

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Fenomena

Fenomena transportasi massal merupakan hal yang sedang hangat diperbincangkan oleh pemerintah kota Jakarta. Hal ini dikarenakan penggunaan kendaraan pribadi yang jauh lebih banyak dibandingkan dengan pengguna sistem transportasi massal, Sehingga dinilai oleh sebagian besar penduduk kota sebagai akar permasalahan kemacetan ibukota. Anjuran pemerintah mulai disosialisasikan untuk menggunakan kendaraan umum kepada warga pengguna jalan kota Jakarta, hal ini berguna mengurangi kepadatan kendaraan yang lalu lalang di kota Jakarta. Revitalisasi¹ transportasi bus dijadikan solusi untuk memecah konsentrasi penduduk ibukota dalam bermobilisasi. Para pengusaha bus diajak untuk bekerja-sama dengan pemerintah dalam menjalankan transportasi massal. Salah satu transportasi massal yang sedang dikembangkan adalah moda transportasi *busway*.

1.1.2 Sejarah

Busway merupakan salah satu moda transportasi dengan sistem operasional pada jalur khusus yang dibuat pemerintah DKI Jakarta untuk memenuhi mobilitas² masyarakat kota Jakarta. Pemerintah provinsi DKI Jakarta yang telah menyusun pola transportasi makro³

¹ Revitalisasi adalah penggabungan menjadi satu badan usaha

² Mobilitas merupakan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya

³ Makro merupakan suatu yang besar

sebagai perencanaan umum pengembangan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta pada tahap awal realisasinya dibangun suatu jaringan sistem angkutan umum massal yang menggunakan bus pada jalur khusus (*Bus Rapid Transit*). Transjakarta atau umum disebut oleh masyarakat dengan sebutan *busway* adalah sebuah sistem transportasi bus cepat atau *Bus Rapid Transit* di Jakarta, Indonesia.



Gambar 1. 1 Transjakarta *Busway* Pada Kota Jakarta

(sumber : www.google.com)

Sistem ini dimodelkan berdasarkan sistem *TransMilenio*⁴ yang sukses di Bogota, Kolombia. Perencanaan *Busway* telah dimulai sejak tahun 1997 oleh konsultan dari Inggris. Pada waktu itu direncanakan bus berjalan *contra flow*⁵ supaya jalur tidak dilewati oleh kendaraan lain, namun dibatalkan dengan pertimbangan keselamatan lalu-lintas. Meskipun *busway* di Jakarta meniru negara lain (Kolombia, Jepang, Australia), namun Jakarta memiliki jalur yang terpanjang dan terbanyak. Sehingga kalau dulu orang selalu melihat ke Bogota, sekarang Jakarta sebagai contoh yang perlu dipelajari masalah dan cara penanggulangannya.

⁴ TransMilenio merupakan sistem *Bus Rapid Transit* di Bogota, Kolombia

⁵ *Contra flow* merupakan sistem lalu lintas yang melawan arus kendaraan

Ide pembangunan proyek *Bus Rapid Transit* di Jakarta muncul sekitar tahun 2001 dengan inspirasi proyek serupa di Bogota. Kemudian ide ini menjadi sebuah tantangan untuk gubernur Sutiyoso yang terpilih sebagai gubernur DKI Jakarta untuk periode yang kedua (2002-2007).

Sebuah institut bernama *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) menjadi pihak penting yang mengiringi proses perencanaan proyek ini. Konsep awal dari sistem ini dibuat oleh PT. Pamintori Cipta, sebuah konsultan transportasi yang sudah sering bekerjasama dengan Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Selain pihak swasta, terdapat beberapa pihak lain yang juga mendukung keberhasilan dari proyek ini, di antaranya adalah badan bantuan Amerika (US AID) dan *The University of Indonesia's Center for Transportation Studies* (UI-CTS)

Konsep *busway* awalnya diciptakan pemerintah daerah untuk membuat moda transportasi yang lebih cepat, nyaman, namun masih terjangkau masyarakat pengguna kendaraan umum. *Busway* yang diberi nama Transjakarta diberikan lajur khusus di jalan- jalan yang menjadi bagian dari rutanya dan lajur tersebut tidak boleh dilewati kendaraan lainnya termasuk bus umum selain Transjakarta. Halte atau *Shelter*⁶ yang digunakan juga berbeda dengan halte kendaraan umum selain Transjakarta. Hal ini dikarenakan posisi pintu bus untuk keluar masuk penumpang yang lebih tinggi dari bus umumnya, dan juga posisi jalur bus yang menempati lajur paling kanan jalan.

Transjakarta *busway* mulai beroperasi tanggal 15 Januari 2004, hingga saat ini mampu mengangkut penumpang rata-rata 350.000 orang per hari. Koridor *busway* yang pertama kali dibuat adalah koridor 1 yaitu

⁶ Shelter merupakan stasius pemberhentian bus pada moda transportasi *busway*

Blok M – Kota. Bahan bakar yang digunakan di koridor⁷ 1 dan 10 adalah bio solar dan untuk koridor 2 - 9 berbahan bakar gas.

Pada dua minggu pertama pengoperasiannya, Para penumpang tidak dikenakan tarif guna sosialisasi penggunaan Transjakarta, dimana warga Jakarta untuk pertama kalinya mengenal sistem transportasi yang baru. Lalu, mulai 1 Februari 2005, bus Transjakarta mulai beroperasi secara komersial⁸. Tarif tiket Transjakarta adalah Rp. 3.500 (per Desember 2006) setiap satu kali perjalanan, tetapi bagi penumpang yang membeli tiket pukul 05.00-07.00 WIB, mereka dapat memperoleh tiket dengan harga yang lebih ekonomis yaitu Rp. 2.000. Penumpang yang pindah jalur (transit) antar koridor tidak perlu membayar tarif tambahan selama mereka tidak keluar dari *shelter* Transjakarta. Segala kemudahan diberikan pemerintah daerah untuk para pengguna Transjakarta seperti pemberian subsidi pada harga tiket. Mulai tahun 2006, kartu *chip JakCard* diluncurkan oleh Bank DKI. Dengan sistem *voucher*⁹, penumpang tidak perlu lagi membeli tiket di loket tetapi hanya mengisi ulang kartu *JakCard* di Bank DKI.

Tepat 2 tahun setelah pertama kali dioperasikan, pada 15 Januari 2006 Transjakarta meluncurkan jalur koridor 2 (Pulogadung-Harmoni) dan 3 (Kalideres-Pasar Baru). Sejak 10 Februari 2008, beberapa bus Transjakarta koridor 3 mulai melalui rutenya yang baru, yaitu dari arah Kalideres setelah *shelter* Jelambar tetap lurus melewati Jalan Kyai Tapa menuju shelter Harmoni *Central Busway* tidak berbelok melalui Tomang.

⁷ Koridor dalam sistem *busway* berarti satu rute perjalanan bus

⁸ Komersial merupakan sesuatu yang dimaksudkan untuk diperdagangkan

⁹ Voucher merupakan sistem pembayaran dengan formulir atau kupon yang diberikan kepada seorang pengunjung yang membeli sesuatu yang menunjukkan telah dibayar sebelumnya

Penggunaan jalur ini masih belum resmi karena sebagian besar bus koridor 3 masih melauai jalur Tomang, dan 2 shelter *busway* sepanjang Jalan Kyai Tapa belum beroperasi. Sejak tanggal 10 September 2008, 2 halte yaitu Grogol Trisakti dan Sumber Waras mulai dioperasikan secara resmi.

Pada tahun 2006, dimulai pembangunan 4 koridor baru *busway*, yaitu: Pulogadung - Dukuh Atas (Koridor 4), Kampung Melayu - Ancol (Koridor 5), Ragunan - Dukuh Atas (Koridor 6), Kampung Rambutan - Kampung Melayu (Koridor 7). Sama seperti pada pembangunan koridor-koridor sebelumnya, proyek pembangunan 4 koridor ini juga mengundang reaksi negatif beberapa pihak terutama karena kemacetan parah yang disebabkan. Koridor 4-7 ini diresmikan penggunaannya pada Sabtu-27 Januari 2007, oleh Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso di *shelter* Taman Impian Jaya Ancol. Setelah peresmiannya, keempat koridor ini baru efektif beroperasi pada tanggal 28 Januari 2007.

Pembangunan koridor 8-10 dimulai pada bulan Agustus 2007. Ketiga koridor ini awalnya direncanakan untuk dapat beroperasi bulan Maret 2008, namun mengalami beberapa penundaan.

Rencana operasional koridor 8 awalnya ditunda hingga 14 Februari 2009, namun akhirnya mengalami penundaan lagi. Koridor ini pertama kali diujicoba secara terbatas pada tanggal 9 Februari 2009, dan memasuki tahap operasional pada Sabtu-21 Februari 2009. Dari 45 bus yang dibutuhkan untuk melayani koridor 8, hingga tanggal 6 Februari 2009 baru tersedia 20 bus, yang memaksa BLUTJ (Badan Layanan Umum Transjakarta) untuk memangkas rute operasional dari Lebak Bulus - Harmoni menjadi Lebak Bulus - Daan Mogot (Halte Jelambar, walau sebagian sumber menginformasikan Halte Indosiar). Pada hari pertama operasionalnya, koridor 8 direncanakan beroperasi pada periode 13.00-22.00 WIB

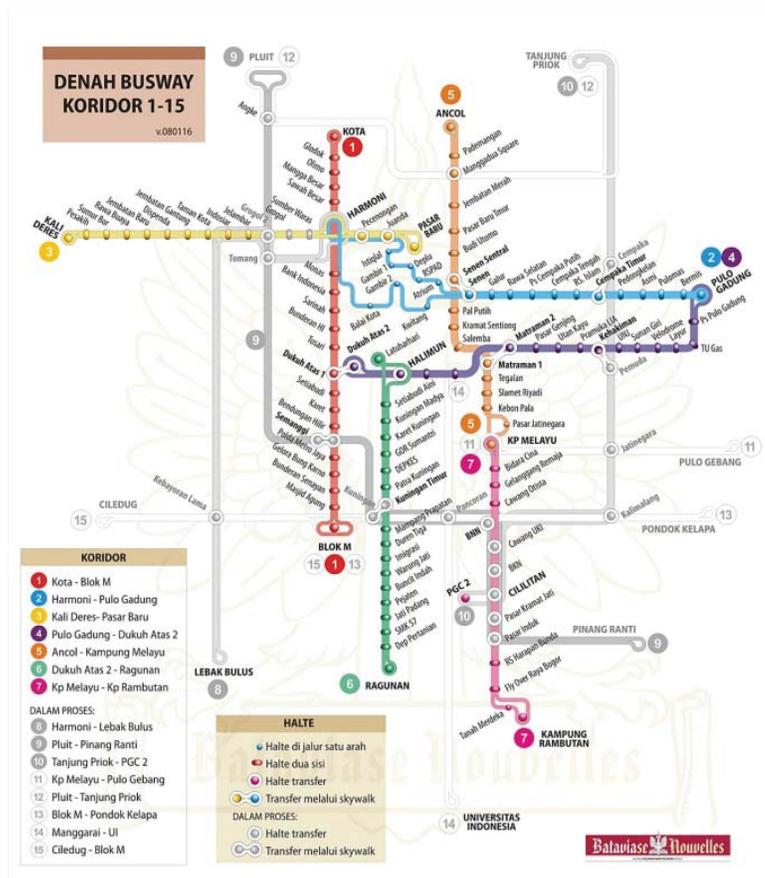
Setelah mengalami beberapa penundaan, pada Senin-7 Desember 2009, Kepala Dinas Perhubungan DKI M. Tauchid menginformasikan bahwa pengoperasian koridor 9 dan 10 kembali mengalami penundaan. Target operasional yang awalnya ditetapkan pada Juni-Oktober 2010 diundur menjadi November 2010. Penundaan kali ini disebabkan karena penentuan tarif per kilometer bus yang baru disepakati oleh BANI (Badan Arbitrase Nasional Indonesia) dan belum ditunjuknya operator yang mengelola koridor ini. Penentuan operator direncanakan menggunakan sistem lelang yang akan dilakukan pada bulan Februari atau Maret 2010. Koridor ini direncanakan akan dilayani oleh total 139 armada dengan perincian 65 bus single dan 15 bus gandeng di Koridor 9, 45 bus single dan 10 bus gandeng di Koridor 10.

Koridor 8, 9 dan 10 ini melayani rute Lebak Bulus - Harmoni (Koridor 8), dengan panjang 26 km. Rute melalui Jalan Ciputat Raya, Jalan TB Simatupang, Jalan Metro Pondok Indah, Jalan Sultan Iskandar Muda, Jalan Teuku Nyak Arif, Jalan Letjen Supeno, Simprug Bypass, Jalan Panjang Raya, Jalan Daan Mogot, Jalan Tomang Raya, Gajah Mada/Hayam Wuruk. Pinang Ranti - Pluit (Koridor 9), dengan panjang 29,9 km. Rute melalui Jalan Pondok Gede Raya, Tol Jagorawi, Mayjen Sutoyo, MT Haryono, Gatot Subroto, S.Parman, Latumenten (Stasiun KA Grogol), Jembatan Besi, Jembatan Dua, Jembatan Tiga, Penjaringan, Pluit . Cililitan - Tanjung Priok (Koridor 10), dengan panjang 19 km. Rute melalui Jalan Mayjen Sutoyo, DI Panjaitan, Jend Ahmad Yani, Yos Sudarso, Enggano.

Untuk menjaring penumpang dari luar Jakarta, disediakan beberapa bus APTB¹⁰. Bus ini menjaring penumpang dari wilayah Bodetabek ke bus Transjakarta, misalnya penumpang dari Pamulang mau

¹⁰ APTB merupakan singkatan dari Angkutan Perbatasan Terintegrasi *Busway*

bekerja di Sudirman-Thamrin dan naik APTB agar memudahkan masyarakat Ciputat dan sekitarnya pergi ke Jakarta. Rute-rute yang masih beroperasi yaitu Bekasi-Pulo Gadung, Tangerang-S. Parman Podomoro City, Ciputat-Kota, Cibinong-Grogol 2 dan Bogor-Rawamangun. Tarifnya adalah gratis untuk (wilayah Bekasi dan Tangerang), Rp. 6000 (Ciputat-Kota), Rp. 10000 (Cibinong-Grogol) dan Rp. 12000 (Bogor-Rawamangun). Rencananya, BLU Transjakarta akan mengoperasikan 2 rute Tangerang meliputi Ciledug-Blok M dan Poris Plawad-Senen sedangkan 3 rute Bekasi meliputi Bekasi-Kampung Rambutan, Bekasi-Tanah Abang dan Bekasi-Dukuh Atas.



Gambar 1. 2 Rute Transjakarta
(sumber : www.transjakarta.com)

Di Jalan Gajah Mada/Hayam Wuruk, Jakarta Pusat, dibangun sebuah *shelter* khusus dengan ukuran jauh lebih besar dari halte-halte yang lain. *Shelter* tersebut diberi nama Harmoni *Central Busway*. *Shelter* yang dibangun di atas Kali Ciliwung adalah titik transfer antar koridor 1, 2, 3 dan 8. Shelter berdaya tampung 500 orang ini memiliki 6 pintu.

Sejak Hari Kartini (21 April) 2005, Transjakarta tak hanya memiliki pramudi dari kalangan laki-laki tetapi memiliki pramudi perempuan sebagai wujud emansipasi¹¹ wanita. Tak seperti perusahaan-perusahaan angkutan perkotaan lainnya, Pengelola Transjakarta menargetkan bahwa nanti jumlah pramudi wanita mencapai 30% dari keseluruhan jumlah pramudi. Sampai dengan bulan Mei 2006 , sudah ada lebih dari 50 orang pramudi wanita.

Pada awalnya konsep *busway* menuai banyak kecaman oleh para pengendara kendaraan pribadi maupun para pengusaha angkutan umum perkotaan. Banyak pengendara lain yang meragukan moda transportasi ini akan berhasil menekan laju kemacetan. Para pengguna jalan berpendapat konsep *busway* malah akan menambah kemacetan ibukota karena berkurangnya satu lajur jalan paling kanan yang diambil *busway*. Belum lagi banyak trayek¹² bus yang terpaksa dihapus karena satu arah dengan koridor Transjakarta.

Badan Layanan Umum Transjakarta Busway semula merupakan lembaga non struktural dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yaitu Badan Pengelola (BP) Transjakarta *Busway*, sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003. Sesuai dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 48 Tahun 2006, BP.

¹¹ Emansipasi merupakan persamaan hak

¹² Trayek adalah rute tujuan

Transjakarta Busway diubah menjadi lembaga struktural dan menjadi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan yang mendapat kewenangan pengelolaan keuangan berbasis PPK-BLUD, yang mempunyai kegiatan utama memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna Transjakarta. BLU Transjakarta *Busway* adalah lembaga yang dibentuk oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola layanan angkutan umum massal dengan menggunakan moda bus. Pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu strategi dari Pola Transportasi Makro (PTM) untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi.

Namun sepertinya itu tidak sesuai harapan pemerintah daerah, karena banyak permasalahan baru yang justru timbul dari konsep *busway*. Dalam konsep awal *busway* operasional jalan bus ini memakai jalur khusus yang hanya boleh dilewati bus Transjakarta saja, namun hal ini kadang tidak diindahkan oleh pengguna jalan lain. Masih banyak kendaraan lain yang melewati jalur khusus ini, seperti kendaraan pribadi roda empat dan roda dua maupun kendaraan umum yang bukan Transjakarta. Hal ini bukan disebabkan lemahnya pengawasan, tetapi lebih disebabkan oleh kurangnya kesadaran para pemakai jalan untuk menaati peraturan. Alasan para pengemudi lain adalah karena jalur mereka yang sempit. Sebenarnya pemerintah DKI Jakarta telah membuat peraturan baru dengan memperbolehkan beberapa ruas jalan yang dilewati Transjakarta untuk bisa dilewati kendaraan umum lainnya. Biasanya ruas yang diperbolehkan dilewati adalah jalan yang cukup sempit dan cukup padat lalu lintasnya .

Hal ini menjadi lajur bus Transjakarta tidak lagi steril¹³ dari kendaraan lainnya . Hal ini berdampak pada waktu tempuh yang jauh lebih lama karena banyaknya kendaraan lain yang ikut melewati jalur khusus tersebut.

Salah satu permasalahan lainnya yang cukup krusial¹⁴ adalah permasalahan pada *shelter*. *Shelter* merupakan *image* dari konsep transportasi *busway*. Sarana yang ada belum cukup baik seperti yang ada pada ventilasi udara, Ventilasi yang kurang memadai sehingga membuat ruangan menjadi panas ketika terdapat banyak orang yang mengantri. Hal ini dapat mengurangi minat pengguna jalan agar beralih ke moda transportasi *busway*. *Shelter* merupakan *image* dari sistem transportasi ini dikarenakan sistemnya yang dinilai berbeda dibandingkan dengan bus konvensional.

Banyak kekurangan yang terdapat di dalam *shelter busway*. Salah satunya adalah pintu keluar masuk penumpang dibiarkan terbuka terus menerus sehingga membahayakan penumpang yang mengantri. Kenyamanan dalam menunggu bus menjadi tidak menyenangkan dan terkesan semrawut. Berbagai desainpun dirancang untuk merubah paradigma warga dan bisa memanfaatkan dengan baik dan disiplin tapi yang terjadi sebaliknya (Kurniawan, 2011)

Jika dinilai dari *shelter* semua orang pasti sepakat dengan shelter harmoni yang merupakan *shelter central busway*. Dilihat dari dimensinya yang cukup besar dan juga cukup padat merupakan permasalahan yang banyak di dalam sistemnya. *Shelter* ini juga dijadikan *icon*¹⁵ dari moda transportasi *busway* yang ada. Titik pertemuan antar koridor di *shelter*

¹³ Steril mengandung arti bersih

¹⁴ Krusial merupakan penting dan mendesak

¹⁵ *Icon* merupakan imej sebuah sistem maupun tempat

harmoni salah satu yang paling banyak, Hal ini berimbas pada kepadatan penumpang yang singgal di *shelter* ini.

Pendahuluan ini menggambarkan latar belakang moda transportasi Busway di DKI Jakarta dengan fokus atau titik utamanya adalah permasalahan kenyamanan pengguna Transjakarta *busway* di dalam *shelter* sebagai topik utama dari skripsi ini.

1.2.....

Identifikasi Masalah

Melihat fenomena yang ada dari moda transportasi *Busway* yang digunakan oleh masyarakat DKI Jakarta, masih terdapat kekurangan di dalam ruang *shelter* bus ini dari segi kenyamanan seperti :

1. Pintu *shelter* yang dibiarkan terbuka membahayakan penumpang bus
2. Pengguna Transjakarta seringkali menunggu lama , karena tidak teraturnya waktu kedatangan bus di setiap *shelter*
3. Kursi *shelter* yang cenderung licin pada saat digunakan
4. Banyak penumpang yang sering berebut untuk masuk kedalam bus karena tidak ada pembatas antrian
5. Pintu masuk dan keluar bus menjadi satu sehingga menyulitkan penumpang untuk keluar masuk bus
6. Kapasitas *shelter* tidak sesuai dengan jumlah antrean penumpang sehingga antrean penumpang menjadi menumpuk

1.3 Batasan Masalah

Dalam kajian batasan masalah ini penulis akan membahas mengenai kenyamanan penumpang Transjakarta di dalam shelter Busway dengan studi kasus Harmoni *Central Busway*. Pemilihan Harmoni *Central Busway* dikarenakan *shelter* ini merupakan central dari pertemuan beberapa koridor busway dan juga merupakan salah satu *shelter* paling besar dibandingkan *shelter* lainnya karena merupakan titik transit dari 4 koridor utama dan 1 koridor tambahan. *Image* yang melekat pada *shelter* ini di mata masyarakat sebagai *icon* dari sistem transportasi Transjakarta membuat *shelter* ini salah satu tolak ukur bagi *shelter* yang lain.

1.3.....

Rumusan Masalah

1. Apakah *shelter* bus salah satu hal penting yang menjadi perhatian pengguna Transjakarta ?
2. Apakah dengan desain *shelter* yang baru akan menambah kenyamanan pengguna transjakarta ?
3. Apakah aspek desain dan estetika di *shelter* bus berpengaruh terhadap minat masyarakat untuk menggunakan Transjakarta ?

1.4.....T

ujuan Penelitian

Tujuan dari pembuatan tugas akhir ini adalah :

1. Membuat *shelter* yang lebih aman dan nyaman bagi pengguna Transjakarta.
2. Mengembangkan sistem *shelter* menjadi lebih efektif.
3. Mengurangi konsentrasi penggunaan kendaraan pribadi karena image shelter yang sudah berubah menjadi lebih baik.

1.5 Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi untuk :

1. Mengembangkan sistem transportasi yang baik di DKI Jakarta
2. Memberikan rasa nyaman dan aman bagi pengguna Transjakarta
3. Merubah pandangan negatif masyarakat terhadap transportasi massal¹⁶
4. Mengajak para pengguna kendaraan pribadi beralih ke transportasi massal
5. Menjadikan Transjakarta sebagai *icon* kota Jakarta

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memperjelas dan mempermudah penulisan tugas akhir ini, digunakan sistematika penulisan yang telah disesuaikan dengan metode pembahasan dan dikelompokkan kedalam beberapa bab, dimana masing-masing bab akan dibagi lagi kedalam sub bab. Dengan demikian bisa memberikan penjelasan secara terperinci, sistematika nya adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisikan tentang latar belakang, tujuan, perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI DAN TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini berisikan tentang teori-teori dan hasil penelurusan menggunakan media cetak dan internet yang dipergunakan dalam menyusun, mengolah, dan menganalisis laporan Tugas Akhir ini.

¹⁶ Massal adalah penggunaan oleh orang banyak dan meluas

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN DAN ANALISA DATA

Dalam bab ini berisikan tentang teori-teori dan hasil penelurusan menggunakan media cetak dan internet yang dipergunakan dalam menyusun, mengolah, dan menganalisis laporan Tugas Akhir ini.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisikan konsep, *Brainstorming*¹⁷, proses sketsa, 3D, dan hasil *Mock Up/ Prototype*¹⁸.

BAB V : PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran untuk kemajuan perusahaan atau Instansi tertentu dan merupakan kesimpulan dari penelitian . Dari kesimpulan tersebut akan dikemukakan saran-saran yang diharapkan dapat berguna bagi yang membacanya.

¹⁷ Proses pengeluaran ide sebanyak-banyaknya

¹⁸ Model skala produk