

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

“Catatan Cinta” Penumpang kepada Transjakarta

Fransiskus Wisnu Wardhana Dany dan Ateek Ishlahiyah Al Hamasy

Bagaimana layanan Transjakarta? Banyak penumpang akan menjawab sudah lebih baik atau bagus. Ketika pertanyaan mengacu ke bagaimana perjalanan pergi pulang, akan muncul sederet catatan kecil.

Handan (29), warga Jakarta Barat, menyimpulkan kegelisahan setiap naik bus Koridor 8 arah Pasar Baru dari Halte Tanjung Duren. Jumlah bus tak sebanding dengan penumpang saat jam pulang kantor atau sekitar pukul 17:30 WIB.

Ia harus menunggu hampir 30 menit dalam keadaan lebih sesak bekerja. Akibat timbul rasa tidak nyaman sebab harus mengeluarkan upaya ekstra demi akses transportasi publik.

"Halte Tanjung Duren itu kecil dan banyak penumpang yang keluar dari masuk di jam pulang kantor," kata pengguna setia Transjakarta ini pada Rabu (8/9/2024).

Chrissa (25), warga Jakarta Selatan, menipikan pesan soal pemerolehan armada dan revitalisasi halte Transjakarta secara menyeluruh. Halte di sepanjang rute Blok M-Kota dan area Kuningan sudah bagus. Namun, halte lain, seperti di Mampang Prapatan, kawasan Jakarta Timur, dan Jakarta Barat, masih banyak yang belum terurus dengan baik.

Warga Jakarta Utara, Kurnia Sulistyawati (14), tak ketinggalan. Ia ingin kapasitas halte JIS diperbesar. Pemenuhan ten- tu stadion dengan kapasitas pe- luan ribu orang itu tak sebanding dengan halte yang hanya muat untuk puluhan orang.

"Kalau ada event di JIS, halte yang sekarang masih sangat menyusahkan," ujarnya. Ia juga berandai-andai rute JIS diper- panjang sehingga terhubung sampai ke Lebak Bulus.

Lain lagi pengalaman Nadia (20), Mahasiswa dari Kota Ta- ngerang di Banten ini sangat terbu- sa dengan adanya Trans- jakarta dari Pari Beta.

Ia tak perlu berjetak kema- cetan seperti ketika membosa sepeda motor. Justru sehalil- nya bisa menghemat ongkos transportasi karena hanya membayar Rp 2.500 untuk se- kali perjalanan.

"Hanya kadang-kadang ada pramusaja (petugas di halte Transjakarta) yang kurang ri- mah. Peremajaan seperti saya merasa kurang nyaman," tutur Nadia.

Tambah bus

Saat ini, Transjakarta melai- yani 14 koridor dengan 256 rute dan mengoperasikan 4.634 bus besar hingga mikrotrans, serta mengangkat lebih dari 1 juta penumpang setiap hari.

Jumlah penumpang ini membutuhkan tambahan ar- mada. Tidak hanya untuk mem- perancar arus pergerakan atau mempercepat waktu tunggu atau waktu kedatangan antar- bus (*headway*), tetapi juga men- tambah penumpang.

"Ternyata orang melihat. Ke- datangin busnya cepet atau la- ma. Bus yang lewat itu ramai, penuh sesak, atau masih bisa masuk. Maka, kami tambah bus agar lebih cepet datang atau lebih lega, jadi lebih enak buat orang naik, mereka jadi se- nang," ucap Direktur Opera- sional dan Kesehatan Daud Joseph.

Transjakarta menargetkan tambahan 500 bus pada 2024 ini. Rinciannya, 200 bus besar bertenaga listrik, 100 bus se- dang, dan 200 bus kecil.

Sebagian bus bakal dilaka- sikan untuk rute Blok M-Kota dan Tendean-Cikudug. Dengan begitu, warga beralih ke Trans- jakarta daripada macet saat be- rangkat dan pulang kerja ka- rena ada jalur khusus bus. "Ma- kanya, bus-bus kalau ditambah ke rute-rute itu akan memam- buh jumlah penumpang," ujar Daud.

Di sisi lain, Transjakarta tak bisa sendirian mempromosikan kebutuhan semua penumpang karena ada pengguna dari ag- lomerasi Bogor, Depok, Tang- rang, dan Bekasi.

Daud dan manajemen ber- harap dukungan atau kerja sama dari pemerintah daerah aglomerasi. Paling tidak, layan- an angkutan perkotaannya me- nunjang mobilitas komuter ke Jakarta dan sebaliknya. Bahkan, suatu waktu bisa setara dengan Jakarta.

Dua dasawarsa

Transjakarta sudah meriang- kau 815 persen lunsur Jakarta setelah dua dasawarsa terakhir melaju melayani masyarakat. Tentu saja masih ada target perluasan layanan hingga

mengangkut lebih banyak pe- nunumpang serta kian optimal da- lam layanannya.

Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Syafrin Liputo me- nyebut, tantangan terbesar saat ini masih soal edukasi agar war- ga beralih dari kendaraan pri- badi ke angkutan perkotaan. Dengan demikian, warga pu- lah bahwa Pemerintah Pro- vinsi DKI Jakarta telah meng- alokasikan anggaran untuk la- yanan angkutan perkotaan, se- perti Transjakarta.

"Masih ada keengganan ma- syarakat untuk menggunakan. Kami terus mengimbau, ayo ki- tu sama-sama menggunakan angkutan umum," ujar Syafrin.

Sejauh ini *modal share* ang- kutan umum di Jakarta baru 18 persen. *Modal share* merupa- kan tingkat penggunaan trans- portasi publik. Jakarta memar- getkan penggunaan angkutan umum hingga 30 persen pada 2030.

Untuk mencapai itu terus bergair, dilakukan upaya pe- rbaikan ataupun peningkatan kualitas layanan. Misalnya, in- tegrasi Halte Pemuda Rawam- ngun dan Stasiun LRT Jakarta Velodrome agar warga tidak lagi menyeberang ke jalan untuk

berganti moda transportasi.

Transjakarta juga terintegrasi dengan Pelabuhan Muara Angke agar bisa mengakom- odasi pergerakan warga dari Ke- pulauan Seribu. "Sistem tiket juga sudah jadi satu-kesatuan," ujarnya.

Ril

Ketua Masyarakat Transpor- tasi Indonesia Wilayah DKI Ja- karta Yusa C Permuna meng- utarakan, Jakarta tidak bisa di- samakan dengan kota lain ka- rena budaya naik transportasi publik sudah terbentuk. Arti- nya, Jakarta dengan Trans- jakarta sangat bisa beroperasi le- bib efisien serta mengoptimal- kan potensi penumpang yang sangat besar.

Selain upaya dan komitmen serius, Transjakarta pading ti- dak harus memahami kebutuh- an ril masyarakat Jabodetabek agar bisa betul-betul melayani. Bentuknya bisa penyesuaian rute yang sudah ada, membuka rute baru, atau meningkatkan layanan rute yang sudah ada dengan *integrasi layanan*.

"Mikrotrans, layanan inte-

grasi, Transjabodetabek harus saling dukung dengan rute BRT. Transjakarta sendiri harus sa- ling dukung serta terintegrasi dengan layanan angkutan umum lain," ucap Yusa.

Semua itu membutuhkan pe- metaan potensi pengguna per- rute dan realisasinya, seperti apa yang dibutuhkan dan apa yang perlu diperbaiki. Tujan- nya agar terwujud kontrol ke- berhasilan per rute ataupun se- cara menyeluruh sehingga penggunaan anggaran subsidi lebih optimal.

"Sekadar ada angkot lewat di depan rumah dan lingkungan bukan berarti orang pada mau naik kan," ujarnya.

Satu penerusan darinya, ka- dang kita terlalu meniscan pe- rusahaan transportasi untuk mencari pendapatan *non-fare- box* (nontiket). Akhirnya malah membuat perusahaan transpor- tasi tidak fokus pada kegiatan usaha utamanya, yaitu angkut- an umum.



Bulan :

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

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

SUBBAGIAN HUMAS

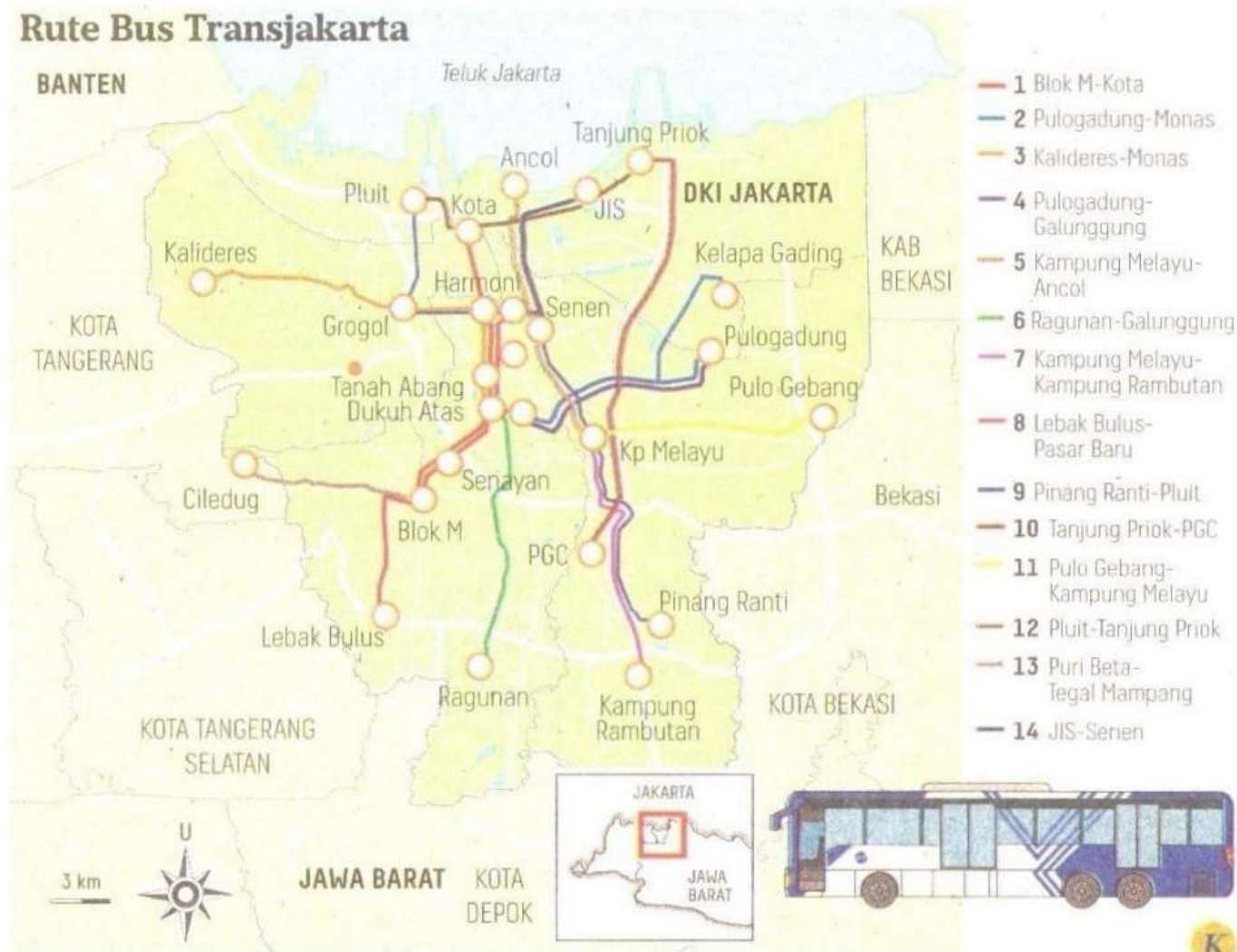
Tanggal :

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 Cinta” Penumpang kepada Transjakarta

Rute Bus Transjakarta



Sumber: transjakarta.co.id

INFOGRAFIK: GUNAWAN, ARIE