

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan suatu kota didorong oleh lengkapnya dari sarana dan prasarana yang dimiliki kota tersebut. Jayadinata (1992:84) menyatakan, “kota dapat dicirikan dengan adanya prasarana perkotaan, seperti bangunan yang besar-besar bagi pemerintah, rumah sakit, pasar, sekolah, taman serta alun-alun yang luas dan jalan aspal yang lebar-lebar, merupakan ciri suatu kota”. Sarana dan prasarana tersebut merupakan penunjang bagi warga kota dalam menjalani aktifitas sehari-hari mereka.

Undang-undang No. 32 Tahun 2004 tentang Kawasan Perkotaan menyatakan, “kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian, dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial dan kegiatan ekonomi”. Berdasarkan pernyataan tersebut kawasan perkotaan memiliki pusat pemerintahan dan pusat kegiatan ekonomi atau *central business district* (CBD) yang pada umumnya terdapat di pusat-pusat kota, dan merupakan daya tarik penggerak ke pusat kota. Dalam menunjang pergerakan penduduk menuju pusat kota tersebut yang dibutuhkan adalah sarana transportasi. Menurut Adib dalam Farandy (2011:1) “pergerakan penduduk untuk melakukan aktivitas akan membawa implikasi terhadap sistem transportasi, dimana dalam melakukan aktivitas

menyebabkan penduduk membutuhkan sarana dan prasarana transportasi dalam melakukan pergerakannya”.

Transportasi memiliki peran penting dalam sebuah kota. Sektor transportasi merupakan salah satu faktor yang sangat berperan dalam pembangunan ekonomi yang menyeluruh karena membantu dalam pergerakan kegiatan ekonomi, yaitu produksi, distribusi, dan konsumsi.

Perkembangan suatu kota juga disertai dengan pertumbuhan jumlah penduduknya. Pertumbuhan penduduk merupakan dinamika kemasyarakatan yang merupakan suatu kekuatan yang menambah dan mengurangi jumlah penduduk. Tjahjono (2002 :27) menyatakan, “perkembangan lingkungan kawasan perkotaan tidak lepas dari pesatnya laju pertumbuhan penduduk perkotaan.” Berdasarkan pernyataan tersebut dengan adanya pertumbuhan penduduk, akan berakibat pada peningkatan kebutuhan rumah tinggal. Kepadatan penduduk suatu kawasan merupakan hasil dari keterbatasan lahan yang terus menyempit sedangkan pertumbuhan penduduk melaju dengan pesat. Kepadatan penduduk dapat menimbulkan beberapa dampak negatif, diantaranya: meningkatnya jumlah pengangguran akibat dari kualitas sumber daya manusia yang rendah, tingginya kriminalitas, munculnya kawasan pemukiman kumuh atau *slum area*, dan yang sangat mempengaruhi perputaran roda perekonomian adalah masalah kemacetan lalu lintas.

Kemacetan lalu lintas menurut Djamester (2004) dalam Wahyudi (2007 : 8) adalah :

Kemacetan lalu lintas adalah suatu keadaan kondisi jalan bila tidak ada keseimbangan antara kapasitas jalan (Kapasitas/C) dengan jumlah kendaraan yang lewat (Volume/V). Gejala ini ditandai dengan kecepatan yang rendah sampai berhenti, jarak antar kendaraan yang satu dengan kendaraan yang lain rapat, pengemudi tidak dapat menjalankan kendaraan dengan kecepatan yang diinginkan.

Kemacetan lalu lintas diakibatkan oleh beberapa faktor, diantaranya: lebar dan kondisi jalan raya, keberadaan pedagang kaki lima (PKL) di pinggir trotoar jalan raya, jumlah dan besarnya kendaraan yang berada di jalan raya, dan ketertiban pengguna jalan.

Kota Jakarta merupakan ibukota dari Negara Indonesia, dimana segala aktivitas ada didalamnya. Kota Jakarta memiliki beragam fungsi; sebagai pusat pemerintahan nasional, perdagangan dan industri, jasa, pendidikan, dan budaya yang disertai fasilitas pariwisata atau rekreasi, serta prasarana pelayanan perkotaan bertaraf nasional bahkan internasional. Berdasarkan faktor-faktor yang telah disebutkan sebelumnya kota Jakarta masih menjadi sasaran tempat mencari kerja utama penduduk Indonesia yang berada di luar kota Jakarta untuk meningkatkan kesejahteraan hidup mereka, dan juga pembangunan yang tidak merata menjadi faktor utama bagi sebagian besar masyarakat melakukan urbanisasi ke kota Jakarta.

Urbanisasi menimbulkan berbagai dampak bagi kota Jakarta, salah satunya yaitu menjadi padatnya penduduk kota Jakarta. Hal ini dapat dilihat laju pertumbuhan penduduk kota Jakarta meningkat tinggi setiap 10 tahunnya.

### **Tabel 1.1** **Jumlah Penduduk DKI Jakarta**

| TAHUN | JUMLAH PENDUDUK |
|-------|-----------------|
| 1961  | 2.906.533       |
| 1971  | 4.576.018       |
| 1980  | 6.480.645       |
| 1990  | 8.227.746       |
| 2000  | 8.347.083       |
| 2010  | 10.187.595      |

Sumber : Badan Pusat Statistik Jakarta 2011

**Tabel 1.2**  
**Pertumbuhan Penduduk DKI Jakarta**

| Tahun       | 1961 – 1971 | 1971 – 1980 | 1980 – 1990 | 1990 – 2000 | 2000 - 2010 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Pertumbuhan | 4,62 %      | 3,97 %      | 2,41 %      | 0,16 %      | 1,49 %      |

Sumber : Badan Pusat Statistik Jakarta 2011

Laju pertumbuhan penduduk di Jakarta mengalami pertumbuhan yang cukup tinggi per tahunnya, sedangkan luas daratan Jakarta hanya 660, 37 km<sup>2</sup>.

Seiring dengan pertumbuhan penduduk yang besar setiap tahunnya, maka pertumbuhan akan kepemilikan kendaraan pribadi pun mengalami pertumbuhan. Dari hasil data yang didapat oleh Dinas Perhubungan (DISHUB) DKI Jakarta pada tahun 2010 Jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta mencapai 7,9 juta unit, yang terdiri dari 7,55 juta (98,8%) kendaraan pribadi dan 89.570 (1,2%) kendaraan umum.

**Tabel 1.3**  
**Rata-rata Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor di Wilayah Provinsi DKI Jakarta**

| Thn  | Jenis Kendaraan |         |         |           | Total Kendaraan | Pertambahan Sepeda Motor/hari (%) | Pertambahan Sepeda Motor/Thn (%) | Pertambahan KB (mobil penumpang, barang, dan bus)/thn | Pertumbuhan KB (mobil penumpang, barang, dan bus) (%) | Total Pertambahan Kend/hari | Persentase Pertambahan Kendaraan (%) |
|------|-----------------|---------|---------|-----------|-----------------|-----------------------------------|----------------------------------|---|---|-----------------------------|--------------------------------------|
|      | PNP             | Barang  | Bus     | SPM       |                 |                                   |                                  |   |   |                             |                                      |
| 2006 | 1.494.610       | 410.836 | 256.207 | 3.242.090 | 5.403.743       | 972                               | 12,3                             | 141   | 2,4   | 1.113                       | 8,1                                  |
| 2007 | 1.547.336       | 414.276 | 256.766 | 3.579.622 | 5.798.002       | 925                               | 10,4                             | 155   | 2,6   | 1.080                       | 7,3                                  |
| 2008 | 1.610.915       | 427.359 | 257.370 | 3.968.749 | 6.264.393       | 1.066                             | 10,9                             | 212   | 3,5   | 1.278                       | 8,0                                  |
| 2009 | 1.661.795       | 435.654 | 257.905 | 4.333.559 | 6.688.913       | 999                               | 8,4                              | 164   | 2,6   | 1.163                       | 6,8                                  |

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

|      |           |         |         |           |           |       |      |     |     |       |     |
|------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|-------|------|-----|-----|-------|-----|
| 2010 | 1.789.458 | 441.886 | 273.789 | 4.835.650 | 7.340.783 | 1.376 | 10,4 | 410 | 6,4 | 1.786 | 9,7 |
|------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|-------|------|-----|-----|-------|-----|

Sumber : Ditlantas Polda Metro Jaya 2011

Kota Jakarta memiliki panjang jalan 6.591 km dan luas jalan 42,3 km<sup>2</sup>, hanya 6,4% dari luas wilayah DKI Jakarta. Pertumbuhan jalan hanya bertumbuh 0,01% per tahunnya. Akibat dari tidak seimbangnya antara pertumbuhan kendaraan dengan panjang jalan di kota Jakarta maka timbulah masalah kemacetan lalu lintas di kota Jakarta.

**Tabel 1.4**  
**Informasi Jaringan Jalan**

| Nomor         | Fungsi Jalan      | Panjang (m) | Luas (m <sup>2</sup> ) | Road Ratio (%) | Status Jalan |
|---------------|-------------------|-------------|------------------------|----------------|--------------|
| 1             | Toll              | 112.960     | 2.472.680              | 0,37           | Nasional     |
| 2             | Arteri Primer     | 111.050     | 2.288.045              | 0,35           | Nasional     |
| 3             | Kolektor Primer   | 11.330      | 245.384                | 0,04           | Nasional     |
| 4             | Arteri Sekunder   | 506.647     | 8.312.905              | 1,26           | Provinsi     |
| 5             | Kolektor Sekunder | 813.863     | 6.987.218              | 1,06           | Provinsi     |
| 6             | Lokal             | 4.936.928   | 20.988.104             | 3,18           | Provinsi     |
| 7             | Jalan Layang      | 57.000      | 1.026.000              | 0,11           | Provinsi     |
| <b>Jumlah</b> |                   | 6.549.778   | 42.320.336             | 6,37           | Kota         |

Sumber : Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta 2011

Setiap hari jalan-jalan di Jakarta mengalami kepadatan arus kendaraan. Hampir diseluruh titik wilayah di Jakarta mengalami kemacetan, dan puncak kemacetan tersebut terjadi pada jam-jam kerja, yaitu pada pagi hari (sekitar pukul 6.30 – 9.00 WIB) dan sore hari (sekitar pukul 16.30 – 19.30 WIB).

Jakarta memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, dari data hasil penelitian oleh JICA Sitramp dalam DISHUB dalam angka (2010:7) menyatakan bahwa “kebutuhan perjalanan DKI Jakarta 21,9 juta perjalanan/hari dengan kendaraan bermotor 15,3 juta perjalanan/hari.” Kegiatan kota Jakarta yang begitu padat

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu



membuat masyarakat harus mengejar waktu dalam menjalani aktivitasnya sehari-hari. Ketika semua warga Jakarta harus keluar rumah untuk menjalani aktifitasnya, maka yang mereka butuhkan adalah sarana transportasi.

Kementerian Riset dan Teknologi Republik Indonesia dalam Buku Putih menyatakan (2006), “Transportasi merupakan industri jasa yang mengembangkan fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan nasional, yang secara umum menjalankan fungsi sebagai katalisator pendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).” Berdasarkan pernyataan tersebut peranan transportasi sangat besar pengaruhnya bagi perkembangan suatu Negara.

Menurut Sinulingga dalam Wahyudi (2007:8) transportasi yang baik adalah :

Apabila perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan, frekuensi pelayanan cukup, aman, bebas dari kemungkinan kecelakaan dan kondisi pelayanan yang nyaman. Untuk mencapai kondisi yang ideal ini, sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi ini, yaitu kondisi prasarana (jalan), sistem jaringan jalan, kondisi sarana (kendaraan) dan sikap mental pemakai fasilitas transportasi tersebut.

Kondisi transportasi di kota Jakarta saat ini didominasi oleh kendaraan pribadi, khususnya sepeda motor. Jumlah kendaraan pribadi yang lebih banyak dibanding kendaraan umum memperparah keadaan transportasi di Jakarta. Tingginya angka perjalanan di Jakarta membuat ruas-ruas jalan tertentu mendapat beban yang terlampaui berat, bahkan di atas normal. Pada jam sibuk pagi dan sore hari, lalu lintas di jalan-jalan utama kota Jakarta mengalami sedikit kelumpuhan, apabila ditambah dengan hujan deras akan langsung melumpuhkan pergerakan

**Egga Marsia Devana, 2012**

**Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

lalu lintas kota. Selain itu, tata ruang Jakarta yang rumit dan kompleks sehingga menjadi faktor pendukung kemacetan di Jakarta.

Jaringan transportasi dan pola pergerakan yang menuju ke pusat kota Jakarta dari kawasan suburban dan kota-kota di luar kota Jakarta memicu adanya penambahan jalan dan moda angkutan baru. Pola pergerakan seperti ini mengakibatkan terbentuknya suatu pola komuter antara DKI Jakarta dan Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi).

**Tabel 1.5**  
**Data Pergerakan Komuter Jakarta – Jabodetabek**

| Nomor | Arah Pergerakan        | Volume Kendaraan per hari (unit/100) |      |
|-------|------------------------|--------------------------------------|------|
|       |                        | 2002                                 | 2010 |
| 1     | Tangerang ke Jakarta   | 247                                  | 344  |
| 2     | Depok/Bogor ke Jakarta | 344                                  | 338  |
| 3     | Bekasi ke Jakarta      | 262                                  | 423  |

*Sumber : Dinas Perhubungan 2010*

Miro (1997 : 92) menyatakan, “permasalahan transportasi dan lalu lintas saat ini pada umumnya dihadapi kota – kota besar di Indonesia seperti kemacetan lalu lintas, kurangnya jumlah dan mutu angkutan umum, kurangnya fasilitas parkir, kecelakaan lalu lintas, pelanggaran – pelanggaran lalu lintas dan lain – lain”.

Di Jakarta kemacetan lalu lintas merupakan hal yang sudah sangat biasa dan menjadi masalah besar di kota ini, masalah kemacetan lalu lintas ini juga telah diusahakan sejak lama untuk diatasi, tetapi masalah ini belum juga selesai-selesai.

Dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta pemerintah membuat program-program tertentu, misalnya pembangunan jalan tol atau jalan bebas hambatan yang dipungut biaya untuk melewatinya, pembuatan fly over (jembatan layang), kawasan 3 in 1 (kawasan yang hanya boleh dilewati oleh kendaraan yang menampung minimal tiga orang di dalamnya pada hari-hari dan jam-jam tertentu saja), dan membuat peraturan untuk melarang kendaraan pribadi melewati jalan-jalan arteri pada jam-jam tertentu. Akan tetapi program-program hanya memberi efek jangka pendek. Dan pada akhirnya yang paling diharapkan masyarakat dari semua program pemerintah dalam mengatasi kemacetan adalah pembuatan proyek bus cepat atau Bus Rapid Transit (BRT) yang dinamakan Transjakarta atau Busway. Tujuan dari proyek ini adalah mengurangi kemacetan lalu lintas di jalan-jalan ibu kota Jakarta khususnya titik – titik kemacetan lalu lintas rutin.

Transjakarta Busway dibentuk berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelolaan Transjakarta. Pada tahun 2006 berubah menjadi Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta sesuai dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 48 Tahun 2006 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta Busway dan Surat Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 625 tahun 2010 tentang Penetapan Badan Layanan Umum Transjakarta Busway sebagai unit kerja perhubungan yang menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah secara Penuh. Pada tahun 2011, dilakukan perubahan organisasi melalui Peraturan



Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 52 Tahun 2011 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelolaan Transjakarta Busway Dinas Propinsi DKI Jakarta.

Unit Pengelolaan Transjakarta Busway merupakan penyelenggara tunggal dalam penyelenggaraan busway di Jakarta yang diberi keistimewaan dari pemerintah atas penggunaan lajur khusus pada jalan raya. Pemerintah memperhatikan serta mendukung atas perkembangan busway dan memasukan sistem busway dalam rencana Pola Transportasi Makro DKI Jakarta. BLU Transjakarta Busway adalah lembaga yang dibentuk oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola layanan angkutan umum missal dengan menggunakan moda bus. Pembangunan Bus Rapid transit (BRT) merupakan salah satu strategi dari Pola Transportasi Makro (PTM) sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 48 Tahun 2006 yaitu, untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh manusia

Transjakarta tersebar di beberapa wilayah di Jakarta, bus ini memiliki jalur khusus yang dinamakan koridor. Disepanjang koridor transjakarta terdapat beberapa halte khusus untuk bus ini berhenti dimana penumpang hanya bisa naik dan turun di halte tersebut.

Transjakarta mulai beroperasi pada tanggal 15 januari 2004, dan kini Transjakarta sudah memasuki usia yang ke 8 tahun. Dalam usianya yang ke 8 tahun ini banyak masalah yang ditimbulkan dari keberadaannya bus transjakarta

**Egga Marsia Devana, 2012**

**Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

ini, diantaranya kelangkaan pasokan Bahan Bakar Gas (BBG) yang merupakan bahan bakar dari bus transjakarta tersebut, antrian penumpang yang sangat panjang ketika berada di halte, jalanan semakin sempit karena adanya separator busway, dan banyaknya penumpang yang diangkut melebihi kapasitas daya tampung.

Aktivitas penduduk kota Jakarta sangat menuntut untuk pergerakan yang sangat cepat, apabila kemacetan lalu lintas di Jakarta tidak diselesaikan dapat menyebabkan berbagai dampak, baik dampak ekonomi, sosial maupun psikologis.

Dampak ekonomi yang ditimbulkan akibat dari kemacetan lalu lintas diantaranya terjadi penurunan pendapatan pada masyarakat Jakarta untuk tingkat ekonomi menengah ke bawah. Indikatornya adalah setiap tahun nilai kerugian masyarakat mencapai Rp. 45,2 triliun per tahun oleh belanja boros akibat kemacetan yaitu berupa biaya BBM, operasional kendaraan, *time value, economic value*, dan pencemaran udara. Selain itu masyarakat Jakarta juga akan menghabiskan 6% – 8% (Produk Domestik Bruto) PDB untuk biaya transportasi. Padahal menurut standart internasional, biaya transportasi dikeluarkan oleh seseorang idealnya adalah 4% dari PDB, kerugian akibat kehilangan waktu karena kemacetan memerlukan waktu tempuh yang lebih lama daripada biasanya, kerugian subsidi BBM, kerugian usia pakai komponen kendaraan bermotor, mahalny anggaran transportasi berdampak kenaikan harga barang karena waktu tempuh mengakibatkan utilisasi kendaraan angkutan yang rendah, produktifitas tenaga supir yang rendah, pemakaian bahan bakar yang tinggi dan semakin

**Egga Marsia Devana, 2012**

**Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

pendeknya usia pakai komponen kendaraan bermotor. Semua komponen harga itu dimasukkan ke dalam ongkos angkut dan dibebankan kepada konsumen ke dalam harga barang. Harga barang yang seharusnya bisa lebih murah, menjadi lebih mahal.

Kemacetan lalu lintas juga dapat menimbulkan dampak sosial yang salah satunya adalah sangat beresikonya terkena pemalakan/segala macam pungli akibat jalan yang tersendat bahkan bisa jadi rawan tindak kejahatan. Tidak jarang kita mendengar kawanan preman yang beraksi ditengah kemacetan lalu lintas, dan dampak psikologis akibat kemacetan lalu lintas adalah meningkatnya tingkat kesetresan baik pengemudi maupun penumpang di dalam kendaraan tersebut, kerugian kesehatan akibat polusi kendaraan bermotor, dan rendahnya produktifitas karena lelah selama perjalanan.

Dari latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk meneliti PERAN TRANSJAKARTA DALAM MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS DI KOTA JAKARTA.

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian sebelumnya, yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengapa keberadaan Transjakarta tidak memberikan solusi terhadap kemacetan lalu-lintas di kota Jakarta ?
2. Bagaimanakah penyebaran titik-titik kemacetan lalu lintas di kota Jakarta sebelum dan sesudah adanya Transjakata ?

**Egga Marsia Devana, 2012**

**Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

3. Bagaimanakah karakteristik masyarakat yang menggunakan Transjakarta sebagai penunjang aktivitas sehari-harinya ?
4. Bagaimanakah tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan oleh Transjakarta terhadap penggunaanya ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini memiliki beberapa tujuan, yaitu :

1. Menganalisis penyebab keberadaan Transjakarta tidak memberikan solusi terhadap kemacetan lalu lintas di Jakarta.
2. Mengidentifikasi titik-titik kemacetan lalu lintas sebelum dan sesudah adanya Transjakarta.
3. Mengidentifikasi karakteristik masyarakat yang menggunakan Transjakarta sebagai penunjang aktivitasnya sehari-hari.
4. Mengidentifikasi tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan Transjakarta terhadap penggunaannya.

### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Sebagai bahan masukan kepada masyarakat umum supaya lebih bijak lagi dalam memilih antara menggunakan kendaraan pribadi dan kendaraan umum, khususnya Bus TransJakarta.
2. Sebagai masukan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Dinas Pekerjaan Umum DKI Jakarta.

**Egga Marsia Devana, 2012**

**Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

3. Sebagai sumber data untuk penelitian yang terkait dalam bidang yang sama ataupun dalam penelitian selanjutnya.
4. Sebagai sumber data untuk pembuatan proyek selanjutnya dalam mengatasi kemacetan di Jakarta

#### E. Definisi Operasional

Judul yang diambil dalam penelitian ini adalah “Keberadaan Bus TransJakarta dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Jakarta”. Agar dalam pembahasan tidak terjadi salah persepsi atau ada kata yang bermakna ganda, penulis menggunakan definisi operasional mengenai judul tersebut, yaitu sebagai berikut :

1. **Transjakarta** atau sering disebut Busway merupakan sistem transportasi bus cepat atau Bus Rapid Transit di Jakarta. Sistem ini dimodelkan berdasarkan sistem TransMilenio yang sukses di Bogota, Kolombia. Meskipun busway di Jakarta meniru Negara lain (Kolombia, Jepang, Australia), namun Jakarta memiliki jalur yang terpanjang dan terbanyak. Sehingga kalau dulu orang selalu melihat ke Bogota, sekarang Jakarta dijadikan sebagai contoh yang perlu dipelajari masalah dan cara penanggulangannya (Wikipedia)
2. **Kemacetan lalu lintas** menurut Djamester (2004) dalam Wahyudi (2007 : 8) merupakan suatu keadaan kondisi jalan bila tidak ada keseimbangan antara kapasitas jalan ( $Kapasitas/C$ ) dengan jumlah kendaraan yang lewat ( $Volume/V$ ). gejala ini ditandai dengan kecepatan yang rendah sampai

Egga Marsia Devana, 2012

Peran Transjakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Jakarta

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu



berhenti, jarak antar kendaraan yang satu dengan kendaraan yang lain rapat, pengemudi tidak dapat menjalankan kendaraan dengan kecepatan yang diinginkan. Salah satu yang menjadi indikator dari kemacetan lalu lintas adalah pergerakan kendaraan yang sangat lambat hingga berhenti sehingga menyebabkan terganggunya aktifitas dan pergerakan pemakai jalan.

