

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi diartikan sebagai kebutuhan primer selain dari kebutuhan makan, pakaian dan tempat tinggal karena kegiatan manusia tidak terlepas dari transportasi. Transportasi menurut Miro, 2005 yaitu suatu upaya untuk menggeser/memobilisasi objek dari tempat awal ke tempat tujuan atau sebaliknya, sehingga objek berguna untuk suatu tujuan tertentu. Sekarang ini transportasi menjadi peran penting untuk kemajuan perekonomian dan kemakmuran negara, pada umumnya negara maju ataupun negara berkembang ditandai dengan sistem transportasi yang memadai di negaranya.

Indonesia sebagai negara berkembang terus menerus mengalami pembangunan dan perubahan di daerah perkotaan ataupun di daerah pedesaan. Salah satu wilayah yang mengalami pembangunan dan perubahan adalah DKI Jakarta. DKI Jakarta menjadi ibukota negara sudah pasti jadi segala pusat kegiatan seperti pemerintahan, pendidikan, ekonomi, sosial, dan juga politik. Kota Jakarta dengan segala pusat kegiatan menjadi nilai tambah sehingga tiap tahun jumlah penduduk di Jakarta selalu bertambah diluar dari proses kelahiran warga Jakarta itu sendiri. Menurut Badan Pusat Statistik atau BPS, jumlah penduduk Jakarta pada tahun 2019 mencapai angka 10,5 juta jiwa. Angka tersebut meningkat 0,73% dari proyeksi jumlah penduduk pada 2018 yang sebanyak 10,4 juta jiwa. Bertambahnya jumlah masyarakat tersebut salah satunya untuk mencari pekerjaan di kota metropolitan ini. Konsekuensi dari hal tersebut menimbulkan masalah yaitu kemacetan karena ketidakseimbangannya antara jumlah masyarakat yang tiap tahunnya bertambah dengan luas wilayah Jakarta yang ada. Dengan Jakarta sebagai segala pusat kegiatan masyarakat memerlukan transportasi guna menunjang kegiatan sehari-hari mereka.

Moda transportasi yang biasa digunakan masyarakat Jakarta ada 2 yakni kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi yaitu transportasi khusus karena kendaraannya merupakan milik sendiri yang dapat bebas memakainya untuk kemana dan kapan saja ingin bepergian ataupun tidak ingin pergi sedangkan kendaraan umum yaitu transportasi yang disediakan untuk bersama atau orang banyak, kebutuhan yang sama, arah dan tujuan yang sama, serta adanya aturan yang mengikat seperti trayek dan jadwal yang sudah ada dan penumpang wajib mengikuti atura-aturan yang ada apabila mereka sudah memilih transportasi tersebut. Contoh dari kendaraan umum yaitu kereta api, bus, angkot serta ojek (Miro, 2005). Namun sangat disayangkan masyarakat Jakarta masih dominan menggunakan kendaraan pribadi maka Pemerintah terus menerus membuat transportasi umum dengan harapan masyarakat dapat beralih dari transportasi pribadi menjadi transportasi umum. Contoh dari transportasi umum yang dibuat Pemerintah di DKI Jakarta adalah *Bus Rapid Transit* atau BRT.

Bus Rapid Transit atau BRT atau lebih dikenal dengan Transjakarta/ Busway yaitu angkutan umum dengan jalur khusus. DKI Jakarta memiliki penyedia layanan transportasi BRT yaitu PT. Transportasi Jakarta atau biasa disebut PT. Transjakarta. PT. Transjakarta dibentuk berdasarkan Keputusan Gubernur No. 110/2003 tentang pembentukan organisasi dan tata kerja badan pengelola Transjakarta provinsi DKI Jakarta. Transjakarta berubah dari badan pengelola menjadi Badan Layanan Umum atau BLU sesuai dengan Peraturan Gubernur DKI No. 48 Tahun 2006 tentang pembentukan organisasi dan tata kerja badan layanan umum Transjakarta pada 4 Mei 2006. Lalu pada 27 Maret 2014, Transjakarta berubah status menjadi bentuk BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) dan resmi berganti nama menjadi PT. Transportasi Jakarta. Hal ini berdasarkan pada Peraturan Daerah Provinsi Khusus Ibukota Jakarta No. 4 Tahun 2014 tentang pembentukan milik daerah Perseroan Terbatas Transjakarta. Buah pemikiran dari pembangunan *Bus Rapid Transit* di Jakarta muncul sekitar tahun 2001 dan memulai operasi pada 15 Januari 2004 ditandai peresmian koridor 1 (Blok M-Kota). Seiring berjalannya waktu

Transjakarta terus menambah jumlah koridor serta jumlah trayeknya. Sampai saat ini Transjakarta sudah memiliki 13 koridor yang dimana salah satunya adalah koridor 11. Koridor 11 melayani rute Pulo Gebang-Kampung Melayu dengan memiliki 13 cabang yang berfungsi sebagai Transjakarta pengumpan atau feeder. 13 rute ini antara lain 11A (Pulo Gebang-Rawamangun), 11B (Rusun Rawa Bebek-Penggilingan), 11C (Rusun Pinus Elok-Rusun Pulo Gebang), 11D (Pulo Gebang-Pulo Gadung), 11K (Rusun Komarudin-Penggilingan), 11M (Rusun Rawa Bebek-Bukit Duri), 11N (Rusun Cipinang Muara-Jatinegara), 11P (Rusun Pondok Bambu-Walikota Jakarta Timur), 11Q (Pulo Gebang-BKT-Kampung Melayu), 11R (Rusun Cakung KM2-Bukit Duri), 11T (Stasiun Cakung-Pulo Gebang), 11U (Stasiun Cakung-Cakung Cilincing-Pulo Gebang), dan 11V (Pulo Gebang-Pasar Baru).

Namun dengan adanya penambahan koridor dan trayek mengakibatkan terjadi masalah yaitu *overlapping* rute dengan kendaraan umum lainnya. Salah satu masalah *overlapping* rute terjadi di rute Pulo Gebang-Pulo Gadung. Pengadaan Transjakarta pengumpan 11D dengan rute Pulo Gebang-Pulo Gadung sama dengan angkutan umum yang telah ada sejak lama yaitu Metromini T42. Kedua transportasi antara Transjakarta pengumpan 11D dan Metromini T42 memiliki kelebihan dan kekurangannya tersendiri. Transjakarta pengumpan 11D memiliki kelebihan seperti keamanan dan kenyamanan tetapi untuk waktu tunggu lama dan fasilitas masih kurang dibandingkan dengan Transjakarta dikoridor lainnya sedangkan dengan adanya Transjakarta pengumpan 11D di rute ini mengakibatkan masalah-masalah seperti penurunan jumlah armada Metromini T42 dikarenakan sopir mengalami penurunan penghasilan, adanya sopir yang beralih ke pekerjaan lain tetapi ada juga yang tetap menjadi sopir Metromini T42. Dengan kondisi seperti ini Metromini T42 ternyata masih ada masyarakat yang berminat untuk menggunakannya ke tempat-tempat tujuan bepergian mereka.

Berdasarkan penjelasan diatas penulis ingin menganalisis pemilihan moda transportasi yang kemungkinan besar akan dipilih masyarakat dalam menentukan perjalanan, sehingga penulis membuat penelitian dengan judul “Analisis

Pengoperasian Transjakarta Trayek Pulo Gebang-Pulo Gadung Sebagai Moda Transportasi Pilihan selain Metromini T42”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka identifikasi masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Pengoperasian Transjakarta Pengumpan 11D pada trayek yang sama dengan Metromini T42
2. Pengoperasian Metromini T42 setelah adanya pengoperasian Transjakarta Pengumpan 11D
3. Pemilihan Moda Transportasi antara Transjakarta pengumpan 11D dan Metromini T42.

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka pembatasan masalah dalam penelitian ini dibatasi pada Analisis Pengoperasian Transjakarta Trayek Pulo Gebang-Pulo Gadung Sebagai Moda Transportasi Pilihan selain Metromini T42.

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana Pengoperasian Transjakarta Trayek Pulo Gebang-Pulo Gadung Sebagai Moda Transportasi Pilihan selain Metromini T42?”

E. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini untuk :

1. Sebagai sarana untuk mendapatkan informasi tentang moda transportasi yang dipilih masyarakat.
2. Sebagai sarana pengembangan ilmu pengetahuan yang diperoleh peneliti
3. Sebagai sumbangan pemikiran kepada pihak Transjakarta dan Metromini dalam perbaikan transportasi di Jakarta.