**MAKALAH
KEBIJAKAN PUBLIK**

**ANALISIS KEBIJAKAN PENYEDIAAN TRANSPORTASI
DARAT
DI DAERAH PERKOTAAN PADAT PENDUDUK**

Disusun Oleh :

1. FRANGKY SEPTIADI	BC181110178
2. ACHMAD SARBINI	BC181110161

**PASCA SARJANA (S2) MAGISTER ILMU ADMINISTRASI
INSTITUT SOSIAL DAN MANAJEMEN STIAM I
TAHUN 2018**

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan makalah yang berjudul analisa usaha “Analisa Kebijakan Penyediaan Transformasi Darat Di Daerah Perkotaan Padat Penduduk”.

Penulis menyusun makalah ini bertujuan untuk memenuhi tugas mata kuliah Kebijakan Publik.

Dalam penyusunan makalah ini penulis mendapat bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

- Bapak Dr. Ir. Rahadian, M.Si sebagai Dosen mata kuliah Kebijakan Publik yang telah memberikan kesempatan kepada kelompok kami untuk menyusun makalah ini.
- Para orang tua yang telah memberikan dukungan baik dalam segi materil maupun moril; dan
- Teman-teman yang telah membantu dalam penyusunan makalah ini.

Laporan yang penulis susun ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran dari para pembaca demi kesempurnaan laporan ini.

Jakarta, Oktober 2018

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL.....	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
• Latar Belakang.....	1
• Ruang Lingkup Penulisan	3
• Tujuan Penulisan	3
• Manfaat Penulisan	4
BAB II ANALISI SITUASI	5
• Permasalahan Penyediaan Sarana Transportasi	5
• Perumusan Masalah Dan Isu Faktual	11
• Pendekatan Analisis Kebijakan	12
• Alasan Diangkat Sebagai Isu Kebijakan	13
BAB III ALTERNATIF KEBIJAKAN.....	16
• Rekomendasi Pertama	16
• Rekomendasi Kedua	21
• Rekomendasi Ketiga	25
BAB IV REKOMENDASI TERPILIH.....	27
BAB V PENUTUP	28
• Kesimpulan	28
• Saran	29

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Indonesia termasuk negara sedang berkembang, permasalahan yang ada di negara berkembang lebih kompleks dibandingkan dengan negara-negara maju, mulai dari pertumbuhan penduduk yang tinggi, kesenjangan sosial, hingga kurangnya sarana dan prasarana yang menunjang pembangunan itu sendiri. Diantara banyak permasalahan itu adalah permasalahan transportasi yang mencerminkan suatu kota. Permasalahan transportasi banyak terjadi di kota-kota besar, utamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangnya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Kemacetan menjadi permasalahan sehari-hari terutama di kota – kota besar di Indonesia seperti Jakarta.

Sekarang Jakarta dengan kota lain sekitar Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, menjadi kota megapolitan yang dikenal Jabodetabek. Jabodetabek merupakan suatu region besar metropolitan yang mempunyai jumlah penduduk 10.372.489 jiwa pada tahun 2016 (Disdukcapil DKI Jakarta). Pesatnya pertumbuhan jumlah penduduk DKI Jakarta semakin meningkatkan masalah mobilitas perkotaan. Tingginya jumlah penduduk berimplikasi terhadap pemanfaatan sumber daya kota yang terbatas. Ketidakseimbangan antara infrastruktur publik yang tersedia dengan jumlah penduduk yang membutuhkannya menyebabkan kurangnya pelayanan kota termasuk di sektor transportasi. Kondisi ini menyebabkan tingginya jumlah kendaraan pribadi yang tidak seimbang dengan ketersediaan ruas jalan, sehingga permasalahan kemacetan lalu lintas semakin parah.

Jakarta merupakan pusat bisnis dan pusat pemerintahan. Sudah banyak teori yang diterapkan untuk mengatasi permasalahan transportasi, namun tetap saja tidak memberikan solusi yang efektif. Bahkan, sampai

ada gagasan memindahkan Ibu Kota Jakarta ke tempat lain. Hal ini sebagai akibat pembangunan di Indonesia yang terpusat di Jakarta atau di Pulau Jawa saja. Beberapa hal yang sulit dicari jalan keluar dalam mengatasi permasalahan transportasi di Jakarta, antara lain, pertumbuhan kendaraan yang sangat tinggi, rendahnya disiplin pengguna jalan, buruknya perencanaan dan penataan kota, kondisi sarana kendaraan umum yang buruk, keamanan dan kenyamanan di jalanan (pengamen, penjaja, pengemis, dan lain-lain).

Penerapan Sistem Pengendalian Lalu Lintas di Provinsi DKI Jakarta merupakan suatu langkah yang membutuhkan kepemimpinan yang kuat dan harus di kendalikan dengan baik, untuk bisa mengatasi semua permasalahan yang timbul dalam proses penetapan kebijakan, perencanaan dan pembangunan yang membutuhkan sosialisasi yang mencakup sektor politisi, masyarakat dan pemerintah daerah itu sendiri. Berbagai permasalahan harus segera dipecahkan dan perlu sosialisasi yang benar-benar bisa merubah cara berpikir dan untuk itu perlu dilaksanakan oleh sosiolog yang memahami perubahan karakter masyarakat.

Permasalahan penyediaan sarana transportasi memang sudah sedemikian kompleksnya, semakin lama semakin banyak jalan yang mengalami kemacetan lalu lintas yang pada gilirannya akan mengakibatkan waktu perjalanan semakin lama. Permasalahan penyediaan sarana transportasi bukan didominasi dari sarana dan prasarana jalan saja, tetapi juga sebagai akibat dari alih fungsi tata guna lahan serta jumlah penduduk yang memiliki sistem aktivitas yang beragam. Permasalahan penyediaan sarana transportasi biasanya tumbuh lebih cepat dari upaya untuk melakukan pemecahan permasalahan transportasi sehingga mengakibatkan permasalahan menjadi bertambah parah dengan berjalannya waktu. Selain itu timbul dampak-dampak negatif dari permasalahan lalu lintas yang berkaitan dengan lingkungan. Untuk bisa memecahkan permasalahan lalu lintas

perlu diambil langkah-langkah yang berani atas dasar kajian dan langkah-langkah yang pernah dilakukan dikota-kota lain.

1.2 RUANG LINGKUP PENULISAN

Adapun rumusan masalah yang dapat diambil berdasarkan latar belakang diatas adalah :

1. Bagaimana permasalahan penyediaan sarana transportasi di Provinsi DKI Jakarta saat ini ?
2. Bagaimana keterkaitan antara sistem transportasi makro terhadap permasalahan penyediaan sarana transportasi Provinsi DKI Jakarta ?
3. Bagaimana solusi serta realisasi yang telah dilakukan dalam memecahkan permasalahan penyediaan sarana transportasi Provinsi DKI Jakarta ?
4. Apa dampak negatif serta solusi dari permasalahan penyediaan sarana transportasi di Provinsi DKI Jakarta?

1.3 TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

Adapun tujuan dari penulisan ini sebagai pemenuhan tugas kelompok mata kuliah Kebijakan Publik dan juga untuk :

1. Mengetahui permasalahan penyediaan sarana transportasi di Provinsi DKI Jakarta saat ini.
2. Mengetahui keterkaitan antara sistem transportasi makro terhadap permasalahan penyediaan sarana transportasi.
3. Mengetahui solusi serta realisasi yang telah dilakukan dalam memecahkan permasalahan penyediaan sarana transportasi di Provinsi DKI Jakarta.
4. Mengetahui dampak negatif serta solusi dari permasalahan penyediaan sarana transportasi Provinsi DKI Jakarta.

Manfaat dari penulisan ini adalah :

1. Sebagai tambahan informasi bagi mahasiswa mengenai permasalahan penyediaan sarana transportasi yang sedang dihadapi di Provinsi DKI Jakarta saat ini.
2. Sebagai sumbangan pemikiran bagi perencana untuk meningkatkan kinerja serta pemahaman mengenai permasalahan penyediaan sarana transportasi yang terjadi di Provinsi DKI Jakarta.

BAB II

ANALISIS SITUASI

2.1 PERMASALAHAN PENYEDIAAN SARANA TRANSPORTASI

Menurut Dye (1978), mendefinisikan kebijakan publik sebagai *“Whatever governments choose to do or not to do.”*, yaitu segala sesuatu atau apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Dye (1978) juga memaknai kebijakan publik sebagai suatu upaya untuk mengetahui apa sesungguhnya yang dilakukan oleh pemerintah, mengapa mereka melakukannya, dan apa yang menyebabkan mereka melakukannya secara berbeda-beda. pemerintah memilih untuk melakukan suatu tindakan, maka tindakan tersebut harus memiliki tujuan. Kebijakan publik tersebut harus meliputi semua tindakan pemerintah, bukan hanya merupakan keinginan atau pejabat pemerintah saja. Di samping itu, sesuatu yang tidak dilaksanakan oleh pemerintah pun termasuk kebijakan publik. Hal ini disebabkan karena sesuatu yang tidak dilakukan oleh pemerintah akan mempunyai pengaruh yang sama besar dengan sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah.

Secara teoritis, tujuan transportasi tersebut senada dengan pendapat Ortuzar dan Willumsen, *Transport is very important element in the welfare of nations*. Dengan kata lain Gakenheimer mengatakan bahwa *Transportation can be use as a tool to improve viability and contribution to development and welfare*. Jika bercermin terhadap norma dan teori tersebut, dalam kenyataannya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi DKI Jakarta belum mampu mewujudkan tujuan tersebut. Secara umum, transportasi dibedakan dalam beberapa jenis yaitu, transportasi udara, transportasi laut dan transportasi darat. Menurut Abbas Salim (1993), Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dimana dalam transportasi terdapat dua unsur penting yaitu, pemindahan/pergerakan serta secara fisik tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat

lain. Dalam transportasi terdapat dua kategori penting yaitu Pemindahan bahan-bahan dan hasil produksi dengan menggunakan alat angkut dan mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Selain itu menurut Rustian Kamaludin (1986), manfaat dari adanya transportasi dapat dibagi dalam dua bagian yaitu:

- Nilai guna tempat (Place Utility)
Yaitu kenaikan atau tambahan nilai ekonomi atau nilai guna dari suatu barang atau komoditi yang diciptakan dan mengangkutnya dari suatu tempat ke tempat lainnya yang mempunyai nilai kegunaan yang lebih kecil, ke tempat atau daerah dimana barang tersebut mempunyai nilai kegunaan yang lebih besar yang biasanya diukur dengan uang (interest of money).
- Nilai guna waktu (Time Utility)
Yaitu kesanggupan dari barang untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menyediakan barang-barang, tidak hanya dimana mereka membutuhkan, tetapi dimana mereka perlukan.

Moda transportasi terbagi atas tiga jenis moda, yaitu:

- Transportasi darat: kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia. Moda transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor:
 - Jenis dan spesifikasi kendaraan
 - Jarak perjalanan
 - Tujuan perjalanan
 - Ketersediaan modal
 - Ukuran kota dan kepadatan permukiman
 - Faktor sosial-ekonomi
- Transportasi air (sungai, danau, laut): kapal, tongkang, perahu, rakit.
- Transportasi udara: pesawat terbang. Transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau air, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan.

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya, hal ini terlihat bahwa :

- Adanya muatan yang diangkut.
- Tersedianya kendaraan sebagai alat angkut.
- Adanya jalan yang dapat dilalui oleh alat angkut tersebut.

Pemindahan barang dan manusia dengan angkutan adalah untuk bertujuan menaikkan atau menciptakan nilai ekonomi dari suatu barang, dengan demikian pengangkutan dilakukan karena nilai suatu barang lebih tinggi di tempat tujuan dari pada tempat asalnya.

SEJARAH TRANSPORTASI DI JAKARTA

Jakarta merupakan kota metropolitan terbesar dan terpadat di Asia Tenggara. Kota yang dihuni oleh sekitar 10 juta jiwa penduduknya dengan segala permasalahan dan kesemerawatannya. Kota dengan sejarah masa lalu yang kompleks dan kondisi sosial budaya yang sangat beragam tentu dengan sederet permasalahannya. Salah satu masalah yang cukup krusial dan penting adalah masalah transportasi kota. Selama ini Jakarta dikenal sebagai metropolitan terburuk dalam mengatur transportasi warganya yang mencapai 10 juta jiwa. Kemacetan selalu terjadi dimana-mana. Bahkan menurut situs ensiklopedia terkenal, *Wikipedia*, Jakarta memiliki lebih dari 100 titik rawan kemacetan yang tersebar merata diseluruh wilayah kota.

Fasilitas dan Infrastruktur transportasi yang kurang menjadi salah satu penyebab utama terjadinya kemacetan tersebut. Jakarta belum mempunyai sistem serta infrastruktur transportasi massal yang terpadu. Transportasi yang bisa melayani kebutuhan perpindahan warganya dengan cepat, aman, murah, nyaman dan massal. Disamping itu keberadaan kantong-kantong penduduk di kota-kota satelit Jakarta yang setiap harinya melakukan perjalanan menuju Jakarta ikut memperparah kondisi transportasi di kota Jakarta. *Commuter Line* yang berasal dari Depok, Tangerang, Bogor serta Bekasi tersebut semakin menambah arus kendaraan di dalam kota Jakarta yang sudah sedemikian padat. Sebagai

akibatnya, kemacetan yang parah tak terhindarkan di jalan-jalan utama menuju kota-kota tersebut.

Masalah transportasi Jakarta selanjutnya adalah tata ruang Jakarta yang sedemikian rumit dan kompleks. Tata ruang yang tidak mengindahkan tata guna lahan menyebabkan semakin banyaknya transportasi atau perpindahan yang harus dilakukan warga ibu kota. Pada dasarnya, kebutuhan akan transportasi adalah kebutuhan sekunder manusia untuk memenuhi kebutuhan yang sebenarnya. Baik itu berupa barang maupun orang. Tata ruang yang buruk juga bisa menjadi titik pangkal kemacetan. Seperti misalnya tempat keluar parkir dari sebuah pusat perbelanjaan terkenal yang membuat macet jalanan atau kawasan disekitarnya. Selain itu masalah transportasi yang sangat krusial adalah pertumbuhan kendaraan pribadi yang mencapai 11% per tahun. Angka yang cukup fantastis bagi Jakarta yang hanya mempunyai 5000 km jalan raya (sudah termasuk jalan-jalan kecil dan jalan tol). Bahkan jika semua kendaraan yang ada di kota Jakarta keluar pada saat yang bersamaan maka bisa dipastikan seluruh jalan yang ada di Jakarta akan ditutupi oleh kendaraan tersebut.

Melihat dari sejarahnya, pola transportasi yang paling tepat untuk diterapkan di kota seperti Jakarta adalah transportasi yang bersifat massal, yang mampu memindahkan banyak orang sekaligus dalam waktu yang relatif singkat, cepat, dan aman. Namun, hal ini tidak disadari oleh pengambil kebijakan ibukota di masa lampau. Peran pemerintah saat ini muali kembali ke arah kebijakan yang sesuai. Tren yang berkembang akhir-akhir ini adalah pengembangan sistem transportasi massal yang terpadu di DKI Jakarta. Hal ini sudah dimulai sejak diluncurkannya program Busway oleh Gubernur Sutiyoso beberapa tahun yang lalu.

Sesungguhnya pembangunan infrastruktur transportasi tidak dapat dilakukan dalam setahun dua tahun. Perlu kebijakan yang berkesinambungan agar masalah ini dapat diselesaikan dengan baik. Pembangunan *Mass Rapid Transit (MRT)* beserta sistem yang mendukungnya adalah solusi jangka panjang yang harus terus

diupayakan. Jakarta dalam hal ini sudah memiliki *master plan* untuk mengintegrasikan sistem *busway*, *monorel*, *shelter bus*, serta *KRL*, sebagai *MRT* andalannya dimasa yang akan datang. Dengan berbagai kekurangannya, program *busway* dan *KRL* telah menjadi pelopor *MRT* yang harus terus didukung dan diperjuangkan.

Disamping itu, dalam tanggung jawabnya melayani kebutuhan publik Ibukota Negara. Dalam keseriusan membangun sistem transportasi masal, pengelola transportasi Ibukota juga harus menguasai teknologi transportasi. Konsekuensinya adalah pengembangan industri transportasi yang mandiri. Untuk pengembangan sistem transportasi jangka panjang, hal ini akan lebih efisien daripada terus menerus melakukan impor teknologi dan pemeliharannya yang sangat mahal.

Namun, tersedianya sarana transportasi massal tidak bisa berdiri sendiri dalam menjamin efek yang diharapkan. Dibutuhkan kebijakan untuk mengarahkan pilihan masyarakat menggunakan sarana transportasi massal. Kebijakan ini akan berusaha melepaskan masyarakat dari penggunaan kendaraan pribadi, sehingga sistem transportasi massal dapat berjalan efektif. Secara garis besar, aplikasi kebijakan insentif-disinsentif pajak kendaraan dan kuota kepemilikan adalah strategi yang tegas bagi para pengguna kendaraan pribadi. Selain dapat memaksimalkan penggunaan sarana transportasi massal oleh sebanyak-banyaknya penduduk, dana yang terkumpul dari strategi ini juga dapat dialokasikan untuk terus membangun sistem transportasi massal yang telah diproyeksikan.

Ada beberapa kebijakan terkait insentif-disinsentif pajak kendaraan adalah "*Congestion Charging*" atau pajak kemacetan adalah pengenaan pajak pada kendaraan yang melewati wilayah-wilayah tertentu di dalam sebuah kota, dengan klasifikasi jenis kendaraan tertentu dan pada waktu tertentu. London, Trondheim, Durham dan beberapa kota lainnya di Eropa menggunakan strategi ini. Pembayaran pajak dapat dilakukan melalui *account* khusus atau tempat lainnya. Kendaraan yang melewati zona tersebut dimonitor oleh kamera khusus yang merekam

pelat mobil yang lewat. Semua uang yang terkumpul dari *congestion charging* diinvestasikan untuk membangun fasilitas sistem transportasi kota.

Kemudian juga ada strategi penerapan peraturan pembatasan usia kendaraan dan kelaikan operasional kendaraan bermotor. Dengan begitu, pertumbuhan jumlah kendaraan dalam kurun waktu tertentu dapat dikontrol. Cara ini juga bisa diparalelkan dengan pembebanan pajak tinggi kepada para pemilik kendaraan lebih dari satu. Strategi selanjutnya adalah sistem kuota (*Vehicles Quota System-VQS*). Dengan sistem kuota maka tingkat pertumbuhan kendaraan dapat ditekan sekecil mungkin. Di Singapura, cara ini mampu menekan pertumbuhan kendaraan sebesar 3% per tahun. Selain itu dapat diberlakukan pola Mobil Liburan (*Weekend Car-WEC*). Mobil-mobil ini dibatasi penggunaannya hanya pada akhir pekan atau di luar jam sibuk (*peak hours*). Kompensasinya, setiap pemilik kendaraan *WEC* akan memperoleh potongan biaya tambahan pendaftaran kendaraan atau potongan biaya pajak.

Strategi tersebut merupakan pilihan bagi pengelola Ibukota untuk mengatasi masalah transportasi. Di samping itu, dalam mengambil keputusan kebijakan transportasi, analisis yang tidak boleh dilupakan adalah analisi permintaan terhadap transportasi itu sendiri. Bisa saja Jakarta sudah mempunyai *MRT* dan sistem transportasi yang terpadu. *Busway, monorel*, Kereta Listrik serta sistem shelter yang memadai, akan tetapi permintaan akan transportasi tetap saja besar. *MRT* tetap saja penuh dan tidak nyaman, Jakarta tetap macet karena masih banyak kendaraan-kendaraan pribadi yang tidak mampu diakomodir oleh sistem *MRT*. Masyarakat masih tetap saja mengeluh bahwa persoalan transportasi belum selesai sehingga pengurangan permintaan transportasi adalah sesuatu yang harus kita upayakan.

Salah satu caranya adalah dengan pemerataan pertumbuhan ekonomi di Jakarta ke daerah sekitarnya. Sehingga orang tidak perlu berbondong-bondong mendatangi Jakarta hanya untuk mencari sesuap nasi. Alternatif lainnya adalah dengan membuat kawasan-kawasan

terpadu di Jakarta. Dimana, tempat-tempat seperti pasar, tempat rekreasi, rumah sakit di satukan dalam satu kawasan yang dekat dengan warga sehingga untuk mencapai tempat itu masyarakat tidak perlu melakukan perjalanan jauh.

2.2 PERUMUSAN MASALAH DAN ISU FAKTUAL

Untuk mendapatkan pemecahan masalah terbaik, di lakukan pendekatan sistem. Sistem adalah gabungan beberapa komponen atau obyek yang saling berkaitan satu dengan yang lainnya, dimana perubahan pada suatu komponen sistem akan menyebabkan perubahan pada komponen yang lainnya. (Tamin, 2000). Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat di bagi menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro), yang masing – masing saling terkait dan saling mempengaruhi.

Sistem transportasi dapat di bagi menjadi 4 yaitu :

1. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan adalah tata guna lahan yang mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan menarik pergerakan lalu lintas dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem tersebut merupakan pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan.

2. Sistem Jaringan

Perjalanan yang di timbulkan oleh suatu tata guna lahan tidak selalu bergerak langsung menuju tujuan akhir. Perjalanan ini harus melalui lintas perjalanan untuk mencapai tujuan dari suatu perjalanan tersebut. Oleh karena itu di perlukan sarana transportasi yang meliputi moda transportasi dan media (prasarana) tempat moda tersebut bergerak. Prasarana yang di perlukan ini yang di sebut sistem jaringan yang meliputi jalan raya, kereta api, terminal bus, bandara dan pelabuhan laut.

3. Sistem Pergerakan

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menghasilkan pergerakan. Pergerakan tersebut bisa merupakan pergerakan manusia maupun barang dalam bentuk pergerakan pejalan kaki maupun kendaraan. Sistem pergerakan yang aman, cepat, murah dan handal sesuai lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut di atur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Sistem ini memegang peranan yang penting dalam menampung pergerakan sehingga tercipta pergerakan yang lancar yang akhirnya mempengaruhi sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk mobilitas dan aksesibilitas.

4. Sistem Kelembagaan

Sistem ini meliputi individu, lembaga dan instansi pemerintah atau swasta yang terlibat dalam setiap sistem mikro tersebut, untuk menjamin terwujudnya suatu pergerakan yang aman, nyaman, murah, lancar dan sesuai dengan lingkungan.

2.3 PENDEKATAN ANALISIS KEBIJAKAN

Terdapat beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai dengan saat ini. Konsep yang paling populer adalah model perencanaan transportasi empat tahap. Model perencanaan ini merupakan gabungan dari beberapa seri submodel yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan (Tamin, 2000). Beberapa konsep yang digunakan dalam perencanaan transportasi yaitu :

1. Aksesibilitas

Aksesibilitas yaitu suatu ukuran kemudahan atau kesempatan untuk melakukan perjalanan

2. *Trip Generation*

Trip Generation yaitu bagaimana perjalanan dapat dibangkitkan oleh tata guna lahan. *Trip Generation* menghasilkan lalu lintas

yang masuk di suatu zona (*Trip Attraction*) dan lalu lintas yang meninggalkan suatu zona (*Trip Production*)

3. Distribusi Perjalanan (*Trip Distribution*) yaitu bagaimana perjalanan tersebut didistribusikan dari satu zona ke zona yang lain.
4. Pemilihan Moda Transportasi (*Moda choice*) yaitu menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi untuk satu tujuan perjalanan tertentu.
5. Pemilihan Rute (*Trip Assignment*) yaitu menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan rute antara zona tujuan. Hal ini diperuntukan khusus untuk kendaraan pribadi.

2.4 ALASAN DIANGKAT SEBAGAI ISU KEBIJAKAN

Penanggulangan kemacetan di Provinsi DKI Jakarta tidak dapat dilaksanakan dengan menerapkan kebijakan – kebijakan yang hanya bertumpu pada memperbesar panjang jalan semata. Penelitian Anthony Downs (1994) dan kompilasi dari berbagai studi yang dilakukan oleh Profesor Mark Hansen (2000) dari Universitas California Berkeley, memperlihatkan bahwa penambahan jalan baru di tengah kota justru berpotensi membangkitkan lalu lintas yang lebih besar dan mengakibatkan kemacetan. Kunci mengurai kemacetan adalah menerapkan konsep aksesibilitas yaitu memberikan akses ke tujuan yang diinginkan, sedapat mungkin dengan meminimalkan perjalanan yang harus dilakukan. Inti dari konsep aksesibilitas adalah, pertama, mengurangi perjalanan yang tidak perlu dengan mendekatkan lokasi tempat bekerja, permukiman, belanja, atau rekreasi. Kedua, sedapat mungkin perjalanan itu dilakukan dengan angkutan umum guna mengurangi jumlah kendaraan di jalan raya.

Profesor Robert Cervero, dalam bukunya *The Transit Metropolis*, memperlihatkan bahwa kota-kota yang berkembang dengan baik umumnya berangkat dari pengembangan tata kota yang terintegrasi dengan sistem transportasi. Pengembangan kota akan mengikuti arah

jalur-jalur dari sistem angkutan umum massal yang dibangun. Pola pembangunan kota berbasis transportasi yang disebut dengan *Transit Oriented Development (TOD)* ini, terjadi antara lain di kota-kota Stockholm, Kopenhagen, Tokyo, dan Curitiba. *TOD* dapat dikategorikan sebagai salah satu konsep urban planning, seperti *Intelligent Urbanism* atau *Smart Growth*, yang menekankan pentingnya untuk mengembangkan kota yang efisien dalam pemanfaatan lahan. Konsep *TOD* sendiri menekankan pentingnya kedekatan antara sarana transportasi (stasiun dan terminal) dengan kegiatan perkotaan campuran (jasa komersial/*retail*, residensial dan perkantoran) dengan densitas tinggi (*compact*). Radius pelayanan perkotaan 0,4 sampai 0,8 km dari stasiun/terminal yang memungkinkan terjadinya sirkulasi pedestrian dan sepeda. Penggunaan transportasi publik lebih diutamakan didalam kota dengan menyediakan sarana-sarana perhentian sementara (*transit*).

Provinsi DKI Jakarta memang sangat terlambat dalam menata sistem angkutan umum massalnya. Sebelumnya, barometer kemacetan di Asia Tenggara adalah Bangkok dan Manila. Sekarang ini, kedua kota tersebut telah memiliki sistem angkutan umum massal seperti *subway* dan *light rail train*, yang secara konsisten terus dikembangkan untuk mengantisipasi kebutuhan lalu lintas. Belajar dari pengalaman kedua kota ini, sebenarnya tidak ada kata terlambat untuk membenahi transportasi perkotaan di Provinsi DKI Jakarta. Untuk itu harus ada langkah awal dan langkah-langkah yang konsisten dalam memperbaiki sistem transportasi Provinsi DKI Jakarta. Langkah ini membutuhkan kepemimpinan dan partisipasi masyarakat yang sangat kuat.

Provinsi DKI Jakarta sebenarnya telah begitu banyak melakukan studi tentang transportasi. Dokumen terakhir yang sering diacu adalah Pola Transportasi Makro Jakarta dan juga *Studi Integrated Transport Master Plan (SITRAMP)* Jabodetabek. Pada akhirnya, suatu perencanaan hanya akan bermakna kalau bisa kita implementasikan. Ini berarti rencana pembenahan angkutan umum di DKI juga pada akhirnya akan menyentuh aspek institusi di mana regulator, penyedia jasa, dan para konsumen akan

terlibat. Kota Jakarta tidak dapat sendirian karena pola pergerakan transportasi Jakarta sebagian besar justru berasal dan bermuara di Bodetabek. Pengalaman *SITRAMP* JABODETABEK memperlihatkan bahwa *Masterplan* transportasi regional tidak bisa diimplementasikan karena tidak adanya komitmen dari masing-masing pemerintah daerah untuk melaksanakan sistem transportasi regional. Satu perjalanan di Jabodetabek tidak bisa dibatasi dengan batas-batas administratif. Untuk itu, harus ada kesepakatan bersama dari semua pemerintah daerah, dan setiap pemerintah daerah yang terlibat perlu melepaskan ego masing-masing, agar dapat mewujudkan satu sistem transportasi regional yang efisien.

BAB III

ALTERNATIF KEBIJAKAN

3.1 REKOMENDASI PERTAMA

Dalam rangka mengatasi permasalahan transportasi, oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah diantisipasi dengan penetapan Pola Transportasi Makro melalui Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007. Dalam Surat keputusan tersebut ditegaskan bahwa arah pengembangan sistem transportasi pada Provinsi DKI Jakarta adalah :

- Meningkatkan aksesibilitas di seluruh wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan sekitarnya dan menata ulang moda transportasi secara terpadu.
- Memasyarakatkan sistem angkutan umum massal.
- Menggalakkan penggunaan angkutan umum dan kereta api.
- Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang berlebihan.
- Menambah jaringan Jalan Primer, *Bus Rapid Transit (BRT)*, *Light Rail Transit (LRT)* dan *Mass Rapid Transit (MRT)*
- Meningkatkan jaringan jalan non tol dan membangun jalan baru.

Langkah yang akan diambil oleh pemerintah tersebut merupakan suatu solusi nyata untuk mengatasi permasalahan transportasi kota. Pola ini memungkinkan terjadi interkoneksi antara transportasi darat, laut, dan udara. Pola Transportasi Makro (PTM) akan mengintegrasikan empat sistem transportasi umum, yaitu: *Bus Rapid Transit (BRT)*, *Light Rail Transit (LRT)*, *Mass Rapid Transit (MRT)*. Pola Transportasi Makro (PTM) ini dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, tertib,

lancar, aman, nyaman, dan efisien. Sesuai dengan konsep Megapolitan Jakarta, Pola Transportasi Makro ini harus terkoneksi antara Jakarta dengan kota – kota penyangga di sekitar Jakarta. Koneksitas moda transportasi ini harus merupakan sistem yang tertata rapi. Dengan sistem yang tertata rapi, maka nanti akan muncul fenomena baru, yaitu kecenderungan untuk menggunakan transportasi publik.

Pengembangan Angkutan Umum Massal

Pengembangan angkutan umum massal bertujuan untuk meningkatkan penggunaan angkutan massal dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

- *Mass Rapid Transit / Subway* dan Kereta Api

MRT (mass rapid transit) secara harfiah dapat diartikan sebagai moda angkutan yang mampu mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak (*massal*) dengan frekuensi dan kecepatan yang sangat tinggi (*rapid*). Menurut modanya, *MRT* dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis, antara lain: bus (*buslane/busway*), *subway*, *tram*, dan *monorail*. *MRT* yang digunakan dalam bentuk subway pada prinsipnya memiliki kesamaan sistem operasi dengan kereta api. Namun, konstruksi teknisnya terdapat perbedaan karena *subway* terletak di bawah tanah (*underground*) tetapi stasiun-stasiunnya langsung terhubung ke lokasi pusat kegiatan. Pengembangan *MRT* dapat menjadi alternatif solusi untuk mengatasi persoalan perangkutan di DKI Jakarta. Keunggulan sistem ini ialah kemampuannya mengangkut penumpang dalam jumlah besar, cepat, dan dapat diandalkan dalam berbagai situasi. Dengan mempergunakan *MRT*, ruang jalan akan jauh lebih efisien karena penggunaan kendaraan pribadi dapat diminimalisasi.

Rencana Pemerintah DKI Jakarta membangun *Mass Rapid Transit (MRT)* sebagai salah satu moda transportasi massal untuk mengatasi kemacetan di Ibu Kota Jakarta terus bergulir. Proyek angkutan massal

ini akan dikerjakan selama hampir lima tahun, dimulai tahun 2012 hingga Oktober 2016.

Proyek *MRT* akan dimulai dengan pembangunan jalur sepanjang 14,5 km dari Terminal Lebak Bulus hingga Stasiun Dukuh Atas. Pembangunan jalur pertama ini akan menjadi awal sejarah pengembangan jaringan terpadu dari sistem *MRT* yang merupakan bagian dari sistem transportasi massal DKI Jakarta pada masa yang akan datang. *MRT* Jakarta merupakan konsep transportasi massal tercepat dan terancang yang mampu mengangkut penumpang sekitar 340-400 ribu penumpang.

Serangkaian sosialisasi kepada publik tentang jalur *MRT* Jakarta telah dilaksanakan secara menyeluruh dan berkesinambungan, antara lain Sosialisasi Pembebasan Lahan koridor *MRT* Lebak Bulus - POM Bensin Jalan Fatmawati, Cilandak Barat dan Lebak Bulus, Sosialisasi Amdal pembangunan *MRT* Jakarta koridor Dukuh Atas - Bundaran HI, serta Sosialisasi Pembebasan Tanah proyek *MRT* Jakarta jalur Lebak Bulus - Bundaran HI.

- *Light Rail Transit / Monorail*

Light Rail Transit yang selanjutnya disingkat LRT adalah angkutan umum massal cepat dengan menggunakan kereta ringan. Kereta api ringan adalah salah satu sistem kereta api penumpang yang beroperasi di kawasan perkotaan yang konstruksinya ringan dan bisa berjalan bersama lalu lintas lain. Kereta api monorel Jakarta merupakan sebuah sistem Mass Transit dengan kereta rel tunggal (monorel) dengan jalur elevated, yang kini dalam pembangunan di Jakarta.

Proyek ini dihadang oleh kesulitan finansial dan pergantian teknologi yang berganti-ganti. Awalnya pada tahun 2003 diberikan kepada perusahaan Malaysia MTrans, pembangun Monorel KL, konstruksi dimulai pada Juni 2004 tetapi ditunda hanya setelah berjalan beberapa minggu. MoU MTrans dibatalkan, dengan proyek diberikan

kepada konsorsium utama Singapura Omnico, yang mengusulkan menggunakan teknologi maglev oleh perusahaan Korea Selatan. Pada Juli 2005, proyek ini berganti tangan lagi dengan MoU baru diberikan kepada sebuah konsorsium perusahaan Indonesia PT Bukaka Teknik Utama, PT INKA, dan Siemens Indonesia. Omnico menentang ini, dan jadwal akhir pada tahun 2007 sepertinya tidak mungkin terjadi. Namun pada Oktober 2005 konstruksi terus berlangsung, dengan anggapan bahwa fondasi dasar *pile* dan pilar dapat digunakan oleh konsorsium dan teknologi yang memperoleh tender.

- *Bus Rapid Transit Busway*

Di tengah-tengah semakin ruwetnya sistem transportasi dengan tumpang tindihnya trayek dan tidak adanya kontrol terhadap kualitas layanan, Pemerintah Provinsi Jakarta mencoba meluncurkan *busway* Trans Jakarta sebagai tulang punggung sistem angkutan umum massal perkotaan. Bus Transjakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004 dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta, sekaligus upaya mengurangi jumlah pemakaian kendaraan bermotor di Jakarta. Untuk mencapai hal tersebut, bus ini diberikan lajur khusus di jalan-jalan yang menjadi bagian dari rutennya dan lajur tersebut tidak boleh dilewati kendaraan lainnya (termasuk bus umum selain Transjakarta). Agar terjangkau oleh masyarakat, maka harga tiket disubsidi oleh pemerintah daerah.

Pada saat awal beroperasi, Transjakarta mengalami banyak masalah, salah satunya adalah ketika atap salah satu busnya menghantam terowongan rel kereta api. Selain itu, banyak dari bus-bus tersebut yang mengalami kerusakan, baik pintu, tombol pemberitahuan lokasi halte, hingga lampu yang lepas. Selama 2 pekan pertama, dari 15 Januari 2004 hingga 30 Januari 2004, bus Transjakarta memberikan pelayanan secara gratis. Kesempatan itu digunakan untuk sosialisasi,

di mana warga Jakarta untuk pertama kalinya mengenal sistem transportasi yang baru. Lalu, mulai 1 Februari 2004, bus Transjakarta mulai beroperasi secara komersial.

Kondisi saat ini, belum optimalnya pelayanan *busway* ke daerah permukiman menjadi penyebab *busway* kurang dilirik oleh masyarakat umum. Masyarakat di daerah permukiman lebih memilih menggunakan kendaraan bermotor daripada harus naik kendaraan umum yang berujung harus transit di halte *busway* terdekat. Angka kecelakaan bus Trans Jakarta semakin meningkat setiap bulannya. Sudah sangat lumrah bagi masyarakat Jakarta melihat kendaraan-kendaraan yang menyerobot jalur *busway* disaat jalur normal sedang padat (macet), masyarakat yang menyeberang jalan sembarangan pun menjadi pemicu kecelakaan. Dengan dalih jembatan penyeberangan yang terlalu jauh, mereka melintasi pembatas jalan. Tercatat sepanjang tahun 2010, 461 kasus kecelakaan terjadi di jalur bus Transjakarta (koridor I sampai VIII). Dari sejumlah kecelakaan tersebut, peristiwa yang paling banyak terjadi adalah menabrak kendaraan pribadi yang masuk di jalur bus Transjakarta yang mencapai 145 kasus. Korban meninggal sepanjang tahun 2010 mencapai 14 orang, luka berat 22 orang, dan luka ringan 104 orang. Selain itu, tingkat kriminalitas yang terjadi didalam *busway* juga cukup tinggi pada saat terjadi antrian yang padat terutama pada saat jam pergi dan pulang kerja dimana jumlah penumpang *busway* meningkat sekitar 50% dari biasanya. Kesempatan terbuka lebar bagi para pelaku kriminal karena situasi yang berdesak desakan pada saat mengantri. Antrian yang luar biasa juga dipicu oleh jumlah armada *busway* yang dinilai masih kurang.

3.2 REKOMENDASI KEDUA

Bisnis transportasi berbasis aplikasi *online* memang tengah naik daun. Masyarakat yang sudah jengah dengan transportasi konvensional merasa senang dan terbantu dengan transportasi berbasis *online* itu. Pilihan mereka untuk menggunakan transportasi semakin beragam. Bisnis tidak lagi dimonopoli oleh metromini, kopaja, angkot, ataupun bus-bus yang sudah tidak layak jalan. Kehadiran transportasi berbasis *online* juga menyentil pemerintah yang seringkali abai untuk menyediakan transportasi layak. Alih-alih memperbaiki sistem transportasi, pemerintah justru merespons kehadiran transportasi *online* dengan mengeluarkan larangan. Bukan mendapat simpati, larangan itu justru mengeluarkan protes keras dari masyarakat.

Tahun 2015 merupakan masa yang fenomenal bagi perkembangan layanan Transportasi *On Demand*, atau yang biasa dikenal dengan transportasi *online*. Dalam rentang waktu dua belas bulan, GO-JEK berkembang dari sebuah aplikasi mobile baru menjadi sebuah layanan besar, yang kemudian mendapat perlawanan dari *GrabTaxi* dengan layanan *GrabBike*. Persaingan tersebut pun semakin sengit dengan masuknya layanan asal Amerika Serikat, *Uber*, yang hadir di tanah air sejak tahun 2014.

Kini transportasi online di Indonesia sudah menjamur. Tak dapat dipungkiri salah satu pencetusnya adalah GO-JEK, yang di awal-awal berdirinya dulu, memang sempat menghebohkan. Sepertinya GO-JEK yang pertama menghadirkan aplikasi ojek online sebelum pesaing bermunculan. Mengubah cara orang memesan kendaraan dengan cepat dan mudah, cukup dengan *smartphone*. Biayanya pun bisa dikatakan terukur. Tahun 2011, GO-JEK sebenarnya sudah dirintis. Tapi barulah layanan itu melesat sejak peluncuran aplikasinya di ponsel *Android* dan *iOS* pada awal tahun 2015. Seiring berjalannya waktu, tak lagi banyak terdengar resistensi dari ojek tradisional. Dan semakin banyak yang tertarik menjadi pengemudi GO-JEK, dari

beragam latar belakang. Memberi peluang kerja terutama bagi lulusan SMP dan SMA. Hasil survei Pusat Kajian Komunikasi, Departemen Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia (Puskakom UI) terkait manfaat sosial aplikasi *on demand*, di mana dalam hal ini mengambil layanan GO-JEK, menemukan hal tersebut. Dilihat dari tingkat pendidikan mitra pengemudi GO-JEK, 85% mitra memiliki tingkat pendidikan SMP hingga SMA sederajat. Bila di atas adalah penyerapan tenaga kerja untuk *GO-RIDE*, situasi serupa juga terjadi layanan GO-JEK untuk roda empat, yakni GO-CAR. Meskipun penyerapan sebagai driver di layanan ini lebih kecil dibandingkan dengan GO-RIDE. "Ada 56% mitra memiliki tingkat pendidikan SMP hingga SMA sederajat,"

Memasuki tahun 2016, persaingan ketiga *startup* tersebut justru bertambah sengit. *GrabTaxi* mengubah namanya menjadi *Grab*, dan berusaha menyaingi GO-JEK di bisnis pengantaran makanan dengan membuat layanan *Grab Food*. Ketika GO-JEK meluncurkan *GO-PAY*, Grab pun turut meluncurkan fitur serupa dengan nama *GrabPay Credits*. Uber pun turut memanaskan persaingan dengan menghadirkan *UberMotor*, demi bersaing dengan *Grab Bike* dan GO-JEK. Seperti ingin memberi serangan balasan, GO-JEK pun turut hadir dengan layanan GO-CAR demi menghadang perkembangan layanan *UberX* dan *Grab Car* tepat seminggu setelah Uber meluncurkan *Uber Motor*.

Ketika bisnis transportasi online mulai marak, pemerintah merasa resah karena tidak adanya payung hukum yang jelas. Lahirlah Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang diteken Menteri Perhubungan Ignasius Jonan pada tanggal 9 November 2015. Melalui surat tersebut, Menhub Jonan melarang beroperasinya ojek maupun taksi berbasis aplikasi *online*. Argumentasi Jonan bersandar pada tidak tercantumnya ojek sebagai jenis transportasi umum yang diatur dalam Undang-Undang. Tidak ada payung hukum tidak berarti transportasi *online* tak laku. Meski sempat terganjal aturan, tetapi

kenyataannya transportasi *online* semakin mendapat tempat di hati masyarakat. Salah satu penyebab larisnya penggunaan transportasi *online* adalah murahnya tarif yang ditawarkan. Di awal kehadirannya, para penyedia transportasi online memberikan tarif promo yang menggiurkan. Gojek misalnya, memberi tarif promo Rp 15.000 ke manapun tujuan pelanggan dengan jarak maksimal 25 km. Grab Bike memberi tarif yang serupa, tetapi lebih murah yakni Rp 12.000 dengan batas maksimal jarak tempuh juga 25 km. Tarif yang ditawarkan ojek online itu tentu saja sangat menggiurkan jika dibandingkan ojek pangkalan atau ojek konvensional yang rata-rata bisa mematok hingga Rp 20.000 untuk jarak kurang dari 10 kilometer. Belum lagi kenyamanan yang ditawarkan ojek online dengan memberikan helm, masker penutup hidung ataupun rambut. Selain ojek *online*, transportasi *online* lain yang juga menyedot perhatian adalah taksi *online*. Nama-nama besar yang kini menguasai taksi *online* antara lain *Uber*, *Grab Taxi*, *Easy Taxi*. Tarif yang dikenakan taksi *online* ini juga lebih murah dibandingkan taksi konvensional. *Uber* misalnya, menerapkan tarif buka pintu Rp7.000, Rp500 tiap menit, dan Rp2.850 per kilometer. Tarif minimal untuk layanan *Uber* sebesar Rp30.000. Bandingkan dengan tarif Blue Bird misalnya, yang menetapkan tarif buka pintu Rp7.000 dan Rp3.600 per kilometer. Tarif minimum Blue Bird Rp40.000. Selain murah, faktor lain yang membuat masyarakat kepingut transportasi *online* adalah kemudahan aksesnya. Cukup dengan mengunduh aplikasi di telepon pintar, masyarakat bisa memesan ojek *online* tersebut. Tidak repot, praktis. Kemudahan inilah yang selalu disanjung-sanjungkan oleh masyarakat, terutama kelas menengah yang jumlahnya semakin besar di Indonesia. Dengan segala keunggulan tersebut, maka tidak heran jika pengguna transportasi online semakin banyak. Memang belum ada data resmi yang merilis jumlah pengguna transportasi online di Indonesia. Laris manisnya ojek *online* juga dapat dilihat dari unduhan aplikasi di telepon pintar. Gojek masih mendominasi bisnis transportasi *online*.

Aplikasi *Gojek* di *android* sudah diunduh oleh 5 juta pengguna hingga 21 Januari 2016 . Di bawah *Gojek* ada *Grab bike* yang aplikasinya baru diunduh oleh 10.000 pengguna.

Maraknya transportasi berbasis aplikasi *online* secara perlahan mulai mengancam eksistensi transportasi umum. Dinas Perhubungan mencatat maraknya transportasi berbasis aplikasi setahun belakangan mengakibatkan turunnya jumlah penumpang angkutan umum rata-rata sebanyak 33 persen. Menurut data Organda DKI Jakarta, pada 2015, penurunan penumpang terjadi di hampir seluruh jenis moda transportasi. Penumpang bajaj turun 40 persen, taksi turun 30 persen, dan bus turun 30 persen. Bila dirata-rata, penurunan jumlah penumpang angkutan umum mencapai 33 hingga 34 persen. Ini baru tahun pertama booming dari transportasi *online*. Ke depan, bukan tidak mungkin penurunannya semakin besar. Paparan di atas menunjukkan transportasi online dalam beberapa tahun ke depan sangat mungkin berkembang di kota-kota besar terutama di kota-kota yang memiliki masalah dengan kemacetan. Secara tidak langsung, tumbuhnya transportasi berbasis aplikasi ini juga akan mereduksi pengguna transportasi umum. Apalagi jika persoalan regulasi sudah mendapat kepastian yang jelas dari pemerintah.

Perubahan memang akan menimbulkan kegundahan, terutama bagi mereka yang selama ini sudah merasa sangat nyaman. Perubahan adalah sebuah ancaman. Demikian pula kehadiran transportasi *online* yang dianggap sebagai sebuah ancaman bagi beberapa gelintir orang. Namun, perubahan sebenarnya bisa memunculkan sebuah peluang. Peluang untuk perbaikan, peluang untuk menata sistem transportasi yang lebih baik, peluang untuk melayani masyarakat lebih baik. Inilah yang menjadi pekerjaan besar pemerintah dan para pemangku kepentingan industri transportasi.

3.3 REKOMENDASI KETIGA

Padatnya arus lalu lintas yang tidak seimbang dengan kapasitas jalan memerlukan tindakan lebih lanjut, salah satunya dengan pembatasan lalu lintas. Pembatasan lalu lintas bertujuan mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi. Rencana Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menetapkan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor melalui kebijakan pelat nomor ganjil – genap mulai 2013 sedang disiapkan secara matang, termasuk memastikan kesiapan sarana pendukung sehingga masyarakat tidak dirugikan karena ketentuan tersebut. Silih berganti gubernur Jakarta tidak ada yang mampu mengatasi kemacetan lalu lintas. Bahkan kemacetan semakin parah saja namun Gubernur Anies Baswedan mau mengurainya, salah satunya dengan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor berdasarkan pelat nomor ganjil – genap. Banyak pihak mendukung ide yang sedang direncanakan dengan pihak-pihak terkait dan rencananya diberlakukan mulai Agustus lalu.

Sistem Electronic Road Pricing (ERP) merupakan sistem pungutan kemacetan menggunakan kartu elektronik. Penerapan sistem jalan berbayar atau Electronic Road Pricing (ERP) ini disebut-sebut akan menggantikan sistem 3-in-1 yang hampir selama 15 tahun ini diterapkan di ruas Jalan Jenderal Sudirman. Sistem ini membebaskan sejumlah biaya kepada pemilik kendaraan yang melewati suatu jalur tertentu sebab kendaraan tersebut berpotensi menyebabkan kemacetan pada waktu tertentu. Penggunaan sistem ini pernah dilontarkan oleh mantan Gubernur Sutiyoso pada November 2006, dan sekarang menjadi sebuah wacana yang akan diimplementasikan. Sistem ini sangat cocok untuk diberlakukan di Jakarta dan telah sejalan dengan kebijakan transportasi makro di Provinsi DKI Jakarta melalui peraturan daerah tentang pembatasan kawasan lalu lintas. Melalui sistem ini, diharapkan dapat mengurangi pemakaian

kendaraan pribadi, dan penduduk beralih menggunakan kendaraan umum. Jumlah kendaraan pribadi di Jakarta mencapai 98% pengguna jalan, sedangkan kendaraan umum hanya mengisi dua persen sisanya. Dengan kondisi ini, pembatasan kendaraan pribadi dapat terlaksana jika bersamaan dengan ketersediaan sarana transportasi publik (kendaraan umum) yang memadai, baik jumlah maupun kualitasnya.

BAB IV

REKOMENDASI TERPILIH DAN STRATEGI IMPLEMENTASI

Petunjuknya adalah sebagai berikut :

1. Dalam menetapkan rekomendasi terpilih gunakan Kriteria Penilaian Analisa Kebijakan Penyediaan Sarana Transportasi Darat di Provinsi DKI Jakarta.
2. Model penilaian tuangkan dalam tabel penilaian alternatif kebijakan berikut :

NO	KRITERIA	ALTERNATIF			KETERANGAN
		I	II	III	
1	<i>Technical Feasibility</i>	80	75	70	
2	<i>Economic and Financial Feasibility</i>	85	80	75	
3	<i>Political Viability</i>	90	85	80	
4	<i>Administrative Operability</i>	80	75	70	
	JUMLAH	335	315	295	
	RANGKING	I	II	III	

BAB V

PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat diperoleh suatu simpulan sebagai berikut:

- Jakarta adalah sebuah kota dengan penduduknya yang terdiri dari berbagai sektor dengan jumlah yang padat. Untuk melayani semua kegiatan, Jakarta harus memiliki sistem kualitas transportasi yang dapat melayani seluruh penduduk Jakarta. Permasalahan sistem transportasi Jakarta saat ini terletak pada besarnya volume kendaraan yang tidak sesuai dengan kapasitas ruas jalan. Selain itu, jaringan jalan yang tidak memadai, pertumbuhan kendaraan yang sangat tinggi, tidak memadainya pelayanan angkutan umum, pelanggaran ketentuan lalu lintas serta kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat.
- Permasalahan sistem transportasi Jakarta tidak hanya terletak pada sarana dan prasarana transportasi, tetapi merupakan interaksi antara bagian-bagian sistem transportasi makro yaitu sistem kegiatan, sistem jaringan transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, serta sistem kelembagaan yang saling mempengaruhi. Setiap sistem kegiatan akan menimbulkan pergerakan dan membutuhkan sistem jaringan sebagai sarana serta prasarannya apabila tidak dilakukan pengaturan dengan baik akan menimbulkan permasalahan lalu lintas. Dalam usaha untuk menjamin terwujudnya sistem pergerakan yang aman, nyaman, lancar, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya maka diperlukan peranan sistem kelembagaan.
- Dalam pembenahan sistem transportasi diperlukan penerapan pola transportasi makro, antara lain dengan pengembangan angkutan umum massal, pembatasan lalu lintas serta peningkatan

kapasitas jaringan. Prinsipnya adalah meningkatkan aksesibilitas, memasyarakatkan angkutan umum massal serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Dengan demikian jelas diperlukan adanya kebijakan pemerintah untuk membenahi sistem transportasi DKI Jakarta. Kebijakan ini lebih dititikberatkan pada pemenuhan kebutuhan angkutan umum yang layak dan dikelola dengan baik. Pengembanaan *busway* Transjakarta merupakan solusi sarana angkutan umum yang telah dilakukan. Serta saat ini telah dilakukan perencanaan dan pembangunan monorel serta subway sebagai solusi pembenahan angkutan massal DKI Jakarta.

- Permasalahan transportasi memberikan dampak negatif terhadap lingkungan udara yang berupa polusi asap kendaraan, terhadap lingkungan air melalui air buangan dari jalan raya, dampak kebisingan suara yang ditimbulkan oleh suara mesin kendaraan, dampak bagi kesehatan manusia serta dampak kemacetan terhadap nilai waktu yang mencapai 8,3 triliun per tahun.

5.2 SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang didapat dari hasil penelitian diatas, maka penulis mencoba memberikan saran. Adapun saran-saran tersebut antara lain :

- Dalam pemilihan sistem serta layanan transportasi yang utama diperlukan adalah integrasi. Angkutan umum perkotaan harus terintegrasi dan memberikan opsi berkendara bagi warga di perkotaan. Pemerintah sebagai pembina sistem harus mampu menempatkan diri dan sebagai pengendali layanan yang dibutuhkan masyarakat. Simulasi dan pemodelan sebaiknya dilakukan, sehingga pemerintah dapat memetakan bagaimana pergerakan barang dan manusia terjadi di suatu kota.

- Perlu dilakukan pengendalian jumlah penduduk serta pengawasan pertumbuhan guna lahan baru yang tidak sesuai dengan RTRW kota Jakarta.
- Perencanaan sistem transportasi harus disertai dengan pengadaan prasarana yang memadai dan memenuhi persyaratan dan kriteria transportasi yang baik.
- Masalah transportasi dalam kaitannya dengan lingkungan memerlukan usaha untuk mengatasinya secara terencana dan terpadu. Perencanaan sistem transportasi haruslah menjadi prioritas dalam upaya menanggulangi hal tersebut, terutama dalam menekan dampak negatif bagi lingkungan. Dampak sektor transportasi terhadap lingkungan perlu dikendalikan dengan melihat semua aspek yang ada di dalam sistem transportasi, mulai dari perencanaan sistem transportasi, model transportasi, sarana, pola aliran lalu lintas, jenis mesin kendaraan dan bahan bakar yang digunakan.

DAFTAR PUSTAKA

- [\(http://pesanreporter.com/menuju-pengintegrasian-transportasi-perkotaan/](http://pesanreporter.com/menuju-pengintegrasian-transportasi-perkotaan/)
- [\(http://koran-sindo.com/page/news/2018-10-09/0/13/Jak Lingko Fokus Jejaring Transportasi](http://koran-sindo.com/page/news/2018-10-09/0/13/Jak_Lingko_Fokus_Jejaring_Transportasi)
- [http://www.tribunnews.com/metropolitan/2018/10/08/gubernur-anies-luncurkan-program-jak-lingko-pengganti-ok-trip.](http://www.tribunnews.com/metropolitan/2018/10/08/gubernur-anies-luncurkan-program-jak-lingko-pengganti-ok-trip)
- [\(https://news.okezone.com/read/2015/07/06/338/1177365/keuntungan-dki-punya-moda-transportasi-lrt\)](https://news.okezone.com/read/2015/07/06/338/1177365/keuntungan-dki-punya-moda-transportasi-lrt)
- [\(dephub.go.id/post/read/pelayanan-tranportasi-publik-busway-transjakarta\)](http://dephub.go.id/post/read/pelayanan-tranportasi-publik-busway-transjakarta)
- <https://elshinta.com/news/134432/2018/01/26/dewan-transportasi-kota-jakarta-paparkan-kebijakan-transportasi-2018>
- <http://id.beritasatu.com/home/urgensi-transportasi-publik/111162>
- <http://literasionline/home/dampak-mikro-dan-makro-transportasi-publik>
- <http://wikipedia.com/home/jenis-transportasi-publik-di-jakarta>
- <http://kebijakan publik/home/referensi-dan-teori/2321>