

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

DKI Jakarta merupakan ibu kota negara Indonesia dengan luas wilayah daratan sekitar 662,33 km². Dengan jumlah penduduk sebanyak 10.644.776 jiwa pada tahun 2021 (data BPS Provinsi DKI Jakarta). Pada UU No.9 Tahun 2007 tertera bahwa DKI Jakarta memiliki fungsi dan peran sebagai pusat pemerintahan untuk lingkup lokal, regional, nasional maupun internasional. Oleh karena itu menyebabkan Jakarta sebagai daerah pusat perekonomian yaitu pusat bisnis dan keuangan. Kemacetan merupakan salah satu permasalahan utama yang berkelanjutan yang terus mendera Jakarta. Hal tersebut terjadi karena masyarakat yang berasal dari kota satelit Jakarta setiap hari menuju ke Jakarta untuk beraktivitas seperti pergi bekerja, bersekolah, berdagang, berbelanja, dan aktivitas lainnya. Hal ini didukung dengan data dari Badan Pusat Statistik yang mencatat jumlah pekerja komuter 1.094.691 orang atau sekitar 12% dari total penduduk (statistik komuter di Jakarta 2019). Kebutuhan akan transportasi alternatif bagi masyarakat tentu semakin meningkat dengan pertimbangan waktu dan biaya. Oleh karena itu pemerintah berupaya menyediakan transportasi alternatif untuk mengatasi permasalahan kemacetan ini. Salah satu upaya tersebut adalah pengadaan Transjakarta.

Transjakarta merupakan sebuah sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Selatan yang beroperasi sejak tahun 2004 di Jakarta, Indonesia. Pada 1 Oktober 2014 diluncurkan Transjakarta. Transjakarta diharapkan dapat memperpendek headway antar bus Transjakarta sehingga dapat meningkatkan kapasitas penumpang serta sebagai pengurai kemacetan dengan beralihnya pilihan penumpang dari moda kendaraan pribadi ke moda transportasi massal. Adapun pengembangan layanan dari APTB (Angkutan Perbatasan Terintegrasi Bus Transjakarta) adalah Transjakarta. Transjakarta merupakan bus pengumpan untuk mengangkut calon penumpang Transjakarta dari daerah satelit

kota Jakarta yakni kota Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi ke koridor-koridor busway yang dituju. Transjakarta merupakan salah satu program Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatasi kemacetan di Jakarta. Pemerintah mensubsidi biaya perjalanan setiap penumpang dengan harapan masyarakat akan beralih ke kendaraan umum Transjakarta karena lebih ekonomis. Tanpa subsidi pemerintah, tentu masyarakat harus merogoh kocek yang lebih besar untuk dapat menggunakan bus Transjakarta.

Transjakarta sebagai bagian dari Bus Rapid Transit (BRT) seharusnya memiliki ciri utama dari BRT yakni naik dan turun kendaraan yang cepat, stasiun dan terminal yang bersih, aman dan nyaman, penarikan ongkos sebelum berangkat yang efisien, penandaan yang jelas dan mudah dikenali, tampilan informasi yang real time, terintegrasi dengan moda angkutan lain di stasiun dan terminal, teknologi bus yang bersih, identitas pemasaran yang canggih dan layanan pelanggan yang sangat baik (Wright, 2007). Jika dilihat kembali, Transjakarta Depok UI – Manggarai memiliki tempat pemberangkatan dan pemberhentian akhir yang kurang memadai. Kurangnya informasi, sehingga menyulitkan penumpang yang belum pernah menggunakan layanan ini. Hal ini tercermin dari seluruh kriteria yang diuraikan, baru di halte Stasiun Manggarai yang memenuhi persyaratan kelayakan tersebut dari seluruh pemberhentian yang ada. Rute Transjakarta Depok UI – Manggarai melalui Jalan Lenteng Agung, Jalan Raya Pasar Minggu, Jalan Prof. Dr. Supomo dan Jalan Dr Saharjo yang pada umumnya merupakan jalur yang padat.

B. Identifikasi Masalah

1. Jumlah penugguna Transjakarta yang berjumlah sedikit secara pengamatan peneliti.
2. Pengguna yang memilih Transjakarta rute 4B meskipun ada moda transportasi umum lainnya.
3. Peran Transjakarta rute 4B dalam memudahkan pergerakan masyarakat yang belum maksimal.

C. Pembatasan Masalah

Masalah penelitian dibatasi, yaitu:

1. Penelitian dilakukan kepada penumpang Transjakarta rute 4B Depok UI – Stasiun Manggarai, serta di halte yang dilalui Transjakarta rute 4B Depok UI – Stasiun Manggarai
2. Penelitian meliputi kajian teknis sosiologis (karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik pergerakan) psikologis (penyebab pelaku perjalanan memilih moda transportasi)

D. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang didapat dari latar belakang di atas adalah sebagai berikut :

“Apa saja faktor yang mempengaruhi keputusan penumpang dalam menggunakan Transjakarta rute 4B Depok UI - Stasiun Manggarai ?”

E. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Praktis

a. Bagi Masyarakat

Diharapkan masyarakat akan beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan massal Transjakarta dengan adanya peningkatan pelayanan pada Transjakarta.

b. Bagi Pemerintah

Diharapkan akan membantu pemerintah agar terus meningkatkan mutu pelayanan Transjakarta bagi masyarakat agar dapat menguntungkan semua pihak

2. Manfaat Teoretis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan referensi atau literatur untuk penelitian selanjutnya di masa yang akan datang. Dalam penelitian ini hanya difokuskan untuk penelitian dengan

subjek rutinitas perjalanan pengguna dengan faktor keputusan pemilihan moda transportasi. Pada penelitian selanjutnya dapat dilakukan terkait subjek yang lebih variatif. Penelitian ini membatasi ruang lingkup wilayah hanya untuk perjalanan rute Depok UI - Stasiun Manggarai, sehingga pada penelitian selanjutnya dapat mengembangkan ruang lingkup wilayah. Penelitian ini memberikan wawasan terkait kerangka berpikir terkait sistem jaringan dan perencanaan transportasi dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan mendorong perpindahan moda ke transportasi umum yaitu Transjakarta, dan dapat menjadi acuan sebagai pengembangan pelayanan Transjakarta rute Depok UI - Stasiun Manggarai pada pelayanan fasilitas sarana dan prasarana.

