SISTEM TRANSPORTASI YANG BERSAHABAT DAN BERMARTABAT DI WILAYAH DKI JAKARTA

Erwin Rasyid, Ghina Pribadina Utami

STIE Unisadhuguna Jakarta, Indonesia

erwin.rasjid@ubs-usg.ac.id, ghinu.chala@gmail.com

Abstrak

Pendahuluan: DKI Jakarta telah menjadi kota metropolitan internasional, sehingga membutuhkan sistem transportasi yang lebih baik dan sejajar dengan dunia internasional. Untuk mencapai kenyamanan, keamanan penduduk Jakarta dalam beraktivitas, dibutuhkan sistem transportasi yang Ramah dan Bermartabat.

Tujuan: Karena system transportasi merupakan aspek yang paling penting dalam menjalankan perekonomian Jakarta itu sendiri. Oleh karena itu, Sistem Transportasi yang Ramah dan Bermartabat harus segera diwujudkan.

Metode: Metode deskriptif digunakan untuk meneliti suatu objek yang objek penelitiannya adalah Sistem Transportasi Ramah dan Bermartabat di Jakarta (yang dikhususkan untuk wilayah Jakarta Selatan dan Jakarta Timur). Data-data diperoleh dengan pengamatan langsung dari kegiatan yang berhubungan dengan objek penelitian dan wawancara langsung dengan mereka yang memahami masalah.

Hasil: Hasil penelitian menunjukkan bahwa orang-orang di Jakarta membutuhkan sistem transportasi yang memiliki sifat ramah dan prestisius yang mengadaptasi tingkat ekonomi masyarakat dalam kenyamanan yang baik dan didukung dengan sarana dan prasarana yang memadai.

Kesimpulan: Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini yaitu faktor yang menjadi penyebab terjadinya masalah kongesti lalu lintas di sebagian besar ruas jalan di ibu kota DKI-Jakarta, khususnya pada jam-jam sibuk/ kerja, yaitu masih banyaknya pelanggaran lalu lintas dari pihak masyarakat yang menyebabkan keriuhan lalu lintas di jalanan; adanya ketidakberaturan antar moda transportasi, perencanaan sistem transportasi yang sudah ada dijalankannya tanpa perencanaan yang matang; daya dukung SAPRAS yang kurang memadai, salah satunya adalah pertumbuhan jaringan jalan yang sangat tidak sebanding dengan jumlah pertumbuhan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya penumpukkan kendaraan bermotor pada saat-saat jam sibuk/ kerja, serta penataan ruang kota yang masih kurang tepat.

Kata kunci: Sistem Transportasi, Sistem Transportasi yang Ramah dan Bermartabat

Abstract

Introduction: *DKI Jakarta has become an international metropolis, so it needs a better transportation system and is in line with the international community. To achieve comfort and safety for the residents of Jakarta in their activities, a friendly and dignified transportation system is needed.*

Objective: *Because the transportation system is the most important aspect in running the economy of Jakarta itself. Therefore, a Friendly and Dignified Transportation System must be realized immediately.*

Methods: *Descriptive method is used to examine an object whose object of research is the Friendly and Dignified Transportation System in Jakarta (which is devoted to the South Jakarta and East Jakarta areas). The data were obtained by direct observation of activities related to the object of research and direct interviews with those who understand the problem.*

Results: *The results show that people in Jakarta need a transportation system that has a friendly and prestigious nature that adapts to the economic level of the community in good comfort and is supported by adequate facilities and infrastructure.*

Conclusion: *The conclusions that can be drawn from this research are the factors that cause traffic congestion problems in most of the roads in the capital city of DKI-Jakarta, especially during rush/work hours, namely there are still many traffic violations from the community who causing traffic chaos on the streets; the existence of irregularities between modes of transportation, the planning of the existing transportation system is carried out without careful planning; Inadequate carrying capacity of SAPRAS, one of which is the growth of the road network which is very disproportionate to the growth of motorized vehicles which causes the accumulation of motorized vehicles during peak/work hours, as well as urban spatial planning that is still not appropriate.*

Keywords: *Transportation System, Friendly and Dignified Transportation System*

Pendahuluan

Krisis moneter yang terjadi pada 1998 telah menyeret beberapa negara di Asia, seperti Thailand, Korea Selatan, Malaysia, dan beberapa negara lainnya termasuk Indonesia, dan menyebabkan perekonomian kita mengalami *set back* (kontraksi) cukup serius (Purba et al., 2021). Baru sekitar lima tahun terakhir ini perkembangan dan pertumbuhan ekonomi Indonesia telah mengalami tren peningkatan cukup signifikan hingga mengantar dari negara berpenghasilan rendah (*low level income*) ke negara berpenghasilan menengah (*middle level income*), sebesar sekitar \$3000/kapita/tahun. Atas pertumbuhan ekonomi yang bagus itu, sekitar 16% dari PDB ditopang oleh Propinsi DKI-Jakarta (Abidin, 2012). Maka tidak heran, bagai gula mengundang semut, daya tarik ekonomi dan bisnis ibu kota DKI Jakarta, telah mengundang urbanisasi dari daerah-daerah lain, untuk mengadu nasib di ibu kota. Akibatnya sudah bisa ditebak bahwa terjadi penambahan penduduk ibu kota yang sangat pesat, dan tidak diimbangi dengan penambahan prasarana/sarana yang memadai, sehingga menimbulkan banyak persoalan kependudukan, di antaranya adalah masalah kongesti dalam lalu lintas di Jakarta (Subkhi & Mardiansjah, 2019).

Transportasi berperan sangat penting dalam memacu pertumbuhan ekonomi suatu daerah, bahkan negara (Aminah, 2018). Pertumbuhan ekonomi memerlukan terjaminnya mobilitas pergerakan manusia dan barang. Dan jika tidak diperhitungkan bisa-bisa pertumbuhan ekonomi melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia (Suharto, 2021). Kalau sudah demikian maka transportasi menjadi batu sandungan bagi pertumbuhan ekonomi dengan adanya kemacetan atau kongesti kendaraan yang

tak tertampung panjang jalannya, yang terjadi kemudian pastilah inefisiensi dengan makin banyaknya waktu terbuang di jalan. Belum lagi terjadinya penghamburan BBM luar biasa besarnya sebagai hasil dari kemacetan yang semakin parah (Sutandi, 2015).

Peningkatan kualitas pelayanan dan kepuasan pengguna dapat membantu meningkatkan jumlah pengguna angkutan umum dan loyalitas pelanggan. Selain itu, mendorong penggunaan angkutan umum merupakan salah satu pilar promosi mobilitas berkelanjutan, mengingat kemampuannya untuk mengangkut orang lebih efisien daripada angkutan bermotor pribadi, mengurangi kemacetan (Nguyen-Phuoc, Young, Currie, & De Gruyter, 2020) emisi polutan (Beaudoin, Farzin, & Lawell, 2015) (Borck, 2019) (Gendron-Carrier, Gonzalez-Navarro, Polloni, & Turner, 2018) dan memberikan keadilan sosial yang lebih besar (Cuthill, Cao, Liu, Gao, & Zhang, 2019) (Manaugh & El-Geneidy, 2012).

Sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat, harus diwujudkan di wilayah Provinsi DKI Jakarta demi tercapainya keamanan serta kenyamanan bagi masyarakat atas sarana dan sistem transportasi yang disediakan, baik oleh pemerintah maupun swasta, dan selain itu juga untuk mencapai kemajuan di dalam perekonomian daerah (Kadarisman, Gunawan, & Ismiyati, 2016). Dimana sistem transportasi yang bersahabat mengandung arti sistem transportasi yang sangat memperhatikan dan peduli terhadap keamanan pengguna dan kesehatan lingkungan. Sedangkan istilah yang bermartabat artinya sistem transportasi yang sangat mengutamakan kenyamanan dan pelayanan prima (*excellent customer service*) yang dapat memberikan kepuasan kepada penggunaannya dan masyarakat, serta didukung pula dengan aksesibilitas yang mudah (Astuti & Huda, 2020).

Melihat penting dan strategisnya peran sistem transportasi terhadap kemajuan perekonomian suatu wilayah, diharapkan dari penelitian atas sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat ini dapat turut membantu didalam peningkatan pelayanan prima dan kemajuan perekonomian di wilayah DKI Jakarta (Kadarisman, Yuliantini, & Majid, 2016).

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi penyebab terjadinya masalah kongesti lalu lintas di sebagian besar ruas jalan di ibu kota DKI-Jakarta, khususnya pada jam-jam sibuk, memperoleh jawaban menyangkut kebijakan apa saja yang telah ditempuh pemerintah daerah DKI-Jakarta untuk menangani masalah kongesti lalu lintas tersebut dan sejauh mana efektifitasnya, mengetahui jenis moda transportasi publik yang bagaimanakah yang diharapkan akan dapat mengurangi secara efektif terjadinya kongesti lalu lintas di Jakarta.

Metode Penelitian

Dalam penelitian kualitatif ini digunakan metode deskriptif untuk meneliti suatu objek, dimana objek dari penelitian ini adalah system transportasi yang bersahabat dan bermartabat di wilayah DKI Jakarta (yang dikhususkan pada wilayah Jakarta Selatan dan Jakarta Timur) pada masa sekarang dengan melakukan dengan melakukan metode

penelitian lapangan (field research), cara ini ditempuh untuk mendapatkan data primer. Data-data ini diperoleh dengan jalan melakukan observasi secara langsung terhadap kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan obyek studi dan interview langsung dengan pihak yang memahami permasalahan.

Didalam menentukan jumlah sampel, digunakan nonprobability sampling adalah purposive sampling, dimana peneliti telah menentukan responden menjadi sampel penelitiannya dengan anggapan atau menurut pendapatnya sendiri dengan suatu argumentasi.

Untuk mengetahui serta mengelola data hasil dari penelitian ini, maka Penulis melakukan analisis terhadap keseluruhan temuan dalam proses penelitian. Data yang sudah terkumpul berupa hasil rekaman dari pertanyaan yang diajukan, hasil wawancara, hasil observasi, dan catatan lapangan kemudian dianalisis, dimulai dengan membaca keseluruhan dari berbagai sumber, mengatur, mengurutkan, mengelompokkan, memberi kode, dan menyusun dalam satuan-satuan kemudian mengategorikannya. Data yang sudah diperoleh berupa kalimat-kalimat serta aktivitas para subjek/sampel diubah menjadi kalimat yang bermakna dan alamiah.

Hasil dan Pembahasan

Dari hasil selama proses penelitian sampai hasil data dan analisis data maka ditemukan beberapa hal di beberapa wilayah DKI Jakarta (Jakarta Timur dan Selatan sebagai perwakilan) yang berkaitan dengan sistem transportasi yang ada pada saat ini yaitu:

1. Berdasarkan hasil analisis, ditemukan indikator sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat di Wilayah DKI Jakarta menurut pandangan dari para responden, yaitu:

Tabel 1 Indikator sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat di Wilayah DKI Jakarta berdasarkan pandangan para responden

Aman	Bersih, tertib, dan biaya terjangkau secara ekonomi
Nyaman	Rendahnya tingkat kriminal di dalam angkutan dan di jalan, berkurangnya resiko kecelakaan, dan adanya sistem tertutup dimana sarana transportasi tidak mudah diakses oleh pihak lain yang bukan penumpang
Pelayanan prima	Tepat waktu dan banyaknya masyarakat yang beralih menggunakan angkutan umum dibandingkan kendaraan pribadi
Ramah lingkungan	Berkurangnya polusi udara, bertambahnya trayek hijau, dan kendaraan yang digunakan layak

2. Hampir seluruh perwakilan masyarakat DKI Jakarta sebagai responden menunjukkan sikap masyarakat yang *positif dan cerdas* terhadap pengetahuan tentang suatu sistem dari transportasi.
3. Hampir seluruh perwakilan masyarakat DKI Jakarta sebagai responden (Jakarta selatan dan timur) menunjukkan Sikap masyarakat yang *positif dan cerdas*

terhadap sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat mencerminkan bahwa masyarakat DKI Jakarta sangat lelah dengan keadaan transportasi yang dijalankan tanpa perencanaan yang matang, sehingga *menyebabkan kemacetan dan kejahatan di jalan raya meningkat serta menambah keterpurukan perekonomian masyarakat dari setiap tingkat strata sosial yang ada.*

4. Seluruh Responden Masyarakat DKI Jakarta khususnya timur dan selatan sebagai perwakilan responden menyatakan tidak puas dengan keadaan sistem transportasi yang ada pada saat ini di wilayah DKI Jakarta yang secara tidak langsung telah mengganggu kestabilan perekonomian masyarakat semakin terpuruk lagi.
5. Hampir sebagian besar masyarakat DKI Jakarta memerlukan dan mendambakan sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat, hal ini dapat terlaksana jika pemerintah daerah khusus DKI Jakarta benar-benar menerapkan sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat melalui peningkatan mekanisme sistem transportasi, peningkatan strategi pelayanan prima, peningkatan keamanan berkendara, peningkatan SAPRAS lalu lintas, serta peningkatan keamanan dan kenyamanan berkendara.
6. Hampir sebagian besar masyarakat DKI Jakarta berharap dengan sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat dapat meningkatkan perekonomian masyarakat dari segala sektor, dan hal ini kiranya dapat diwujudkan dengan adanya sistem transportasi yang bersahabat dan bermartabat yaitu peningkatan tata ruang kota yang lebih baik, misalnya pengaturan letak pemukiman penduduk, meningkatkan penertiban pedagang kaki lima termasuk pengendalian parkir bebas, serta penertiban terminal ilegal yang banyak terdapat di ibukota.
7. Sistem transportasi yang ada saat ini di beberapa wilayah DKI Jakarta masih jauh dari harapan masyarakat yang mendambakan sistem transportasi yang nyaman dan lancar, hal ini dapat dilihat dari indikator respon masyarakat yang menyatakan bahwa kendala yang dihadapi saat beraktifitas sehari-hari harus menghadapi kemacetan yang membuang banyak waktu di jalan sehingga mengganggu jadwal rencana kegiatan sehari-hari mereka, masih banyaknya pelanggaran lalu lintas dari pihak masyarakat yang menyebabkan keriuhan lalu lintas di jalanan, masih adanya kendaraan usang beroperasi di jalan yang menyebabkan polusi yang tidak baik bagi kesehatan dan lingkungan, dan lain sebagainya.
8. Banyak responden yang mengeluh tentang pelayanan sistem transportasi yang ada, khususnya transportasi darat, hal ini disebabkan banyak masyarakat yang harus berkorban dengan sarana dan prasana yang ala kadarnya dan tidak layak beroperasi, namun masih dipaksakan beroperasi, misalnya kendaraan-kendaraan transportasi yang sudah tidak layak jalan lagi.
9. Banyak responden yang pesimis terhadap perkembangan sistem transportasi yang ada saat ini tidak seimbang dengan jumlah kendaraan pribadi yang meningkat pesat sehingga mengakibatkan bertambah parahnya tingkat kemacetan yang ada dan juga menimbulkan ketidakberaturannya antar moda transportasi.

10. Sebagian besar responden menyatakan bahwa pemerintah gagal dalam menerapkan sistem transportasi yang ada saat ini, hal ini disebabkan ketidaktegasan pemerintah dalam memberlakukan sistem dan kurangnya perhatian pemerintah dalam kebutuhan dan pemeliharaan SAPRAS transportasi.
11. Banyak responden menyatakan bahwa biaya transportasi dalam/ luar kota terlalu mahal dan tidak sesuai dengan tingkat perekonomian masyarakat serta tidak didukungnya SAPRAS yang memadai, sehingga hal ini membuat masyarakat pesimis dengan perkembangan transportasi yang ada jika pemerintah daerah khususnya DKI tidak cepat respon/ tanggap dengan keadaan ekonomi masyarakat yang heterogen di DKI Jakarta.
12. Sebagian besar responden berharap pemerintah menyediakan transportasi yang memuat banyak penumpang, harga terjangkau secara ekonomi, dan mengutamakan pelayanan prima agar terciptanya keamanan, kenyamanan dan ketertiban dalam transportasi umum.

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini yaitu faktor yang menjadi penyebab terjadinya masalah kongesti lalu lintas di sebagian besar ruas jalan di ibu kota DKI-Jakarta, khususnya pada jam-jam sibuk/ kerja, yaitu masih banyaknya pelanggaran lalu lintas dari pihak masyarakat yang menyebabkan keriuhan lalu lintas di jalanan; adanya ketidakberaturan antar moda transportasi, perencanaan sistem transportasi yang sudah ada dijalankannya tanpa perencanaan yang matang; daya dukung SAPRAS yang kurang memadai, salah satunya adalah pertumbuhan jaringan jalan yang sangat tidak sebanding dengan jumlah pertumbuhan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan bermotor pada saat-saat jam sibuk/ kerja, serta penataan ruang kota yang masih kurang tepat.

Kebijakan yang telah ditempuh pemerintah daerah DKI-Jakarta untuk menangani masalah kongesti lalu lintas yang ada saat ini, yaitu kebijakan *Congestion Pricing* dimana pemerintah telah menjalankan strateginya dalam hal pengenaan tarif tol dan pajak bahan bakar minyak. Bila dilihat dari ke-efektifannya secara ekonomi, relatif lebih efisien namun kebijakan ini kurang populis karena cenderung berpihak kepada orang-orang yang mampu. Pemerintah juga telah melakukan kebijakan *Road Space Rationing*, dimana pemerintah telah memberlakukan sistem *three in one* dan jatah hari untuk berkendara, namun secara ekonomi, strategi ini relatif tidak memberikan hasil yang efisien karena adanya “para joki” yang membuat sistem *three in one* kurang berjalan dengan baik dan jatah hari untuk berkendara hanya dilakukan di daerah tertentu saja.

Jenis moda transportasi publik yang diharapkan dapat mengurangi secara efektif terjadinya kongesti lalu lintas di Jakarta bila dilihat dari hasil analisis, responden mendambakan moda transportasi yang dapat memuat banyak penumpang namun tetap nyaman, aman, tepat waktu, harganya disesuaikan dengan keadaan ekonomi masyarakat

DKI Jakarta pada umumnya, mengutamakan pelayanan prima, serta ditunjang pula dengan aksesibilitas yang mudah.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Zainal. (2012). Meneropong konsep pertumbuhan ekonomi (telaah atas kontribusi sistem ekonomi islam atas sistem ekonomi konvensional). *AL-IHKAM: Jurnal Hukum & Pranata Sosial*, 7(2), 356–367.
- Aminah, Siti. (2018). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(1), 1142–1155.
- Astuti, Septiyanti Dewi, & Huda, Badriyatul. (2020). Pengaruh Service Excellent Customer Service Terhadap Kepuasan Nasabah Tabungan Bsm di Bank Syariah Mandiri Kc Jatinangor. *Jurnal Shidqia Nusantara*, 1(1), 11–22.
- Beaudoin, Justin, Farzin, Y. Hossein, & Lawell, C. Y. Cynthia Lin. (2015). Public transit investment and sustainable transportation: A review of studies of transit's impact on traffic congestion and air quality. *Research in Transportation Economics*, 52, 15–22.
- Borck, Rainald. (2019). Public transport and urban pollution. *Regional Science and Urban Economics*, 77, 356–366.
- Cuthill, Neil, Cao, Mengqiu, Liu, Yuqi, Gao, Xing, & Zhang, Yuerong. (2019). The association between urban public transport infrastructure and social equity and spatial accessibility within the urban environment: An investigation of Tramlink in London. *Sustainability*, 11(5), 1229.
- Gendron-Carrier, Nicolas, Gonzalez-Navarro, Marco, Polloni, Stefano, & Turner, Matthew A. (2018). *Subways and urban air pollution*. National Bureau of Economic Research.
- Kadarisman, Muh, Gunawan, Aang, & Ismiyati, Ismiyati. (2016). Kebijakan Manajemen Transportasi darat dan dampaknya terhadap perekonomian masyarakat di Kota Depok. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(1), 41–58.
- Kadarisman, Muh, Yuliantini, Yuliantini, & Majid, Suharto Abdul. (2016). Formulasi kebijakan sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(2), 161–183.
- Managh, Kevin, & El-Geneidy, Ahmed. (2012). 12. Who Benefits from New Transportation Infrastructure? Using Accessibility Measures to Evaluate Social Equity in Public Transport Provision. *Accessibility Analysis and Transport Planning: Challenges for Europe and North America*, 211.
- Nguyen-Phuoc, Duy Q., Young, William, Currie, Graham, & De Gruyter, Chris. (2020). Traffic congestion relief associated with public transport: state-of-the-art. *Public Transport*, 12(2), 455–481.
- Purba, Bonaraja, Rahmadana, Muhammad Fitri, Basmar, Edwin, Sari, Diana Purnama, Klara, Antonia, Damanik, Darwin, Faried, Annisa Ilmi, Lie, Darwin, Fazira, Nadia, & Rozaini, Noni. (2021). *Ekonomi Pembangunan*. Yayasan Kita Menulis.
- Subkhi, Wildha Badrus, & Mardiansjah, Fadjar Hari. (2019). Pertumbuhan dan Perkembangan Kawasan Perkotaan di Kabupaten: Studi Kasus Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. *Dalam Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, 7(2), 105–120.
- Suharto, Rahcmad Budi. (2021). *Ekonomi sumber daya manusia*. RV Pustaka Horizon Anggota Ikapi.
- Sutandi, A. Caroline. (2015). Pentingnya Transportasi Umum untuk Kepentingan Publik. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(1).