

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi umum adalah salah satu kebutuhan utama masyarakat di suatu wilayah untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Transportasi umum memiliki beberapa jenis, diantaranya adalah transportasi udara seperti pesawat terbang, transportasi laut seperti kapal laut, transportasi darat seperti bus umum, kereta api. Jenis transportasi yang efektif di suatu wilayah berbeda-beda disesuaikan dengan kondisi geografis wilayah tersebut. Salah satu jenis transportasi umum yang saat ini menjadi andalan masyarakat Ibukota DKI Jakarta adalah Bus Transjakarta dan KA Commuter Line. Saat ini wilayah DKI Jakarta memiliki jenis transportasi umum yang baru saja diresmikan untuk beroperasi, yaitu mass rapid trans atau lebih dikenal dengan nama MRT Jakarta(Wikipedia, 2019b).

Transjakarta merupakan sistem Bus Rapid Transit (BRT) yang pertama di Asia Tenggara dan Asia Selatan dengan lintasan terpanjang di dunia yaitu sepanjang 230,9 km dan akan terus bertambah (Transjakarta, 2016)(Wikipedia, 2019a). Sistem bus Transjakarta ini terinspirasi dari Trans Milenio yang terdapat di kota Bogota, Kolombia. Transjakarta resmi beroperasi melayani warga Jakarta mulai tanggal 1 Februari 2004 hingga saat ini . Koridor Transjakarta sudah mencapai 13 dari 15 koridor utama ditambah

dengan bus tambahan lintas koridor dan bus pengumpan Transjakarta dimana bus pengumpan ini dibagi menjadi tiga jenis yaitu pengumpan dalam kota, pengumpan perbatasan dan pengumpan rumah susun. Selain itu, tersedia juga bus tingkat wisata untuk wisata kota Jakarta dengan rute mengelilingi kota Jakarta.

Bus Transjakarta sudah mengalami beberapa perubahan baik secara cepat maupun secara bertahap. Perubahan tersebut meliputi meningkatkan fasilitas, penambahan jumlah armada, dan mengintegrasikan dengan kendaraan umum lainnya. Tujuan perubahan adalah untuk meningkatkan pelayanan terhadap penumpang. Meskipun sudah mengalami perubahan, tentunya dibutuhkan kesadaran dari masyarakat agar bersedia beralih dari kendaraan milik pribadi ke transportasi umum.

Selain mengalami perubahan, Pemerintah juga harus mengawasi pengelolaan transportasi umum yang ada agar transportasi umum dapat berkembang lebih baik lagi dan terus ditingkatkan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan penumpang supaya masyarakat merasa aman dan nyaman menggunakan transportasi umum untuk menunjang aktivitasnya. Dengan demikian maka diharapkan transportasi umum sebagai salah satu upaya mengurangi kemacetan di Jakarta.

Transportasi memiliki masalah yang semakin menarik perhatian politik dan telah diprediksikan pada tahun 2020 jika belum ada terobosan dari transportasi utama, kemacetan yang terjadi akan bertambah parah sehingga kendaraan tidak bisa bergerak bahkan pada saat baru keluar dari garasi rumah.

Upaya pengendalian kemacetan telah dilakukan pemerintah seperti memperbanyak armada angkutan umum terutama angkutan massal berbasis rel untuk menunjang kebutuhan transportasi tersebut.

Namun, penambahan tersebut belum sepenuhnya dapat mengurangi kemacetan yang terjadi di Jakarta. Kemudian pada tanggal 2 Mei tahun 2013 pemerintah mencanangkan pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) yang langsung diresmikan oleh Presiden Joko Widodo. Mass Rapid Transit (MRT) ini merupakan angkutan massal berbasis rel yang dapat mengantar penumpang dengan jumlah banyak dan cepat. MRT Jakarta tahap pertama, dibangun dari Lebak Bulus sampai Bundaran HI sepanjang 15,7 km dengan 13 stasiun dan terdiri dari 7 stasiun layang dan 6 stasiun bawah tanah. Membangun MRT bukanlah urusan kelayakan ekonomi dan finansial semata, tetapi membangun MRT mencerminkan visi sebuah kota. Kehidupan warga kota dan aktivitas ekonomi suatu kota bergantung dari seberapa mudah warga kota melakukan perjalanan, sering mereka dapat melakukannya ke berbagai tujuan dalam kota. Tujuan utama dari pembangunan MRT guna memberikan kesempatan kepada warga kota untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas perjalanan supaya menjadi lebih handal, terpercaya, aman, nyaman dan lebih ekonomis.

Selama masa pembangunan MRT terdapat beberapa kecemasan lain, dimana moda transportasi yang ada saat ini seperti bus Transjakarta koridor 1 yang melayani rute koridor Blok M-Kota akan dihilangkan, dikarenakan jalur ini akan beririsan dengan jalur Transjakarta. Selaku Direktur Institute

for Transportation and Development Policy (ITDP) menanggapi berita tersebut, dilakukan survey terhadap 1.051 pengguna Transjakarta koridor 1 yang berada di halte-halte sepanjang jalur tersebut. survey yang dilakukan secara online dan langsung ini justru menunjukkan hasil yang mengejutkan, lebih dari 80% responden keberatan apabila koridor 1 Transjakarta dihapus. Dengan tingkat *margin of error* mencapai 3%, hasil survey menunjukkan hanya 16% responden yang berniat pindah menggunakan MRT bila koridor 1 dihapus. Sementara pilihan terbanyak sebesar 25%, memilih akan menggunakan ojek online sebagai pilihan moda transportasi. Sebagian lain sebesar 14% akan menggunakan Transjakarta koridor lain, dan 8 persen akan menggunakan kendaraan pribadi baik sepeda motor atau mobil. Sisanya akan menggunakan Taksi 7%, kopaja 6%, KRL 5%, bus kota 5%, mikrolet 2%, taksi atau ojek konvensional 2%, jalan kaki 2% dan sepeda 1%.

Apabila masyarakat justru berpindah menggunakan transportasi lain, maka harapan untuk mengurangi kemacetan pun akan sia-sia. Tentunya akan menyebabkan menurunnya mobilitas warga di Jakarta karena jumlah kendaraan pribadi yang melintas akan semakin bertambah dan menyebabkan kemacetan. Untuk itu, (ITDP) menyarankan agar Transjakarta koridor 1 tetap beroperasi bersamaan dengan pengoperasian MRT. Selain itu, pemerintah perlu membangun sistem transportasi publik yang lebih terintegrasi, mulai dari infrastruktur, sistem pembayaran, dan operasionalisasi antar moda.

Setelah MRT selesai dibangun, dan mulai beroperasi begitupun dengan Transjakarta koridor 1 tetap beroperasi secara bersamaan. Namun,

bila dibandingkan dengan Transjakarta dimana sebagai transportasi umum yang sudah ada, lebih efisien MRT atau Transjakarta dari segi waktu dan ekonomis dimana melalui rute yang sama. Untuk MRT dikenakan tarif sebesar Rp 3.000 dan ditambah Rp 1.000 per stasiun berikutnya. Sedangkan Transjakarta hanya dikenakan tarif sebesar Rp 3.500 untuk sekali perjalanan dan tidak dikenakan biaya tambahan bila ingin transit di halte yang sudah disediakan dan terkoneksi. Dari segi tarif dapat dilihat lebih ekonomis Transjakarta dibanding dengan MRT.

Untuk melihat lebih efisien MRT atau Transjakarta, perlu dilihat dan dibandingkan dari tingkat reliabilitas di antara keduanya dari segi ketepatan waktu seperti: waktu perjalanan, waktu berhenti, dan kecepatannya secara operasional apakah sudah sesuai dengan waktu perkiraan di jadwal. Berdasarkan hal tersebut, maka perlu diadakan penelitian mengenai perbandingan tingkat reliabilitas antara bus Transjakarta dan MRT dengan rute perjalanan yang sama mengingat banyaknya masyarakat menggunakan kedua moda ini sebagai alat transportasi umum.

Melalui penelitian ini dapat diketahui apakah lebih efisien MRT atau Transjakarta dari segi waktu dengan menggunakan rute yang sama. Dan diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan mengenai tingkat pelayanan dari MRT dan bus Transjakarta serta memberikan rekomendasi hasil penelitian kepada operator MRT dan bus Transjakarta.

1.2 Rumusan Masalah

Masalah utama yang dianalisis dapat dirumuskan :

1. Bagaimanakah reliabilitas pada bus Transjakarta dan MRT?
2. Bagaimanakah perbandingan tingkat reliabilitas antara bus Transjakarta dan MRT dengan rute perjalanan yang sama ?
3. Apakah selama perjalanan memiliki hambatan?
4. Apakah picking up dan headway sudah sesuai dengan standar yang berlaku, baik bus Transjakarta dan MRT?

1.2.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian untuk tugas akhir ini pada Halte bus Transjakarta dan Stasiun MRT yang memiliki rute perjalanan sama, yaitu :

Halte bus Transjakarta : Blok M – Halte Dukuh Atas 1

Stasiun MRT : Blok M – Dukuh Atas

1.3 Hipotesis

Penelitian ini menggunakan variabel jamak. Variabel pertama adalah reliabilitas pada bus transjakarta dan MRT, dan variabel kedua adalah perbandingan tingkat reliabilitas antara Bus Transjakarta dan MRT dengan rute perjalanan yang sama. Yang jadi pertanyaan pada rumusan masalah adalah hubungan antara dua variabel, maka hipotesis yang digunakan oleh penulis adalah hipotesis asosiatif. Terdapat dua pilihan hipotesis yang dapat dibuat sesuai dengan dasar teori, yakni:

⁰ : Bus Transjakarta dan MRT memiliki perbandingan tingkat reliabilitas pada rute perjalanan yang sama.

Atau

¹ : Bus Transjakarta dan MRT tidak memiliki perbandingan tingkat reliabilitas pada rute perjalanan yang sama.

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

1. Menambah pengetahuan dan wawasan mengenai tingkat pelayanan dari MRT dan bus Transjakarta
2. Memberikan rekomendasi hasil penelitian kepada operator MRT dan bus Transjakarta

1.4.2 Tujuan Khusus

Tujuan khusus penelitian ini untuk :

1. Menentukan tingkat reliabilitas antar bus Transjakarta dengan MRT Jakarta.
2. Membandingkan reliabilitas MRT dan bus Transjakarta yang diukur dari waktu perjalanan dan kecepatan

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dapat menggambarkan kinerja objek penelitian yaitu bus Transjakarta dan MRT Jakarta yang diukur dari tingkat reliabilitas yang sesuai dengan standar Perencanaan Transportasi.

1.6 Keterbatasan

Pada penelitian ini terdapat beberapa keterbatasan yang dialami oleh penulis seperti penulis belum bisa mendapatkan peraturan standar pelayanan minimum dari MRT Jakarta dikarenakan peraturan tersebut masih dalam tahap pembuatan, mengingat MRT sendiri baru beroperasi di Jakarta pada tanggal 24 Mei 2019.