

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Dasar Pemikiran

Jakarta yang memiliki nama resmi Daerah Khusus Ibukota Jakarta merupakan wilayah yang statusnya merupakan sebuah provinsi serta menjadi ibukota dari negara Indonesia. Provinsi DKI Jakarta membagi wilayahnya kedalam lima kotamadya (Jakarta Utara, Jakarta Timur, Jakarta Selatan, Jakarta Barat, dan Jakarta Pusat) serta satu kabupaten (Kabupaten Kepulauan Seribu). Jakarta memiliki sejarah yang panjang sebagai sebuah kota, banyak nama sudah disandang kota ini, selain itu banyak pula penguasa telah menguasai kota ini, Pajajaran, Belanda, hingga Jepang pernah menjadi penguasa kota ini.

Sebagai sebuah ibukota negara yang menjadi berbagai pusat dari segala kegiatan, baik pemerintahan hingga perekonomian. Jakarta tentulah butuh sarana dan pra-sarana yang mendukung dalam menjalankan kegiatannya sebagai pusat dari Indonesia, sarana transportasi publik merupakan salah satu yang diperlukan dalam sebuah kota terutama bagi Jakarta yang menjadi ibukota negara. Sarana transportasi publik ini sangat diperlukan untuk membantu mobilitas para pekerja untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya, maupun untuk membantu percepatan pengiriman logistik dalam membantu kegiatan pemerintahan maupun perekonomian.

Jakarta yang sudah menjadi kota besar sejak dahulu juga sudah memiliki sistem transportasi untuk menunjang masyarakatnya, Belanda sudah memulai pembangunan sistem transportasi kota Jakarta dengan membangun trem baik dengan tenaga kuda, uap, hingga listrik. Meskipun trem mulai menjadi primadona masyarakat dalam bertransportasi, masyarakat Batavia saat itu juga menggunakan sepeda sebagai alat transportasi. Pemakai sepeda pada mulanya ialah pegawai pemerintah kolonial Belanda untuk memperlancar roda pemerintahan di tanah jajahan, selain kalangan pemerintah, sepeda juga digunakan misionaris dan para bangsawan atau keluarga Kerajaan sedangkan masyarakat umum sangat sedikit sekali yang memiliki sepeda.

Jepang juga melakukan hal yang sama saat mereka datang dan membuat Belanda menyerah pada 1942 dengan merehabilitasi pra-sarana transportasi. Meskipun fokus utama Jepang saat itu adalah perang terhadap sekutu, namun Jepang juga melakukan pengembangan terhadap transportasi berbasis rel tersebut dengan melakukan double track pada lintasan rel sebagai jalur tambahan bagi sistem trem di Jakarta.

Setelah kemerdekaan, trem juga masih menjadi primadona dalam layanan transportasi umum di Jakarta karena harganya yang murah, trem Jakarta yang dioperasikan oleh Bataviasche Verkeers Maatschappij (BVM) tersebut juga berguna bagi lapisan masyarakat. Hingga nantinya di tahun 1954, melalui akte Mr. Raden Suwandi No.76 tanggal 30 Juni 1954 dan dikukuhkan Akta Notaris No.82 tanggal 21 Desember 1954, BVM

resmi berganti nama menjadi PT (Perseroan Terbatas) PPD (Pengangkutan Penumpang Djakarta). Kemudian setelah nasionalisasi tersebut, trem tetap menjadi moda transportasi favorit bagi masyarakat dan trem Jakarta dioperasikan oleh PPD setidaknya hingga tahun 1960-an. Terlebih trem merupakan transportasi yang dikelola langsung oleh pemerintah. Hingga akhirnya romantisme trem dan Jakarta mulai berakhir pada 1962, kala trem secara resmi berhenti beroperasi di jalanan Jakarta karena dianggap sudah tidak layak dengan perkembangan kota Jakarta, terlebih dengan terpilihnya Indonesia sebagai tuan rumah Asian Games 1962 semakin membuat keberadaan trem tersisih di Jakarta, hingga nantinya trem akan digantikan oleh bus kota yang dilihat sebagai transportasi masa depan dengan kemudahan pengoperasian serta dianggap lebih modern untuk kota Jakarta.

Berakhirnya perjalanan trem di Jakarta tidak membuat kota ini mengalami kebuntuan dalam transportasi publiknya, meskipun begitu jaringan transportasi umum berbasis rel masih tetap eksis di Jakarta hingga saat ini, dengan adanya layanan Moda Raya Terpadu (MRT), Kereta Rel Listrik (KRL), dan Light Rapid Transit (LRT). Kemudian saat itu di tahun yang sama, Presiden Sukarno sudah merencanakan bus besar untuk menggantikan trem sebagai transportasi massal di Jakarta. Selain itu, digelarnya Asian Games 1962 juga membuat Jakarta kedatangan banyak bus-bus sedang berwarna oranye yang menjadi cikal-bakal Metromini

nantinya juga turut menandai era baru dimana bus-bus mulai mendominasi jalanan Jakarta.

Selain bus kota yang dijadikan tumpuan dalam sistem transportasi di Jakarta, oplet saat itu hadir juga sebagai salah satu moda transportasi di Jakarta, dengan bentuknya yang mungil dan memiliki kapasitas penumpang yang lebih sedikit daripada bus kota membuat oplet juga menjadi primadona lain dalam transportasi di Jakarta pada 1950an. Meskipun menjadi primadona, oplet akhirnya juga harus mengalami akhir dari eranya, pada 1979 oplet resmi diganti menjadi mikrolet, penggantian ini dikarenakan oplet yang sudah dianggap terlalu tua dan tidak layak jalan lagi sebagai sebuah transportasi massal. Sehingga pada waktu itu, bus kota baik besar maupun sedang serta oplet, mikrolet, dan angkot menjadi primadona bersama dalam moda transportasi di Jakarta.

Berkembangnya transportasi publik di Jakarta merupakan hasil dari usaha pembangunan sarana transportasi yang telah dimulai sejak era pemerintahan kolonial Belanda hingga Indonesia merdeka hingga melahirkan beragamnya moda transportasi publik yang ada di Jakarta saat ini, sehingga hal itu menunjukkan bahwa transportasi publik menjadi sebuah hal yang sangat penting keberadaannya dalam sebuah kota, terlebih kota tersebut merupakan ibu kota negara. Terlebih hal itu didukung dengan beragamnya rute, baik pendek menengah hingga jarak jauh, serta sasaran penumpang yang sangat beragam diantara pilihan moda transportasi yang tersedia masa itu. Dengan keberagaman rute,

armada, dan target penumpang yang dibawakan oleh operator swasta dan juga pemerintah yang diwakili PPD membuat transportasi publik Jakarta yang berkembang pada masa tersebut dan perkembangan tersebut yang nantinya akan terus berlanjut hingga ke masa depan.

Pada waktu itu Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD) merupakan operator trem Jakarta dan kemudian mulai beralih menjadi operator layanan bus di Jakarta dan sekitarnya saat trem resmi berhenti beroperasi. Sesaat kemudian, mulai banyak perusahaan bus yang masuk untuk beroperasi di wilayah Jakarta, dan menciptakan keberagaman dalam pilihan moda transportasi bus bagi masyarakat Jakarta juga daerah penyangganya.

Setelah itu, PPD menjalankan perannya sebagai layanan transportasi di Jakarta yang melayani perjalanan dalam kota dan wilayah penyangga Jakarta. Pada masa tersebut juga PPD menghadapi persaingan dengan berbagai operator bus swasta lainnya di Jakarta, namun pada 1970an banyak operator bus kota yang dilebur kedalam PPD. PPD pun terus bertahan dalam layanan bus kotanya, dengan berbagai tambahan bus dan inovasi layanannya. Hingga kemudian datanglah sistem transportasi massal berbasis bus melalui ide Gubernur Jakarta saat itu, Sutiyoso, dimana beliau menuangkan idenya terkait konsep Transjakarta yang terinspirasi dari TransMilenio di Bogota. Tujuan dari didirikannya Transjakarta sendiri adalah untuk mengatasi kemacetan yang saat itu mulai meningkat di

Jakarta, dan sistem Bus Rapid Transit dianggap menjadi solusi yang efektif dalam mengatasi kemacetan Jakarta.

Munculnya Transjakarta tentulah memiliki efek atau dampak PPD, karena mereka harus berhadapan dengan Transjakarta yang memiliki tiket yang lebih murah karena bantuan subsidi Pemerintah Provinsi Jakarta. Selain itu juga banyak rute-rute milik PPD yang bersinggungan dengan Transjakarta, sehingga membuat banyak penumpang yang memilih beralih ke Transjakarta karena dianggap lebih ekonomis tadi. Kemudian karena banyaknya rute yang bersinggungan itu juga membuat banyak rute bus kota milik PPD yang berhenti beroperasi atau dijadikan rute Transjakarta. Meskipun demikian PPD tidak serta merta kalah dalam pertarungannya di jalanan Jakarta dalam melawan Transjakarta, karena dikemudian hari PPD akhirnya bergabung kedalam Transjakarta dan menjadi operator bus Transjakarta.

Terkait pemikiran tersebut, penulis termotivasi perlu adanya sebuah pembahasan mengenai bus kota di Jakarta, khususnya PPD yang dalam perjalanannya memiliki panjangnya sejarah perjalanan operator bus kota tersebut, terlebih operator tersebut merupakan penerus dalam pengoperasian trem yang sudah ada sejak jaman pemerintah kolonial Belanda. Alasan lainnya terkait penulisan tersebut adalah bagaimana PPD melayani masyarakat Jakarta dengan layanan yang mereka tawarkan. Selain itu juga menarik untuk melihat bagaimana PPD mendapatkan bus-bus sebagai langkah untuk mengoptimalkan layanan busnya.

Hingga bagaimana PPD bersaing dengan berbagai operator bus kota swasta lainnya di Jakarta. Terutama dalam unit bus ataupun pelayanan dalam memanjakan penumpang. Hingga nantinya adalah bagaimana tantangan dari Transjakarta mewarnai perkembangan bus kota milik PPD di Jakarta dan sekitarnya. Dalam mengetahui perjalanan Perum PPD, penulis akan mengkaji sumber-sumber terhadap topik tersebut. Penulis akan mengkaji berbagai sumber pers terkait sejarah PPD di Jakarta, selain itu penulis juga akan menggunakan website resmi PPD terkait penelitian yang penulis lakukan. Penulis menggunakan buku karangan Bambang Istianto yang berjudul “Transportasi Jalan Di Indonesia Sejarah dan Perkembangannya”.

Selain dua sumber yang penulis sebutkan, penulis juga akan mencari berbagai sumber lain sebanyak-banyaknya dari berbagai jenis sumber dan platform yang sesuai dengan penelitian penulis, baik yang membahas transportasi, trem, hingga bus kota sebagai bagian dari tahapan heuristik dalam penelitian sejarah. Setelah itu penulis akan melakukan tahapan verifikasi untuk menentukan validitas dari sumber yang sudah penulis temukan.

## **B. Pembatasan Dan Perumusan Masalah**

### **1. Pembatasan Masalah**

Secara spasial (sinkronis), penelitian ini membahas perkembangan kota Jakarta serta sistem transportasi trem di Jakarta hingga perkembangan

bus kota PPD sesaat setelah pemerintah menutup layanan trem di Jakarta. Penelitian ini membahas perkembangan bus PPD di kota Jakarta dan sekitarnya, unit-unit bus yang digunakan PPD dalam menjalankan layanan bus kotanya, serta layanan bus kota PPD dalam memberikan kenyamanan dan memanjakan penumpangnya. Selain itu juga penelitian ini akan membahas bagaimana pengaruh munculnya Transjakarta perkembangan bus PPD.

Secara temporal (diakronis), penelitian ini akan membahas perkembangan Perum PPD sebagai operator trem sejak dinasionalisasi pemerintah Indonesia pada 1954. Serta keadaan transportasi umum di Jakarta setelah trem resmi berhenti beroperasi serta perkembangan PPD dalam mengoperasikan bus kota setelah berakhirnya layanan trem, hingga kemudian dampak dari kemunculan Transjakarta terhadap layanan bus kota PPD. Namun demikian penulis akan mencoba mencari informasi yang terkait dengan perjalanan Perum PPD sebagai operator bus kota, serta penulis juga akan mencari informasi terkait tahun pengadaan bus PPD dalam layanan bus kotanya.

## **2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan pemaparan dasar pemikiran dan pembatasan masalah diatas, maka perumusan masalah dalam rancangan penelitian ini adalah:

1. Bagaimana perkembangan BVM sebelum dinasionalisasi oleh Pemerintah Indonesia dalam pengoperasian trem di Jakarta hingga

kemudian dinasionalisasi pemerintah Indonesia pada 1954 dan perjalanan PPD dalam melanjutkan usaha trem di Jakarta.

2. Bagaimana perkembangan Perum PPD dalam menjalankan usaha bus kota di Jakarta setelah layanan trem resmi berakhir 1962 hingga kemunculan Transjakarta terhadap perkembangan bus Perum PPD.

### **C. Tujuan Dan Kegunaan**

Dengan mempertimbangkan rumusan masalah, rancangan skripsi ini diharapkan bertujuan mendeskripsikan perkembangan sejarah bus kota Perum PPD hingga bergabung dengan Transjakarta (1954-2016) melalui data pers dengan fokus perkembangan Perum PPD dalam mengoperasikan layanan trem hingga bus. Kegunaan hasil rancangan penelitian ini adalah:

1. Dalam hal praktis, penelitian ini diharapkan dapat digunakan oleh PPD maupun Inststitusi pemerintah dalam mengembangkan transportasi perkotaan, khususnya bus kota.
2. Dalam hal teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi untuk kajian-kajian Sejarah Nasional Indonesia maupun Sejarah Transportasi yakni Sejarah Perum PPD dan Sejarah Indonesia masa Orde Lama, Sejarah Indonesia masa Orde Baru, serta Sejarah Kontemporer.

#### **D. Metode Dan Bahan Sumber**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode historis. Metode historis adalah metode penelitian dan penulisan sejarah dengan menggunakan cara, prosedur ataupun teknik yang sistematis sesuai dengan asas dan aturan sejarah (Daliman, 2012). Metode historis dibagi menjadi empat tahap yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi.

Dalam tahap heuristik, penulis menggunakan sumber primer berupa data milik Perum PPD, baik melalui Undang-Undang Darurat Nomor 10 Tahun 1954 tentang Nasionalisasi Bataviasche Verkeers Maatschappij ataupun arsip Perum PPD terkait pendirian Perum PPD dan pengoperasian bus kota oleh Perum PPD sebagai lanjutan dari berakhirnya perjalanan trem di Jakarta. Selain itu penulis juga akan menggunakan rujukan dari website resmi milik Perum PPD terkait sejarah dan perjalanan Perum PPD di jalanan Jakarta.

Selain itu penulis juga akan menggunakan sumber-sumber lainnya, baik dari media online, surat kabar, buku, skripsi, artikel ilmiah, dan sumber-sumber lainnya yang terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis. Untuk sumber buku, penulis akan menggunakan buku ciptaan Dimas Wahyu Indrajaya yang berjudul “Trem di Jakarta 1869-1962: moda darat favorit warga ibu kota tempo dulu”. Untuk sumber skripsi penulis akan menggunakan skripsi tulisan Mohamad Syauqi Hadzami dengan judul “Transportasi Trem di Batavia 1942-1962”. Serta penulis akan

menggunakan berbagai sumber lainnya yang tentunya berkaitan dengan Trem di Jakarta, Perum PPD, dan bus kota di Jakarta.

Tahap kedua yakni verifikasi adalah berupa kritik sumber. Tahap kritik sumber bertujuan untuk menguji keaslian dan kredibilitas sumber yang dikumpulkan. Langkah yang dilakukan dalam kritik sumber adalah kritik secara intern maupun ekstern. Kritik intern dan ekstern utamanya dilakukan kepada sumber pers surat kabar. Kritik yang dilakukan adalah mengidentifikasi penulis berita, artikel atau opini, melihat sumber-sumber yang menjadi acuan penulisan berita, melihat orientasi pandangan maupun sudut pandang penulis terhadap peristiwa yang diberitakan hingga mengkomparasikan pers surat kabar yang berbeda namun pembahasannya sama.

Dalam tahap ketiga yakni interpretasi, yang merupakan penafsiran atas sumber yang telah dianggap layak serta dikritik secara saksama. Interpretasi dalam skripsi ini adalah menafsirkan fakta terkait BVM dan PPD, terutama yang membahas trem dan bus kota.

Pada tahap keempat yakni historiografi, penulis menuliskan hasil-hasil yang didapat dalam tahap interpretasi hingga menjadi sebuah tulisan sejarah. Dalam penulisan ini, penulis lebih mengarah kepada penulisan deskriptif naratif, yakni tulisan yang isinya mengarah kepada pemaparan kronologis berdasarkan sumber-sumber yang ditelaah menggunakan metode historis.