

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Wilayah perkotaan pada pulau-pulau di Indonesia terus mengalami pembangunan. Salah satunya terjadi di pulau Jawa yaitu Daerah Khusus Ibukota Jakarta. DKI Jakarta merupakan ibukota dari negara Indonesia yang merupakan pusat pemerintahan. Selain sebagai ibukota negara, DKI Jakarta juga merupakan salah satu kota di Indonesia yang menjadi pusat perekonomian. Hal ini ditandai dengan tingginya angka pendapatan domestik regional bruto kota Jakarta. Menurut Badan Pusat Statistik, pendapatan domestik bruto perkapita kota Jakarta pada tahun 2018 mencapai 207,99 juta/orang. Pembangunan pada sektor perekonomian yang terjadi di Jakarta ditunjang oleh tingginya angka jumlah penduduk.

Menurut Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Jakarta pada tahun 2018 mencapai angka 10,37 juta jiwa dengan angka pertumbuhan penduduk 180 ribu jiwa pada dua tahun terakhir. Jumlah penduduk yang tinggi dengan luas wilayah yang tetap menyebabkan kepadatan penduduk di DKI Jakarta kian meningkat. Jakarta memiliki angka kepadatan penduduk lebih dari 15 ribu jiwa/ $km^2$ . Jakarta sebagai kota pusat perekonomian, memaksa penduduknya dengan segala urusan akan kebutuhan untuk terus bergerak. Oleh karena itu penduduk DKI Jakarta memerlukan sarana dan prasarana transportasi untuk menunjang kegiatan sehari – hari mereka.

Transportasi yang biasa digunakan oleh penduduk DKI Jakarta adalah kendaraan pribadi, baik beroda dua atau lebih. Menurut data Badan Pusat Statistik dalam Statistik Transportasi DKI Jakarta 2018, jumlah kendaraan pribadi jenis sepeda motor sepanjang tahun 2012-2017 berjumlah 13.310.672 unit dengan angka pertumbuhan 5,30%. Sedangkan pada kendaraan pribadi jenis mobil penumpang sebanyak 3.525.925 unit dengan pertumbuhan mencapai 6,8%. Penggunaan kendaraan pribadi yang terus mengalami peningkatan oleh penduduk

Jakarta tanpa diimbangi dengan penambahan ruas jalan menyebabkan kemacetan. Oleh karena itu guna mengatasi kemacetan, diperlukan transportasi publik sebagai moda transportasi penduduk DKI Jakarta untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Transportasi publik menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Transportasi publik di DKI Jakarta terus mengalami perkembangan dari segi kualitas dan kuantitas. Pengoperasian transportasi publik bertujuan untuk memberikan layanan transportasi yang aman, nyaman, dan efisien kepada masyarakat DKI Jakarta. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus berupaya untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi umum di DKI Jakarta dengan melakukan berbagai kegiatan manajemen transportasi. Salah satu upaya yang dilakukan adalah menyediakan layanan transportasi yang handal, berkemampuan tinggi, dan diselenggarakan secara padu, tertib, aman, lancar, dan efisien. Salah satu transportasi publik yang ada di Jakarta adalah *Bus Rapid Transit* atau BRT.

*Bus rapid transi* atau BRT adalah sebuah sistem transportasi berbasis bus yang beroperasi dengan memanfaatkan salah satu jalur pada jalan utama sebagai jalur khususnya. DKI Jakarta memiliki penyedia layanan transportasi BRT yaitu PT. Transportasi Jakarta atau biasa disebut PT. Transjakarta. PT. Transjakarta adalah penyedia layanan transportasi yang dibentuk berdasarkan hasil Keputusan Gubernur Nomor 110 tahun 2003 tentang pembentukan organisasi dan tata kerja badan pengelola Transjakarta – Busway provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Pada tahun 2006, Transjakarta berubah bentuk dari badan pengelola menjadi Badan Layanan Umum atau BLU berdasarkan peraturan gubernur nomer 48 tahun 2006 tentang pembentukan organisasi dan tata kerja badan layanan umum Transjakarta – Busway. Pada tahap ini transjakarta adalah sebuah Badan Layanan Umum yang merupakan Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, oleh karena itu dalam pelaksanaan dan tugasnya

berada dibawah kordinasi dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas Perhubungan. Kemudian pada tahun 2014 Transjakarta kembali berubah bentuk, menjadi sebuah Badan Usaha Milik Daerah dengan nama PT. Transportasi Jakarta yang kemudian disebut dengan PT. Transjakarta. Hal ini berdasar pada Peraturan Daerah Provinsi Khusus Ibukota Jakarta nomor 4 tahun 2014 tentang pembentukan badan usaha milik daerah Perseroan Terbatas Transjakarta. Pada tahap ini, PT. Transjakarta adalah badan hukum yang memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat dengan tunjangan dana berupa APBD dari pemerintah DKI Jakarta. Kendaraan umum *Bus Rapid Transit* di Jakarta yang biasa disebut Transjakarta mulai beroperasi pada tahun 2004 dengan peresmian koridor 1 rute Blok M-Kota, yaitu dengan tujuan memberikan jasa angkutan umum yang cepat nyaman dan terjangkau kepada penduduk Jakarta. Sampai tahun 2019 terdapat 13 koridor transjakarta yang tersebar di wilayah DKI Jakarta. PT. Transjakarta memberikan layanan transportasi berbagai macam ukuran bus, dari bus kecil, bus sedang, hingga bus besar yang dioperasikan menyesuaikan dengan jenis jalan dan jumlah penduduk pada rute atau lintasan yang dilewati.

Seiring berjalannya waktu guna menunjang aktivitas sehari – hari penduduk DKI Jakarta, kebutuhan akan penggunaan armada bus transjakarta kian meningkat. PT. Transjakarta terus mengalami perkembangan sarana dan prasarana seperti penambahan rute, halte dan jumlah armada. Pada 13 September tahun 2016, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bersama Dinas Perhubungan DKI Jakarta, mengeluarkan surat keputusan Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 936 tahun 2016 tentang Trayek Bus Sedang Layanan Transjakarta. Dalam Surat Keputusan Nomor 936 tahun 2016 memuat penetapan 46 trayek bus sedang Transjakarta beserta rincian rute atau lintasan yang dilalui. Penetapan 46 trayek bus sedang di wilayah DKI Jakarta, menyebabkan terjadinya *overlapping* atau tumpang tindih trayek armada Transjakarta dengan armada lain yang sudah beroperasi terlebih dahulu. Salah satu armada yang mengalami tumpang tindih trayek adalah Metromini.

Metromini adalah armada bus tipe sedang berwarna merah – oranye dengan garis putih biru ditengahnya. Metromini adalah armada yang dioperasikan oleh penyedia layanan transportasi PT. Metromini. Salah satu trayek yang ada dalam Surat Keputusan Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 936 tahun 2016 adalah transjakarta 4F dengan trayek Pulogadung – Pondok Gede.

Pada Oktober 2018, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan pengadaan Transjakarta 4F dengan rute trayek Pulogadung-Pondok Gede. Pengadaan trayek pada rute ini berdampak kepada angkutan umum lain, hal ini dikarenakan sebelum adanya transjakarta 4F, terdapat angkutan umum lain yang sudah beroperasi terlebih dahulu dengan trayek yang sama, yaitu Metromini T45.

Dengan latar belakang diatas, peneliti bermaksud untuk meneliti tentang bagaimana keberlangsungan Metromini T45 setelah adanya pengoperasian Transjakarta 4F.

### **B. Masalah Penelitian**

Berdasarkan latar belakang penelitian, masalah pada penelitian ini adalah tumpang tindih trayek antara Metromini T45 dengan Transjakarta 4F.

### **C. Fokus Penelitian**

Berdasarkan masalah penelitian, fokus pada penelitian ini adalah bagaimana keberlangsungan armada Metromini T45 setelah adanya Transjakarta 4F dengan trayek yang sama atau tumpang tindih.

## D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini antara lain adalah:

1. Sebagai pengetahuan baru bagi pembaca untuk mengetahui lebih lanjut mengenai keberlangsungan angkutan umum Metromini T45 yang tumpang tindih dengan Transjakarta 4F.
2. Sebagai referensi untuk penelitian yang berkaitan dengan keberlangsungan angkutan umum Metromini T45 yang tumpang tindih dengan Transjakarta 4F
3. Sebagai sarana untuk mendapatkan data empiris mengenai keberlangsungan angkutan umum Metromini T45 yang tumpang tindih dengan Transjakarta 4F.
4. Peneliti memperoleh pengalaman dan wawasan baru dalam kegiatan meneliti sebuah kajian transportasi.

## E. Kerangka Konseptual

### 1. Hakikat Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dapat ditegaskan lagi bahwa transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan (Kamaluddin, 2003).



Dalam ilmu transportasi, alat pendukung transportasi diistilahkan dengan sistem transportasi yang di dalamnya mencakup berbagai unsur (subsistem) berikut :

- a. Ruang untuk bergerak (jalan).
- b. Tempat awal/akhir pergerakan (terminal).
- c. Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun).
- d. Pengelolaan : yang mengkoordinasi ketiga unsur sebelumnya.

Berfungsinya alat pendukung proses perpindahan ini sesuai dengan yang diinginkan, tidak terlepas dari kehadiran seluruh subsistem tersebut diatas secara serentak. Masing-masing unsur tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, semuanya harus terintegrasi secara serentak (Miro, 2005).

## **2. Geografi Transportasi**

Ilmu geografi dan transportasi adalah ilmu yang berdiri sendiri. Geografi mempelajari perbedaan dan persamaan fenomena geosfer dengan sudut pandang keruangan, kelingkungan dan kewilayahan (Hasil Seminar Nasional, dalam Suharyono & Moch. Amien, 1994).

Kajian geografi transportasi membahas deskripsi tentang apa yang harus ditulis, lokasinya, persebarannya, interaksinya dengan faktor lingkungan, analisisnya, dan prediksi (Gunardo, 2014). Geografi transportasi ingin menyumbang pemecahan masalah berkenaan dengan fenomenan transportasi, sehingga peranan transportasi tetap penting untuk kemajuan kehidupan manusia dalam menjaga keseimbangan ekologi.

Geografi transportasi adalah sub – disiplin ilmu geografi yang berfokus pada pergerakan barang, manusia, dan informasi. Geografi transportasi berusaha memahami organisasi spasial mereka dengan menghubungkan batasan spasial dan atribut dengan asal, tujuan, luasnya, sifat dan tujuan dari gerakan (Rodrigue, 2004).

### 3. Hakikat Angkutan Umum

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990).

Angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993). Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan sudut pandang per lalu- lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani, 1990).

Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun

tidak langsung (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 tahun 2003). Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

**a. Jenis Angkutan Umum**

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari (Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992):

- 1) Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- 2) Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam satu kota.
- 3) Angkutan perdesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah perdesaan.
- 4) Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

**b. Angkutan Kota**

Angkutan kota merupakan salah satu bentuk dari angkutan umum yang mempunyai fungsi sebagai sarana pergerakan manusia untuk berpindah dari suatu tempat ketempat lain, yang juga merupakan sarana transportasi alternatif di dalam kota, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi (Andriariza, 2006). Kendaraan bermotor umum adalah dimana setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik secara langsung maupun tidak langsung (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Masyarakat mempunyai tuntutan untuk mobilitas dan memfungsikan angkutan umum pada dua hal yaitu (Zakky, 2005):

- 1) Memberikan kesempatan orang yang tidak menggunakan kendaraan pribadi untuk kepuasan ekonomi dan keinginan sosial yang tidak terpenuhi dalam melakukan pekerjaannya.



- 2) Memberikan alternatif kepada kendaraan pribadi, karena secara fisik ataupun ekonomi tidak terbatas penggunaannya tidak tercukupi dan tidak layak secara sosial atau alasan-alasan lingkungan.

Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009). Kawasan perkotaan yang dimaksud berupa:

- 1) Kota sebagai daerah otonom.
- 2) Bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan.
- 3) Kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan.

Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek, terdiri dari: angkutan Lintas Batas Negara, angkutan antar kota antar Provinsi, angkutan kota, angkutan pedesaan, angkutan perbatasan, dan angkutan khusus. Angkutan perkotaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan mempergunakan mobil bus umum dan mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur yang mempunyai sifat perjalanan ulang-alik atau komuter (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993). Berikut ini adalah penjelasan dari istilah-istilah dasar tentang angkutan perkotaan:

- 1) Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
- 2) Wilayah pengoperasian adalah wilayah atau daerah untuk pelayanan angkutan kota yang dilaksanakan dalam jaringan trayek.
- 3) Wilayah pelayanan angkutan kota adalah yang di dalamnya bekerja satu sistem pelayanan angkutan penumpang umum karena adanya kebutuhan pergerakan penduduk dalam kota.

- 4) Armada adalah aset berupa kendaraan mobil bus yang dipertanggung jawabkan perusahaan baik yang dalam keadaan siap guna maupun dalam konservasi.
- 5) Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.
- 6) Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

#### **4. Hakikat *Bus Rapid Transit* (BRT)**

*Bus Rapid Transit* atau lebih sering disingkat menjadi BRT adalah sebuah sistem transportasi berbasis bus yang beroperasi dalam suatu koridor dengan memanfaatkan salah satu jalur pada jalan utama sebagai jalur khususnya, yang tidak mengizinkan kendaraan lain memasuki jalur tersebut. BRT (*Bus Rapid Transit*) juga didefinisikan sebagai sistem transportasi yang memiliki kualitas tinggi baik dari segi keamanan, kenyamanan, ketepatan waktu, infrastruktur, dan juga sistem transportasi yang terjadwal.

BRT (*Bus Rapid Transit*) dapat dikatakan sebagai sebuah sistem yang mengintegrasikan antara fasilitas, pelayanan, dan kenyamanan yang bertujuan meningkatkan kecepatan, reliabilitas, dan ciri khas dari angkutan bus. Terdapat 7 komponen dalam sistem BRT (*Bus Rapid Transit*) yaitu (*Transit Cooperative Research Program, 2003*):

- a. Jalur (*Running Ways*) Jalur yang dipakai oleh sistem BRT (*Bus Rapid Transit*) adalah jalan raya pada umumnya jalan tersebut diambil satu atau dua jalur (sesuai dengan kondisi jalan yang ada) sebagai jalur khusus sistem BRT yang tidak boleh diakses oleh kendaraan lainnya.

- b. Stasiun (*Stations*) Stasiun BRT (*Bus Rapid Transit*) sebaiknya mudah diakses oleh calon penumpang, selain itu jarak antar stasiun perlu dipertimbangkan dengan memperhatikan berbagai variabel, seperti daerah pusat kota, pusat distribusi, pemukiman warga, tempat hiburan, dan lain-lain.
- c. Kendaraan (*Vehicles*) Kendaraan BRT (*Bus Rapid Transit*) harus memiliki daya angkut yang sangat besar yang mampu membawa penumpang dalam jumlah banyak per periode waktu. Selain itu kendaraan yang digunakan sebaiknya berbahan bakar ramah lingkungan.
- d. Pelayanan (*Services*) Sistem operasi BRT (*Bus Rapid Transit*) menitikberatkan pada kecepatan, reliabilitas, dan kenyamanan bagi penumpang. BRT harus mampu melayani penumpang dalam jumlah yang sangat banyak dan pengguna tidak menunggu terlalu lama dalam antrian menunggu bus maupun dalam waktu tempuh perjalanan penumpang di dalam bus.
- e. Struktur Rute (*Route Structure*) Memberikan kejelasan rute yang dilalui oleh bus, lengkap dengan informasi halte mana saja yang disinggahi maupun yang tidak disinggahi oleh bus-bus tertentu.
- f. Sistem Pembayaran (*Fare Collection*) Membuat sistem pembayaran diluar bus yaitu di halte keberangkatan, selain itu sistem pembayaran harus cepat dan mudah (menggunakan kartu khusus jika diperlukan).
- g. Kemudian loket pembayaran dibuat lebih dari satu untuk mengurangi antrian penumpang di loket pembayaran.

Transportasi Sistem Cerdas (*Intelligent Transportation Systems*) BRT menggunakan teknologi *digital* yang mampu memberikan informasi mengenai kedatangan bus, waktu keberangkatan, jumlah penumpang dalam bus, dan lain-lain yang dapat meningkatkan kenyamanan dan kepercayaan pengguna.

## 5. Manajemen Transportasi

Dalam kehidupan sehari – hari sebagai upaya pemenuhan kebutuhan, manusia tidak terlepas dari kegiatan transportasi. Oleh karena itu dalam satu hari, gerakan lalu lintas yang terjadi bisa mencapai ribuan, sehingga masalah akan transportasi tidak dapat dihindarkan. Dari permasalahan tersebut dibutuhkan suatu manajemen untuk mencegah atau mengurangi resiko permasalahan transportasi yang ada, manajemen terkait permasalahan transportasi disebut manajemen transportasi.

Sistem transportasi adalah untuk menggerakkan lalu lintas dari suatu tempat ke tempat lain yang merupakan suatu kesatuan komponen yang dapat diklasifikasikan menjadi 6 kelompok utama, yaitu : container, kendaraan, ruas jalan (*way links*), persimpangan jalan (*way interchanges*), terminal dan rencana operasi termasuk suatu cara kontrol supaya rencana operasi tersebut berjalan dengan lancar (Morlok, 1995). Pengaturan ruang dari fasilitas tetap dan pola arus kendaraan sangat berhubungan dengan 6 komponen utama tersebut, sebagian besar sistem transportasi terdiri dari ratusan bahkan ribuan komponen. Ribuan gerakan tertentu lalu lintas mungkin saja terjadi dalam satu hari, sehingga logis hal ini akan menimbulkan permasalahan transportasi. Dalam konteks transportasi, masalah yang muncul biasanya diidentifikasi terlebih dahulu oleh pemakai sistem yang merasa kurang puas atas pelayanan sistem tersebut.

Manajemen transportasi adalah sebagai sistem yang terdiri dari perencanaan strategis, pengendalian manajemen, dan pengendalian tugas dalam pengelolaan transportasi, yang bertujuan untuk memberikan pelayanan transportasi yang sebaik-baiknya kepada pengguna secara efisien dan berkelanjutan melalui institusi pemerintah yang ditunjuk mengelolanya (Alrasyid dkk, 2001). Dalam penelitian ini, institusi pemerintah yang memiliki wewenang untuk melakukan manajemen transportasi adalah Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan perusahaan penyedia layanan transportasi lain yang berhubungan langsung. Definisi lain

dari manajemen transportasi adalah kegiatan yang dilakukan penguasa transportasi atau unit dalam organisasi industri atau perdagangan dan jasa lain (*manufacturing bussines and sevice*) untuk memindahkan /mengangkat barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi yang lain secara efektif dan efisien (Nasution, 1996).

Fungsi dari manajemen transportasi pada umumnya adalah sebagai berikut (Nasution, 1996):

- a. Merencanakan, mengatur, dan mengkoordinasikan operasi serta administrasi segala bentuk angkuta di seluruh perusahaan hingga dapat terselenggara seefisien mungkin, baik untuk angkutan barang maupun untuk angkutan penumpang
- b. Menetapkan standar operasi dan perawatan semua bengkel kendaraan, dan menentukan persediaan bahan bakar dan suku cadang
- c. Menetapkan standar biaya operasional, penyusunan staf dan jasa – jasa penunjang
- d. Menentukan kendaraan yang paling cocok untuk semua kebutuhan perusahaan dengan mempertimbangkan harga dan manfaat ekonomis
- e. Membuat rencana penggantian semua kendaraan dengan menganalisis secara cermat biaya pengoperasiannya, kapasitas dan umur kendaraan
- f. Menjamin standar perawatan, pemeliharaan, perbaikan dan jadwal ditaati, sehingga kendaraan selalu dalam keadaan efektif dilihat dari segi perbaikan mekanisnya
- g. Mengadakan hubungan dengan perusahaan asuransi berkenaan dengan syarat – syarat asuransi kendaraan tentang premi, klaim kecelakaan dan sebagainya.



## 6. Keberlangsungan Usaha

Keberlangsungan diartikan sebagai suatu bentuk kata kerja yang menerangkan suatu keadaan atau kondisi yang sedang berlangsung terus menerus dan berlanjut, merupakan suatu proses yang terjadi dan nantinya bermuara pada suatu eksistensi atau ketahanan suatu keadaan (KBBI Online, 2019). Keberlangsungan merupakan bentuk dari keberadaan sesuatu baik usaha, industri, maupun organisasi dimana keberlangsungan ini dapat dirasakan dan memberikan dampak terhadap komponen sekitarnya.

Keberlangsungan merupakan suatu keadaan atau kondisi usaha, dimana didalamnya terdapat cara – cara untuk mempertahankan dan mengembangkan sumber daya didalam suatu industri atau usaha (Handayani, 2007). Keberlangsungan suatu usaha dilakukan dengan memperhatikan sejumlah tuntutan dari hasil perkembangan zaman. Keberlangsungan berjalan dengan baik dalam hal ini biasanya mempertimbangkan berbagai macam hal seperti perubahan struktur kerja, acuan kerja, melakukan *merger* dengan perusahaan lain, pengembangan kualitas layanan dan termasuk pengembangan sumber daya manusia (Handayani, 2007).

Keberlangsungan usaha dapat dilihat dari keberhasilan perusahaan dalam melakukan inovasi, pengelolaan karyawan dan pelanggan serta pengembalian terhadap modal awalnya, hal ini memperlihatkan bahwa perusahaan memiliki orientasi untuk berkembang dan melihat peluang untuk inovasi secara berkesinambungan (Hudson, 2001). Agar keberlangsungan usaha dapat berjalan dengan baik, tiap – tiap perusahaan harus bisa membuat inovasi baru yang dapat menunjang kebutuhan konsumen yang semakin kompleks dan tinggi akan standar kualitas yang dituntut. Perusahaan juga harus meningkatkan kualitas pada segi sumber daya manusia, untuk menjalankan fasilitas – fasilitas agar lebih efektif dan efisien. Usaha yaitu kegiatan dengan mengerahkan tenaga, pikiran, atau badan untuk mencapai suatu maksud. Keberlangsungan Usaha

dikaji dengan mengadaptasi beberapa aspek-aspek penting dalam usaha, antara lain yaitu :

#### 1. Permodalan

Adalah segala sesuatu (uang, barang, harta) yang sifatnya pokok yang dipergunakan untuk menjalankan suatu usaha (Ruky, 2003). Permodalan dalam penelitian ini adalah bagaimana penyedia layanan transportasi memiliki modal untuk mengoperasikan armadanya sehingga dapat memberikan jasa kepada pengguna metromini.

#### 2. Sumber Daya Manusia

Adalah sumber daya yang berasal dari manusia yang dimilikinya, dimana sumber daya ini merujuk pada individu yang ada dalam sebuah organisasi (Ruky, 2003). Sumber daya manusia atau lebih sering disebut tenaga kerja merupakan suatu potensi (yang berasal dan dimiliki dalam diri manusia) dari pada manusia itu sendiri yang dapat dikembangkan dan dijaga kelangsungannya untuk proses yang terjadi dalam suatu usahanya baik produksi ataupun pemasaran.

#### 3. Produksi

Keberlangsungan produksi adalah proses penciptaan atau pengeluaran hasil, (Ruky, 2003). Dalam keberlangsungan produksi antara lain mencakup faktor-faktor atau aspek-aspek yang berhubungan dengan bahan baku, teknologi dan kualitas serta kuantitas barang hasil produksi. Pada Penelitian ini, keberlangsungan produksi adalah bagaimana penyedia layanan transportasi memberikan jasa kepada pengguna metromini.

#### 4. Pemasaran

Adalah proses perencanaan dan penerapan konsepsi, penetapan harga, dan distribusi barang, jasa, dan ide untuk mewujudkan pertukaran yang memenuhi tujuan individu atau organisasi.

Pengembangan produk (desain produk, penganekaragaman hasil), riset komunikasi, distribusi, penetapan harga dan pelayanan merupakan inti aktivitas pemasaran (Suryana, 2003). Dalam penelitian ini, pemasaran adalah bagaimana penyedia layanan transportasi mengembangkan pelayanan armada nya kepada pengguna metromini.

Dalam pengkajian keberlangsungan usaha ada beberapa jenis yaitu keberlangsungan permodalan, keberlangsungan sumber daya manusia, keberlangsungan produksi dan keberlangsungan pemasaran, yang menitik beratkan dan bersumber pada tiga kata kunci yang tersirat dalam definisi keberlangsungan usaha yaitu memenuhi kebutuhan, mengembangkan sumber daya dan melindungi sumber daya.

## 7. Pemilihan Moda

Terdapat faktor – faktor yang dianggap berpengaruh terhadap perilaku pelaku perjalanan atau calon pengguna. Masing-masing faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variabel yang dapat diidentifikasi. Variabel-variabel ini dinilai secara kuantitatif dan kualitatif. Faktor-faktor atau variabel-variabel tersebut adalah (Miro, 2002):

- a) Faktor Karakteristik Perjalanan (*Travel Characteristics Factor*) Pada kelompok ini terdapat beberapa variabel yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan, yaitu:
  - 1) Tujuan Perjalanan (*Trip Purpose*) seperti bekerja, sekolah, sosial dan lain-lain.
  - 2) Waktu Perjalanan (*Time of Trip Made*) seperti pagi hari, siang hari, tengah malam, hari libur dan seterusnya.
  - 3) Panjang Perjalanan (*Trip Length*), merupakan jarak fisik (kilometer) antar asal dengan tujuan, termasuk panjang

rute/ruas, waktu pembanding kalau menggunakan moda-moda lain, di sini berlaku bahwa semakin jauh perjalanan, maka orang cenderung memilih naik angkutan umum.

b) Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan (*Traveler Characteristics Factor*) Pada kelompok faktor ini, seluruh variabel berhubungan dengan individu si pelaku perjalanan. Variabel-variabel dimaksud ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut Bruton, variabel tersebut diantaranya adalah:

- 1) Pendapatan (*income*), berupa daya beli sang pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya, entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum.
- 2) Kepemilikan kendaraan (*car ownership*), berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan perjalanan.
- 3) Kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru dll)
- 4) Kepadatan permukiman (*density of residential development*)
- 5) Sosial-ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pension atau bujangan, dan lain-lain), usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, punya lisensi mengemudi (SIM) atau tidak, serta semua variabel yang mempengaruhi pilihan moda.

c) Faktor Karakteristik Sistem Transportasi (*Transportation System Characteristics Factor*) Pada faktor ini, seluruh variabel yang berpengaruh terhadap perilaku si pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi seperti berikut:

- 1) Waktu relatif (lama) perjalanan (*Relative Travel Time*) mulai dari lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian

(terminal), waktu jalan ke terminal (*walk to terminal time*) dan waktu di atas kendaraan.

- 2) Biaya relatif perjalanan (*Relative Travel Cost*), merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar, dan lain-lain.
- 3) Tingkat pelayan relatif (*Relative Level of Service*), merupakan variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variabel-variabel kenyamanan dan kesenangan yang membuat orang mudah gonta-ganti moda transportasi
- 4) Tingkat akses/indeks daya hubung/kemudahan pencapaian tempat tujuan.

Variabel nomer 1 dan 2 merupakan kelompok variabel yang dapat diukur (dikuantifikasikan), sementara ketiga variabel terakhir (3,4,5) merupakan kelompok variabel yang sangat subjektif sehingga sulit diukur (dikuantifikasikan) dan masuk kelompok variabel kualitatif.

- d) Faktor Karakteristik Kota dan Zona (*Special Characteristics Factor*)

Variabel yang ada dalam kelompok ini, contohnya:

- 1) Variabel jarak kediaman dengan tempat kegiatan
- 2) Variabel kepadatan penduduk (*population density*)

## 8. Pemecahan Masalah Transportasi

Pemecahan masalah transportasi dapat dilakukan dengan melakukan beberapa hal terkait transportasi. Pemecahan masalah transportasi adalah sebagai berikut (Wells, 1975):

- a. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan



- b. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi, dan
- c. Menggabungkan poin pertama dan kedua diatas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan

### 9. Penetapan Jaringan Trayek

Penetapan jaringan trayek dilakukan berdasarkan jaringan transportasi jalan dengan mempertimbangkan (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 tahun 2003) :

- a. bangkitan dan tarikan perjalanan pada daerah asal dan tujuan;
- b. jenis pelayanan angkutan;
- c. hirarki kelas jalan yang sama dan/atau yang lebih tinggi sesuai ketentuan kelas jalan yang berlaku;
- d. tipe terminal yang sesuai dengan jenis pelayanannya dan simpul transportasi lainnya, yang meliputi bandar udara, pelabuhan dan stasiun kereta api;
- e. tingkat pelayanan jalan yang berupa perbandingan antara kapasitas jalan dan volume lalu lintas.

Penetapan jaringan trayek adalah sesuatu yang harus dipertimbangkan agar tidak merugikan dan menimbulkan persaingan antara penyedia layanan transportasi. Penetapan trayek baru juga harus mempertimbangkan *load factor* dari penumpang.

### 10. *Overlapping* Trayek

*Overlapping* trayek adalah tumpang tindih trayek (Keputusan Menteri No. 35 tahun 2003). Pemborosan terhadap sumber daya dapat terjadi apabila rute

banyak terjadi *overlapping*, sehingga hal ini perlu dihindari. *Overlapping* masih dapat diterima dengan beberapa pertimbangan, di antaranya (Departemen Perhubungan Republik Indonesia, 2002):

- a. Lebih dari dua trayek terjadi *overlapping* dapat ditoleransi di pusat kota, tetapi di pinggiran kota hanya dapat ditoleransi satu *overlapping*.
- b. Selang waktu (*headway*) antara kendaraan yang *overlapping* trayek lebih besar dari 3 menit di jam puncak dan 6-8 menit di luar jam sibuk.
- c. *Load factor* pada lintasan yang *overlapping* lebih besar dari 60%.
- d. Panjang lintasan yang *overlapping* tidak boleh melebihi 50% dari panjang lintasan.

#### **F. Penelitian Relevan**

Penelitian relevan yang pertama adalah penelitian dari Mohammad Zaki dari Universitas Gadjah Mada dengan judul penelitian Manajemen Transportasi Program Busway di Jakarta. Masalah pada penelitian ini adalah busway belum dirasakan mampu menanggulangi masalah kemacetan dan pembangunan busway yang tidak memperhatikan lingkungan, mengurangi hak pengguna jalan dan masalah lain. Metode pada penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah pemerintah dalam pelaksanaan program busway terdiri dari persiapan, kinerja, pelaksanaan, dan evaluasi program busway.

Penelitian relevan yang kedua adalah penelitian dari Eva Dwi Purita dari Universitas Negeri Yogyakarta dengan judul penelitian Pengelolaan Transportasi Umum di Jalan Malioboro Yogyakarta. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2016. Masalah pada penelitian ini adalah ketidakseimbangan ruas jalan dengan alat transportasi di jalan malioboro, ruas jalan banyak dijadikan tempat parkir kendaraan, ketidaksediaan tempat mangkal atau terminal di jalan malioboro. Metode pada penelitian ini adalah kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil

dari penelitian ini adalah pemerintah Yogyakarta mengoptimalkan ruang yang ada dengan tidak mengabaikan hambatan yang ada. Selain itu juga pemda melakukan pembangunan dengan memanfaatkan ruang yang ada.

Penelitian relevan yang ketiga adalah penelitian dari Muhammad Fauzi Pohan dari Universitas Indonesia dengan judul penelitian Kajian Dampak Pengoperasian Bus Transjakarta Koridor XI Rute Pinang Ranti – Pluit Terhadap Penghapusan Trayek Bus Reguler. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2015. Masalah pada penelitian ini adalah penghapusan bus reguler menyebabkan berubahnya pola penumpang, kurangnya jumlah armada, dan waktu tunggu (*headway*) yang masih tinggi. Metode pada penelitian ini adalah deskriptif. Hasil dari penelitian ini adalah dengan berubahnya armada yang digunakan, penumpang berubah pola menggunakan jenis busnya, mengeluarkan biaya yang berbeda, waktu tunggu bus yang berbeda, merasan lebih aman dan nyaman menggunakan transjakarta dibandingkan dengan menggunakan bus reguler.

Penelitian relevan yang ke empat adalah penelitian dari Sofiana Ithriah dari Universitas Negeri Jakarta dengan judul penelitian Analisis Pengaruh Trayek Lain Terhadap Keberlangsungan Sopir Metromini 49 di Jakarta Timur. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2014. Masalah pada penelitian ini adalah adanya pengoperasian metromini lain dengan rute yang bersinggungan dengan metromini 49. Metode pada penelitian ini adalah dekskriptif. Hasil dari penelitian ini adalah jumlah pendapatan sopir metromini T49 tidak tetap dan cenderung menurun karena disebabkan adanya trayek lain.

Penelitian relevan yang ke lima adalah Analisis Pemilihan Moda transportasi Umum Studi Kasus Antara Bus Transjakarta dan Bus Metromini S69 Dari Ciledug ke Blok M. Penelitian ini dilakukan oleh Anggrena Fengki Saputra dari Universitas Mercu Buana. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2018. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Masalah pada penelitian ini adalah menurunnya jumlah penumpang metromini setelah adanya transjakarta. Hasil dari penelitian ini adalah probabilitas pemilihan moda bus transjakarta lebih besar

dibanding pemilihan bus metromini. Perubahan yang dilakukan terhadap biaya perjalanan, waktu perjalanan, dan jarak waktu perjalanan tidak mempengaruhi, karena masyarakat lebih memilih bus Transjakarta sebagai moda untuk mencapai tujuannya.



Tabel 1. Penelitian Relevan

<b>Nama</b>	<b>Judul</b>	<b>Masalah</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil</b>
Mohamad Zaki Universitas Gadjah Mada	Manajemen Transportasi Program Busway di Jakarta (2014)	Busway dirasakan belum mampu menaggulangi masalah kemacetan, pembangunan yang tidak memperhatikan lingkungan, mengurangi hak pengguna jalan lain dan lain - lain.	deskriptif dengan pendekatan kualitatif.	Hasil dari penelitian ini adalah pemerintah dalam pelaksanaan program busway terdiri dari persiapan, kinerja pelaksanaan program busway, dan evaluasi pelaksanaan program busway.
Eva Dwi Purita Universitas Negeri Yogyakarta	Pengelolaan Transportasi Umum di Jalan Malioboro Yogyakarta (2016)	Ketidakseimbangan ruas jalan dengan alat transportasi di jalan Malioboro, ruang jalan banyak dijadikan tempat parkir kendaraan, ketidaksediaan tempat mangkal atau terminal atau transportasi umum di jalan Malioboro	kualitatif dengan pendekatan deskriptif.	Masalah yang dihadapi oleh pemda Yogyakarta dalam mengelola jalan Malioboro adalah masalah ekonomi selain masalah ekonomi terdapat juga masalah pembebasan lahan dan banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar jalan malioboro. Solusi yang dilakukan oleh pemda Yogya adalah dengan mengoptimalkan ruang yang ada dengan tidak mengabaikan hambatan yang ada. Selain itu pemda juga melakukan pembangunan dengan memanfaatkan ruang yang ada.



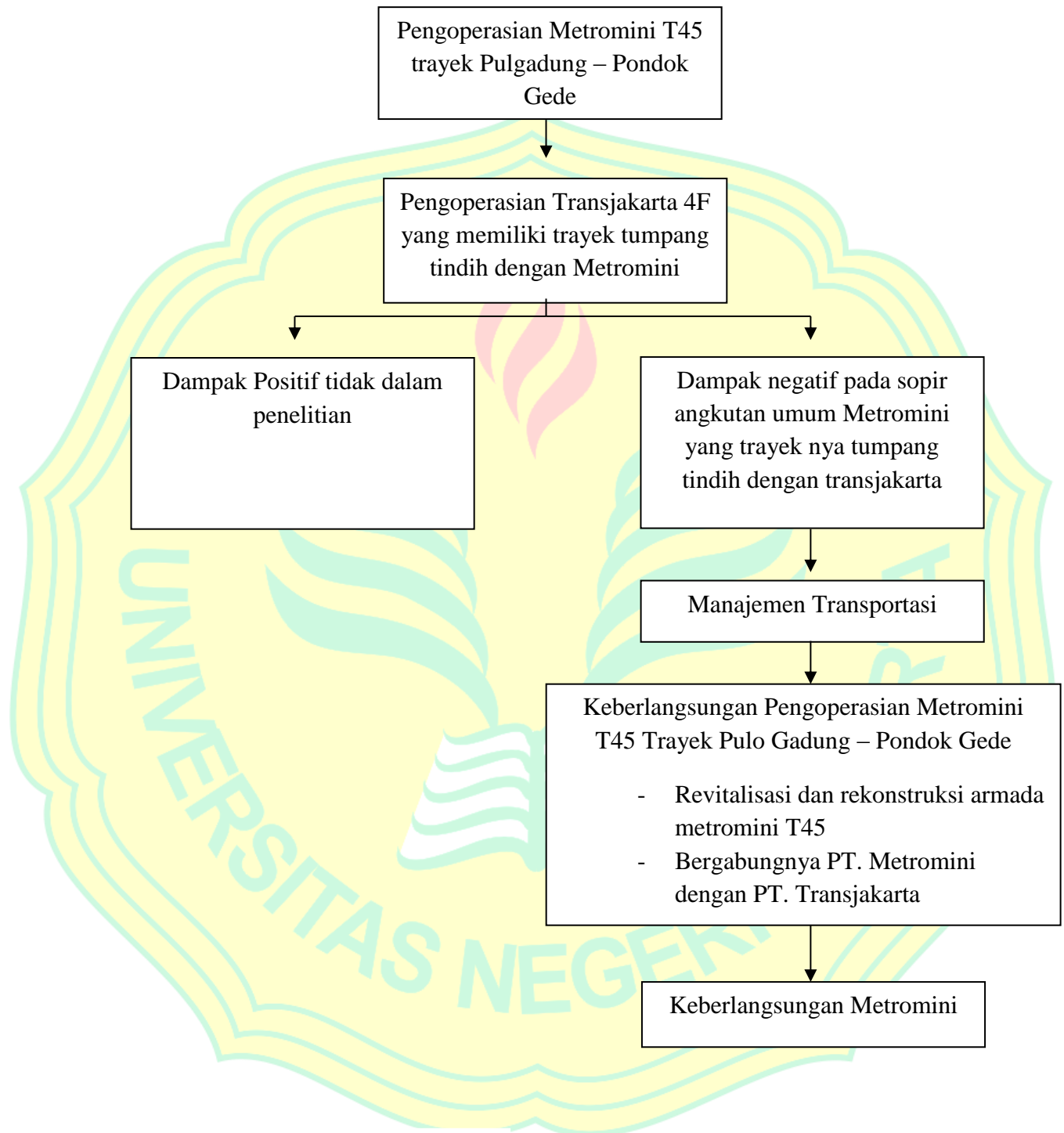
<b>Nama</b>	<b>Judul</b>	<b>Masalah</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil</b>
Muhammad Fauzi Pohan Universitas Indonesia	Kajian Dampak Pengoperasian Bus Transjakarta Koridor XI Ruas Pinang Ranti – Pluit Terhadap Penghapusan Trayek Bus Reguler (2015)	Penghapusan bus reguler menyebabkan berubahnya pola penumpang, kurangnya jumlah armada, dan waktu tunggu ( <i>headway</i> ) yang masih tinggi.	Deskriptif	Hasil dari penelitian ini adalah dengan berubahnya armada yang digunakan, penumpang berubah pola menggunakan jenis busnya, mengeluarkan biaya yang berbeda, waktu tunggu bus yang berbeda, merasan lebih aman dan nyaman menggunakan transjakarta dibandingkan dengan menggunakan bus reguler.
Sofiana Ithriah dari Universitas Negeri Jakarta	Analisis Pengaruh Trayek Lain Terhadap Keberlangsungan Sopir Metromini 49 di Jakarta Timur (2014)	adanya pengoperasian metromini lain dengan rute yang bersinggungan dengan metromini 49.	Deskriptif	jumlah pendapatan sopir metromini T49 tidak tetap dan cenderung menurun karena disebabkan adanya trayek lain. terdapat pengurangan jumlah armada metromini yang beroperasi.
Anggrena Fengki Saputra dari Universitas Mercu Buanan (2018)	Analisis Pemilihan Moda transportasi Umum Studi Kasus Antara Bus Transjakarta dan Bus Metromini S69 Dari Ciledug ke Blok M	menurunnya jumlah penumpang metromini setelah adanya transjakarta	Deskriptif Kuantitatif	probabilitas pemilihan moda bus transjakarta lebih besar dibanding pemilihan bus metromini. Perubahan yang dilakukan terhadap biaya perjalanan, waktu perjalanan, dan jarak waktu perjalanan tidak mempengaruhi, karena masyarakat lebih memilih bus Transjakarta sebagai moda untuk mencapai tujuannya

Sumber: Hasil Penelitian, 2019

## F. Kerangka Berpikir

Transportasi publik di Jakarta terus mengalami peningkatan. Peningkatan terjadi baik dari segi kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana. Salah satu transportasi publik yang mengalami peningkatan adalah Transjakarta. Seiring berjalannya waktu, transjakarta terus mengalami penambahan armada dan trayek operasional.

Dinas Perhubungan DKI Jakarta melakukan pengadaan trayek baru transjakarta, diantaranya yaitu transjakarta 4F dengan trayek Pulogadung-Pondok Gede. Pengadaan transjakarta pada trayek ini, memberikan dampak terhadap angkutan umum lain, salah satunya yaitu Metromini T45 yang dimana trayeknya *overlapping* dengan trayek Transjakarta 4F. Oleh karena itu peneliti ingin meneliti keberlangsungan armada metromini pada trayek yang *overlapping* dengan armada transjakarta.



Gambar 1. Kerangka Berpikir

Sumber: Hasil Penelitian, 2019

