

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2	0	1	9
---	---	---	---



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Kompas	Sindo	Tempo
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		Indopos	Pos Kota	Warta Kota

Transjakarta Membentuk Peradaban

Lima belas tahun sudah bus transjakarta beroperasi di Jakarta. Selama itu pula, transjakarta membentuk peradaban bertransportasi umum yang modern di ibu kota.

Agnes Rita Sulistyawaty/Helena F Nababan/Irene Sarwindaningrum

Setelah melewati persiapan panjang berliku, bus transjakarta beroperasi juga di Jakarta, 15 Januari 2004. Saat itu, seperti diberitakan *Kompas*, belum seluruh persiapan Koridor 1 rute Blok M-Kota dianggap memadai. Masih ada bolong di sana-sini, seperti rambu penanda yang minim, persoalan tiket, dan prasarana.

Bus transjakarta saat itu diyakini sebagai solusi mengatasi kemacetan di Ibu Kota. Pada tahun 2004, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyediakan anggaran Rp 120 miliar untuk pembangunan transjakarta. Di Jakarta, pada awal pengoperasian transjakarta, Pemprov DKI merangkul sembilan operator bus eksisting yang bergabung dan mendukung pengoperasian transjakarta.

Dalam buku *Busway, Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta*, terbitan *Sinar Harapan* tahun 2006, sambutan masyarakat atas Koridor 1 sepanjang 12,9 kilometer dari Blok M ke Kota sungguh antusias. Ribuan penumpang memadati bus transjakarta.

Transjakarta merupakan bus *rapid transit* (BRT) pertama di Asia Tenggara. BRT disebut juga angkutan umum massal berbasis bus atau berbasis jalan untuk membedakannya dengan yang berbasis rel. Panjang keseluruhan jalur lintasan transjakarta, seperti tertera di situs PT Transportasi Jakarta (Transjakarta), mencapai 208 kilometer dan diklaim menjadi lintasan BRT terpanjang di dunia. Jalur khusus bus ini membuat perjalanan transjakarta lebih efektif ketimbang bus reguler.

Belajar dari kota-kota yang lebih dulu menerapkan BRT, di Jakarta diterapkan sejumlah aturan pembatasan kendaraan. Mulai dari *three in one* hingga ganjil genap nomor kendaraan bermotor. Juga ada kebijakan

subsidi tarif. Dengan subsidi dari Pemprov DKI, tiap pengguna tinggal membayar tiket Rp 3.500 dan tak perlu membayar lagi saat melanjutkan perjalanan dengan bus lain asal tidak keluar dari halte. Tarif bus reguler saja kini sudah Rp 4.000 per orang.

Di awal kelahirannya, transjakarta hadir untuk memperbaiki wajah transportasi publik Ibu Kota yang teramat usang. Agung Wicaksono, Direktur Utama PT Transportasi Jakarta, Selasa (15/1/2019), menjelaskan, angkutan umum di Jakarta sebelum 2004 seperti yang masih ada saat ini. Angkutan umum yang dikelola swasta.

Angkutan swasta lebih banyak mengejar setoran untuk keuntungan. Bus yang *ngetem* banyak ditemukan. Orang lebih memilih naik kendaraan pribadi. Kemacetan di Jakarta kian menjadi. Kala itu, sudah biasa bus tua melintas di jalanan, sopir ugul-ugalan, asap pekat masuk lewat jendela bus, hingga kriminalitas. Pengguna berebut naik bus, tidak di halte.

Kini, pada masa transjakarta, penumpang terbiasa tertib antre. Transjakarta memaksa penggunanya naik-turun bus hanya di halte resmi. Bus-bus disiapkan lengkap dengan pendingin udara. Pramudi-sopir bus transjakarta—diberi gaji bulanan, tak perlu lagi kejar setoran, tak perlu *ngetem*.

Mereka pun berseragam, berjas, dan berdas. Banyak juga perempuan yang menjadi pengemudi transjakarta. Petugas *onboard*—kenek transjakarta—berdiri di pintu membantu penumpang naik-turun bus. Mereka juga menginformasikan halte yang segera disinggahi bus.

Aneka bus

Awal beroperasi, Koridor 1 dilayani bus khas bercat me-

rah-oranye dan berbahan bakar gas. Hanya, hingga kini, terbatasnya stasiun pengisian bahan bakar gas (SPBG) masih menjadi persoalan yang belum terpecahkan. Karena itu pula, sebagian besar bus transjakarta belakangan menggunakan bahan bakar minyak.

Selain mengoperasikan bus gandeng dan angkutan malam hari untuk terobosan layanan, beberapa bus dicat menyerupai bus *jadul*, seperti Mayasari Bakti yang khas dengan cat hijau-nya atau bus PPD biru dan strip oranye. Bus-bus ini dinamai *vintage series*. Diversifikasi bus dan layanan terus dilakukan saat ini dengan turut mengoperasikan bus ukuran sedang. Bus ini beroperasi di rute yang dulu milik metromini atau kopaja.

Bus transjakarta berlantai rendah kini juga beroperasi di Jakarta. Saat Asian Games lalu, bus berlantai rendah ini wara-wiri di seputar Gelora Bung Karno, baik sebagai angkutan atlet maupun official. Kini, bus berlantai rendah dioperasikan di rute nonkoridor alias tanpa jalur khusus, dengan halte di sisi kiri jalan.

PT Transjakarta tak lupa mengoperasikan bus untuk me-

layani warga dari kota-kota tetangga menuju Ibu Kota. Ada juga bus reguler premium bernama Royaltrans. Integrasi turut dilakukan dengan operator bus kecil seperti KWK dan mikrolet lewat program JakLingko. Bus-bus kecil ini menjadi pengumpan bagi transjakarta. Bus lainnya adalah bus tingkat yang bisa diakses gratis khusus untuk berwisata berkeliling Jakarta.

Tantangan

Transport Associate Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia Gandrie Ramadhan mengatakan, kendati cukup berhasil, transjakarta mengha-

dapi tantangan berat. Tantangan itu di antaranya sterilisasi jalur yang belum pernah diwujudkan, aksesibilitas dan integrasi dengan moda transportasi massal berbasis rel yang akan segera beroperasi di Jakarta, MRT, dan LRT.

Terkait aksesibilitas, masih banyak titik yang akses yang kurang nyaman bagi pejalan kaki dan tak mendukung kaum difabel. Untuk itu, pada 2018, Pemprov DKI membangun tempat penyeberangan swakendali (*pelican crossing*) sehingga calon penumpang transjakarta tak perlu menggunakan jembatan penyeberangan untuk mencapai halte. Realisasi penyeberangan swakendali diapresiasi. Selain itu, juga perlu ada peningkatan kualitas trotoar di sekeliling koridor utama, bukan hanya di jalur utama.

Dengan semua plus-minusnya, transjakarta tak dimungkiri telah membentuk peradaban baru bertransportasi. Kuantitas dan kualitas layanannya mesti terus ditingkatkan untuk seterusnya. (E17)

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2	0	1	9
---	---	---	---



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Kompas	Sindo	Tempo
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		Indopos	Pos Kota	Warta Kota

Transjakarta Membentuk Peradaban

Transjakarta Terus Berbenah

Jumlah Penumpang Bus Transjakarta (Juta orang)



Evolusi Layanan Bus Transjakarta

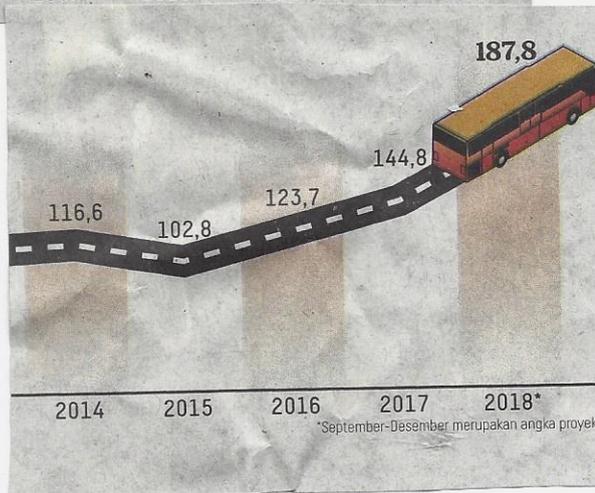
2004
Layanan Koridor
Sistem koridor ini mengharuskan penumpang beralih ke layanan bus eksisting (kopaja, metromini, dan angkot) di halte-halte tertentu untuk melanjutkan perjalanan ke koridor lain. Hingga tahun 2008 ada tujuh koridor.

2009
Layanan Jaringan Antarkoridor
Sistem jaringan antarkoridor melalui rute 2A Pulogadung-Kalideres dan rute 6A Ragunan-Monas.

2013
Layanan Jaringan Terbuka (direct service)
Transjakarta mulai merambah daerah di luar koridor busway dengan menggandeng APTB (angkutan perbatasan terintegrasi bus transjakarta) dan BKTB (bus kota terintegrasi bus transjakarta) seperti kopaja AC.

2018
Layanan Pengumpan
Integrasi pembayaran dengan operator bus kecil (Jak Lingko) sebagai pengumpan bus transjakarta.

Sumber: Litbang Kompas/XNA, diolah dari PT Transportasi Jakarta, ITDP Indonesia, dan pemberitaan Kompas



Layanan Bus Transjakarta (2018)

- 13 koridor dan 155 rute
- 260 halte
- 251,2 km total panjang rute
- Luas jangkauan 438,8 km² atau 58 persen dari luas DKI Jakarta.
- Dua rute bus gratis (Bundaran Senayan-Harmoni dan Tanah Abang Explorer).
- 18 bus tingkat wisata gratis (Jakarta Explorer) dengan empat rute wisata.
- Bus khusus untuk penumpang wanita
- Program Site Visit Transjakarta, program menjangkau lansia.

Target 2019

- Integrasi BRT dan angkutan massal cepat (MRT)
- Target 231 juta penumpang
- 81 rute baru