

BAB I

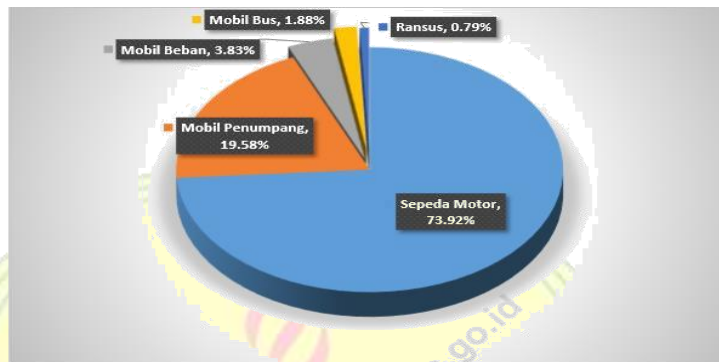
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi telah menjadi satu kebutuhan mendasar yang vital terutama untuk aktifitas masyarakat yakni untuk menunjang kemudahan mobilitas dan aksesibilitas masyarakat. Miro (2004) transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal ke lokasi lain yang juga disebut lokasi tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan moda transportasi tertentu. Semakin beragam aktivitas ekonomi hingga banyaknya lembaga pendidikan formal yang dimulai dari pendidikan dasar, menengah, dan tinggi di perkotaan menuntut adanya keleluasaan akses untuk menjangkau berbagai tempat dengan efektifitas waktu yang singkat sebab kinerja yang lambat akan berpengaruh pada kegiatan yang akan masyarakat lakukan. Disinilah sistem transportasi kota menjadi kunci penting akan pergerakan arus produksi serta aliran barang dan jasa yang ada di perkotaan dalam rangka perkembangan wilayah.

Jumlah kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat yang ada di DKI Jakarta mencapai 18.668.056 unit per 2015, dengan penambahan kendaraan sebanyak 1.144.119 unit sejak 2014 hingga 2015 (BPS, 2018). Peningkatan ini menunjukkan bahwa mobilitas dari penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta juga selalu meningkat. Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan *Corps Diplomatic* di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. Gambar 1 menunjukkan lalu lintas

di DKI Jakarta tahun 2016 didominasi oleh sepeda motor (73,92%), mobil penumpang (19,58%), mobil beban (3,83%), mobil bus (1,88%), dan kendaraan khusus sebesar (0,79%) (BPS, 2019)



Gambar 1. Presentase Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan Bermotor DKI Jakarta 2016 (Sumber: BPS, 2018)

Jakarta berkembang sudah sangat pesat. Lebih dari 18,6 juta jumlah kendaraan pribadi di Jakarta. Pengguna angkutan umum di Ibu Kota baru mencapai angka 24 persen. Ada sekitar 47,5 juta pergerakan orang di Jabodetabek. BPS DKI Jakarta pada 2015 mencatat setiap hari bahwa ada sekitar 1,4 juta pelajar dari daerah sekitar Ibu Kota. Kecenderungan perluasan di wilayah Jakarta-Bodetabek yang pesat dan kurang terkendali secara signifikan meningkatkan biaya transportasi, mengurangi tingkat mobilitas, dan menurunkan kualitas hidup masyarakat.

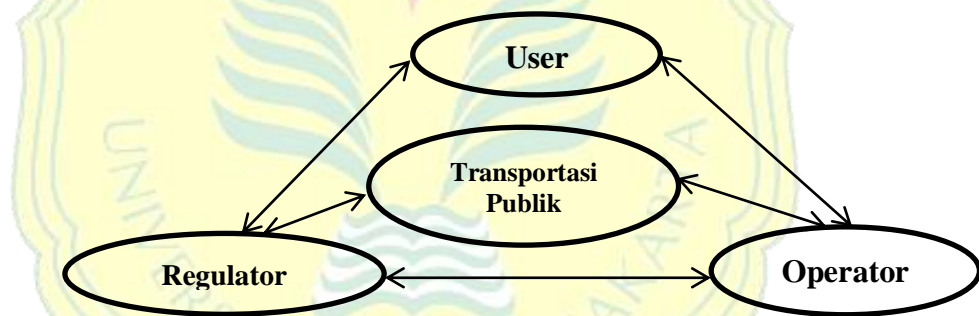
Perluasan yang pesat dan tidak terkendali dari kota Jakarta dan Bodetabek tersebut akibat dari sebagian besar lahan berwujud permukiman berlantai rendah (hampir 64 persen total wilayah Jakarta) dan gedung-gedung berlantai rendah yang menyebabkan habisnya persediaan lahan di Jakarta. Sebagai dampak dari fenomena ini, Jakarta saat ini tidak memiliki cukup ruang untuk pembangunan di masa depan.

Membangun kota Jakarta secara ekstensif horizontal dengan hanya mengandalkan jaringan jalan raya dan kendaraan pribadi akan mengakibatkan kota berkembang semakin besar, tidak efisien, boros, dan tidak terkendali. Akibat terburuk adalah kelas menengah produktif semakin terpinggirkan ke luar kota sehingga menimbulkan ketimpangan sosial baik di dalam kota maupun di luar kota. Selain itu, ruang terbuka semakin minim dan infrastruktur kota tidak dapat mengejar kecepatan perluasan kota sehingga mengakibatkan pelayanan publik merosot jauh di bawah standar. Ironinya, para penghuni dan pelajar terpaksa mengeluarkan biaya hidup yang semakin lama semakin tinggi tanpa disertai peningkatan layanan publik yang pantas.

Proyek MRT Jakarta dimulai dengan pembangunan jalur MRT Fase I sepanjang \pm 16 kilometer yang meliputi 10 kilometer jalur layang dan 6 kilometer jalur bawah tanah dengan total 13 stasiun pemberhentian. Tujuh stasiun layang tersebut adalah Lebak Bulus (lokasi depo), Cipete Raya, Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan Sisingamangaraja. Sedangkan enam stasiun bawah tanah dimulai dari Istora, Bendungan Hilir, Setiabudi, Dukuh Atas, dan Bundaran Hotel Indonesia. Rencana pembangunan MRT di Jakarta sesungguhnya sudah dirintis sejak tahun 1985. Namun, saat itu proyek MRT belum dinyatakan sebagai proyek nasional. Pada tahun 2005, Presiden Republik Indonesia menegaskan bahwa proyek MRT Jakarta merupakan proyek nasional. Berangkat dari kejelasan tersebut, maka Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai bergerak dan saling berbagi tanggung jawab. Permasalahan yang dihadapi kota-kota besar yaitu bagaimana menyelenggarakan sistem pelayanan transportasi perkotaan yang efektif dan efisien, dalam arti pelayanan transportasi terlaksana secara lancar, selamat (aman),

berkapasitas, bertanggungjawab, terjangkau, tertib, teratur serta nyaman. Untuk mengatasi masalah dan tantangan tersebut, maka penyelenggaraan pelayanan transportasi publik perkotaan harus diarahkan menggunakan Moda Raya Terpadu (MRT).

Keberhasilan penyelenggaraan sistem transportasi publik, ditentukan oleh respon masyarakat pengguna jasa transportasi publik, pemerintah sebagai regulator dan perusahaan transportasi publik sebagai operator (Adisasmita, 2015). Jadi terdapat tiga pihak yang terkait, yaitu user, regulator dan operator, seperti ditunjukkan dalam gambar 2.



Gambar 2. Penyelenggaraan Sistem Transportasi Publik

(Sumber : Adisasmita, 2015)

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009, standar pelayanan adalah tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.

Menteri Perhubungan Republik Indonesia mengambil langkah mengeluarkan Peraturan Gubernur Nomor 95 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Moda Raya Terpadu/*Mass Rapid Transit* dan Lintas Raya Terpadu/*Light Rail*

Transit yang mengatur kewajiban perusahaan angkutan umum untuk memenuhi standar pelayanan minimal yang harus dilakukan/dipatuhi. Di dalam peraturan tersebut, standar pelayanan transportasi angkutan umum telah dispesifikasikan untuk golongan angkutan orang dengan kereta api. Di dalam peraturan tersebut standar pelayanan minimal meliputi standar pelayanan minimal di stasiun dan standar pelayanan minimal di perjalanan. Berdasarkan undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Berdasarkan paparan di atas maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian yang berjudul “*Analisis Standar Pelayanan Minimal Transportasi Publik Moda Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta*”

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan pemaparan uraian permasalahan di atas, maka dapat dibuat identifikasi permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pelayanan angkutan orang Moda Raya Terpadu (MRT) rute Lebak Bulus – Bundaran Hotel Indonesia sebagai transportasi publik di Daerah Khusus Ibukota Jakarta?
2. Apakah pelayanan Moda Raya Terpadu (MRT) rute Lebak Bulus – Bundaran Hotel Indonesia sudah memenuhi standar pelayanan minimal sesuai dengan ketentuan Peraturan Gubernur Nomor 95 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api?

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah dan identifikasi masalah, maka perlu diadakan pembatasan masalah. Maka penelitian ini dibatasi pada tentang pelayanan jasa Moda Raya Terpadu (MRT) rute Lebak Bulus – Bundaran Hotel Indonesia di Stasiun serta di dalam rangkaian kereta sebagai transportasi publik di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

D. Perumusan Masalah

Dengan demikian berdasarkan latar belakang masalah, maka permasalahan yang akan dibahas dapat dirumuskan sebagai berikut: “Bagaimana tentang pelayanan minimum jasa Moda Raya Terpadu (MRT) rute Lebak Bulus – Bundaran Hotel Indonesia sebagai transportasi publik di Daerah Khusus Ibukota Jakarta?”

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini akan memberikan manfaat kepada semua pihak.

Adapun manfaat yang dapat diambil dari hasil penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis bagi peneliti :

- a. Sebagai sarana untuk mendapatkan data empiris tentang pelayanan jasa Moda Raya Terpadu (MRT) rute Lebak Bulus – Bundaran Hotel Indonesia sebagai transportasi publik di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- b. Sebagai sarana pengembangan ilmu pengetahuan yang diperoleh peneliti
- c. Peneliti memperoleh pengalaman dan wawasan baru dalam kegiatan meneliti sebuah kajian transportasi.

2. Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan masukan bagi PT MRT Jakarta dalam pengembangan pelayanan yang diberikan.