

FASILITAS TRANSIT TRANSPORTASI UMUM SEBAGAI MEDIA UNTUK MENCIPTAKAN MOBILITAS DAN BAGIAN KOTA JAKARTA YANG SEHAT

Albertus Prawata

Architecture Department, Faculty of Engineering, BINUS University
Jln. K.H. Syahdan No. 9, Palmerah, Jakarta Barat 11480
albertus_prawata@binus.ac.id

ABSTRACT

Approximately 50% of Indonesia's population lives in cities. One of these towns is a metropolitan city of Jakarta, an area that has a population of over 14.1 million people. New residential areas are springing up in the suburbs of Jakarta due to the urban sprawl that is increasingly out of control. Thus the activities of traveling from home to work will be a major requirement, and this activity has given rise to problems such as traffic jam. In this study, the research conducted on the data of public transportation in Jakarta, which is followed by a literature review, from books, the internet and the results of a survey involving 130 respondents about the use of public and private transport in Jakarta. In addition to the survey, also conducted a comparative study to look directly into the field one factor supporting public transport, the MRT station in Singapore and TransJakarta bus stop on Jalan Sudirman, and do a comparison analysis. The purpose of this paper is to come up with new solutions in public transport facilities presenting a friendly and optimized for all the people of Jakarta. The method used was to collect data through surveys and literature studies.

Keywords: Jakarta, mobility, public transport, transit

ABSTRAK

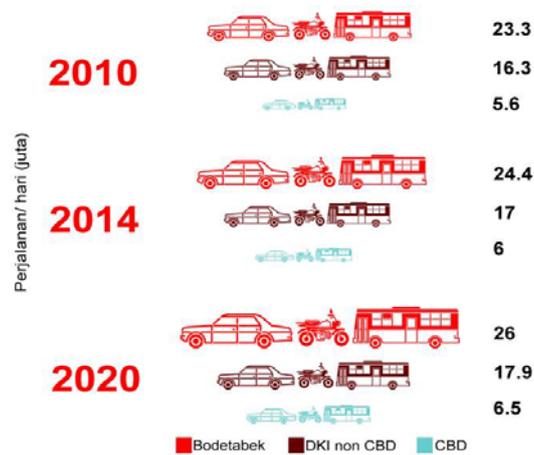
Sekitar 50% populasi penduduk Indonesia tinggal di kota. Salah satu kota tersebut adalah kota metropolitan Jakarta, area yang memiliki jumlah penduduk lebih dari 14,1 juta jiwa. Daerah pemukiman baru bermunculan di daerah pinggiran kota Jakarta karena faktor urban sprawl yang semakin tidak terkontrol. Dengan demikian kegiatan bepergian dari rumah ke tempat kerja akan menjadi suatu kebutuhan utama, dan kegiatan ini telah menimbulkan permasalahan seperti kemacetan lalu lintas. Pada penelitian ini dilakukan penelitian atas data transportasi umum di Jakarta, yang dilanjutkan dengan penelusuran pustaka, dari buku, internet dan hasil survey yang melibatkan 130 responden tentang penggunaan transportasi umum maupun pribadi di Jakarta. Selain melakukan survei, juga dilakukan studi banding dengan melihat ke lapangan secara langsung salah satu faktor penunjang transportasi umum, yaitu stasiun MRT di Singapore dan Halte bus TransJakarta di Jalan Sudirman, dan melakukan analisa perbandingannya. Tujuan tulisan ini adalah untuk memunculkan solusi baru dalam menghadirkan fasilitas transportasi umum yang ramah dan optimal untuk seluruh masyarakat Jakarta. Metode yang digunakan adalah dengan mengumpulkan data melalui survey dan studi literatur.

Kata kunci: Jakarta, mobilitas, transportasi umum, transit

PENDAHULUAN

Kota Jakarta merupakan kota yang paling padat penduduknya – lebih dari 14,1 juta jiwa. Kepadatan ini mengiringi padatnya aktivitas masyarakat kota Jakarta dalam berbagai sektor, seperti ekonomi, sosial, politik, dan budaya. Aktivitas padat masyarakat urban ini perlu didukung oleh sarana dan prasarana transportasi yang cukup dan layak bagi seluruh masyarakat Jakarta. Transportasi sangat penting untuk menghilangkan kesenjangan antara tempat asal dengan tempat tujuan.

Dilihat dari penggunaannya, transportasi dibagi menjadi dua macam, yaitu transportasi umum dan transportasi pribadi. Dengan jumlah penduduk dan kebutuhan perjalanan yang tinggi, tentu penggunaan transportasi pribadi memberikan dampak negatif tersendiri bagi kota Jakarta, yaitu kemacetan. Penggunaan transportasi pribadi mendorong kepadatan jalanan ibu kota yang berujung dengan kemacetan. Jika diurutkan, masalah kemacetan pun bercabang menjadi akar masalah lain, seperti kesehatan, polusi udara, kejahatan, dan sebagainya. Seharusnya kota adalah untuk manusia, bukan untuk kendaraan bermotor.



Gambar 1 Kebutuhan jumlah perjalanan perhari di Jakarta dan sekitarnya
Sumber: Pemprov. DKI Jakarta (2012)

Sudah saatnya bagi masyarakat kota untuk beralih ke transportasi umum. Namun di sisi lain, transportasi umum juga bukanlah pilihan yang menarik bagi masyarakat di kota Jakarta. Mengapa tidak menarik? Bagaimanakah respon masyarakat kota Jakarta terhadap transportasi umum? Bagaimana pola pikir masyarakat dapat diubah? Jawaban dari pertanyaan-pertanyaan tersebut telah dirangkum ke dalam beberapa bagian berikut.

METODE

Penulisan ini merupakan kajian mengenai penciptaan dan perancangan fasilitas transportasi umum untuk meningkatkan jumlah penggunaannya. Pendalaman tentang data transportasi umum di Jakarta dilakukan dan dilanjutkan dengan penelusuran pustaka baik dari buku, internet dan hasil *survey* yang melibatkan 130 responden tentang penggunaan transportasi umum maupun pribadi di Jakarta. *Survey* tersebut menitikberatkan pada pemilihan responden menggunakan transportasi umum maupun transportasi pribadi. Selain dengan *survey*, Studi banding juga dilakukan dengan melihat ke lapangan secara langsung salah satu faktor penunjang transportasi umum yaitu stasiun MRT di

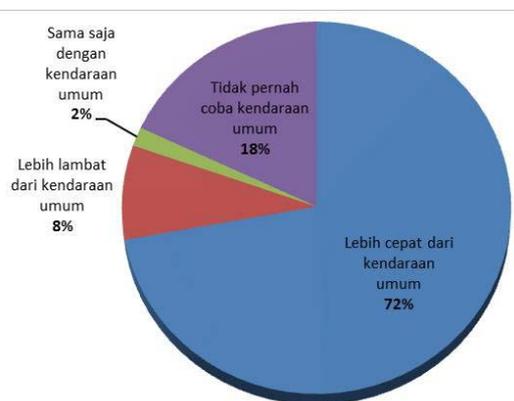
Singapura dan Halte bus TransJakarta di Jalan Sudirman, lalu melakukan analisa perbandingan. Salah satu aspek yang dilihat adalah, akses menuju stasiun atau halte, kualitas ruang bersama/ publik dan faktor penunjangnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

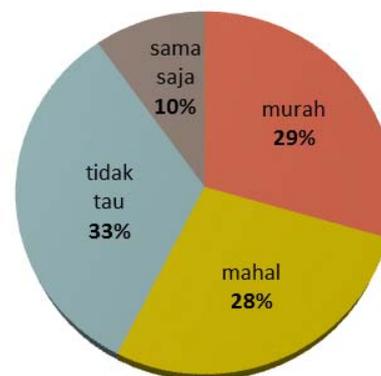
Survey Transportasi Umum vs Transportasi Pribadi

Saat ini Jakarta telah memiliki BRT dengan panjang jalur mencapai 200 km dan menjadikannya sebagai BRT terpanjang dunia. Bus TransJakarta memiliki 12 koridor yang menghubungkan seluruh penjuru Jakarta. Dengan moda transportasi lain seperti MRT dan Monorail yang sedang dalam tahap perancangan dan persiapan pembangunan, Jakarta telah berbenah untuk menciptakan kehidupan urban yang lebih baik. Selain itu, keberadaan *moda* transportasi umum seperti kereta Commuter Line, Kopaja, Metromini dan juga Mikrolet ikut mendukung *moda* transportasi umum yang ada di Jakarta secara lebih menyeluruh. Dengan adanya *moda-moda* transportasi tersebut, Jakarta sudah memiliki integrasi dan koneksi *moda* transportasi umum yang tersebar ke seluruh penjuru kota, dan seharusnya permasalahan seperti kemacetan dan polusi udara bisa segera diminimalisasi.

Melalui survei yang dilakukan dalam kurun waktu dua minggu (Juni 2013) dengan melibatkan 130 responden, sebanyak 72% responden memilih menggunakan kendaraan pribadi dibanding kendaraan umum terkait dengan efisiensi waktu dalam perjalanan. Mereka berpendapat bahwa menggunakan kendaraan pribadi relatif lebih cepat dibanding dengan menggunakan kendaraan umum yang sering kali tidak menentu. Misalnya, kedatangan bus yang tidak tepat waktu, kurangnya ketersediaan bus, dan akses menuju halte terdekat lebih sulit.

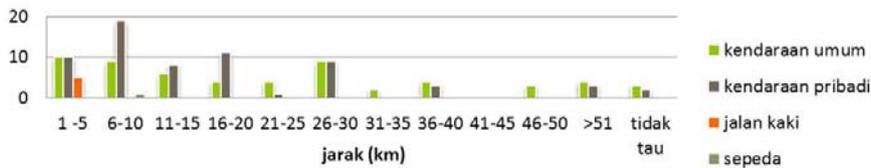


Gambar 2 Alasan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi
Sumber: *Volume Factory*



Gambar 3 Alasan warga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dari segi harga.
Sumber *Volume Factor*

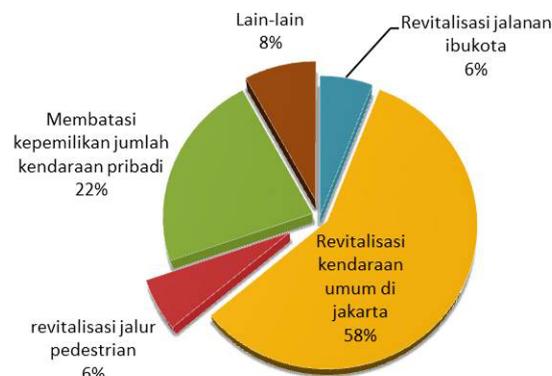
Di samping efisiensi waktu, fakta menarik lainnya juga terdapat pada *spending*. Sebanyak 29% pengguna kendaraan pribadi mengaku bahwa jika dihitung-hitung, menggunakan kendaraan pribadi relatif lebih murah daripada menggunakan kendaraan umum, sehingga hal ini menjadi alasan kuat untuk tetap menggunakan kendaraan pribadi. Sedangkan, 28% di antaranya, tetap memilih menggunakan kendaraan pribadi meskipun biayanya lebih mahal daripada menggunakan kendaraan umum.



Gambar 4 Pilihan kendaraan responden dilihat dari jangkauannya.
Sumber: *Volume Factory*

Fakta menarik lain yang mempengaruhi pilihan warga Jakarta untuk menggunakan kendaraan pribadi/umum adalah jarak. Dapat dilihat pada diagram di atas, pada jarak enam sampai dengan dua puluh kilometer, responden lebih cenderung memilih kendaraan pribadi sebagai alat transportasi mereka dibanding kendaraan umum. Namun sebaliknya, pada jarak di atas 36 km, para responden lebih memilih menggunakan kendaraan umum (bis, kereta, mikrolet, ojeg) daripada kendaraan pribadi. Sangat disayangkan juga, pengguna sepeda masih sangat minim di Jakarta, meskipun untuk jarak tempuh yang terjangkau. Padahal, sepeda merupakan alat transportasi yang ramah lingkungan dan kini telah menjadi gaya hidup di banyak negara lain.

Fakta-fakta tersebut merupakan beberapa alasan yang membuat jumlah kendaraan pribadi semakin padat dan meningkat drastis. Pada tahun 2011 tercatat ada 11,3 juta kendaraan pribadi di Jakarta. Dengan bertambah padatnya kendaraan di Jakarta, maka semakin sedikit ruas jalan yang tersedia, dan semakin seringlah macet terjadi. Dan telah diprediksi, apabila kondisi ini terus terjadi pada tahun 2014 Jakarta akan macet total. Untuk mengatasi kemacetan yang terjadi, 58% responden kami berpendapat bahwa kunci utama untuk keluar dari kemacetan adalah dengan revitalisasi kendaraan umum. Solusi ini sangat berkaitan dengan solusi kedua terbanyak yang dicetuskan oleh para responden kami, yaitu membatasi kepemilikan mobil pribadi (22%).



Gambar 5 Solusi kemacetan Jakarta menurut para responden.
Sumber: *Volume Factory*

Berdasarkan survei yang telah dilakukan, banyak aspek yang harus dibenahi untuk mendukung transportasi umum di Jakarta, sehingga transportasi umum dapat diandalkan dan menjadi pilihan warga Jakarta. Revitalisasi dan peremajaan moda transportasi sampai dengan fasilitas sarananya merupakan salah satu upaya yang harus dilakukan, dan hal ini dapat dilakukan dengan dengan berbagai cara, dengan mempertimbangkan kenyamanan sebagai aspek utamanya.

Membuat Sarana Transit Nyaman & Menyenangkan



Gambar 6 Ramp yang menghubungkan JPO dan Halte Transjakarta yang curam di Halte Dukuh Atas.
Sumber: Albertus Prawata



Gambar 7 Fasilitas yang tidak memadai untuk menunggu bus. Memicu perilaku penumpang yang tidak tertib. Sumber: Albertus Prawata

Dua hal terpenting yang perlu direvitalisasi dari transportasi umum Jakarta adalah sarana dan prasarana. Sampai saat ini, pemerintah telah mengupayakan banyak solusi untuk merevitalisasi sarana transportasi. Misalnya, menambah jumlah bus, kereta, dan Transjakarta. Namun seringkali dilupakan prasarana yang tidak kalah penting untuk dibenahi. Tanpa prasarana, sarana tidak dapat ditunjang keberlangsungannya. Oleh karena itu, selain membenahi sarana, kita juga harus memberikan perhatian lebih pada prasarana transportasi umum di Jakarta. Salah satu prasarana yang paling signifikan untuk dibenahi adalah tempat transit, seperti halte, stasiun, dan terminal. Dengan prasarana yang aman, nyaman, dan menyenangkan, maka masyarakat Jakarta punya alasan yang kuat untuk meninggalkan kendaraan pribadi dan beralih ke transportasi umum karena transportasi umum sebenarnya memiliki banyak keunggulan jika dibandingkan dengan transportasi pribadi, seperti, tidak membutuhkan konsentrasi dalam mengendarai (dapat istirahat atau menikmati perjalanan), biaya yang dikeluarkan lebih sedikit, membantu pemerintah dalam mengurangi kemacetan, mengurangi polusi udara dan menghemat penggunaan bahan bakar.

Banyak negara lain telah sadar akan pentingnya membuat prasarana transportasi menjadi lebih menyenangkan. Penggabungan ruang terbuka bersama yang bisa digunakan untuk aktifitas publik akan menambah daya tarik sendiri bagi fasilitas transit transportasi umum. Pengadaan dan penambahan fungsi seperti tempat parkir sepeda yang nyaman dan aman, serta fungsi retail dan kebutuhan rekreasi dapat menambahkan suasana baru yang menyenangkan. Selain itu juga dalam hal grafis dapat dijadikan sebagai suatu cara untuk menarik masyarakat secara luas untuk menggunakan transportasi umum. Melalui media grafis dan komersial yang menarik, tentunya dapat memberikan warna baru bagi transportasi umum tersebut, dan dapat memberikan suatu identitas yang kuat. Berikut adalah beberapa contoh yang bisa menjadi inspirasi untuk dikembangkan di Jakarta.



Gambar 8 Ruang terbuka diatas stasiun MRT Bras Basah, Singapore. Ruang terbuka publik yang bisa dipergunakan warga.
Sumber: Albertus Prawata



Gambar 9 Halte bus di Jepang.
Sumber: Jonathan Goldberg



Gambar 10 *Cartoon Network Train on Taiwan High Speed Rail*
 Sumber: THRS



Gambar 11 Grafis yang berbentuk media komersial dapat memberikan suasana yang menarik dan menyenangkan
 Sumber: <http://izabelarychter.blogspot.com/2012/08/inside-bus-inside-subway.html>
 (Izabela Rychter)



Gambar 12 Halte bus di Curitiba, Colombia, yang dapat digunakan oleh seluruh lapisan masyarakat.
 Sumber: <http://www.dexigner.com/news/23873> (Senay Gokcen)



Gambar 13 Chur Bicycle Parking Velostation yang terletak di kota Chur, Swiss. Penggabungan tempat parkir dan penyimpanan sepeda memudahkan kegiatan ber-commuting. Sumber: Monocle Magazine issue 64. Volume 07 June 2013



Gambar 14 The Global Mall Xinzuoqing, Kaohsiung, Taiwan.
Railway station mall dengan segala fasilitasnya
 Sumber: Monocle Magazine issue 64. Volume 07 June 2013

SIMPULAN

Kehadiran *moda* transportasi umum yang ada di Jakarta (dari mikrolet, kopaja, metromini, bus patas, bus TransJakarta, *Commuter Line* sampai dengan MRT dan *Monorail*—yang sedang dalam tahap perancangan) tidak secara otomatis menjamin permasalahan transportasi seperti kemacetan di Jakarta terselesaikan. Fokus pada pengadaan *moda* transportasi saja tidak cukup, namun fasilitas dan sarana transportasi umum seperti fasilitas transit dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya juga harus diperhatikan. Dari hasil survei menyatakan bahwa faktor kenyamanan dan keamanan transportasi umum di Jakarta menjadi isu yang harus segera diselesaikan. Hal ini bisa dimulai dengan cara-cara yang relatif mudah dengan mengajak berbagai instansi terkait untuk menghadirkan fasilitas transportasi umum yang humanis dengan peremajaan visual grafis. Melalui iklan dan juga infografis yang jelas dan menarik, tentunya akan menjadikan sarana dan fasilitas transportasi umum menjadi informatif dan lebih hidup.

Penambahan fasilitas-fasilitas baru di area transit seperti *retail* dan fasilitas rekreasi juga bisa menjadi daya tarik sendiri bagi warga Jakarta yang memiliki jadwal dan aktivitas yang padat. Untuk menciptakan ruang publik baru yang nyaman, kita dapat menyediakan tempat istirahat warga dengan sarana *retail* makanan dan tempat berbelanja di area transit ini. Dengan strategi-strategi tersebut, diharapkan warga Jakarta dapat menjadikan transportasi umum sebagai pilihan untuk mobilitasnya dalam berkegiatan sehari-hari di kota Jakarta. Dengan begitu, kemacetan dan permasalahan lain seperti isu kesehatan dan ekonomi dapat diminimalisasi. Ketersediaan *moda*, fasilitas dan sarana transportasi umum yang saling berhubungan, informatif, humanis dan dapat digunakan oleh seluruh warga Jakarta, tentunya dapat memberikan suatu identitas dan ciri khas kota yang kuat. Hal ini tentunya akan memberikan dampak yang luas bagi perkembangan kota Jakarta, dan juga Indonesia secara menyeluruh.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik. *Jakarta Dalam Angka 2010 – 2012*.

Chu, N. (2013). Fun Overload: Cartoon Network Train On Taiwan's High Speed Rail. diakses 20 February 2013, dari <http://gondolaproject.com/2013/09/25/fun-overload-cartoon-network-train-on-taiwans-high-speed-rail/>

Firmenich, A., Chiu, A. (2013). Transport Survey 2013/14. *Monocle Magazine issue 64, 07*.

Gokcen, S. (2011). *Post-Oil City: The History of the City's Future*. Diakses 20 February 2013 dari <http://www.dexigner.com/news/23873>.

Nordahl, D. (2012). *Making Transit FUN! How to Entice Motorists from Their Cars*. London: Island Press. ASIN: B007SO37YC

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2012). *Sirkulasi Jabodetabek*.

Rychter, I. (2012). *Inside bus, inside subway*. Diakses 20 February 2013, dari <http://izabelarychter.blogspot.com/2012/08/inside-bus-inside-subway.html>