

## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Jakarta sebagai kota metropolitan dan pusat kegiatan ekonomi negara menghadapi tantangan besar dalam penyediaan sistem transportasi yang efisien. Dengan populasi sekitar 10.679.951 orang dan luas wilayah sekitar 661.52 km<sup>2</sup> (BPS, 2023), dan tingkat mobilitas warganya yang sangat tinggi, mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang kronis. Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan mendesak akan sistem transportasi massal yang mampu mengurangi beban lalu lintas sekaligus meningkatkan efisiensi pergerakan masyarakat.

Salah satu upaya pemerintah dalam mengatasi problem ini adalah penyediaan layanan transportasi publik berbasis bus (BRT), yaitu Transjakarta. Transjakarta memainkan peran penting dalam mendukung mobilitas penduduk di perkotaan. Transjakarta memiliki beberapa koridor, salah satunya adalah Koridor 13. Koridor dengan penumpang 984.226 per bulan September 2023 (Transjakarta, 2023) ini menonjol karena memiliki jalur terpisah dengan jalan umum dan melewati jaringan jalan strategis serta melayani kawasan-kawasan dengan tingkat kepadatan penduduk dan aktivitas ekonomi yang tinggi. Dengan karakteristik tersebut, Koridor 13 memiliki posisi strategis dalam sistem BRT Jakarta dan layak untuk ditelaah lebih dalam.

Transjakarta Koridor 13 adalah koridor yang mulai beroperasi 2017 dibangun terpisah dari lalu lintas umum menggunakan jalur layang (*elevated*) yang beroperasi dari halte Tegal Mampang hingga halte Ciledug. Koridor 13 juga didukung oleh koridor *feeder* seperti 13B, 13C, 13D, 13E, L13E, 13F, 4K, 6V, 7B, P11. Koridor ini melintasi beberapa jalan utama dan terintegrasi dengan KRL Green Line dan MRT Jakarta. Dengan konektivitas yang luas dan integrasi antarmoda, koridor ini menjadi salah satu penghubung penting dalam mobilitas harian warga Jakarta dan sekitarnya.

Secara kebijakan tata ruang, pengembangan koridor ini juga telah diatur dalam perencanaan wilayah Jakarta. Dalam Peraturan Daerah nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi DKI Jakarta Tahun 2010-2030, untuk mewujudkan keterpaduan penataan ruang dengan wilayah perbatasan maka pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengintegrasikan pengembangan dan pengelolaan prasarana transportasi dengan daerah Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak dan Cianjur (Bodetabekpunjur). Dalam mewujudkan keterpaduan tersebut terdapat rencana jaringan angkutan umum massal yaitu pembangunan lanjutan koridor Transjakarta yang dapat diimplementasikan pada permukaan secara layang pada koridor Ciledug-Tegal Mampang. Hal ini memperkuat posisi Koridor 13 sebagai bagian dari strategi transportasi makro yang saling terhubung antarwilayah di Jabodetabek.

Namun, meskipun pembangunan infrastruktur Koridor 13 ini memiliki banyak kelebihan, Koridor 13 masih dihadapi oleh beberapa tantangan. Terdapat beberapa parameter kinerja pelayanan yang belum optimal dan belum efektif, seperti *load factor* di jam sibuk, *headway* bus, hingga kesesuaian dengan standar Internasional. Permasalahan-permasalahan ini menunjukkan bahwa infrastruktur fisik yang baik belum tentu menjamin kualitas pelayanan yang maksimal.

Oleh karena itu, evaluasi kinerja operasional Transjakarta Koridor 13 menjadi penting. Evaluasi ini melibatkan aspek-aspek seperti keandalan waktu, kapasitas layanan, dan kecepatan rata-rata, dengan tujuan mendapatkan

wawasan mendalam tentang kinerja operasional harian koridor ini. Evaluasi ini diharapkan dapat memberikan gambaran menyeluruh terhadap efektivitas operasional dan kenyamanan layanan dari sudut pandang pengguna dan penyedia.

Dalam menilai kinerja tersebut, digunakan dua acuan evaluasi yang relevan, yaitu Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan BRT Standard ITDP 2024. Kedua regulasi ini digunakan karena mencakup pendekatan yang saling melengkapi antara standar nasional dan praktik terbaik internasional.

SK.687/AJ.206/DRJD/2002 merupakan pedoman nasional yang digunakan untuk menilai kinerja angkutan umum massal berbasis jalan, dengan indikator seperti kecepatan, *headway*, *load factor*, dan tingkat kenyamanan. Pedoman ini bertujuan untuk mendukung perencanaan dan peningkatan mutu pelayanan transportasi publik di Indonesia.

Sementara itu, BRT Standard ITDP 2024 merupakan standar internasional yang mengukur kualitas sistem BRT berdasarkan prinsip-prinsip terbaik (*best practices*) secara global. Standar ini mengevaluasi aspek-aspek seperti desain jalur eksklusif, integrasi moda transportasi, tata kelola stasiun dan kendaraan, sistem pembayaran, aksesibilitas, serta informasi penumpang. Penilaian dilakukan berdasarkan sistem poin yang memberikan klasifikasi kualitas, mulai dari *Bronze* hingga *Gold*.

Dengan adanya dua perspektif ini, evaluasi yang dilakukan dapat menggambarkan kondisi Koridor 13 secara lebih objektif dan multidimensional. serta mampu menggambarkan kondisi aktual secara komprehensif, baik dari perspektif kebijakan nasional maupun tolok ukur internasional, serta memberikan dasar perbaikan berkelanjutan bagi sistem BRT di Jakarta.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang, Apakah Transjakarta Koridor 13 telah memenuhi indikator kinerja berdasarkan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan BRT Standard ITDP 2024?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun dilakukannya penelitian ini memiliki tujuan adalah Untuk mengetahui sejauh mana kinerja Transjakarta Koridor 13 telah memenuhi indikator yang ditetapkan dalam SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan BRT Standard ITDP 2024.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan Layanan Publik: Hasil penelitian dapat digunakan oleh pihak Transjakarta atau pemerintah setempat untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi publik, khususnya pada Koridor 13.
2. Kontribusi akademik: Memberikan referensi bagi studi evaluasi kinerja layanan BRT di Indonesia dengan pendekatan gabungan antara standar nasional dan internasional.
3. Pengembangan Kebijakan Transportasi: Penelitian ini dapat memberikan wawasan tentang bagaimana kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan standar BRT ITDP 2024 diterapkan dalam praktik, yang dapat membantu dalam pengembangan kebijakan transportasi yang lebih efektif di masa depan.

### **1.5 Batasan Masalah**

Dalam penelitian ini, dibuat batasan masalah agar tidak menyimpang dari tujuan sebagai berikut.

1. Indikator Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yang digunakan dalam penelitian ini dibatasi pada bab 3 (Penentuan Jumlah Armada Angkutan Penumpang Umum) saja, tidak membahas bab-bab lainnya pada peraturan ini.
2. Indikator *BRT Standard 2024 ITDP* yang tidak digunakan pada penelitian ini terkait Kualitas Perkerasan Jalan.