

REVITALISASI ANGKUTAN UMUM UNTUK MENGURANGI KEMACETAN JAKARTA

SONYA SIDJABAT
STMT Trisakti
sidjabatsonya@gmail.com

ABSTRACT

People live in Jakarta, called as Jakartans by the Jakarta Post, like to use private vehicles due to low maintaining budget especially for motorcycle. This evidence creates a trend of increasing private vehicles nowadays which impacts on the traffic jam. This phenomenon affects the decreasing use of public transportation which creates the decreasing number of public transportation every year. Based on the statistics, the number of public transportation in 1980's was 50 % of the whole vehicles. However, in 2010 it was decreasing much on 12, 9 % only. The government was asked to revitalize the management of public transportation in Jakarta and apply the regulation especially for those who against it. These two steps were thought to be a great solution for the safety and convenience of Jakartans. This study used qualitative and library research.

Keywords: *public transportation, private vehicles, traffic jam, revitalize, regulations*

Pendahuluan

Permasalahan kemacetan Jakarta belakangan ini kembali terdengar semakin nyaring bagi masyarakat Indonesia terutama warga Jakarta. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar dunia, termasuk Indonesia, khususnya Jakarta. Kemacetan yang terjadi di kota Jakarta terutama disebabkan karena tidak mempunyai transportasi angkutan umum yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangnya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Semakin dinamis suatu kota, maka pergerakan masyarakatnya pun jadi semakin

tinggi pula. Sehingga, perlu diimbangi dengan laju sarana transportasi (moda) angkutan umum dan infrastrukturnya. Umumnya, masalah yang timbul adalah ketika moda yang dipilih masyarakat adalah kendaraan pribadi. Masalah pun jadi semakin pelik, ketika pertumbuhan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan pertambahan panjang jalan yang ada. Hal inilah yang melatarbelakangi pemangku kebijakan mulai menekan penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan sarana serta prasarana angkutan umum yang lebih memadai.

Jika kita berbicara tentang angkutan umum maka pikiran kita langsung tertuju pada permasalahan-permasalahan yang selalu ramai diberitakan oleh media baik melalui media cetak maupun media elektronik.

Semrawut, Serobot, Sembarangan. Tiga karakter yang lekat dengan angkutan umum Jakarta. Ibarat bicara soal penguasa jalanan, menertibkan angkutan umum di Jakarta barangkali mengungkit PR yang lumayan memusingkan Pemprov DKI Jakarta. Dengan jalur yang sudah ditentukan saja, kadang pengemudi angkutan umum masih brutal saling serobot demi setoran. Nah, gimana jalan raya nggak tambah macet?

Angkutan umum ibarat sebuah alat transportasi yang diperuntukkan bagi masyarakat yang memang tidak memiliki alternatif pilihan (captive) sehingga harus menanggung seluruh akibat yang timbul dari pengoperasian angkutan umum. Secara keseluruhan sebenarnya reformasi transportasi umum di Indonesia sudah mulai berjalan. Salah satunya melalui penetapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Dengan adanya Undang-Undang ini, diharapkan dapat mengurangi segala bentuk pelanggaran dan meningkatkan budaya tertib berlalu lintas bagi angkutan umum.

Pasal 3 Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Secara teoritis, tujuan transportasi tersebut senada dengan pendapat Ortuzar dan Willumsen, *transport is very important element in the welfare of*

Revitalisasi Angkutan Umum untuk Mengurangi Kemacetan Jakarta

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.

Beragam masalah transportasi di kota Jakarta, antara lain: kemacetan lalu lintas, pelayanan dan kondisi angkutan umum yang masih belum memenuhi harapan masyarakat, masalah tarif angkutan umum yang seringkali kontradiktif, tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang relatif masih tinggi, perilaku sebagian besar pengguna jalan yang belum tertib/tidak disiplin, masalah parkir kendaraan yang belum memadai dan tidak tertib, penyalahgunaan badan jalan untuk parkir dan pedagang kaki lima, masalah aksesibilitas bagi penyandang cacat pada sarana prasarana transportasi, serta masalah transportasi lainnya. Berbagai masalah tersebut saling berkorelasi sehingga menyebabkan masalah transportasi DKI Jakarta menjadi semakin kompleks.

Dari berbagai masalah transportasi tersebut, yang paling ekstrim dirasakan saat ini adalah masalah kemacetan lalu lintas. Berbagai upaya telah dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (dan Pemerintah Pusat) dalam pengendalian kemacetan lalu lintas, seperti antara lain: pemberlakuan jalur *three in one* pada jam-jam tertentu di ruas jalan tertentu, pembangunan simpang susun (*fly over*) dan *under pass* di persimpangan jalan, penyelenggaraan angkutan massal dengan sistem jalur khusus bus (*bus way*), penyesuaian jam masuk kerja dan jam masuk sekolah, dan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana prasarana lalu lintas. Namun berbagai upaya yang telah dilakukan tersebut belum mampu mengendalikan kemacetan lalu lintas Kota Jakarta, bahkan yang terjadi sebaliknya tingkat kemacetan lalu lintas tampaknya semakin parah. Revitalisasi Angkutan Umum hendaknya segera dilakukan oleh Pemerintah demi keselamatan dan kenyamanan penumpang yang selama ini terabaikan.

Revitalisasi adalah upaya untuk memvitalkan kembali suatu kawasan atau bagian kota yang dulunya pernah vital/hidup, akan tetapi kemudian mengalami kemunduran/degradasi.

Penanggulangan kemacetan di perkotaan tidak bisa dilaksanakan dengan memperbesar pasokan jalan semata. Kuncinya adalah memberi akses ke tujuan yang diinginkan, dengan meminimalkan perjalanan yang harus dilakukan.

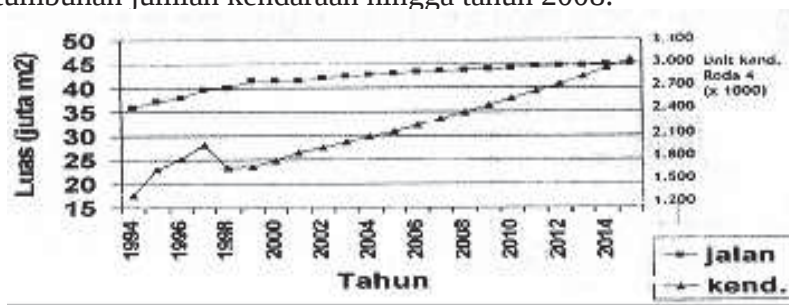
Anthony Downs, melalui penelitiannya di tahun 1994 juga menyatakan bahwa pembangunan jalan baru, berapapun panjangnya, tak akan menyelesaikan masalah kemacetan di kota-kota besar

Hasil Dan Pembahasan

Tanpa mengurangi makna dan pentingnya masalah transportasi lainnya, dalam makalah yang terbatas ini pembahasan akan difokuskan terhadap masalah kemacetan lalu lintas di Kota Jakarta dan revitalisasi angkutan umum yang menjadi penyebab dari kemacetan tersebut. Berdasarkan masalah tersebut, makalah ini diawali dengan pertanyaan: mengapa kemacetan lalu lintas di Jakarta semakin hari cenderung semakin parah?

Banyak faktor penyebab timbulnya kemacetan lalu lintas di Kota Jakarta. Namun secara eksplisit terlihat bahwa penyebab utama kemacetan lalu lintas adalah jumlah kendaraan bermotor terutama kendaraan bermotor pribadi yang semakin banyak dan mobilitasnya (penggunaannya) yang semakin tinggi dari segi ruang dan waktu.

Sementara secara faktual instrumen penunjang lalu lintas kota Jakarta, terutama kondisi dan pertumbuhan jaringan jalan tidak seimbang dengan penambahan jumlah dan mobilitas kendaraan yang ada. Data Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tahun 2007 menunjukkan panjang jalan hanya bertambah kurang dari 1% per tahun, sementara penambahan jumlah kendaraan rata-rata 11% per tahun. Ilustrasi perbandingan pertumbuhan jumlah kendaraan terhadap luas jalan di DKI Jakarta yang dibuat oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya sebagaimana ditampilkan pada Gambar. 1 menunjukkan grafik pertumbuhan jalan yang tidak seimbang dibandingkan laju pertumbuhan jumlah kendaraan hingga tahun 2008.



Gambar. 1 Ilustrasi Perbandingan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan terhadap Luas Jalan di DKI Jakarta

Revitalisasi Angkutan Umum untuk Mengurangi Kemacetan Jakarta

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Februari 2008

Dengan rata-rata pertumbuhan 9% per tahun di wilayah DKI Jakarta dan 12,2% di wilayah Jadetabek (Jakarta, Depok, Tangerang, dan Bekasi) jumlah kendaraan bermotor terus meningkat setiap tahunnya (Lihat Tabel. 1 dan Tabel. 2). Walaupun penambahan jumlah kendaraan dari tahun 2004 hingga 2007 menunjukkan penurunan, namun jumlah kendaraan bermotor terus bertambah. Mengapa demikian? karena angka tersebut merupakan hasil penjumlahan kendaraan lama ditambah kendaraan baru. Dengan demikian tingginya jumlah kendaraan bermotor saat ini, tidak terlepas dari kontribusi jumlah kendaraan lama yang telah ada.

Tabel. 1 Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta

S.D TAHUN	JUMLAH			PERTAMBAHAN						PERTUMBUHAN
				JUMLAH MOBIL		JUMLAH MOTOR		JML MOBIL + MOTOR		JML KENDARAAN
	MOBIL	MOTOR	MOBIL+MOTOR	PERTAHUN	PERHARI	PERTAHUN	PERHARI	PERTAHUN	PERHARI	(% / TAHUN)
2003	1.908.012	2.202.637	4.110.649							
2004	2.016.237	2.534.480	4.550.717	108.225	297	331.843	909	440.068	1.206	10.7%
2005	2.110.249	2.887.172	4.997.421	94.012	258	352.692	966	446.704	1.224	9.8%
2006	2.161.653	3.242.090	5.403.743	51.404	141	354.918	972	406.322	1.113	8.1%
2007	2.218.380	357.622	5.798.002	56.727	155	337.532	925	394.259	1.080	7.3%
Rata-rata					213	344.246	943	421.838	1.156	9.0%

Tabel. 2 Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Wilayah Hukum Polda Metro Jaya)

s.d TAHUN	MOBIL	MOTOR	MOBIL+MOTOR	PERTAHUN	PERHARI	PERTAHUN	PERHARI	PERTAHUN	PERHARI	(% / TAHUN)
2003	2.310.806	3.310.318	5.621.124							
2004	2.450.219	3.940.700	6.390.919	139.413	382	630.382	1.727	769.795	2.109	13.7%
2005	2.575.373	4.602.852	7.178.225	125.154	343	662.152	1.814	787.306	2.157	12.3%
2006	2.657.430	5.309.261	7.966.691	82.057	225	706.409	1.935	788.466	2.160	12.3%
2007	2.753.792	5.974.173	8.727.965	96.362	264	664.912	1.822	761.274	2.086	10.6%
Rata-rata					304	665.964	1.825	776.710	2.128	12.2%

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Februari 2008.

Menyikapi kondisi tersebut, beberapa pengamat memperkirakan jika tidak ada perubahan keseimbangan pertumbuhan antara jumlah kendaraan dan jaringan jalan, pada tahun 2014 akan terjadi stagnasi lalu lintas di DKI Jakarta akibat kemacetan yang sangat akut.

Kemacetan lalu lintas telah menyebabkan kerugian tidak hanya material namun juga non-material. Menurut data yang dikeluarkan oleh Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) mengacu pada hasil kajian *Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek (Sitramp) 2004* menunjukkan, kerugian akibat kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta mencapai Rp.8,3 triliun, yang terdiri dari kerugian biaya operasi kendaraan Rp. 3 triliun, kerugian waktu Rp. 2,5 triliun, serta kerugian dampak kesehatan Rp. 2,8 triliun. Asumsi kerugian ini tentu sangat minimal mengingat saat ini tahun 2009, kemacetan sudah mencapai titik yang sangat tinggi. Belum lagi ditambah biaya dampak sosial karena kemacetan lalu lintas telah menjadi penyebab turunnya kualitas sosial (*social quality*) masyarakat perkotaan. Keadaan ini tentu bertolakbelakang dengan hakikatnya bahwa transportasi untuk meningkatkan taraf hidup manusia, bukan sebaliknya transportasi menyebabkan menurunnya kualitas kehidupan seseorang atau masyarakat.

Menyadari kondisi kemacetan lalu lintas di Kota Jakarta saat ini dan dampaknya terhadap keberadaan sebagai Ibukota Negara RI, maka perlu dicari solusi yang terpadu dan komprehensif bagi pemecahan masalah kemacetan lalu lintas dalam rangka mendukung kelancaran penyelenggaraan pemerintahan negara sebagaimana diatur dalam UU No. 29 Tahun 2007, dan mewujudkan tujuan penyelenggaraan transportasi jalan sebagaimana diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009.

Melihat adanya hubungan antara kemacetan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor pribadi dan tingkat penggunaannya yang semakin tinggi, lebih lanjut timbul pertanyaan “mengapa jumlah kendaraan bermotor pribadi dan tingkat penggunaannya semakin tinggi?”. Terlepas dari keberhasilan dan strategi pemasaran industri otomotif menangkap masyarakat di Indonesia sebagai konsumen yang potensial. Namun strategi bisnis tersebut setidaknya tumbuh dari kejelian produsen otomotif memanfaatkan kelemahan dan hambatan (masalah) transportasi di kota-kota besar seperti Kota Jakarta dan menjadikannya sebagai peluang dan kekuatan bisnis mereka.

Masalah transportasi Kota Jakarta bersifat multidimensi dan lintas sektoral. Artinya akar masalah kemacetan lalu lintas tidak hanya dipengaruhi

faktor fisik, namun juga dipengaruhi faktor-faktor non fisik, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Kebijakan Tata Ruang Provinsi DKI Jakarta

John Black mengatakan *traffic is a function of land use*. Bahwa masalah transportasi dipengaruhi oleh penataan ruang dalam hal ini tata guna lahan. Jakarta ibarat gula yang diperebutkan semut. Rasa manisnya terus bertambah sehingga semut yang datang semakin banyak. Ditinjau dari karakteristik fungsi kota, telah terjadi pergeseran (pembauran) fungsi Kota Jakarta dari fungsi sebagai Ibukota Negara (*Capital City*) menjadi sebuah Kota Jasa (*Service City*) dengan fungsi yang jamak (*multi function city*) berbaur antara kegiatan (penggunaan lahan) politik, sosial, budaya, ekonomi (perdagangan dan jasa) yang terus meningkat. Peluang kerja senantiasa terbuka sehingga pendatang terus bertambah. Pengguna jalan semakin padat dan mobilitasnya semakin tinggi secara ruang dan waktu. Di sisi lain kualitas dan kuantitas prasarana dan sarana angkutan umum belum memadai atau belum sesuai harapan masyarakat. Kondisi tersebut menyebabkan sebagian masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.

Konsistensi terhadap kebijakan dan perencanaan memang sangat menentukan, sebab awal dari kerumitan masalah tata ruang biasanya bermula dari inkonsistensi rencana awal.

Jumlah kendaraan bermotor di wilayah hukum Polda Metro Jaya yang meliputi DKI Jakarta, Tangerang, Bekasi, dan Depok sampai dengan bulan Desember Tahun 2007 mencapai 8.727.965 kendaraan (Tabel. 3). Terlihat komposisi yang timpang antara kendaraan non-bus (sepeda motor 81,7% dan mobil penumpang 12,6%) dan bus (2,1%). Komposisi tersebut menunjukkan tingginya penggunaan kendaraan non-bus (mayoritas kendaraan pribadi) dibandingkan bus sebagai sarana angkutan umum.

Tabel. 3 Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta, Depok, Tangerang, dan Bekasi s/d Bulan Desember 2007

WILAYAH	JENIS KENDARAAN BERMOTOR				JUMLAH
	MOBIL PENUMPANG	MOBIL BARANG	MOBIL BUS	SEPEDA MOTOR	
JAKARTA SELATAN	533,889	108,089	99,548	883,687	1,605,213
JAKARTA TIMUR	135,137	38,327	16,433	592,084	781,981
JAKARTA UTARA	121,820	40,017	15,277	453,973	631,087
JAKARTA BARAT	496,192	132,895	78,806	952,973	1,660,866
JAKARTA PUSAT	260,298	94,950	46,702	716,905	1,118,855
TOTAL JAKARTA	1,547,336	414,278	256,766	3,579,622	5,798,002
% JENIS KEND	26.7%	7.1%	4.4%	61.7%	100.0%
TANGERANG	175,727	56,937	39,500	1,162,117	1,434,281
BEKASI	134,984	39,378	14,433	899,334	1,088,129
DEPOK	58,422	8,398	7,633	333,100	407,553
TOTAL DETABEK	369,133	104,713	61,566	2,394,551	2,929,963
% JENIS KEND	12.6%	3.6%	2.1%	81.7%	100.0%
TOTAL JAKARTA+DETABEK	1,916,469	518,991	318,332	5,974,173	8,727,965

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Februari 2008

2. Kondisi Angkutan Umum



Kondisi angkutan umum Jakarta

Ekspetasi masyarakat terhadap pelayanan dan kondisi angkutan umum sebagai bagian dari pelayanan dasar (*public service*) tentu sangat maksimal.

Dapat diidentifikasi sekurang-kurangnya harapan masyarakat terhadap angkutan umum adalah: aman (*safety and secure*), nyaman (a.l.: bersih, tidak pengap, tidak berdesakan), tarif terjangkau (tarif yang pantas), tepat waktu (on schedule), bahkan door to door (sedikit mungkin pergantian moda angkutan). Perilaku masyarakat terhadap aktivitas perjalanan digambarkan oleh John Black, *a traveller will patronise the transport mode (or combination of modes) and route which takes the shortest travel time or costs the least from origin to destination*. Secara faktual kondisi angkutan umum di Jakarta masih belum memenuhi harapan masyarakat tersebut.

3. Karakter Sosial Budaya Masyarakat

Masalah transportasi di kota-kota besar tidak terlepas dari karakter masyarakat perkotaan yang heterogen dan kompleks. Sebagaimana diungkapkan di muka, sumberdaya di perkotaan yang cenderung serba terbatas menyebabkan terjadinya perebutan pemanfaatannya. Kemacetan lalu lintas merupakan contoh nyata perebutan pemanfaatan infrastruktur transportasi perkotaan. Masalah transportasi perkotaan dalam hal ini kemacetan lalu lintas menjadi lebih kompleks karena tidak hanya disebabkan faktor-faktor sebagaimana diungkapkan di atas, namun juga saling mempengaruhi dengan faktor sosial budaya dan/atau perilaku masyarakat kota. Dengan kondisi sarana angkutan umum yang belum memadai, mendorong masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Sementara dari sisi sosial budaya, keinginan seseorang untuk memiliki kendaraan pribadi sedikit banyak dipengaruhi adanya pandangan bahwa memiliki kendaraan bermotor mencerminkan status sosial di masyarakat. Memiliki mobil pribadi menjadi tolok ukur kesuksesan dalam bekerja, terutama bagi para perantau.

Akibatnya ruas-ruas jalan yang dibangun di kota lebih banyak dipenuhi oleh kendaraan pribadi yang notabene hanya mengangkut penumpang jauh lebih sedikit dibandingkan daya angkut sarana angkutan umum massal. Sebagai perbandingan satu bus angkutan massal (rapid transit bus) mampu mengangkut lebih kurang 85 penumpang, sedangkan untuk mengangkut 85 orang dibutuhkan sekitar 51 mobil pribadi. Sementara saat ini di DKI Jakarta, rasio jumlah kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum adalah 98% dibanding 2%. Rasio penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum adalah 44% dibanding 56% dari total 17 juta perjalanan.

Kondisi ini mengingatkan kepada kritik Jane Jacob terhadap bangkitan kendaraan bermotor di jalan-jalan kota-kota besar di Amerika seperti Los

Angeles dan Detroit pada tahun 1950-an, yang disebutnya, *the paradox of increasing car accessibility and decreasing intensity of users... where only a small minority of users are accomodated by the increase in surface traffic flow.*

4. Penerapan Insentif dan Disinsentif Lalu Lintas (Masalah Penegakan Hukum)

Selama ini penyelenggaraan transportasi DKI Jakarta kurang menerapkan prinsip insentif dan disinsentif. Kalaupun prinsip ini telah ada dalam praktiknya tidak berjalan secara efektif (dan tidak konsisten).

Contoh pemberian insentif bagi masyarakat pengguna sarana angkutan umum bus Trans Jakarta dengan adanya jalur khusus bus (bus way). Namun pada saat peak hours terjadi antrian penumpang yang panjang, kondisi beberapa prasarana tidak terawat dan rusak, bahkan tingkat pelanggaran terhadap jalur khusus bus (bus way) tetap tinggi.

Contoh disinsentif berupa pemberlakuan jalur three in one pada jam-jam tertentu di ruas jalan tertentu. Namun dalam praktiknya terjadi manipulasi dengan kehadiran joki three in one. Bentuk disinsentif lainnya seperti kenaikan harga bahan bakar dan tarif jalan tol juga relatif tidak berpengaruh terhadap tingkat penggunaan kendaraan pribadi.

Hubungan antara tingginya penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan perilaku masyarakat mungkin dapat digambarkan oleh Hartshorn bahwa tidak benar (mitos) bahwa masyarakat harus merubah sikapnya untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi... *people must change their attitudes so that they depend less on the automobile (myth)*... karena faktanya pilihan para penglaju lebih kepada perbandingan antara ongkos (biaya) dan kenyamanan yang diperoleh, bukan nilai-nilai yang abstrak. Artinya bukan perilaku yang harus diubah, melainkan lebih kepada masalah pemberian pelayanan dan ongkos *commuters' choices are based on comparison of cost and convenience, not on abstract values. It is not attitudes that must change, but the relative service and cost of options offered to commuters (fact).*

5. Visi dan Pembenahan Sistem Transportasi Kota Jakarta

Pada dasarnya tidak terlalu rumit untuk merumuskan kembali visi transportasi DKI Jakarta, karena sudah tersirat dalam beberapa Undang-Undang yang memayungi kepentingan sistem transportasi di Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. Visi Transportasi DKI Jakarta dapat dirumuskan dengan memadukan tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam rangka menjaga dan memelihara kepentingan Provinsi DKI Jakarta

sebagai Ibukota NKRI sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota NKRI.

Atas dasar itu dapat dirumuskan Visi Transportasi DKI Jakarta "terwujudnya sistem transportasi kota yang terpadu dan berkelanjutan dengan pelayanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar, dan menumbuhkan etika berlalu lintas dan kepatuhan hukum yang mencerminkan budaya bangsa serta mendukung fungsi dan peran Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan RI".

Untuk mewujudkan visi tersebut perlu diawali beberapa perubahan mendasar, diantaranya sebagai berikut:

1. Melakukan pembenahan sistem transportasi Kota Jakarta. Pembenahan sistem transportasi Kota Jakarta tidak bisa dilakukan secara parsial, harus ada keterpaduan multidimensi dan komitmen lintas sektor dalam melakukan pembenahan sistem transportasi Provinsi DKI Jakarta. Masalah mendasar transportasi DKI Jakarta khususnya masalah kemacetan lalu lintas harus diikuti pembenahan mendasar masalah Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta. Penataan ruang Provinsi DKI Jakarta harus memprioritaskan kepentingan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota NKRI. Pembiasan dan penyimpangan tata ruang yang telah terjadi dan mengganggu eksistensi Kota Jakarta sebagai Ibukota NKRI harus dibenahi. Dengan kata lain fungsi Kota Jakarta sebagai Pusat Pemerintahan Negara harus diprioritaskan. Perubahan (revisi) mendasar tata ruang Ibukota Negara harus dilakukan untuk mencegah terjadinya kegagalan sistem sebuah Ibukota Negara sehingga diperlukan pemindahan Ibukota Negara yang tentu berimplikasi terhadap banyak hal.
2. Mengembalikan kesadaran bahwa Kota Jakarta merupakan Ibukota NKRI. Kota Jakarta bukan hanya milik warga Provinsi DKI Jakarta. Kota ini milik seluruh rakyat Indonesia yang harus selalu dijaga citra dan eksistensinya terhadap dunia internasional. Artinya setiap masalah strategis yang dihadapi Kota Jakarta, bukan semata-mata hanya masalah warga dan Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta, namun juga menjadi masalah yang harus ditanggung bersama oleh seluruh rakyat Indonesia dan Pemerintah Pusat. Pemahaman yang sama juga diimplementasikan pada slogan "Jakarta untuk Semua", bahwa pelayanan dan kemudahan aksesibilitas transportasi Kota Jakarta harus dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat dan rakyat Indonesia, tanpa membedakan latar belakang dan kondisi masyarakat, baik secara

ekonomi, sosial, budaya, termasuk bagi masyarakat dengan kemampuan yang berbeda (difable). Sebagai Daerah Otonom Provinsi yang mendapat status sebagai Daerah Khusus Ibukota, seyogyanya masalah transportasi merupakan tanggung jawab bersama antara Masyarakat, Pemerintah Daerah, dan Pemerintah Pusat melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas yang meliputi perencanaan; pengaturan; perekrutasaan; pemberdayaan; dan pengawasan, termasuk sistem pembiayaan transportasi Ibukota Negara. Disini peran Deputy Gubernur yang membawahi masalah transportasi menjadi vital sebagai mediator kepentingan Ibukota Negara yang menjembatani peran Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta terhadap masalah transportasi di Ibukota Negara.

3. Melakukan gerakan moral penumbuhan kesadaran masyarakat untuk mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Di sini dibutuhkan peran seluruh stakeholders transportasi Ibukota Negara, mulai dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, berbagai elemen masyarakat mulai dari lembaga pendidikan, lembaga/organisasi kemasyarakatan, termasuk Dewan Transportasi Kota Jakarta, dan lain-lainnya untuk menumbuhkan kesadaran dan kebanggaan menggunakan angkutan umum. Tentunya upaya ini harus didahului dengan pembenahan terpadu dan berkelanjutan terhadap sistem angkutan umum dengan menerapkan standar pelayanan prima dan penyelenggaraan angkutan umum yang sesuai harapan masyarakat. Gerakan moral ini bisa dirintis/dimulai misalnya oleh Pegawai Pemda DKI Jakarta, pada hari-hari tertentu diwajibkan untuk menggunakan angkutan umum. Selain mengurangi kemacetan lalu lintas, ada banyak manfaat lain yang akan diperoleh dari penggunaan angkutan umum secara massal, antara lain penghematan bahan bakar kendaraan bermotor dan mengurangi pencemaran udara dari emisi gas buang kendaraan bermotor.

Banyak sekali ahli yang menyimpulkan Jakarta akan macet total jika tidak melakukan upaya pemecahan sejak sekarang. Begitu pula dengan besarnya perhatian media massa terhadap persoalan kemacetan Jakarta tersebut. Hampir setiap hari media massa di Jakarta mengangkat dan mengulas isu kemacetan dan masih buruknya angkutan umum di Jakarta. Salah satu penyebab utama kemacetan adalah percepatan tingginya angka pertumbuhan dan penggunaan kendaraan bermotor pribadi, baik motor maupun mobil sejak tahun 1999. Selain itu juga terdapat beberapa penyebabnya lainnya yakni kurang baiknya pelayanan

Revitalisasi Angkutan Umum untuk Mengurangi Kemacetan Jakarta

angkutan umum dan tidak disiplinnya pengguna jalan raya di Jakarta. Melihat penyebab di atas maka dapat disimpulkan bahwa ada beberapa cara atau jalan keluar yang bisa digunakan sebagai pendekatan untuk menyelesaikannya masalah kemacetan di Jakarta. Tentunya dapat dilakukan sebagai pendekatan dalam mengatasinya seperti mengurangi penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan peningkatan etika, disiplin lalu lintas di jalan raya dan perbaikan layanan (revitalisasi) angkutan umum itu sendiri.

Dalam upaya menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi terdapat beberapa cara atau kebijakan yang dapat dilakukan. Cara yang dapat dilakukan adalah dengan meningkatkan beban biaya penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan memperbaiki pelayanan angkutan umum yang ada. Artinya pendekatan memecah kemacetan dengan menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan merevitalisasi (memperbaiki) layanan angkutan umum menjadi penting. Memberikan layanan angkutan yang baik akan menjadi alternative transportasi dan mendorong para pengguna kendaraan pribadi berpindah ke angkutan umum.

Sebagai bahan pembandingan saja dari data Polda Metro Jaya menunjukkan hingga saat ini jumlah perjalanan di Jakarta ada sekitar 21 juta perjalanan setiap harinya dan jumlah kendaraan bermotor di Jakarta hampir mencapai 9 juta unit. Padatnya perjalanan itu dilayani oleh kendaraan pribadi yang jumlahnya sebesar 98% untuk melayani 44% perjalanan. Sementara itu angkutan umum yang jumlahnya hanya 2% harus melayani 56% perjalanan (diantaranya 3% dilayani KA/KRL Jabodetabek). Langkah mengendalikan penggunaan kendaraan pribadi dan merevitalisasi angkutan umum menjadi sangat penting harus segera dilakukan untuk memecahkan kemacetan di Jakarta. Angka pertumbuhan rata-rata 5 tahun terakhir antara 10% sampai 15% setiap tahunnya. Secara khusus sekarang ini angka pertumbuhan kendaraan Mobil per hari $\pm$ 300 unit dan Sepeda Motor per hari 1.500 unit.

Saat ini Jakarta juga sudah memiliki moda angkutan umum massal Transjakarta yang cukup representatif dan sudah beroperasi hampir sekitar 7 tahun dengan panjang koridor akan lebih dari 200 Km. Secara rutin, moda ini dibangun dan dioperasikan guna mendorong penggunaan kendaraan bermotor pribadi beralih ke angkutan umum dan meninggalkan kendaraan pribadinya di rumah atau di pinggir-pinggir kota. Sekarang yang sangat perlu didorong adalah pentingnya

memperbaiki atau merevitalisasi layanan angkutan umum di Jakarta agar mampu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Masalah angkutan umum dan layanannya masih terus bergulir menjadi keinginan warga yang harus diperbaiki segera. Keinginan perbaikan layanan angkutan umum di Jakarta itu terungkap jelas pada harian Kompas pada dalam liputan utamanya (Headline) tanggal 21 September 2011. Dikatakan dalam pemberitaan Harian Kompas itu bahwa kebobrokan angkutan umum hampir seperti menguraikan benang kusut karena pelanggaran aturan dilakukan bersama-sama dan bersifat laten. Dalam Laporan Utamanya yang berjudul "Kusut dari Hulu ke Hilir: Hentikan Main Mata Semua Pihak" ini oleh Harian Kompas digambarkan bahwa diperlukan langkah berani dan struktural dalam memperbaiki atau merevitalisasi angkutan umum di Jakarta.

Munculnya dan meningkatnya dorongan merevitalisasi layanan angkutan umum tersebut dimulai juga dengan maraknya kejadian kejahatan dan pelanggaran hukum yang dilakukan oleh awak angkutan umum itu sendiri. Misalnya saja maraknya kecelakaan lalu lintas dan pemerkosaan penumpang angkutan umum oleh sopir angkutan umum beberapa waktu lalu. Kejadian inilah yang mempercepat terjadi keinginan warga agar pemerintah daerah Jakarta secepatnya melakukan revitalisasi angkutan umum di Jakarta.

Melihat fakta ini wajar jika warga Jakarta mendesak pemerintah provinsi Jakarta untuk segera merevitalisasi layanan transportasi angkutan umum di Jakarta. Harus ada memang langkah strategis yang dilakukan mulai tahun 2012 dalam memperbaiki layanan angkutan umum di Jakarta.

Ada sembilan langkah revitalisasi angkutan umum menurut Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ), Azas Tigor Nainggolan :

Langkah pertama, Penegakkan Hukum. Minimnya penegakkan hukum saat ini membuat tidak disiplinnya para awak atau pengemudi angkutan umum. Para pengemudi terlihat jadi biasa dan bebas melakukan pelanggaran hukum atau aturan lalu lintas. Kebebasan itu sangat terlihat seperti hal bus angkutan umum saat menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat tanpa menghitung kemandirian penumpangnya. Begitu pula sulitnya mencari penumpang dan mengejar target setoran harian, membuat para pengemudi angkutan umum berhenti dan menjadikan setiap jalan sebagai terminal liar. Akibatnya adalah penumpukan kendaraan lain di belakang yang

menimbulkan kemacetan serius karena berkurangnya kapasitas jalan dikarenakan adanya terminal liar.

Langkah kedua, mengadakan Standar Pelayanan Minimum (SPM) bagi angkutan umum di Jakarta. Sesuai dengan norma hukum yakni dalam pasal 141 dan pasal 198 UU no: 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur bahwa setiap layanan angkutan umum harus mempunyai SPM. Keberadaan SPM ini akan melindungi hak konsumen atau pengguna angkutan umum untuk mendapatkan jaminan pelayanan yang baik, nyaman serta aman. Tanpa SPM maka konsumen sebagai pengguna angkutan umum akan banyak terlanggar hak-haknya seperti sekarang ini. Saat ini seringkali terjadi kecelakaan lalu lintas dimana awak angkutan umum yang ugal-ualan membahayakan penumpang, kondisi bus yang sudah sangat rusak tak terawat dan maraknya kriminalitas serta pelecehan di angkutan umum. Dalam aturan hukum yang ada di UU nomor: 22 tahun 2009 diatur bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal, memenuhi bagi pengguna berupa: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, keteraturan dan mengakomodir kebutuhan penyandang cacat. Melihat aturan ini sebenarnya Dinas Perhubungan Pemprov Jakarta tinggal mengadopsi dan mengimplementasikan saja aturan SPM tersebut di Jakarta.

Langkah ketiga, melakukan Evaluasi Trayek Angkutan Umum Eksisting (Reguler). Harus diakui dan dilakukan sebuah evaluasi atau restrukturisasi trayek dengan berorientasi sebagai feeder untuk kereta api dan Transjakarta. Pada tataran operasional banyak trayek angkutan umum tumpang tindih. Trayek yang tumpang tindih tersebut tidak hanya berdampak bagi pengguna, tetapi juga bagi pengusaha dan pengemudi. Terjadi persaingan tidak sehat karena tidak aksesnya dan tidak terintegrasinya trayek yang sudah ada. Kondisi ini mengakibatkan pengguna angkutan umum harus melakukan banyak perpindahan moda lain seperti taksi atau ojek dan akhirnya mengakibatkan biaya tinggi bagi pengguna angkutan umum. Bahkan, trayek yang tumpang tindih ini bisa memicu masalah keselamatan. Oleh karenanya, diperlukan adanya evaluasi trayek (semacam re-routing) secara menyeluruh terhadap operasional angkutan umum existing, di Jakarta.

Kondisi nyata sekarang sebenarnya sudah banyak trayek angkutan umum terutama bus besar yang mati. Data Dinas perhubungan Jakarta menyebutkan bahwa terdapat lebih dari 6.000 trayek, tetapi yang

beroperasi hanya 2.800-an. Evaluasi terhadap trayek sangat perlu dilakukan dan haruslah memenuhi orientasi:menegakkan aturan, izin trayek adalah milik pemerintah bukan milik pengusaha (operator). Evaluasi trayek dilakukan untuk mengetahui kebutuhan armada dalam trayek, membatasi pemberian izin trayek baru secara selektif, melakukan pengalihan kendaraan dari rute “kurus” ke rute “gemuk” dan memulai sistem pemberian izin trayek berdasarkan “Quality Licencing” atau Lelang. Evaluasi trayek ini juga harus dilakukan dengan mengintegraikan strategi yang membuka luas peluang untuk melakukan perjalanan kombinasi antara kendaraan pribadi dan angkutan umum. Strategi itu ditujukan dengan memfasilitasi peluang perjalanan kombinasi ini adalah dengan membangun fasilitas park and ride (fasilitas Parkir dan Menumpang). Fasilitas Park n Ride ini dapat dibangun di pinggir kota Jakarta yang akses dengan angkutan umum massal seperti Transjakarta atau kereta api komuter Jabodetabek.. Fasilitas untuk melanjutkan perjalanan ke tengah kota.

Langkah keempat, memperbaiki layanan kereta api komuter Jabodetabek. Idealnya, angkutan kereta api menjadi tulang punggung (Back Bone) sarana angkutan umum massal di Jakarta dan sekitar (Jabodetabek). Revitalisasi ini merupakan wujud satu kesatuan dari revitalisasi angkutan umum berbasis jalan raya serta berbasis rel yakni kereta api. Idealnya juga adalah pengelolaan kereta api haruslah di bawah kendali Gubernur Jakarta tidak seperti sekarang, gubernur tidak memiliki otoritas apa pun dalam mengontrol operasional kereta api di Jakarta. Sehubungan dengan ini maka sudah saatnya PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) memberikan ruang juga pada pemerintah provinsi Jakarta sebagai salah satu operator kereta api komuter.

Langkah kelima, meningkatkan biaya penggunaan kendaraan bermotor pribadi di Jakarta. Saat ini pengguna kendaraan pribadi sangat dimanjakan dan enak sekali. Betapa tidak, hingga saat ini pengguna kendaraan pribadi sangat murah biaya parkirnya, bias parkir dimana saja, dapat subsidi BBM dan bebas berkeliling kota tanpa bayar. Issue murah berkendara bermotor pribadi di Jakarta ini mendorong peralihan dari pemakai kendaraan umum ke angkutan pribadi. Akhirnya pada gilirannya memperparah kemacetan, menurunkan kinerja lalu lintas, meningkatkan kecelakaan dan memperparah kualitas udara kota Jakarta. Langkah berani untuk meningkatkan biaya penggunaan kendaraan pribadi perlu diambil oleh pemerintah daerah Jakarta,

diantaranya dengan penerapan Kebijakan Parkir Mahal Berdasarkan Zonasi, penerapan Jalan Berbayar (Electronic Road Pricing/ERP dan mencabut subsidi BBM. Pendapatan yang diperoleh dari peningkatan biaya penggunaan kendaraan bermotor pribadi dapat digunakan untuk mensubsidi angkutan umum.

Langkah keenam, melakukan kebijakan mensubsidi angkutan umum. Dalam konteks politik manajemen transportasi, hanya angkutan umum yang berhak atas subsidi, bukan kendaraan pribadi (subsidi BBM). Namun yang terjadi yakni sebuah kebijakan bodoh yakni faktanya, kini justru kendaraan pribadi yang dominan menikmati subsidi setidaknya melalui subsidi BBM. Padahal dalam konteks tarif, tidak seharusnya besaran tarif ditanggung semuanya oleh konsumen. Sebagian tarif seharusnya menjadi beban (subsidi) pemerintah daerah Jakarta atau bahkan pemerintah pusat. Kebijakan mensubsidi angkutan umum dan mencabut subsidi BBM untuk memecahkan kemacetan dengan menekan penggunaan kendaraan bermotor karena berbiaya tinggi ini justru kota besar dunia. Sebagai contoh di kota Turin Italia, pengguna angkutan umum hanya menanggung 30% besaran tarif sedangkan yang 70% dibebankan kepada pemerintah kota setempat. Begitu pula pemerintah Italia untuk membangun infrastruktur transportasi angkutan umum biaya ditanggung 60% oleh pemerintah pusat dan sisanya 40% oleh pemerintah daerah (kotanya). Oleh karenanya, perlu dicarikan formulasi yang tepat untuk subsidi angkutan umum ini.

Langkah ketujuh, melakukan perbaikan kelembagaan bisnis atau operator angkutan (regular) yang ada sekarang. Kondisi bentuk kelembagaan operator angkutan umum regular saat ini masih banyak yang tidak sesuai badan usaha bisnisnya dan melanggar aturan manajemen angkutan umum. Kelembagaan angkutan umum sesuai amanat Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 harus dikelola oleh sebuah badan hukumnya. Badan hukum kelembagaan bisnisnya sebuah PT. atau Koperasi namun pengelolaannya mayoritas masih secara pribadi Individu). Akibatnya adalah kesulitan dalam mengontrol, membina dan mengembangkan pelayanan angkutan umum karena operator banyak sekali yang individu-individu bukan sebuah manajemen badan hukum yang jelas. Kondisi ini selanjutnya membuat pemerintah daerah Jakarta sangat kesulitan misalnya membuat apalagi menerapkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) bagi penggunaannya. Secara nyata para operator yang individu-individu ini sulit diatur dan dikontrol dan

menimbulkan persaingan yang tidak sehat antar operator angkutan umum. Sehingga jelas sangat diperlukan evaluasi total kelembagaan pengelolaan angkutan umum, yakni harus berupa badan hukum dan pengelolaannya bukan individu-individu.

Langkah kedelapan, pembatasan usia kendaraan bermotor yang beroperasi di Jakarta. Pembatasan Usia Kendaraan Bermotor Umum perlu dilakukan agar ada jaminan secara sistematis bahwa angkutan umum akan berkembang pelayannya dan teknologi armadanya. Pengalaman di kota-kota di dunia saat ini terus menetapkan dan mengontrol ketat layanan angkutan umumnya melalui kebijakan pembatasan usia armadanya. Pembatasan itu juga membuat pemilik kendaraan bermotor yang tua diharuskan membayar pajak yang lebih tinggi berlipat ganda dibandingkan kendaraan bermotor usia lebih muda. Begitu pula perkembangan teknologi angkutan umum ini akan memberikan angkutan umum yang terus berkembang fasilitas kenyamanan, keamanan dan keterjangkauannya. Kondisi berkembangnya angkutan umum secara teratur lewat pembatasan usia armadanya akan memberikan dorongan pengguna kendaraan pribadi berpindah ke angkutan umum. Pembatasan usia kendaraan ini sebenarnya sudah ada yang diterapkan saat ini yakni bagi angkutan umum taksi di Jakarta. Taksi yang beroperasi di Jakarta saat ini umurnya tidak lebih dari 7 tahun dan kualitas teknologinya terus berkembang. Pembatasan usia dan berkembangnya teknologi taksi di Jakarta menghasilkan pelayanan yang baik.

Langkah kesembilan, melakukan restrukturisasi Dinas Perhubungan menjadi Dinas Transportasi dan Infrastruktur Jakarta. Sebagai penunjang penting dalam revitalisasi pelayanan angkutan umum adalah juga perlu dilakukan peningkatan kapasitas institusi yang menangani angkutan umum itu sendiri. Untuk itu langkah ke delapan yang harus dilakukan untuk merevitalisasi angkutan umum adalah merestrukturisasi organisasi Dinas Perhubungan menjadi Dinas Transportasi dan Infrastruktur. Restrukturisasi Dinas Perhubungan ini perlu untuk meningkatkan kinerja pengelolaan transportasi dilakukan melalui penggabungan beberapa Satuan Kerja/Unit Kerja di lingkungan Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta yang terkait pengelolaan transportasi. Pemberdayaan penggabungan fungsi ini dilakukan terhadap Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Tata Kota, dan UPT Parkir ke dalam satu lembaga (Dinas) baru seperti yang dilakukan oleh

Revitalisasi Angkutan Umum untuk Mengurangi Kemacetan Jakarta

Singapura melalui Land Transport Authority (LTA)nya dan Jepang dengan Ministry of Land, Infrastructure, and Transport-nya. Penggabungan ini dilakukan dalam rangka mewujudkan pengelolaan transportasi yang terpadu, efektif, dan efisien serta di dalam satu koordinasi.

Adalah sebuah kenyataan bahwa antara sektor transportasi/perhubungan dan infrastruktur tidak bisa dipisahkan bekerjanya. Idealnya struktur organisasi yang menanganinya adalah satu pintu (satu institusi). Oleh karenanya, jika institusi ini terpisah maka akan menimbulkan kebijakan yang saling tabrakan atau setidaknya tidak ada koordinasi antara institusi perhubungan (Dishub) dengan institusi yang menangani infrastruktur (Dinas PU). Sebagai contoh, pembuatan gorong – gorong di jalan Sudirman. Terbukti tidak ada saling koordinasi, membuat gorong-gorong di badan jalan yang memiliki tingkat kepadatan lalu lintas tanpa manajemen pekerjaan yang baik justru menambah kemacetan lebih parah lagi. Masalah ini adalah bukti yang nyata dan jelas sekali untuk menunjukkan perlu pemberdayaan atau restrukturisasi Dinas Perhubungan menjadi Dinas Transportasi dan Infrastruktur.

Setidaknya sembilan langkah inilah yang harus dilakukan agar ada pengaruh signifikan memecahkan masalah kemacetan Jakarta dengan pintu revitalisasi angkutan umumnya. Guna mendukung upaya revitalisasi layanan angkutan umum ini juga bisa dibantu dengan sebuah tim adhoc di bawah gubernur Jakarta untuk menyusun strategi dan skenario revitalisasi manajemen angkutan umum. Tim ini bisa terdiri dari pihak independen yang berkompeten di bidang transportasi. Diharapkan dengan tim ad-hoc ini proses revitalisasi akan mengalami percepatan; Tim ini juga berfungsi mengawal proses revitalisasi manajemen angkutan umum di Jakarta yang akan dijalankan oleh Dinas Perhubungan atau Dinas Transportasi dan Infrastruktur. Perbaikan dan revitalisasi ini mendesak dilakukan demi keyakinan bahwa tahun 2015 Jakarta tidak terjadi kemacetan total sebagaimana disampaikan banyak ahli transportasi atas akutnya masalah kemacetan di Jakarta. Tentu Sembilan langkah ini juga membutuhkan kemauan bekerja bersama antara pengelola kota Jakarta dan pemerintah pusat. Tanpa ada dukungan nyata dari pemerintah pusat maka Jakarta yang indah, tidak macet dan bagus layanan angkutan umumnya akan tinggal sebagai ilusi.

Semoga pada tahun 2015 mendatang ada langkah dan upaya nyata bersama menyelesaikan kemacetan kota Jakarta tercinta ini.

Simpulan

Ketidaktersediaan transportasi angkutan umum yang layak dan memadai menyebabkan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum. Oleh karena itu, diperlukan peran pemerintah untuk melakukan penataan ulang dan perbaikan kinerja layanan transportasi angkutan umum melalui pembaruan sarana dan prasarana angkutan umum, penetapan standar pelayanan yang disertai dengan penegakkan aturan yang tegas dan konsisten, pengelolaan manajemen yang profesional serta pengaturan tarif dan trayek demi terciptanya kompetisi yang sehat antar-operator angkutan umum.

Dibutuhkan komitmen bersama semua pihak untuk melakukan pembenahan sistem transportasi DKI Jakarta. Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) merupakan lembaga multi stakeholder yang mengurus pengembangan masalah transportasi di Jakarta. Berdasarkan peran tersebut DTKJ beranggotakan perwakilan dari berbagai unsur dan elemen masyarakat. Fungsi utama DTKJ adalah memberikan saran kepada Gubernur DKI Jakarta guna pengambilan kebijakan mengenai transportasi di Jakarta. DTKJ menjadi sarana penyambung aspirasi masyarakat agar menjadi pertimbangan utama dalam pengambilan kebijakan di bidang transportasi.

Berdasarkan peran dan fungsi tersebut, maka DTKJ diharapkan dapat memprakarsai pembenahan sistem transportasi Kota Jakarta yang membutuhkan keterpaduan multidimensi dan komitmen lintas sektor.

DAFTAR PUSTAKA

- Black, John ; Theory and Practice, Urban Transport Planning, Croom Helm Ltd., London, 1981.
- Downs, A.; New Visions for Metropolitan America, Brooking Institution Press, United States, 1996.
- Data Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Februari 2008.
- Data Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) mengacu pada hasil kajian Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek (Sitramp), 2004.
- Hartshorn, Truman A.; Interpreting the City, an Urban Geography, John Wiley & Sons, Inc., New York, 1990.
- Jacobs, Jane ; The Death and Life of Great American Cities, Penguin Bppks, New York, 1981.
- Nainggolan Azas Tigor : Pembenahan Transportasi Jakarta, Wikibuku Bahasa Indonesia, Jakarta, 2011.
- Ortuzar, Juan de Dios, dan Willumsen, Luis G ; Modelling Transport, John Wiley & Sons, New York, 1994.

