koridor 1 jalurnya telah steril, AC di dalam busnya juga dingin, busnya juga dalam keadaan layak. Namun, ada satu yang belum dapat memberikan rasa nyaman, yaitu petugas *On Board* yang mengatur penumpang terkadang memasukan penumpang melebihi kapasitas bus. Sehingga menyebabkan penumpang di dalam bus berdesakan. Lebih parahnya lagi di koridor 3, jalurnya sangat tidak steril, AC di dalam busnya tidak dingin, busnya juga dalam keadaan tidak layak, dan petugas *On Board* nya juga sama seperti pada koridor 1. Hal ini

perlu mendapat perhatian dari UPTB agar kedepannya dapat memberikan rasa nyaman yang lebih terhadap penumpangnya.

Berdasarkan pengamatan peneliti, Unit Pengelola Transjakarta Busway (UPTB) belum dapat memberikan rasa nyaman terhadap penumpangnya. Secara umum, sama halnya dengan keamanan penumpang, masalah utama yang membuat penumpang tidak nyaman adalah kurangnya armada yang beroperasi. Selain itu, pelayanan petugas bus Transjakarta seringkali tidak baik, dalam melayani penumpang masih ditemukan petugas bus Transjakarta berperilaku tidak ramah dan tidak sopan, serta kondisi beberapa bus Transjakarta yang sudah tidak layak beroperasi masih tetap dioperasikan. Karena armada yang beroperasi terbatas dan frekuensi kedatangan (*headway*) bus Transjakarta yang tidak terkendali menyebabkan penumpang terlalu lama menunggu kedatangan bus, karena kedatangan bus terlalu lama menyebabkan antrean penumpang terkadang melebihi kapasitas halte sehingga halte *overload*, pun dengan keadaan di dalam bus yang kelebihan muatan penumpang (*overload*) terutama pada saat jam-jam sibuk. Beberapa bus yang dioperasikan sudah tidak layak karena termakan usia menyebabkan kondisi di dalam bus menjadi tidak nyaman, seperti AC yang tidak dingin, bangku penumpang patah, ditambah dengan perilaku pramudi yang terkadang melajukan busnya melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan membuat penumpang merasa tidak nyaman.

Hal ini tidak sesuai dengan yang diharapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai penyedia layanan bus Transjakarta. Pemprov DKI Jakarta ingin untuk penumpang merasa nyaman dalam menggunakan bus Transjakarta.

Sebenarnya Pemprov DKI Jakarta ingin mengoperasikan armada bus dengan jumlah yang banyak supaya *headway* bus dapat diatur sehingga penumpang tidak menunggu terlalu lama dan penumpang tidak berdesakan pada saat menunggu kedatangan bus di halte dan pada saat di dalam bus, memiliki pegawai dengan kualitas yang baik dalam memberikan pelayanan kepada calon penumpang, dan meremajakan armada yang sudah termakan usia. Ini menjadi pe-er untuk Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam memberikan rasa nyaman terhadap para penumpang bus Transjakarta.

3) Jumlah Penumpang

Faktor ketersediaan armada dan frekuensi kedatangan (*headway*) dari bus Transjakarta sangat berpengaruh pada jumlah penumpang yang diangkut oleh Transjakarta. Dari total jumlah penumpang bus Transjakarta yang ditargetkan pada 3 tahun terakhir, 2 tahun diantaranya yaitu pada tahun 2011 dan 2012 jumlah penumpang melebihi jumlah target jumlah penumpang yang disusun dalam Rencana Bisnis dan Anggaran (RBA). Dimana pada tahun 2011 jumlah penumpang yang ditargetkan yaitu 109.515.600 orang pertahun, sedangkan jumlah penumpang di lapangan mencapai 114.783.824 orang pada tahun 2011. Pada tahun 2012 jumlah penumpang yang ditargetkan yaitu 110.000.000 orang pertahun, sedangkan jumlah penumpang dilapangan mencapai 111.251.869 orang pada tahun 2012. Hanya pada tahun 2013 saja jumlah penumpang tidak mencapai target penumpang seperti yang telah direncanakan dalam Rencana Bisnis dan Anggaran (RBA). Dimana pada tahun 2013 target jumlah penumpang yaitu 142.900.000 orang pertahun, namun jumlah penumpang di lapangan hanya

mencapai 112.522.624 orang pada tahun 2013. Ada banyak faktor yang menyebabkan terjadinya penurunan dan peningkatan jumlah penumpang pada dua tahun terakhir. Selain faktor ketersediaan armada dan frekuensi kedatangan (*headway*) dari bus Transjakarta, juga karena tingkat keamanan dan kenyamanan penumpang dalam menggunakan bus Transjakarta. Ini menjadi pe-er tersendiri bagi UPTB agar kedepannya target jumlah penumpang yang direncanakan dapat tercapai dan diluar dariapada itu agar seluruh lapisan masyarakat di DKI Jakarta dapat menggunakan fasilitas transportasi massal yang telah disediakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta ini.

d. Evaluasi *Outcome*

Kehadiran bus Transjakarta memberikan warna baru dalam dunia transportasi di DKI Jakarta. Bus Transjakarta merupakan salah satu upaya Pemprov DKI Jakarta dalam rangka mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Diharapkan dengan hadirnya bus Transjakarta kemacetan di DKI Jakarta dapat berkurang. Menurut Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo (2010:127), evaluasi *outcome* (hasil) adalah segala sesuatu yang mencerminkan berfungsinya keluaran (*output*) kegiatan pada jangka menengah (efek langsung). Namun, berdasarkan penelitian di lapangan, kondisi lalu lintas di DKI Jakarta tidak berubah setelah hadirnya bus Transjakarta. Masalah kemacetan yang diharapkan dapat berkurang dengan adanya bus Transjakarta, nyatanya tidak berkurang. Mengacu pada pendapat Lembaga Administrasi Negara dalam Widodo di atas, karena penerapan kebijakan Pola Transportasi Makro (PTM) yang bentuk hasilnya adalah bus Transjakarta tidak berjalan maksimal mengakibatkan banyak

penumpang yang sebelumnya menggunakan bus Transjakarta beralih ke kendaraan pribadi. Hal ini terjadi bukan tanpa alasan, banyak masyarakat berpikiran untuk apa menggunakan bus Transjakarta kalau masih kena macet juga, mending menggunakan kendaraan pribadi saja, toh sama-sama kena macet juga, tetapi lebih irit biaya dan hemat waktu terutama dengan sepeda motor.

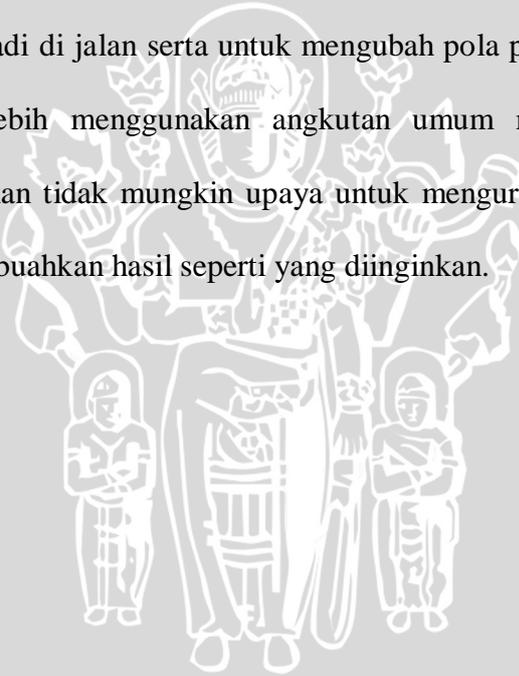
Namun, tidak fair rasanya jika hanya menyalahkan bus Transjakarta saja yang belum mampu mengurangi masalah kemacetan di DKI Jakarta. Karena bus Transjakarta merupakan salah satu langkah dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Selain bus Transjakarta masih banyak lagi upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengurangi kemacetan di wilayahnya. Diluar daripada itu, jika hanya bergantung terhadap bus Transjakarta saja, masalah kemacetan tidak dapat berkurang dari DKI Jakarta. Perlu diketahui faktor penyebab kemacetan di DKI Jakarta. Namun, faktor utama penyebab kemacetan di DKI Jakarta adalah kepadatan jumlah kendaraan. Selain itu penyebab kemacetan di DKI Jakarta, yaitu lampu merah/*traffic light* pada persimpangan, tidak disiplinnya pengguna kendaraan pribadi baik mobil maupun motor, serta tidak teraturnya angkutan umum yang sering menaik-turunkan penumpang sesukanya dan berhenti menunggu penumpang saat kemacetan terjadi.

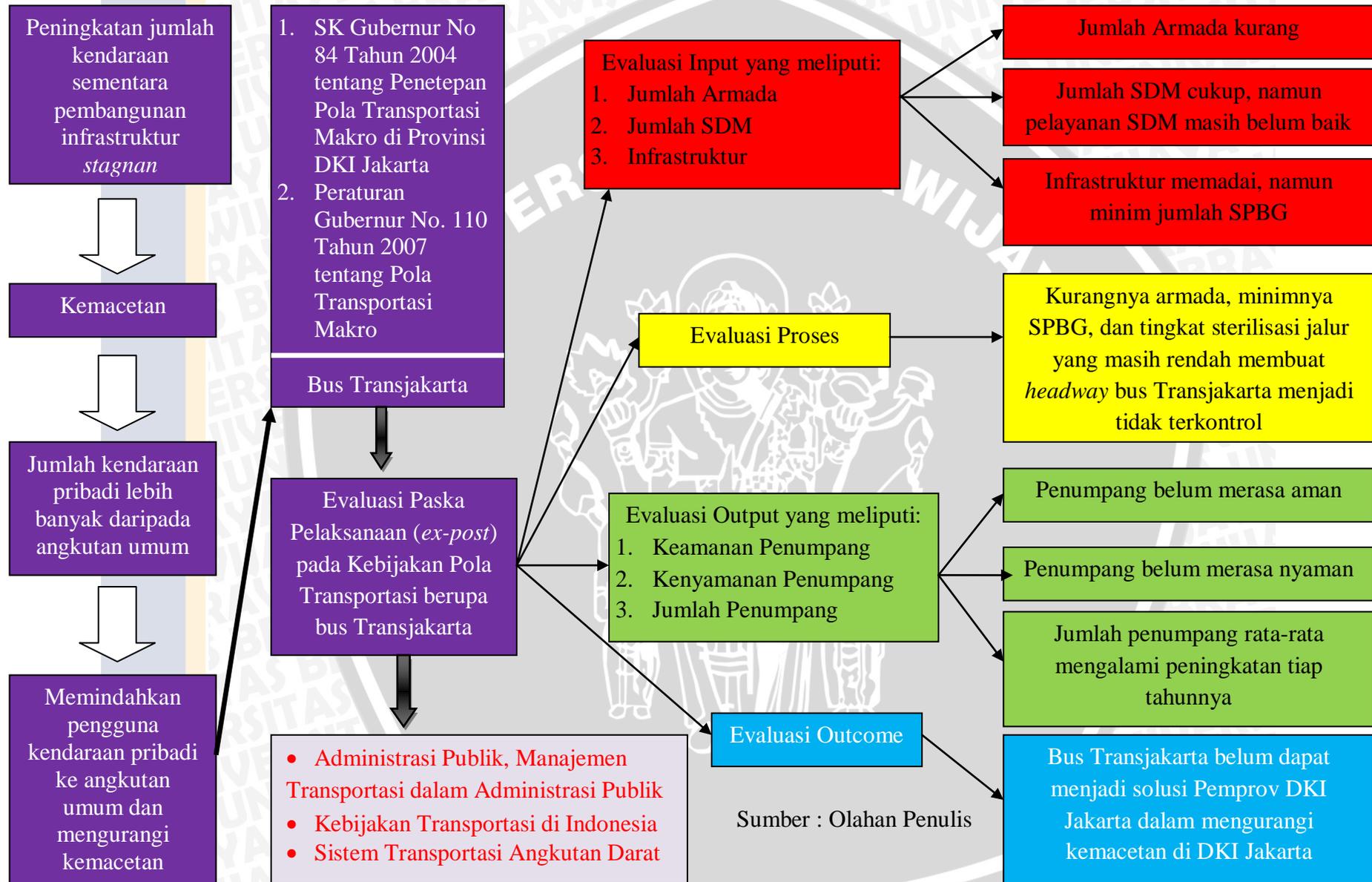
Upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui bus Transjakarta yang ditetapkan dalam kebijakan Pola Transportasi Makro (PTM) belum signifikan pengaruhnya dalam upaya mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Hal ini disebabkan karena implementasi dari kebijakan Pola Transportasi Makro yang dicanangkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui bus Transjakarta

belum berjalan maksimal. Masih banyak ditemui kelemahan-kelemahan dari internal bus Transjakarta yang mengakibatkan kebijakan ini menjadi belum maksimal, serta terdapat pula pengaruh dari eksternal yang juga membuat bus Transjakarta belum dapat berjalan maksimal dalam pengoperasionalannya. Hal ini mengakibatkan bus Transjakarta belum dapat menjadi solusi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengurangi kemacetan di DKI Jakarta.

Sebenarnya masih banyak upaya lain yang diinstruksikan oleh Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Namun, lagi-lagi masalah birokrasi dan implementasi kebijakan yang tidak berjalan secara maksimal mengakibatkan *outcome* yang didapat juga tidak sesuai dengan yang diharapkan. Contoh upaya lainnya adalah melalui *Electronic Road Pricing* (ERP) sebagai pengganti 3 in 1. Kebijakan ini telah direncanakan sejak tahun 2010, namun karena lambatnya proses perumusan kebijakan maka kebijakan *Electronic Road Pricing* (ERP) tersebut baru dapat diterapkan pada tahun 2014, itupun masih dalam tahap ujicoba. Pun dengan upaya sterilisasi jalur *busway*. Penegakan hukum hanya berlangsung pada awal-awalnya saja tidak konsisten. Hal ini dapat terlihat dari proses penilangan hanya berlangsung periodik saja. Penerapan denda maksimal untuk kendaraan yang menerobos jalur *busway* tidak konsisten hanya diterapkan saat awal-awal saja dan tidak semua aparat penegak hukum melakukan itu. Karena tidak ada sanksi yang tegas, membuat para pengendara kendaraan pribadi menjadi tidak jera untuk menerobos jalur *busway*. Begitupun dengan kebijakan membatasi penggunaan kendaraan bermotor. Kebijakan ini terbentur dengan masalah implementasinya.

Gubernur Jokowi menyatakan pembatasan kendaraan bermotor dalam bentuk pembatasan plat ganjil genap baru terlaksana setelah realisasi peremajaan bus kota. Sementara baru pada tahun 2014 didatangkan sekitar 1000 bus Transjakarta. Itupun dengan cara bertahap dan tersandung berbagai masalah dalam proses pengadaannya. Untuk itu hingga saat ini kebijakan pembatasan kendaraan bermotor melalui upaya pembatasan plat ganjil genap belum terealisasi. Jika kelemahan-kelemahan dalam bus Transjakarta tersebut dapat diminimalisir dan bus Transjakarta didukung oleh kebijakan lain yang bertujuan untuk membatasi jumlah kendaraan pribadi di jalan serta untuk mengubah pola pikir masyarakat di DKI Jakarta untuk lebih menggunakan angkutan umum massal ketimbang kendaraan pribadi, bukan tidak mungkin upaya untuk mengurangi kemacetan di DKI Jakarta akan membuahkan hasil seperti yang diinginkan.





Sumber : Olahan Penulis

Gambar 4.4
Matriks Hasil Penelitian

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kajian yang dilakukan oleh peneliti di lapangan terhadap Pelaksanaan bus Transjakarta dalam Kebijakan Pola Transportasi Makro, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Bus Transjakarta belum bisa menjadikan solusi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka mengurangi kemacetan di wilayah DKI Jakarta. Hal ini terjadi karena bus Transjakarta tidak didukung dengan kebijakan lain yang dapat membuat bus Transjakarta dapat memberikan pelayanan secara maksimal, seperti pembatasan jumlah kendaraan yang beredar. Selain itu, dari pengelolaan bus Transjakarta sendiri masih terdapat beberapa kelemahan, antara lain:
 - a. Kurangnya jumlah armada yang disediakan. Jumlah armada yang dimiliki oleh Transjakarta hanya sebanyak 669 bus. Sedangkan yang beroperasi hanya 430 bus untuk 12 koridor. Hal ini jelas sangat kurang untuk menjadikan bus Transjakarta sebagai solusi untuk mengurangi kemacetan.
 - b. Dari segi Sumber Daya Manusia (SDM), Transjakarta telah memiliki SDM dengan jumlah yang memadai untuk mengelola bus Transjakarta. Saat ini Transjakarta telah memiliki SDM sebanyak 6.355 orang. Jumlah tersebut cukup untuk melayani masyarakat pengguna bus Transjakarta.

Namun pelayanan yang diberikan oleh petugas bus Transjakarta masih belum dapat dikatakan baik. Hal ini karena sering terjadi petugas *busway* dalam melayani penumpang sering berperilaku tidak ramah.

- c. Infrastruktur berupa prasarana yang dimiliki oleh Transjakarta telah cukup memadai untuk beroperasinya bus Transjakarta. Transjakarta telah memiliki prasarana penunjang, antara lain Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), halte, *Sky Walk Paid Area*, marka serta rambu lalu lintas, dan separator. Hanya tinggal dilakukan perawatan saja prasarana tadi agar operasional bus Transjakarta tidak terganggu.
- d. Minimnya ketersediaan jumlah Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG) menghambat proses operasional bus Transjakarta. Jumlah SPBG yang tersedia untuk 12 koridor hanya 7 unit. Dari 7 unit tersebut melayani 430 bus yang beroperasi. Berdasarkan jumlah bus yang beroperasi, jumlah SPBG yang tersedia sangat kurang. Faktor lokasi SPBG yang jauh dari koridor menyebabkan membutuhkan waktu yang lebih lama saat bus Transjakarta hendak mengisi bahan bakar gas, serta tekanan yang dimiliki oleh SPBG rata-rata dengan kualitas rendah. Selain itu, tingkat sterilisasi jalur yang masih rendah. Jalur yang semestinya hanya boleh dilewati oleh bus Transjakarta, dilewati juga oleh kendaraan lain. Selain karena perilaku pengendara kendaraan pribadi di Jakarta yang tidak tertib, saat tidak ada polisi kendaraan pribadi masuk jalur *busway*, sedangkan saat ada polisi kendaraan pribadi keluar dari jalur *busway*. Hal ini terjadi karena

penegakan sanksi yang tidak tegas. Sanksi yang diberikan tidak membuat pengendara kendaraan pribadi yang masuk jalur *busway* menjadi jera. Karena minimnya jumlah armada, terbatasnya jumlah SPBG, dan masih rendahnya sterilisasi jalur *busway*, serta bus yang beroperasi tidak sesuai dengan rencana operasi yang telah ditetapkan hal ini menyebabkan pelayanan bus Transjakarta terhambat. Salah satu dampaknya yaitu frekuensi *headway* yang tidak terkendali sehingga mengakibatkan sering terjadi penumpukan penumpang di beberapa halte.

- e. Dikarenakan jumlah bus yang tersedia kurang, maka sering terjadi penumpukan penumpang di halte. Saat bus datang hanya sedikit orang yang dapat terangkut karena di dalam bus sendiri sudah penuh sesak. Selain itu, petugas *On Board* terkadang memasukan penumpang melebihi batas kapasitas bus. Serta di beberapa koridor seperti koridor 3 banyak bus yang sudah tidak layak jalan tetap dioperasikan. Hal ini tentunya mengancam keamanan para penumpang.
- f. Kenyamanan penumpang belum dapat terpenuhi. Karena kondisi beberapa bus Transjakarta yang sudah tidak layak lagi, seperti AC yang sudah tidak dingin dan alat perekam pemberian informasi mengenai halte berikutnya sudah tidak berfungsi lagi. Serta tidak ada batasan jumlah penumpang terutama pada saat jam berangkat dan pulang kantor menyebabkan kenyamanan penumpang terusik.

- g. Walaupun jumlah armada terbatas dan jumlah SPBG yang minim mengakibatkan penumpang menunggu kedatangan bus terlalu lama, namun minat masyarakat untuk menggunakan transportasi massal satu ini tetap tinggi. Terbukti dari jumlah penumpang yang rata-rata tiap tahunnya mengalami peningkatan.
- h. Bus Transjakarta belum mampu untuk mengurangi masalah kemacetan di DKI Jakarta. Nyatanya masih banyak kendaraan pribadi baik mobil maupun motor yang beredar di jalan-jalan di Ibukota. Hal ini disebabkan karena masih rendahnya kesadaran masyarakat untuk menggunakan transportasi massal seperti bus Transjakarta. Namun, dalam hal ini masyarakat tidak dapat disalahkan, kurangnya jumlah armada, minimnya jumlah SPBG, dan tingkat sterilisasi jalur yang masih rendah yang menyebabkan terjadinya penumpukan penumpang di beberapa halte mengakibatkan masyarakat kendaraan pribadi enggan untuk menggunakan bus Transjakarta. Selain itu bus Transjakarta tidak didukung dengan kuat oleh kebijakan lain seperti pembatasan jumlah kendaraan yang beredar di jalanan. Serta, pandangan masyarakat Indonesia, khususnya Jakarta yang menganggap bahwa orang yang sukses adalah orang yang memiliki dan menggunakan kendaraan pribadi terutama mobil untuk bertransportasi.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dikemukakan diatas, maka penulis memberikan saran-saran untuk perbaikan kinerja sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan penambahan jumlah armada bus. Jumlah armada bus perlu dilakukan penambahan agar dapat melayani masyarakat dengan maksimal, selain itu agar penumpang yang ingin menggunakan bus Transjakarta tidak perlu waktu yang lama untuk menunggu kedatangan bus.
2. Kekurangan Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG) yang tersedia mengakibatkan pelayanan dari bus Transjakarta menjadi tidak optimal. Maka perlu dilakukan penambahan jumlah Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG) agar pelayanan bus Transjakarta menjadi maksimal. Jumlah SPBG seharusnya ditambah minimal tiap 1 koridor 1 SPBG.
3. Karena jalur yang tidak steril menyebabkan pelayanan dari bus Transjakarta menjadi terganggu. Maka serilisasi jalur perlu ditingkatkan. Sterilisasi jalur dapat berupa pemberian sanksi yang tegas untuk membuat jera pengendara lain yang masuk ke jalur *busway*. Serta dukungan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di jalan yang lebih efektif, sehingga masyarakat pengguna kendaraan pribadi mau untuk beralih menggunakan alat transportasi massal seperti bus Transjakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- Admin_Berita Satu. 2012. *Angka Kriminalitas di Bus Transjakarta Meningkat*. Diakses pada tanggal 18 Juli 2014 pukul 21.00 dari <http://www.beritasatu.com/megapolitan/24434-angka-kriminalitas-di-bus-transjakarta-meningkat.html>
- , 2013. *Sterilisasi Jalur Transjakarta, Lonjakan Penumpang 40.000 Per Hari*. Diakses pada tanggal 3 Maret 2014 dari <http://www.beritasatu.com/aktualitas/151911-sterilisasi-jalur-transjakarta-lonjakan-penumpang-40000-per-hari.html>
- Admin-RMOL.CO. 2014, *BUMD Transjakarta Dibentuk Bulan Ini*. Diakses pada tanggal 11 Juni 2014 dari <http://m.rmol.co/news.php?id=138727>
- Anas, Aff. 2012. *Bus Rapid Transit (BRT) / Busway*. Diakses pada tanggal 23 Februari 2014 dari <http://anasaff.blogspot.com/2012/10/bus-rapid-transit-brt-busway.html>
- Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Cetakan ke-12. Jakarta: Rineka Cipta.
- Atmosudirdjo, S. Prajudi. 1980. *Dasar-dasar Ilmu Administrasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. 2014. *Pertumbuhan Ekonomi DKI Jakarta Triwulan IV Tahun 2013*, Jakarta
- Badan Pengelola Lingkungan Hidup Daerah. 2012. *Status Lingkungan Hidup Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2012*. Jakarta
- Dagun, Save M, dkk. 2006. *Busway Terobosan Transportasi Penanganan Jakarta*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan
- Djieout. 2013. *Mengenal Bus Rapid Transit (Busway)*. Diakses pada tanggal 23 Februari 2014 dari <http://ondecrot.com/bus-rapid-transit-busway>
- Dunn, William N. 1999, *Analisis Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Dwidjowijoto, Riant N. 2006. *Kebijakan Publik "Untuk Negara – Negara Berkembang"*. Jakarta: PT Gramedia
- Evan-Tempo.co. 2013. *Jakarta Macet, Apakabar 17 Langkah Pemerintah?*. Diakses pada tanggal 18 Juli 2014 pukul 21.00 dari <http://www.tempo.co/read/news/2013/11/08/083527989/Jakarta-Macet-Apakabar-17-Langkah-Pemerintah/1/4>

- Gunawan, Fergyanto E, dan Kusnandar, Erwin. 2011. *Evaluasi Keberhasilan Transjakarta Dibandingkan Dengan Bus Rapid Transit (BRT) Kelas Dunia*. Jakarta: Pusat Litbang Jalan dan Jembatan Universitas Bina Nusantara
- Hilal, Fauzan. 2013. *Kecelakaan di Jalur Transjakarta Meningkat*. Diakses pada tanggal 2 Maret 2014 dari <http://demo.jurnas.com/halaman/31/2013-12-04/277229>
- Islamy, Irfan. 1997. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara
- Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. 2009. "*Kebijakan Mengatasi Kemacetan Di Jakarta: Menuju Penguatan Peran Departemen PU*". Diakses pada tanggal 17 Februari 2014 dari <http://www.pu.go.id/isustrategis/view/24>
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga
- M.N, Prayudyanto, and Tamin, O.Z. 2009. "*Mode shift travel demand management evaluation from Jakarta's experience*". *Jurnal of Eastern Asia Society for Transportation Studies* 7
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Mutakin, Awan. 1997. *Dinamika Kehidupan Masyarakat Perkotaan*. Bandung: FPIPS UPI
- Nasution, M Nur. 2004, *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Nugroho, Riant. 2006. *Kebijakan Publik untuk Negara-negara Berkembang*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2008 Tentang *Organisasi Perangkat Daerah*
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 Tentang *Pola Transportasi Makro*
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 97 Tahun 2009 Tentang *Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan*
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 52 Tahun 2011 Tentang *Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Transjakarta Busway*
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005. Tentang *Sistem Transportasi Nasional*

- Pratikno, Herry Judhi, 2006. *Analisis Intensitas Penggunaan Angkutan Penumpang Umum*. Tidak dipublikasikan. Universitas Diponegoro, Semarang
- R Amelia, Mei, – detikNews. 2014. “*Jumlah Kendaraan di Jakarta Tahun ini Diperkirakan Terus Meningkat*”. Diakses pada tanggal 17 Februari 2014 dari <http://news.detik.com/read/2014/01/02/145715/2456741/10/jumlah-kendaraan-di-jakarta-tahun-ini-diperkirakan-terus-meningkat?nd771104bcj>
- Saksono, Bani, Darmaningtyas, dan Waro, Achmad Izzul. 2012. *Manajemen Transjakarta Busway*. Depok: Suara Bebas
- Salim, H.A. Abbas. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Perssada
- Sani, Zulfiar. 2010. *Traansportasi (Suatu Pengantar)*. Jakarta: UI
- Sarana, Jiwa. 2009. *Manajemen Transportasi Publik Di DKI Jakarta*, Jakarta: LIPI Press, anggota Ikapi
- Setijadji, Aries, 2006. *Studi Kemacetan Lalu Lintas Jalan Kaligawe Kota Semarang*. Tidak dipublikasikan. Universitas Diponegoro, Semarang
- Setyawan, Henri, 2012. *Kualitas Layanan Transportasi*. Tidak dipublikasikan. Universitas Indonesia, Jakarta
- Sjafruddin, Ade. 2013. *Angkutan Umum, Solusi Kunci Kemacetan Jakarta*, Bandung: Institut Teknologi Bandung
- Sjamsuddin, Sjamsiar. 2006. *Dasar – Dasar Dan Teori Adminstrasi Publik*. Malang: Yayasan Pembangunan Nasional
- SK Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 84 Tahun 2004 Tentang *Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta*
- SK Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 171 Tahun 2007 Tentang *Penataan, Penetapan Batas dan Luas Wilayah Kelurahan Di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta*
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Alfabeta, Bandung
- Sumarsono, HM Sonny. 2004. *Metode Riset Sumber Daya Manusia*. Graha Ilmu: Yogyakarta
- Sukarna. 1989. *Pengantar Ilmu Administrasi*. Bandung: Mandar Maju
- Sukarto, Haryono. *Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta dengan Analisis Kebijakan “Proses Hirarki Analitik”*, Jurnal Teknik Sipil Vol. 3 No. 1

- Sukidin, Damai Darmadi. 2009. *Administrasi Publik*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo
- Sutarto. 1987. *Pengertian, Kedudukan, dan Perincian Ilmu Administrasi*. Yogyakarta: Yayasan Studi Ilmu dan Teknologi
- Syarif, Helmi, - SindoNews. 2013. "Pertumbuhan jalan Jakarta hanya 0,01 persen per tahun" Diakses pada tanggal 17 Februari 2014 dari <http://metro.sindonews.com/read/2013/11/12/31/804802/pertumbuhan-jalan-jakarta-hanya-0-01-persen-per-tahun>
- Thoha, Miftah. 2008. *Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*. Jakarta: Kencana
- Transjakarta. 2013. *Total Penumpang 2012*. Diakses pada tanggal 24 Februari 2014 dari www.transjakarta.co.id
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu lintas dan Angkutan Umum*
- Undang-undang Nomor 29 tahun 2007 Tentang *Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia*
- Usman, Husaini dan Purnomo Setiady. 2009. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Utomo, Warsito. 2007. *Administrasi Publik Baru Indonesia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Wahab, Solichin Abdul. 1991. *Analisis Kebijakan: "Dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara"*. Jakarta: Bumi Aksara
- . 2012. *Analisis Kebijakan "Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik"*. Jakarta: PT Bumi Aksara
- Weiss, Carol H. 1972. *Evaluation Research: Methods for Assessing Program Effectiveness*. New Jersey: Prentice Hall
- Widodo, Joko. 2010. *Analisis Kebijakan Publik "Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik"*. Malang: Bayumedia Publishing
- Yudhistira, Angkasa. 2013. Beroperasi 24 Jam, 684 Armada Baru Bus TransJakarta Disiapkan. Diakses pada tanggal 3 Maret 2014 dari <http://jakarta.okezone.com/read/2013/04/09/500/788592/beroperasi-24-jam-684-armada-baru-bus-transjakarta-disiapkan>
- Zauhar, Soesilo. 1996. *Reformasi administrasi: konsep, dimensi dan strategi*. Jakarta: Bumi Aksara

Lampiran 1: Daftar Pengkodean Data (Coding)

PD = Bapak Jolly selaku Staf Subbagian Program Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

PT1 = Bapak Naldi selaku Manajer Operasional Bus Unit Pengelola Transjakarta Busway

PT2 = Ibu Titi selaku Staf Humas Unit Pengelola Transjakarta Busway

PT3 = Bapak Reoferi selaku Manajer Program dan Anggaran Unit Pengelola Transjakarta Busway

PT4 = Bapak Budi Rahmayadi selaku Manajer Koordinasi Pengendalian Unit Pengelola Transjakarta Busway

PT5 = Bapak Adjat selaku Petugas Pencatat Kilometer Koridor 1

PT6 = Bapak Rachmadan selaku Petugas Pencatat Kilometer Koridor 1

PT7 = Bapak Gita selaku Pengendali Tengah Koridor 1

PT8 = Bapak Manto selaku Petugas Pencatat Kilometer Koridor 3

PT9 = Bapak Franky selaku Petugas Pencatat Kilometer Koridor 3

PT10 = Bapak Ihwan selaku Pengendali Tengah Koridor 3

PT11 = Bapak Brama selaku Petugas Pencatat Kilometer Koridor 3

M1 = Hedith selaku Mahasiswi Pengguna Bus Transjakarta

M2 = Amelia Janita Sari selaku Mahasiswi Pengguna Bus Transjakarta

M3 = Silvi selaku Pegawai Swasta Pengguna Bus Transjakarta

M4 = Poppy Subianto selaku Pegawai Swasta Pengguna bus Transjakarta

M5 = Herny Puspitasari selaku Mahasiswi Pengguna Bus Transjakarta

M6 = Aditya Gilank selaku Mahasiswa Pengguna Bus Transjakarta

M7 = Martha Yohanna selaku Pegawai Swasta Pengguna Bus Transjakarta

Pedoman Wawancara

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo
Fakultas : Ilmu Administrasi Publik
Judul Skripsi : Evaluasi Kebijakan Pola Transportasi Makro Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan Di DKI Jakarta (Studi Tentang Bus Transjakarta *Busway* Koridor 1 dan Koridor 3)

Pertanyaan:

1. Berapakah jumlah armada bus Transjakarta *Busway* yang mestinya disediakan oleh Pemprov DKI Jakarta? Berapakah jumlah armada yang tersedia di lapangan?
2. Bagaimanakah spesifikasi dari bus Transjakarta *Busway* yang mestinya disediakan oleh Pemprov DKI Jakarta? Bagaimanakah spesifikasi dari bus Transjakarta *Busway* yang ada di lapangan?
3. Berapakah jumlah SDM bus Transjakarta *Busway* yang mestinya disediakan oleh Pemprov DKI Jakarta untuk melayani masyarakat? Berapakah jumlah SDM yang tersedia di lapangan?
4. Berapakah dana yang disediakan oleh Pemprov DKI Jakarta dalam pengadaan bus Transjakarta *Busway*?
5. Bagaimanakah proses pengadaan dari bus Transjakarta *Busway*?
6. Siapa sajakah yang terlibat dalam proses pengadaan dari bus Transjakarta *Busway*? Apakah peran dari masing-masing aktor yang terlibat?
7. Bagaimanakah target frekuensi kedatangan (*headway*) dari bus Transjakarta *Busway* yang mestinya disediakan oleh Pemprov DKI Jakarta? Bagaimanakah kondisi yang terjadi di lapangan?
8. Berapakah jumlah penumpang yang ditargetkan dapat diangkut oleh bus Transjakarta *Busway*? Bagaimanakah kondisi yang terjadi di lapangan?
9. Bagaimanakah dampak dari bus Transjakarta *Busway* berkaitan dengan kemacetan di DKI Jakarta?
10. Kendala-kendala apa sajakah yang menjadi penghambat bus Transjakarta *Busway* dalam rangka menjadikan transportasi massal yang baik dan mengurangi kemacetan di DKI Jakarta?

Lampiran 3: Gambar Bus Transjakarta dan Lingkungan Unit Pengelola Transjakarta *Busway*



Kantor dan Pool Unit Pengelola Transjakarta Busway



Situasi lalu lintas di sekitar halte Harmoni pada siang hari

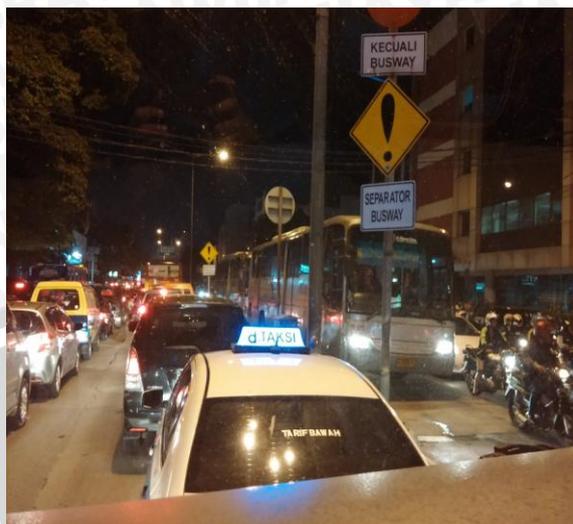
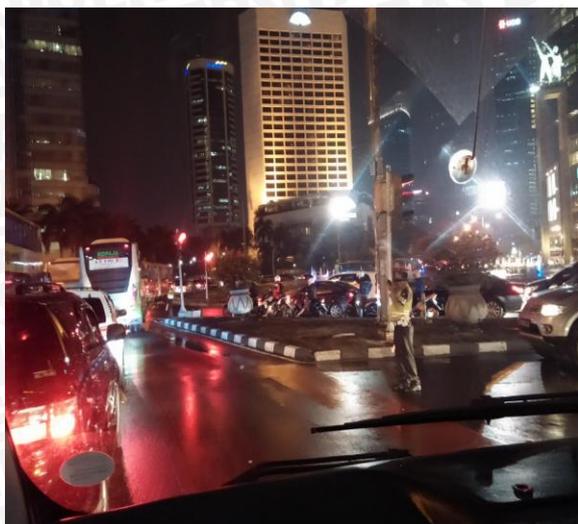




Bus Transjakarta saat mengisi Bahan Bakar Gas di SPBG



Jenis BBG yang digunakan adalah CNG



Situasi lalu lintas di Bundaran HI (Kiri) dan Cideng (Kanan) pada malam hari



Situasi halte bus Transjakarta pada sore hari (atas) dan malam hari (bawah)



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

Jalan. MT. Haryono 163, Malang 65145, Jawa Timur, Indonesia

Telp. +62-341-553737, 568914, 558226 Fax. +62-341-558227

E-mail: fia@ub.ac.id

Website: <http://fia.ub.ac.id>

Program Studi: • Sarjana: - Ilmu Administrasi Publik - Administrasi Pemerintahan - Perencanaan Pembangunan - Ilmu Perpustakaan - Ilmu Administrasi Bisnis - Perpajakan
- Bisnis Internasional - Hospitality dan Pariwisata
• Magister: - Ilmu Administrasi Publik - Ilmu Administrasi Bisnis • Doktor Ilmu Administrasi

Nomor : 3583/UN.10.3/PG/2014

Lampiran : -

Perihal : Riset

Kepada : Yth. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
Jl. Taman Jati Baru I No. 1, Jakarta Pusat 10150

Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang mohon dengan hormat bantuan Bapak/Ibu/Saudara untuk memberikan kesempatan melakukan riset/survey bagi mahasiswa :

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo

Alamat : Jl. Flamboyan II Blok J No. 522 Perum Jati Mulya, Bekasi Timur 17510

NIM : 105030100111004

Jurusan : Administrasi Publik

Tema : Evaluasi Kebijakan Pengadaan Transportasi Massal Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan Di DKI Jakarta (Studi Tentang Bus Transjakarta Busway Di DKI Jakarta)

Lamanya : 1 April 2014 - 1 Juli 2014

Peserta : 1 orang

Demikian atas bantuan dan kesediaan Bapak/Ibu/ Saudara , kami ucapkan terima kasih.

Malang, 10 Maret 2014

Menyetujui,

a.n. Dekan

Ketua Jurusan Administrasi Publik



Dr. Choirul Saleh, M.Si

NIP. 19600112 198701 1 001



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

Jalan. MT. Haryono 163, Malang 65145, Jawa Timur, Indonesia

Telp. +62-341-553737, 568914, 558226 Fax. +62-341-558227

E-mail: fia@ub.ac.id

Website: http://fia.ub.ac.id

Program Studi: • Sarjana: - Ilmu Administrasi Publik - Administrasi Pemerintahan - Perencanaan Pembangunan - Ilmu Perpustakaan - Ilmu Administrasi Bisnis - Perpajakan
- Bisnis Internasional - Hospitality dan Pariwisata
• Magister: - Ilmu Administrasi Publik - Ilmu Administrasi Bisnis • Doktor Ilmu Administrasi

Nomor : 3583/UN.10.3/PG/2014
Lampiran : -
Perihal : Riset
Kepada : Yth. Kepala Unit Pengelola Transjakarta Busway DKI Jakarta
Jl. Mayjen Soetoyo No. 1, Jakarta Timur

Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang mohon dengan hormat bantuan Bapak/Ibu/Saudara untuk memberikan kesempatan melakukan riset/survey bagi mahasiswa :

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo
Alamat : Jl. Flamboyan II Blok J No. 522 Perum Jati Mulya, Bekasi Timur 17510
NIM : 105030100111004
Jurusan : Administrasi Publik
Tema : Evaluasi Kebijakan Pengadaan Transportasi Massal Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan Di DKI Jakarta (Studi Tentang Bus Transjakarta Busway Di DKI Jakarta)
Lamanya : 1 April 2014 - 1 Juli 2014
Peserta : 1 orang

Demikian atas bantuan dan kesediaan Bapak/Ibu/ Saudara , kami ucapkan terima kasih.

Malang, 10 Maret 2014

Menyetujui,

a.n. Dekan

Ketua Jurusan Administrasi Publik



Dr. Choirul Saleh, M.Si

NIP. 19600112 198701 1 001



PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
DINAS PERHUBUNGAN

Jalan Taman Jatibaru 1 Telp. 3501349 Fax. 3848687
JAKARTA

Kode Pos : 10510

30 Mei 2014

Nomor : 169/-1.311
Sifat : Segera
Lampiran : -
Hal : Keterangan Riset/Survey Yth. Kepada
Ketua Jurusan Administrasi Publik
Universitas Brawijaya
Di
Tempat

Sehubungan surat saudara nomor 3583/UN.10.3/PG/2014 tanggal 10 Maret 2014 tentang Riset, dengan ini Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menerangkan bahwa :

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo
Nim : 105030100111004
Program Studi : Administrasi Publik
Tema : Evaluasi Kebijakan Pengadaan Transportasi Massal
Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta

Benar telah melakukan penelitian dan pengamatan pada Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, untuk keperluan menyelesaikan tugas akhir penulisan Skripsi Strata I (S1)

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI DKI JAKARTA



Tembusan :

- Kasubbag Umum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta



PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI DKI JAKARTA
UNIT PENGELOLA TRANSJAKARTA BUSWAY

Jl. Mayjen Soetoyo No.1 Jakarta Timur
Telp. : (021) 80879449 Fax. : (021) 80879453
JAKARTA

Kode Pos : 13650

Nomor : 921-1.798

6 Juni 2014

Sifat : Biasa

Lampiran : -

Kepada

Hal : Surat Keterangan Telah Selesai
Melakukan Riset

Yth. **Bapak Dr. Choirul Saleh, M.Si**
Ketua Jurusan Administrasi Publik
Universitas Brawijaya

di
Jawa Timur

Menindaklanjuti surat dari Universitas Brawijaya tanggal 10 Maret 2014 nomor 3583/UN.10.3/PG/2014 perihal Riset dan dari Unit Pengelola Transjakarta Busway tanggal 17 April 2014 perihal Pemberian Ijin Melakukan Penelitian, maka dengan ini disampaikan bahwa :

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo
NIM : 105030100111004
Fakultas/Jurusan : Ilmu Administrasi/ Administrasi Publik

Telah selesai melakukan penelitian di Unit Pengelola Transjakarta Busway dengan judul penelitian "Evaluasi Kebijakan Pengadaan Transportasi Massal Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta (Studi Tentang Bus Transjakarta Busway di DKI Jakarta)". Penelitian tersebut dipergunakan sebagai persyaratan untuk menyelesaikan tugas akhir/skripsi.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

KEPALA UNIT PENGELOLA
TRANSJAKARTA BUSWAY,

Drs. PARGAULAN BUTARBUTAR, M.Si
NIP 196109191982111001



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

Jl. MT. Haryono 163, Malang 65145, Indonesia
Telp. : +62-341-553737, 568914, 558226 Fax : +62-341-558227
http://fia.ub.ac.id E-mail: fia@ub.ac.id

KARTU SARAN / REVISI

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo
NIM : 105030100111004
Fakultas : Ilmu Administrasi
Jurusan/Program : Administrasi Publik

NO	HALAMAN	KETERANGAN / SARAN
A		ditag evaluasi (input, proses, output, outcome) Sebutnya diperjelas gap antara nilai/target yg diinginkan dengan Capaian yg ada saat ini.
B		evaluasi outcome : perlu diperjelas kontribusi tj the penguangan kemacetan & jarkata dan posisi yg keliatan lain yg berusaha mengurangi kemacetan jarkata.

Tanda Tangan Persetujuan Revisi
Tanggal : 23/7/2014

Dr. M.R. Khairul Muluk, S.Sos, M.Si
NIP. 19710510 199803 1 004

Malang, 17 Juli 2014
Dosen Penguji

Dr. M.R. Khairul Muluk, S.Sos, M.Si
NIP. 19710510 199803 1 004

Keterangan :

1. Revisi harus selesai paling lambat 1 (satu) bulan
2. Kartu ini ditujukan dosen ybs. pada saat konsultasi revisi untuk persetujuan / acc revisi



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

Jl. MT. Haryono 163, Malang 65145, Indonesia
Telp. : +62-341-553737, 568914, 558226 Fax : +62-341-558227
http://fia.ub.ac.id E-mail: fia@ub.ac.id

KARTU SARAN / REVISI

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo
NIM : 105030100111004
Fakultas : Ilmu Administrasi
Jurusan/Program : Administrasi Publik

NO	HALAMAN	KETERANGAN / SARAN
		Tanggapan & Perubahan pada dgn teruait dgn outcome (kapabilitas kesipaan menguasi kemaceber)

Tanda Tangan Persetujuan Revisi
Tanggal : 23/7/2014

Wima Yudho Prasetyo, S.Sos, MAP
NIP. 19790523 200604 1 002

Malang, 17 Juli 2014
Dosen Penguji

Wima Yudho Prasetyo, S.Sos, MAP
NIP. 19790523 200604 1 002

Keterangan :

1. Revisi harus selesai paling lambat 1 (satu) bulan
2. Kartu ini ditujukan dosen ybs. pada saat konsultasi revisi untuk persetujuan / acc revisi



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

Jl. MT. Haryono 163, Malang 65145, Indonesia
Telp. : +62-341-553737, 568914, 558226 Fax : +62-341-558227
http://fia.ub.ac.id E-mail: fia@ub.ac.id

KARTU SARAN / REVISI

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo
NIM : 105030100111004
Fakultas : Ilmu Administrasi
Jurusan/Program : Administrasi Publik

NO	HALAMAN	KETERANGAN / SARAN
		ikuti semua penguji 1 & 2. Rum. Masalah & Tujuan Penelitian samaakan!

Tanda Tangan Persetujuan Revisi

Tanggal : 23/7/2014

Ainul Hayat, S.Pd, M.Si
NIP. 19730713 200604 1 001

Malang, 17 Juli 2014
Dosen Penguji/Pembimbing

Ainul Hayat, S.Pd, M.Si
NIP. 19730713 200604 1 001

Keterangan :

1. Revisi harus selesai paling lambat 1 (satu) bulan
2. Kartu ini ditujukan dosen ybs. pada saat konsultasi revisi untuk persetujuan / acc revisi



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

Jl. MT. Haryono 163, Malang 65145, Indonesia
Telp. : +62-341-553737, 568914, 558226 Fax : +62-341-558227
http://fia.ub.ac.id E-mail: fia@ub.ac.id

SURAT KETERANGAN REVISI

Yang bertanda tangan dibawah ini, komisi pembimbing dari mahasiswa:

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo
N I M : 105030100111004
Jurusan : Administrasi Publik
Konsentrasi : -
Judul Skripsi : Evaluasi Kebijakan Pola Transportasi Makro Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan di DKI Jakarta (Studi tentang bus Transjakarta Busway Koridor 1 dan koridor 3)

Hari/ tanggal ujian skripsi: Kamis, 17 Juli 2014

Telah merevisi skripsinya sesuai saran-saran perbaikan dari majelis penguji.
Demikian surat keterangan ini kami buat agar dapat dipergunakan sebagaimana semestinya.

No.	Nama	Pembimbing/Penguji	Tanda Tangan
1.	Prof. Dr. Soesilo Zauhar, MS	Ketua Komisi Pembimbing	
2.	Ainul Hayat, S.Pd, M.Si	Anggota Komisi Pembimbing	
3.	Dr. M.R. Khairul Muluk, S.Sos, M.Si	Penguji I	
4.	Wima Yudho Prasetyo, S.Sos, MAP	Penguji II	

CURRICULUM VITAE

Nama : Idrus Chairiansyah Atmodjo

Nomor Induk Mahasiswa : 105030100111004

Tempat Tanggal Lahir : Jakarta, 27 April 1993

Pendidikan : 1. SD Negeri Margahayu XIII Tamat tahun 2004

2. SMP Yadika 8 Tamat tahun 2007

3. SMA Negeri 9 Bekasi Tamat tahun 2010

Pekerjaan : -

Publikasi atau karya ilmiah : -

