

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

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



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

# Menyoal Transportasi Publik Jakarta

## Fransiskus Wisnu Wardhana Dany

Sebuah mikrotrans Jak 08 rute Roxy ke Bendungan Hilir tiba di Stasiun Tanah Abang, Jakarta Pusat, Selasa (25/6/2024) siang. Di tempat itu sudah ada empat warga yang menanti. Mereka bergegas naik ke angkot gratis alias Rp 0 dari Transjakarta itu.

Sang pramudi, Saefullah (58), mengingatkan penumpang untuk tetap *tap in* dan *tap out* dengan kartu uang elektronik pada mesin di belakang kursi kemudi. Tujuannya untuk memastikan data penumpang terekam sistem.

Siang itu, angkot selalu berhenti sesaat di perhentian bus sekalipun tak ada turun naik penumpang. Kendati demikian, ada saja penumpang yang minta turun sebelum atau setelah perhentian bus. "Sebenarnya tidak boleh. Harus di halte. Tapi tahu sendiri ada penumpang yang *ngyebel*. Susah dibilang," ujar Saefullah.

Pramudi yang ketahuan tidak berhenti di halte atau berhenti sembarangan bakal kena "surat cinta" denda Rp 50.000. Pramudi yang ugal-ugalan bakal dirumahkan sementara. Paling parah, sampai diputus kontrak dari mikrotrans.

Perjalanan pergi-pulang sejauh 15,6 kilometer (Jalan Bendungan Hilir Gang V-ITC Roxy) nyaman karena penumpang tidak berdesakan. Kenyamanan bertambah dengan adanya kursi prioritas bagi warga lansia, ibu hamil, dan anak di samping pramudi, serta larangan merokok.

Aturan ini sesuai standar pelayanan minimal (SPM) dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2024 tentang SPM Angkutan Umum Transjakarta. Mikrotrans beroperasi pukul 05.00-22.00. Pramudi wajib menempuh perjalanan minimal 90 kilometer dan maksimal 110 kilometer agar mendapat gaji sesuai upah minimum provinsi, yaitu Rp 5,06 juta setiap bulan.

"Satu angkot ada dua pramudi. Kami kerja dalam sif. Pagi ke siang enam rit, siang ke malam tujuh rit," katanya.

Jam kerja dan kilometer harian ini tercatat dalam lembaran yang dibagikan setiap hari oleh pengawas dari Transjakarta. Lembaran ini sekaligus bukti untuk pencairan gaji.

Yudi (30), pengguna transportasi umum dari Jakarta Timur, merasakan pelayanan yang makin baik dari tahun ke tahun. Sebagai contoh, mikrotrans sudah menjangkau permukiman warga hingga ujung Jakarta dan banyak halte Transjakarta direnovasi.

Sekretaris Dewan Transportasi Kota Jakarta Adrianus Satrio Adi Nugroho punya penilaian serupa. Namun, ia menyangkan Transjakarta yang mematikan pelacakan bus dalam sistem Google. "Harusnya tetap kalau mau menjadi kota global. Silakan buat aplikasi sendiri, tetapi di Google tetap ada, seperti di Singapura," katanya, Selasa siang.

Transjakarta diminta mempercepat pergantian angkot reguler menjadi mikrotrans agar punya SPM yang sama. Tentu saja harus didasari target jelas, seperti pada tahun 2030 tidak ada lagi angkot reguler.

Pada saat yang sama, Transjakarta konsisten memperbaiki pelayanan mikrotrans lantaran banyak komplain, seperti pramudi tidak sopan, tidak mengakomodasi penyandang disabilitas, dan kebut-kebutan.

### Pemerataan

Cakupan layanan jaringan Transjakarta sudah mencapai 89 persen dari luas wilayah Jakarta dengan 1,25 juta pengguna harian. Transjakarta terintegrasi dengan MRT Jakarta dan LRT Jakarta, serta LRT Jabodetabek dan KRL di bawah pengelolaan pemerintah pusat.

Saat ini, Transjakarta mempunyai 14 koridor utama serta didukung layanan *nonbus rapid transit* dan mikrotrans. MRT Jakarta terdiri dari fase I Lebak Bulus ke Bundaran HI dan pembangunan fase 2 Thamrin

ke Ancol serta rencana pembangunan fase 3 Cikarang ke Balaraja.

Sama halnya dengan LRT Jakarta dengan fase 1 Pegangsaan Dua ke Velodrome dan pembangunan fase IB Velodrome ke Manggarai.

Cakupan layanan dan integrasi transportasi umum ini seharusnya merata di Jabodetabek. Dengan demikian, kemudahan akses dalam kota dan antarkota sebagai ciri kota global dapat terwujud. "Jakarta bisa setara dengan kota lain di dunia jika tidak ada lagi beda level pelayanan transportasi umum dengan Bodetabek," ucapnya.

Pemerataan ini dapat terwujud apabila kewenangan khusus bidang perhubungan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta dilaksanakan sebaik-baiknya. Kewenangan ini disebutkan dalam Pasal 24 Ayat 2 huruf f tentang pemberian subsidi layanan angkutan umum lintas daerah Bodetabek secara proporsional.

"Harus jelas subsidi ke daerah lain adil dan masyarakat Bodetabek bisa menikmati angkutan umum yang setara dengan Jakarta," ujarnya.

Adriansyah Yasin Sulaeman dari Forum Diskusi Transportasi Jakarta menuturkan, pembangunan MRT dan LRT di Jakarta masih ketinggalan di tingkat ASEAN. MRT/LRT/*monorail* di Bangkok mencapai 141,3 kilometer, Kuala Lumpur 216,3 kilometer, dan Singapura 256,7 kilometer.

"Komitmen dari pemerintah harus ditagih. Mereka membuat target peralihan moda transportasi 60 persen untuk penggunaan transportasi umum dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek," tuturnya.

Jakarta dan aglomerasi Jabodetabek membutuhkan upaya lebih besar dan ekstensif untuk meningkatkan layanan transportasi umum. Begitu pun pemerataan agar terwujud kemudahan akses dalam kota dan antarkota sebagai ciri kota global.