

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

2	0	2	4
---	---	---	---



Tanggal :

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

Media Online	
Media Cetak	Kompas

Catatan 20 Tahun Transjakarta

Atiek Ishlahiyah Al Hamasy/Aguido Adri

Layanan Transjakarta yang pertama kali diluncurkan pada 15 Januari 2004 telah menapaki perjalanan selama dua dekade pada Senin (15/1/2024).

Pada awal pengoperasian-nya, masyarakat banyak yang menolak pembangunan angkutan massal milik DKI Jakarta ini. Kehadiran Transjakarta dianggap menambah kemacetan di jalan karena memakan satu bagian jalan raya untuk lajur khususnya. Moda ini diterima publik setelah pelayanannya kian prima.

Rute pertama Transjakarta dimulai dari Blok M-Kota sepanjang 12,9 kilometer. Selama 4 tahun pertama beroperasi dengan tujuh koridor (2004-2008), pelayanan Transjakarta bertumpu pada sistem koridor tertutup. Sistem ini mengharuskan penumpang dipindahkan di halte-halte tertentu jika ingin melanjutkan ke tujuan yang dilayani koridor berbeda.

Pada 2009, Transjakarta mulai menerapkan jaringan antarkoridor dengan membuka rute 2A Pulogadung-Kalideres dan rute 6A Ragunan-Monas. Rute lintas koridor ini memudahkan penumpang berpindah koridor. Penumpang dapat terus melanjutkan perjalanan tanpa harus pindah di halte transfer, seperti Harmoni dan Dukuh Atas.

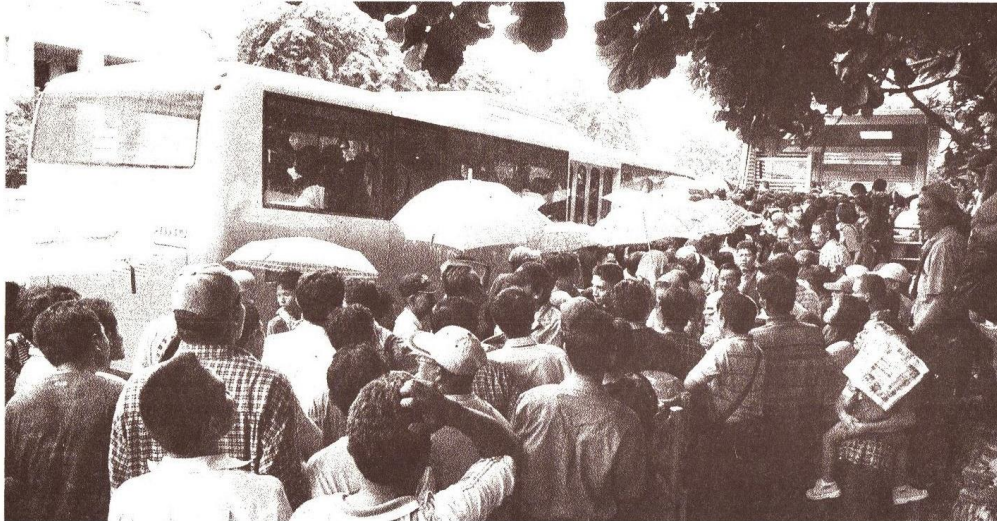
Lalu, tahun 2016 menjadi momentum tersendiri bagi Transjakarta. Pada tahun ini, pengembangan rute layanan langsung dilakukan secara masif, ditandai tersedianya 155 rute di area Jakarta.

Kini, panjang total sistem angkutan massa cepat berbasis jalan (*bus rapid transit/BRT*) di Jakarta itu menjadi 244 kilometer. Dengan angka itu, Transjakarta menjadi rute BRT terpanjang di dunia dan layanannya mencakup 82,3 persen luas wilayah Jakarta.

Adapun Transjakarta telah melayani 244 rute dengan 14 koridor utama dengan 8 tipe layanan, yaitu 51 rute BRT, 61 rute angkutan umum integrasi, 94 rute mikrotrans, 5 rute bus wisata, 1 layanan Transjakarta *cares*, 13 rute Royaltrans, 10 rute Transjabodetabek dan 19 rute ke kawasan rumah susun.

Sejak Koridor I3 Tendaan-Blok M dibuka pada Agustus 2017 silam, Rita Agustina (34) memilih Transjakarta sebagai moda transportasi utamanya. Selain aksesnya mudah, tarifnya juga murah.

Rita sangat mengapresiasi pencapaian Transjakarta. Meskipun demikian, ia masih kerap menemui beberapa hal-terbelantai koridor. Menurut dia, tidak hanya layanan dan perluasan rute yang perlu ditingkatkan, tetapi kebersihan juga harus diutamakan.



KOMPAS/YUNIADHI AGUNG

Ratusan warga yang ingin mencoba bus baru yang digunakan di jalur khusus bus Transjakarta terlihat berbulu memadati Halte Stasiun Kota, Jakarta Barat, Kamis (15/1/2004). Hari pertama peluncuran Transjakarta itu disambut antusias oleh warga Ibu Kota dengan memadati semua halte di sepanjang koridor Blok M-Kota.

Selain itu, antara frekuensi dan jumlah bus dinilai Rita sering kali tidak memenuhi harapan penumpang. Banyak penumpang berbulu menunggu di halte karena kedatangan bus yang lama.

Warga Jakarta Barat, Syafira (26), mengeluhkan kerap berdesakan di dalam bus dan waktu tunggu yang tidak lagi konsisten dan tepat waktu. Apalagi, jika sudah mendekati jam pengoperasian terakhir.

"Di satu sisi, Transjakarta berhasil menjangkau banyak target dan banyak pembangunan. Di sisi lain, ada penurunan kualitas pelayanan transportasi ini," ujarnya.

Perubahan nama sejumlah halte turut disayangkan Syafira. Mau tak mau, masyarakat harus mengenali ulang nama-nama halte itu. Ia menilai ada beberapa halte yang penamaannya kurang tepat, seperti halte Garuda Taman Mini menjadi halte Makasar.

Meskipun demikian, Transjakarta dinilai Syafira sangat ramah di kantong. Selama 20 tahun melayani, Transjakarta hanya sekali menaikkan tarif. Pada tahun pertama, tarifnya Rp 2.000 per orang. Kemudian dari 2005 hingga sekarang Rp 3.500 per orang. Bahkan, untuk Mikrotrans tidak dipungut biaya.

Optimistis meningkat

Di usia ke-20 tahun, Transjakarta diharapkan menggaet penumpang lebih banyak. "Jumlah penumpang Transjakarta ditargetkan meningkat setiap tahun. Tahun 2023 target 264 juta penumpang dan tahun 2024 ditargetkan 340 juta penumpang," kata Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Syafrin Liputo, Senin.

Setiap tahun, Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI melalui Dishub DKI melakukan

evaluasi terhadap layanan Transjakarta, terutama terkait kinerja layanan. Hal ini meliputi jumlah penumpang, armada, rute, rasio penumpang per kilometer (km), hingga ketercapaian standar pelayanan minimal (SPM).

Pada 2023, jumlah penumpang harian Transjakarta mencapai rekor tertinggi hingga 1.174.098 orang per hari. Kemudian, yang beroperasi pada 2023 sebanyak 4.348 armada, pada 2024 ditargetkan menjadi 4.728 armada.

Terkait rute layanan, setiap triwulan dilakukan evaluasi untuk rute yang memiliki performa rendah, dengan cara melakukan perubahan rute, modifikasi rute, memperbaiki jarak tempuh, dan lainnya.

Kemudian, rasio penumpang per kilometer mengalami peningkatan dari 2023. Mulanya ditargetkan 1,01 dan tercapai 1,08. Pada tahun 2024 ditargetkan mencapai 1,16.

"Standar pelayanan minimal (SPM) layanan Transjakarta terus meningkat dengan ketercapaian di atas 95 persen," kata Syafrin. Dari sisi manajemen Transjakarta, perbaikan terus dilakukan. Antara lain, layanan berbasis digitalisasi, kemudahan menjangkau layanan, dan revitalisasi halte agar semakin nyaman.

Transjakarta terus-menerus melakukan perbaikan dan inovasi untuk melayani masyarakat secara maksimal. Syafrin mencontohkan, pada 2023 juga telah beroperasi 100 unit bus listrik. Pada tahun 2024 ditargetkan penambahan 200 unit bus listrik sehingga total menjadi 300 unit bus listrik yang beroperasi.

"Diharapkan pada tahun 2030, seluruh armada Transjakarta dapat menggunakan bus listrik," kata Syafrin.

Selain itu, menginjak usia ke-20 tahun beroperasi, tarif Transjakarta masih setia dengan nominal Rp 3.500 per orang. Adapun khusus untuk layanan Mikrotrans bahkan dapat dinikmati masyarakat secara gratis.

Semua hal tersebut langkah DKI untuk mendorong masyarakat agar semakin banyak dan rutin untuk menggunakan angkutan umum dalam bermobilitas sehari-hari.

Tidak hanya Transjakarta, saat ini, Kementerian Perhubungan melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) melakukan perluasan jaringan transportasi dengan menambah rute bus Jabodetabek Residence Connexion (JRC) di 117 permukiman di sekitar Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodejabek). Penambahan rute akan dilakukan secara bertahap mulai tahun ini hingga tahun 2026.

"Ini merupakan salah satu upaya pemerintah dalam *moda share* penggunaan angkutan umum massal di 2029, sesuai amanat dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ)," ujar Pelaksanaan Tugas Kepala BPTJ Suharto.

Sejak diluncurkan pada tahun 2017, JR Connexion telah melayani 23 permukiman di kawasan Bodejabek. Wilayah itu tersebar di wilayah seperti di Kota Wisata (Gunung Putri), Legenda Wisata (Cibubur), dan Sentul City (Babakan Madang) di Kabupaten Bogor, serta Grand Wisata di Kabupaten Bekasi.

Pada tahun 2024, BPTJ bersama sejumlah operator akan menambah rute pelayanan JR Connexion di 40 permukiman. Kemudian pada tahun 2025 di 40 permukiman dan pada tahun 2026 di 37 permukiman. Sehingga total

yang dilayani sebanyak 140 permukiman pada tahun 2026.

"Berdasarkan data Badan Pengelola Tabungan Perumahan Rakyat, terdapat sebanyak 2.010 permukiman di kawasan Jabodetabek. Dari data tersebut, telah dipilih 117 permukiman di kawasan Bodejabek yang belum mendapatkan layanan JR Connexion, seperti perumahan Morizen dan Kota Harapan Indah di Bekasi, serta Discovery Bintaro Jaya dan Alam Sutera di Tangerang. Nantinya, JRC tersebut akan melayani destinasi yang dianggap menjadi tujuan terbesar di Jakarta, seperti Gambir, Menteng, dan Tanah Abang," ujarnya.

Sejumlah catatan

Menurut Wakil Ketua Pemberdayaan dan Pengembangan Wilayah Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Pusat Djoko Setjiowarno, kehadiran Transjakarta mampu mengatasi sejumlah persoalan transportasi dan aksesibilitas di Ibu Kota. Namun, ia menyoroti perluasan layanan Transjakarta ke perumahan merupakan langkah penting yang harus dilakukan.

Berdasarkan data Badan Pengelola Tabungan Perumahan Rakyat (BP Tapera) tahun 2023, permukiman di Jabodetabek dibagi menjadi tiga klasifikasi berdasarkan rata-rata harga pada setiap perumahan, yaitu 158 perumahan kelas atas, 268 perumahan kelas menengah, dan 1.584 perumahan kelas bawah. Total ada 2.010 perumahan. Namun, tidak sampai 5 persen kawasan perumahan itu dilayani angkutan umum.

Djoko mengatakan, perlunya pemerintah daerah untuk berkolaborasi dalam memper-

luas layanan ini. Sebagai langkah awal, pemda Jakarta dan daerah sekitarnya, seperti Depok, Bogor, Bekasi, Tangerang, dan Kota Tangerang, perlu bersiap memperluas jaringan Transjakarta ke perumahan di kawasan tersebut. Hal ini dinilai dapat membantu mengurangi jumlah warga yang masih menggunakan mobil pribadi, mengurangi kemacetan, serta meningkatkan kualitas udara di Jakarta.

"Pemda juga dapat mempertimbangkan kebijakan tarif yang bersahabat dan subsidi untuk memastikan layanan ini dapat diakses oleh semua lapisan masyarakat," katanya.

Ketua Forum Transportasi Perkeretaapian dan Angkutan Antarkota MTI Pusat Aditya Dwi Laksana juga menyoroti layanan Transjakarta. Ia melihat sejumlah petugas di halte dan di dalam bus yang kurang cakap memberikan informasi ataupun bantuan kepada penumpang, belum lagi saat ini informasi mengenai kedatangan dan posisi bus tidak tersedia detail, hingga aplikasi Transjakarta yang juga tidak membantu.

"Ketika merevitalisasi halte, Transjakarta tidak membangun halte temporer untuk menggantikan sementara halte-halte yang direvitalisasi. Itu menyulitkan penumpang," kata Aditya.

Pengamat transportasi dari MTI lainnya, David Tjahja, turut memberi catatan. Menurut dia, beberapa fasilitas pendukung di beberapa halte belum cukup aman, terutama saat musim hujan.

"Dimulai dari akses masuk ke stasiun atau halte, itu pun kurang aman. Untuk ke halte, akses masuknya ada yang menggunakan JPO (jambatan penyeberangan orang). Namun, sebagian sisi JPO ada yang terbuka. Jadi, masyarakat akan tetap terdampak hujan," katanya.

David melanjutkan, beberapa halte dengan desain baru kebanyakan haltenya terbuka. Meski sirkulasi udara menjadi lebih bagus, halte raman temporer air hujan, terutama saat hujan lebat dan disertai angin.

Masalah jarak antara lantai halte dan bus juga masih menjadi perhatian. Menurut dia, jarak yang aman ialah 3 inci atau 7,5 sentimeter. Sebab, lantai halte dan pijakan bus juga belum tentu sejajar.

Ia juga menyoroti beberapa tempat perhentian bus yang sangat terbuka dan tidak ada peneduhannya, terutama untuk bus non-BRT. Ia menilai, meski kecil, fasilitas publik tersebut perlu memiliki atap agar bisa dibuat berteduh.

Manfaat kehadiran Transjakarta setiap tahun memang semakin terasa dengan begitu banyak perubahan dan pencapaian. Meski demikian, tak bisa dielakkan jika moda ini masih membutuhkan sedikit banyak perbaikan.