

DESAIN SEBAGAI STRATEGI HEGEMONI

Studi Kasus Strategi Hegemoni pada Desain Trans Jakarta dan Dampaknya terhadap Perilaku Sosial dalam Sistem Transportasi di DKI Jakarta

Hangga Hardhika
Program Studi Desain Interior Institut Seni Indonesia Yogyakarta

ABSTRAK

Proyek busway ibarat terapi kejut untuk mengatasi kemacetan di Jakarta, strategi ini dapat membuat kaget sementara dan kemudian dipaksa beradaptasi untuk memulihkan keadaan normal dalam kehidupan pribadi, sosial dan politik. Terobosan Sutiyoso yang relatif cepat dalam pelaksanaan proyek busway, mengundang pertanyaan seputar strategi Sutiyoso dalam menjalankan dominasi kekuasaan untuk mengatasi masalah sosial, sehingga makalah ini juga mencoba menjelaskan strategi hegemoni Sutiyoso dalam proyek busway. Penelitian ini juga mengasumsikan upaya TransJakarta atau busway yang merupakan terobosan dalam mengatasi masalah sosial diasumsikan memiliki dampak dalam perubahan perilaku sosial, sehingga makalah ini mencoba menjelaskan dampak desain busway dalam perubahan perilaku sosial.

Kata kunci: desain, bus rapid transit, hegemoni

PENDAHULUAN

Era otoriter di masa Orde Baru telah berakhir dan ditandai dengan sebuah peristiwa besar yaitu kerusuhan Mei 1998. Lalu muncullah era baru, di era yang disebut era Reformasi ini masyarakat sudah benar-benar anti dengan kekuasaan otoriter pemerintah. Di era ini 'demokrasi' menjadi kata kunci. Ketika kekuasaan pemerintah pindah ke tangan rakyat, maka seakan terjadi euphoria demokrasi yang terlalu berlebihan. Abidin Kusno (2009) menyebut di era ini terjadi 'kelonggaran di pusat'. Maksudnya adalah kontrol pemerintah pusat terhadap rakyat dan daerah mulai dikurangi. Muncul istilah baru seperti otonomi daerah. Kelonggaran ini ternyata tak hanya melulu soal sistem pemerintahan yang dulu terpusat dan kini terdesentralisasi ke daerah, namun juga kelonggaran-kelonggaran yang lain. Seolah pemerintah pusat tak punya kuasa lagi mengatur rakyat, hal ini ditandai dengan banyak bermunculan pedagang kaki lima di pusat-pusat kota akibat maraknya PHK di saat krisis ekonomi 1997-1998. Kelonggaran juga muncul di bidang transportasi, kota seakan sulit sekali diatur, jalan-jalan mulai macet oleh riuhnya kendaraan pribadi dengan kredit yang semakin murah. Regulasi mengenai transportasi massal mungkin sedang dilupakan, karena elit politik sedang sibuk dengan euphoria demokrasi sehingga lebih sibuk rapat dari pada action. Era Reformasi yang mengedepankan demokrasi ternyata membawa euphoria yang cenderung kearah chaotic, kebijakan yang mulai longgar di awal reformasi membawa dampaknya sendiri.

Jakarta yang merupakan ibu kota negara Indonesia, adalah sebuah kota metropolitan yang bagi sebagian besar rakyat Indonesia memiliki peran penting. Jakarta memainkan banyak sekali peran. Peran yang paling besar tentu saja peran kekuasaan dan ekonomi. Dua peran ini memiliki korelasi yang sepertinya sulit untuk dipisahkan. Di negara yang tingkat korupsinya masih tinggi, kedekatan dengan kekuasaan memiliki nilai ekonomi tersendiri. Pola yang demikian menyebabkan Jakarta memiliki pertumbuhan yang luar biasa, mungkin bisa disebut mengalami ledakan terutama di bidang ekonomi. Hampir sebagian perusahaan

besar di Indonesia berada disini. Ledakan ekonomi di Jakarta membawa dampak pada ledakan penduduk. Daerah-daerah di Indonesia belum mampu menyaingi Jakarta dalam hal penyerapan tenaga kerja. Terjadinya kesenjangan ekonomi ini menyebabkan arus urbanisasi yang luar biasa. Data sensus penduduk DKI tahun 2010 menurut BPS mencapai 9,59 juta jiwa, ini belum termasuk warga di sekitar DKI yang bekerja di DKI, sehingga pada siang hari kepadatan Jakarta mungkin akan meningkat dua kali lipat.

Pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan jumlah penduduk memacu pergerakan manusia yang luar biasa di Jakarta. Di pagi hari orang bergerak menuju tempat kerja atau sekolah, di sore hari orang menuju rumah masing-masing sepulang dari kantor. Dengan system transportasi yang ada selama ini, bisa dipastikan apa yang terjadi di Jakarta setiap jam berangkat dan pulang kantor. Macet sudah menjadi keseharian warga Jakarta. Sistem transportasi yang belum memadai membuat orang lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi. Bagi kelas ekonomi menengah ke bawah, sepeda motor masih menjadi pilihan utama. Jumlah sepeda motor memiliki tingkat pertumbuhan yang paling luar biasa. Belum lagi ada stigma di masyarakat kelas ekonomi menengah keatas bahwa memiliki mobil adalah simbol status sosial. Menurut Save M. Dagun (2006) kemacetan di Jakarta diakibatkan oleh fenomena bottle neck, atau penyempitan di ujung jalan. Luas badan jalan diawal yang kapasitasnya mencukupi, tiba-tiba menyempit di ujungnya sehingga kapasitasnya tak mencukupi lagi, atau perbandingan kapasitas jalan dan volume kendaraan yang tidak seimbang. Akibat kemacetan ini muncul beberapa masalah sosial.

Dalam kaca mata sosiologi menurut Alfred Vierkandt dalam Agus Sachari (2002) sosiologi mengupas hal-hal yang berkaitan dengan mentalitas manusia sebagai kunci pelaku sosial, baik yang ditimbulkan oleh hubungan individu ataupun kelompok-kelompok dalam masyarakat. Sedangkan Gabriel Trade dalam Agus Sachari (200) menyatakan bahwa gejala sosial memiliki sifat psikologis yang terdiri dari interaksi jiwa setiap individu, seperti gejala mental, iritasi, oposisi dan kemampuan beradaptasi terhadap penemuan baru. Sosiologi terbagi dalam dua kelompok besar yaitu sosiologi murni dan sosiologi terapan. Makalah ini lebih membahas mengenai sosiologi terapan, kajian sosiologi terapan menurut Agus Sachari (2002) bertujuan untuk menyusun strategi pemecahan suatu persoalan sosial tertentu atau menyusun kebijakan sosial berkaitan dengan pembangunan yang hendak dijalankan. Dalam kondisi yang lebih praktis sosiologi terapan ini dikenal sebagai rekayasa sosial. Dengan adanya pemahaman mengenai sosiologi terapan, maka sosiologi memiliki kaitan dengan desain atau biasa disebut sebagai sosiologi desain. Menurut Agus Sachari (2002) sosiologi desain merupakan suatu ilmu pengetahuan yang mempelajari perilaku individu, sekelompok orang atau masyarakat yang dipengaruhi oleh karya desain tertentu atau sebaliknya.

Permasalahan sosial masyarakat DKI Jakarta terutama dalam hal masalah kemacetan ini akhirnya mendapat titik terang dengan kehadiran program Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jakarta atau yang lebih dikenal masyarakat dengan busway. Desain dan rancangan ide busway yang digagas oleh Sutiyoso dalam masa kepemimpinannya yang kedua sebagai gubernur DKI (masa jabatan 2002-2007) merupakan upaya dalam mengatasi masalah kemacetan Jakarta. Dalam upaya mengatasi masalah sosial transportasi ini Sutiyoso melakukan studi banding ke Bogota Columbia untuk meniru program Trans Milenio yang terbilang sukses. Strategi desain fasilitas busway hadir dengan cara yang unik, tidak seperti kebijakan lain yang terlalu banyak dibahas sebelum digulirkan dan akhirnya kandas, kebijakan busway seperti muncul tiba-tiba. Halte-halte busway dibangun dengan cepat, tiba-tiba menyeruak diantara bangunan beton bertingkat di pusat kota membentang dari Blok M sampai kawasan Kota dengan bentuk yang bisa dibilang futuristik. Busway ibarat

terapi kejut yang dirancang oleh tim ahli transportasi dan Dinas Perhubungan DKI serta didukung penuh oleh gubernurnya. Menurut Abidin Kusno(2009) ‘terapi kejut’ di Indonesia dapat dilihat sebagai bentuk komunikasi politik yang dikembangkan oleh negara dalam usahanya mengatasi krisis dan mengembalikan kekuasaan dengan menunjukkan kepada publik bahwa kekuasaan masih berada di tangan pemerintah. Berbeda dengan Orde Baru yang menggunakan terapi kejut dalam memberantas preman dalam operasi ‘petrus’ atau pembunuhan misterius, Sutiyoso menggunakan terapi kejut yang lain dengan membuat proyek busway. Proyek busway ibarat terapi kejut untuk mengatasi kemacetan di Jakarta, strategi ini dapat membuat kaget sementara dan kemudian dipaksa beradaptasi untuk memulihkan keadaan normal dalam kehidupan pribadi, sosial dan politik.

Abidin Kusno (2009) menjelaskan mengenai busway bagaikan tontonan, pusat teladan dan restorasi kekuasaan. Jalur busway atau koridor busway jalur I sengaja dibuat di jalan utama kota Jakarta membentang dari Kota di Jakarta Utara sampai Blok M di Jakarta Selatan, melewati jalan Thamrin dan Sudirman yang merupakan etalase kota Jakarta. Bus Trans-Jakarta jalur I sengaja diberi warna mencolok merah-oranye untuk menarik perhatian. Halte busway dibuat transparan dari bahan baja,metal dan kaca berbentuk seragam disepanjang koridor utama tampil cukup mencolok, halte itu berdiri ditengah-tengah jalan raya dan memamerkan diri di jalan laksana monumen di tengah jalan. Dengan desain halte yang dibuat mirip panggung, baik struktur maupun pemakai busway bersama-sama mempertontonkan disiplin penggunaan transportasi. Dengan adanya busway, disiplin tercipta ditengah jalan. Melalui busway kita melihat pembentukan budaya. Bagi Sutiyoso, busway bisa dipakai untuk mendidik warga terutama dari kelas bawah tentang tingkah laku teratur dan disiplin dalam kehidupan kota.

Upaya TransJakarta atau busway yang merupakan terobosan dalam mengatasi masalah sosial diasumsikan memiliki dampak dalam perubahan perilaku sosial, sehingga makalah ini mencoba menjelaskan dampak desain busway dalam perubahan perilaku sosial. Selain itu upaya Sutiyoso yang relatif cepat dalam pelaksanaan proyek busway, mengundang beberapa pertanyaan seputar strategi Sutiyoso dalam menjalankan dominasi kekuasaan untuk mengatasi masalah sosial, sehingga makalah ini juga mencoba menjelaskan strategi hegemoni Sutiyoso dalam proyek busway. Maka pertanyaan penelitian yang muncul adalah:

1. Bagaimanakah penerapan strategi hegemoni pada busway dalam sistem transportasi DKI Jakarta?
2. Bagaimanakah dampak desain busway terhadap perilaku sosial dalam sistem transportasi DKI Jakarta?

METODE PENELITIAN

Penelitian mengenai desain sebagai strategi hegemoni dengan studi kasus strategi hegemoni pada desain busway dan dampaknya terhadap perilaku sosial dalam sistem transportasi di DKI Jakarta ini memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan masalah sosial. Oleh karena itu penelitian mengenai desain ini menggunakan pendekatan sosiologi untuk menjabarkan dan mengidentifikasi kasus yang diteliti.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan secara kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Menurut Robert K. Yin (2002) sebagai suatu upaya penelitian, studi kasus dapat memberi nilai tambah pada pengetahuan kita secara unik tentang fenomena individual, organisasi, sosial dan politik. Studi kasus memungkinkan peneliti untuk mempertahankan karakteristik holistik dan bermakna dari peristiwa-peristiwa kehidupan nyata termasuk perubahan lingkungan sosial. Oleh karena itu strategi hegemoni dan

dampak desain busway terhadap perubahan perilaku sosial yang terjadi akibat perubahan lingkungan sosial dapat ditelaah lebih lanjut dengan metode penelitian studi kasus.

HEGEMONI

Menurut pendapat Gramsci dalam Dominic Srinati (2003), hegemoni merupakan sarana kultural maupun ideologis dimana kelompok-kelompok yang dominan dalam masyarakat, termasuk pada dasarnya (tapi bukan secara eksklusif) kelas penguasa dalam melestarikan dominasinya dengan mengamankan persetujuan spontan kelompok-kelompok subordinat termasuk kelas pekerja melalui penciptaan negosiasi konsensus politik maupun ideologis yang menyusup ke dalam kelompok-kelompok dominan maupun yang didominasi. Gramsci juga memandang hegemoni sebagai hasil kerja para intelektual. Masih menurut Gramsci, hegemoni berkaitan dengan pertarungan gagasan dan persetujuan terhadap gagasan-gagasan dominan. Jika hegemoni dipandang berawal dari sebuah konflik maka kompromi-kompromi hegemoni diharapkan mampu mengatasi konflik.

Dengan paparan yang demikian maka Dominic Srinati memaknai hegemoni Gramsci sebagai sebuah kelas politik sebagai kelas yang mampu atau berhasil membujuk kelas-kelas lain dalam masyarakat untuk menerima nilai-nilai moral, politik maupun kulturalnya. Jika kelas penguasa berhasil maka kelas ini akan menggunakan 'kekuatan sedikit mungkin'.

PERILAKU SOSIAL MASYARAKAT DALAM SISTEM TRANSPORTASI

Ada beberapa pengertian mengenai sosiologi, mulai dari versi August Comte, Max Weber, dll. Pada makalah ini teori sosiologi yang digunakan adalah sosiologi yang berhubungan dengan perilaku sosial atau mentalitas manusia dan hubungannya terhadap lingkungan sosial manusia tersebut.

Menurut Alfred Vierkandt dalam Agus Sachari (2002) sosiologi mengupas hal-hal yang berkaitan dengan mentalitas manusia sebagai kunci pelaku sosial, baik yang ditimbulkan oleh hubungan individu ataupun kelompok-kelompok dalam masyarakat. Sedangkan Gabriel Trade dalam Agus Sachari (2002) menyatakan bahwa gejala sosial memiliki sifat psikologis yang terdiri dari interaksi jiwa setiap individu, seperti gejala mental, iritasi, oposisi dan kemampuan beradaptasi terhadap penemuan baru.

Sosiologi terbagi dalam dua kelompok besar yaitu sosiologi murni dan sosiologi terapan. Makalah ini lebih membahas mengenai sosiologi terapan, kajian sosiologi terapan menurut Agus Sachari (2002) bertujuan untuk menyusun strategi pemecahan suatu persoalan sosial tertentu atau menyusun kebijakan sosial berkaitan dengan pembangunan yang hendak dijalankan. Dalam kondisi yang lebih praktis sosiologi terapan ini dikenal sebagai rekayasa sosial.

Dengan adanya pemahaman mengenai sosiologi terapan, maka sosiologi memiliki kaitan dengan desain atau biasa disebut sebagai sosiologi desain. Menurut Agus Sachari (2002) sosiologi desain merupakan suatu ilmu pengetahuan yang mempelajari perilaku individu, sekelompok orang atau masyarakat yang dipengaruhi oleh karya desain tertentu atau sebaliknya.

Menurut Herbert A Simon dalam Agus Sachari (2002) permasalahan sosial timbul karena masyarakat dan individu berperilaku sosial yang menyimpang. Lingkup kajian sosiologi meliputi beberapa hal yaitu sosial-ekonomi, sosial-budaya, sosial-politik, sosial-teknologi, sosial-pembangunan, sosial-kesehatan, sosial-agama, sosial-komunikasi, sosial-lingkungan, sosial-hukum, sosial-seni, dan sosial-perkotaan. Dalam makalah ini kajian sosial-perkotaanlah yang dibahas, terutama mengenai sistem kelalulintasan dalam

pertumbuhan kota, kepadatan kota dan dinamika metropolitan.

Laju pertumbuhan jumlah penduduk di Indonesia setiap tahun mengalami peningkatan yang signifikan. Khusus untuk propinsi DKI Jakarta, menurut data BPS (2010) jumlah penduduk propinsi DKI Jakarta mencapai 9,59 juta jiwa. Sedangkan laju pertumbuhan penduduknya mencapai 1,4% per tahun. Dengan luas DKI Jakarta sekitar 662,33 kilo meter persegi dan didiami oleh 9.588.198 orang maka rata-rata tingkat kepadatan penduduk DKI Jakarta adalah sebanyak 14.476 orang per kilo meter persegi.

Kemacetan menurut Suwardjoko P Warpani (2002) lalu lintas (traffic) adalah kegiatan lalu lalang atau gerak kendaraan, orang, hewan di jalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlalulintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh apalagi terlampaui maka terjadilah kemacetan lalu lintas.

Menurut Save M Dagun (2006) salah satu sumber kemacetan adalah diakibatkan oleh fenomena bottle neck, atau penyempitan di ujung jalan. Luas badan jalan di awal yang kapasitasnya mencukupi, tiba-tiba menyempit di ujungnya sehingga kapasitasnya tak mencukupi lagi. Bottle neck bisa disebabkan oleh beberapa macam kejadian misalnya keadaan fisik jalan yang memang menyempit.

DESAIN BUS RAPID TRANSIT DALAM SISTEM TRANSPORTASI

Suwardjoko P Warpani (2002) menyatakan bahwa bahwa tugas pengelola sistem perangkutan dalam hal ini pemerintah atau Kementrian Perhubungan adalah mempertemukan keinginan pengguna jasa dengan sediaan moda angkutan agar tercapai sistem perangkutan yang efektif dan efisien. Pengertian efektif disini memiliki beberapa pengertian yang meliputi kapasitas sarana dan prasarana yang mencukupi, antar moda yang terpadu, tertib, tepat dan teratur, cepat dan andal, serta aman dan nyaman. Sedangkan efisien disini memiliki arti biaya terjangkau, beban publik rendah, serta memiliki kemanfaatan tinggi. Menurut Lloyd Wright Researcher Bartlett School of Planning University College London (2007) , *“Bus rapid transit (BRT) is a high quality bus based transit system that delivers fast, comfortable and cost effective urban mobility through the provision of segregated right of way infrastructure rapid and frequent operations, and excellence in marketing and customer service.”*

Standar pelayanan BRT meliputi :

- a. Infrastruktur fisik: Jalur khusus bus (busway) dengan separator/pembatas; Rute dan koridor yang terintegrasi; Halte pemberhentian yang baik, nyaman, aman dan terlindung dari kondisi cuaca; Ketinggian lantai yang sama antara ketinggian lantai bus dan lantai halte; Ada halte khusus yang memfasilitasi hubungan dengan angkutan pendukung lain seperti bus feeder; Dibangun di sekitar atau berdekatan dengan ruang publik.
- b. Pengoperasian: Waktu tempuh yang cepat antar halte; Kapasitas penumpang yang mencukupi; Pembayaran tiket di dalam halte atau sebelum penumpang naik bus; Integrasi antar koridor (tidak membayar lagi jika pindah koridor).
- c. Struktur institusi dan bisnis: Operator hendaknya menerapkan sistem administrasi dan bisnis yang baik; Pemilihan operator melalui lelang terbuka; Manajemen yang efektif; Operator yang independen; Didukung oleh quality control yang baik.
- d. Teknologi: Menggunakan kendaraan yang memiliki kadar emisi rendah; Teknologi mesin kendaraan yang tidak berisik; Mesin tiket otomatis; Memiliki pusat kontrol yang mengatur seluruh sistem; Memiliki sinyal peringatan prioritas pada area;

persimpangan dengan kendaraan lain.

- e. Pemasaran dan pelayanan konsumen: Memiliki identitas khusus dalam sistem pemasaran; Pelayanan konsumen yang prima; Mudah diakses oleh opsi mobilitas lain (berjalan, sepeda, taksi, kendaraan pribadi); Memiliki pelayanan penumpang khusus (anak-anak, ibu hamil, kaum cacat/difable); Memiliki informasi (rute, signage, dll) yang jelas dan mudah terlihat/dipahami baik di dalam bus ataupun halte.

TRANSJAKARTA

Menurut BLU TransJakarta (2010) gambaran umum mengenai Trans Jakarta dapat dijelaskan sebagai berikut:

Bermula dari gagasan perbaikan sistem angkutan umum di DKI Jakarta yang mengarah kepada kebijakan prioritas angkutan umum, maka perlu dibangun suatu sistem angkutan umum yang dapat mengakomodasi pengguna dari segala golongan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun Pola Transportasi Makro (PTM) sebagai perencanaan umum pengembangan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007. Mengacu pada PTM tersebut, untuk tahap awal realisasinya dibangun suatu jaringan sistem angkutan umum massal yang menggunakan bus pada jalur khusus (Bus Rapid Transit/BRT).

Badan Layanan Umum Transjakarta Busway semula merupakan lembaga non struktural dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yaitu Badan Pengelola (BP) Transjakarta Busway, sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003. Sesuai dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 48 Tahun 2006, BP. Transjakarta Busway diubah menjadi lembaga struktural dan menjadi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan yang mendapat kewenangan pengelolaan keuangan berbasis PPK-BLUD, yang mempunyai kegiatan utama memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna busway.

Transjakarta Busway mulai beroperasi tanggal 15 Januari 2004 dengan dibukanya koridor 1 (Blok M-Kota). Pada awal operasi jumlah penumpang sekitar 40.000 orang per hari dan pada tahun 2005 mengalami peningkatan menjadi rata-rata 60.000 orang per hari. Tanggal 15 Januari 2006 koridor 2 (Pulogadung-Harmoni) dan koridor 3 (Kalideres-Harmoni) dibuka dengan jumlah penumpang mencapai 70.000 penumpang per hari. Pada 27 Januari 2007, koridor bertambah, yaitu koridor 4 (Pulogadung-Dukuh Atas), koridor 5 (Ancol-Kp. Melayu), koridor 6 (Ragunan-Dukuh Atas) dan koridor 7 (Kp. Rambutan-Kp. Melayu) dengan rata-rata penumpang mencapai 180.000 penumpang. Pada 21 Februari 2009 koridor 8 (Lebak Bulus-Harmoni) diresmikan dengan rata-rata penumpang 250.000 per hari seluruh koridornya.

DESAIN BUS TRANS JAKARTA

Bus Trans Jakarta memiliki desain yang relatif unik jika dibanding dengan bus biasa. Selain warna bus koridor I yang dibuat dengan warna mencolok, bus ini juga memiliki pintu otomatis dan ketinggian lantai dan pintunya didesain khusus untuk halte yang khusus pula sehingga penumpang hanya bisa naik bus ini dari halte yang sudah disediakan. Beberapa bus pada koridor tertentu sudah menggunakan bus gandeng yang dapat menampung lebih banyak penumpang dan juga menggunakan bahan bakar gas yang rendah emisi karbon.

Bus ini juga bisa digunakan bagi penyandang cacat berkursi roda, stroller bayi, dan sepeda lipat karena posisi tempat duduk yang berhadapan sehingga menyisakan ruang di bagian tengah yang relatif lega. Selain untuk penyandang cacat dan bayi, bagian tengah ini

mampu menampung penumpang berdiri yang lebih banyak.



Gambar 1. Desain bus Trans Jakarta koridor I dengan warna yang mencolok.



Gambar 2. Desain bus gandeng Trans-Jakarta yang juga berbahan bakar gas.



Gambar 3. Desain ruang dalam bus Trans Jakarta dengan kursi berhadapan

DESAIN HALTE BUS TRANS JAKARTA

Halte bus Trans Jakarta memiliki peran sentral karena pelayanan BRT lebih banyak dilakukan di dalam halte, mulai dari membeli tiket, menunggu bus dan berpindah bus antar koridor. Desain halte dibuat dengan gaya futuristik yang banyak menggunakan material logam. Dengan desain yang seperti ini desain halte bus trans Jakarta terlihat mencolok pada posisinya yang memang berada di tengah jalan tidak seperti halte pada umumnya yang berada di pinggir jalan. Desain halte ini juga berkesan terbuka dengan material kaca dan logam yang dapat memperlihatkan aktifitas penumpang saat menunggu di dalam halte.



Gambar 4. Desain halte bus Trans Jakarta

FASILITAS PADA HALTE BUS TRANS JAKARTA

Halte Trans Jakarta memiliki beberapa fasilitas yang tidak muncul pada halte pada umumnya. Fasilitas tersebut meliputi papan informasi (rute, iklan layanan masyarakat, dll), mesin tiket otomatis, tempat sampah. Sedangkan di beberapa halte telah dilengkapi sarana hotspot internet gratis dan air minum langsung dari keran.



Gambar 5. Fasilitas pada halte bus Trans Jakarta

PERILAKU SOSIAL MASYARAKAT PADA FASILITAS BUS TRANS JAKARTA

Kehadiran busway beserta berbagai fasilitasnya ternyata membawa beragam aktifitas dan perilaku masyarakat pengguna transportasi ini. Yang pertama adalah karena faktor kemudahan, integrasi antar koridor, dan kecepatan moda ini, maka jumlah penumpang

dari tahun ke tahun mengalami peningkatan, sehingga pada jam tertentu terjadi antrian pada fasilitas bus Trans Jakarta. Namun antrian yang terjadi berlangsung tertib karena ketersediaan petugas, dan juga perancangan fasilitas yang mendukung.



Gambar 6. Suasana antrian penumpang pada fasilitas bus Trans Jakarta

Salah satu fakta lain yang terungkap adalah munculnya komunitas pesepeda lipat yang memanfaatkan busway sebagai satu kesatuan sarana transportasi. Fakta lain adalah kalangan pengguna gadget sudah mulai berani dan nyaman menggunakan gadgetnya seperti laptop atau telepon seluler dalam fasilitas busway.



Gambar 7. Komunitas pesepeda lipat pada fasilitas busway (kiri) dan pengguna internet dalam fasilitas busway (kanan)

PERILAKU SOSIAL MASYARAKAT PADA FASILITAS TRANSPORTASI JAKARTA SEBELUM BUS TRANS JAKARTA

Masyarakat DKI Jakarta setiap hari tak pernah lepas dari kemacetan lalu lintas, hampir setiap hari pada jam-jam sibuk seperti pagi saat berangkat ke kantor dan ke sekolah, atau sebaliknya pada sore hari pulang kantor atau pulang sekolah. Kondisi kemacetan ini biasanya disebabkan oleh beberapa hal seperti kapasitas jalan yang tak sebanding dengan volume kendaraan, terjadinya bottle neck atau penyempitan ruas jalan, dan yang lebih mengemuka adalah ketidakdisiplinan pengguna jalan (angkot berhenti sembarangan, parkir liar, penyalahgunaan lahan jalan untuk hal lain seperti kaki lima). Menurut Save M Dagon (2006) ternyata kendaraan pribadi di Jakarta lebih banyak membawa kursi kosong. Dari 4,18 juta mobil yang berlalu-lalang di DKI Jakarta, ternyata membawa sekitar 10 juta kursi kosong per hari.



Gambar 8. Kemacetan di Jakarta (sumber: kompas images)

Salah satu penyebab makin menjadi-jadinya kemacetan di Indonesia adalah keengganan masyarakat menggunakan kendaraan umum. Masyarakat Indonesia merasa lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi umumnya karena bisa menunjukkan status sosial dan ekonomi, selain itu fasilitas kendaraan umum dipandang belum memenuhi berbagai syarat terutama kenyamanan. Pengamen dan pedagang asongan dalam MetroMini dan KRL terkadang perilakunya yang seperti preman membuat penumpang merasa terancam dan was-was akan kriminalitas.



Gambar 9. Kondisi transportasi umum di Jakarta yang dipandang kurang memenuhi syarat terutama aspek kenyamanan (sumber: kompas images)



Gambar 10. Pengamen dan pedagang asongan dalam MetroMini dan KRL

PENERAPAN STRATEGI HEGEMONI DALAM BUSWAY

Menurut pendapat Gramsci dalam Dominic Strinati (2003), hegemoni merupakan sarana kultural maupun ideologis dimana kelompok-kelompok yang dominan dalam masyarakat, termasuk pada dasarnya - tapi bukan secara eksklusif - kelas penguasa dalam melestarikan dominasinya dengan mengamankan persetujuan spontan kelompok-kelompok subordinat termasuk kelas pekerja melalui penciptaan negosiasi konsensus

politik maupun ideologis yang menyusup ke dalam kelompok-kelompok dominan maupun yang didominasi. Gramsci juga memandang hegemoni sebagai hasil kerja para intelektual. Masih menurut Gramsci, hegemoni berkaitan dengan pertarungan gagasan dan persetujuan terhadap gagasan-gagasan dominan. Jika hegemoni dipandang berawal dari sebuah konflik maka kompromi-kompromi hegemoni diharapkan mampu mengatasi konflik. Dominic Srinati memaknai hegemoni sebuah kelas politik sebagai kelas yang mampu atau berhasil membujuk kelas-kelas lain dalam masyarakat untuk menerima nilai-nilai moral, politik maupun kulturalnya. Jika kelas penguasa berhasil maka kelas ini akan menggunakan 'kekuatan sedikit mungkin'. Untuk melihat penerapan strategi hegemoni dalam proyek busway dapat dijelaskan dalam Tabel 1 berikut ini:

Tabel 1. Perbandingan ciri hegemoni dan fakta dalam proyek busway.

Ciri-ciri Hegemoni menurut Gramsci	Fakta dalam proyek busway
Sarana kultural/ideologis oleh kelompok tertentu (bisa penguasa) untuk melestarikan dominasinya dengan mengamankan persetujuan spontan kelompok sub-ordinat melalui penciptaan negosiasi ideologis yang menyusup pada kelompok yang didominasi	Melihat <i>euforia</i> reformasi yang mengakibatkan semacam mental kesemrawutan sosial di masyarakat akibat lemahnya kontrol kekuasaan, maka busway dihadirkan oleh Sutiyoso sebagai upaya melestarikan dominasi kekuasaan. Hadirnya busway seolah menunjukkan peran pemerintah DKI dalam upaya terobosan atas masalah transportasi.
Hegemoni sebagai hasil kerja para intelektual dan berkaitan dengan pertarungan gagasan dan dengan kekuatan sedikit mungkin atau tanpa paksaan.	Proyek busway merupakan kerja dan gagasan intelektual yang didahului dengan studi banding pada proyek Trans Milenio di Bogota-Columbia yang berhasil. Tim dari Dinas Perhubungan DKI dan para ahli dengan prakarsa Sutiyoso sebagai gubernur mempertarungkan gagasan intelektual. Busway dipilih karena tingkat akselerasi - dan pengerjaan proyeknya relatif bisa dirasakan secara instan dan cepat dibanding moda yang lain seperti monorail dan subway. Gagasan intelektual ini juga dilaksanakan tanpa paksaan karena metode yang digunakan adalah dengan mempertontonkan gagasan ideal ke tengah kota sehingga masyarakat masih bebas memilih berbagai moda, namun Trans Jakarta terbukti menarik minat penumpang.

DAMPAK DESAIN BUSWAY TERHADAP PERILAKU SOSIAL

Trans Jakarta yang sering disebut busway adalah sebuah program yang dicanangkan gubernur DKI Jakarta pada masa kepemimpinan Sutiyoso. Desain perancangannya mengacu pada program yang sama di Bogota-Columbia yaitu Trans Milenio. Trans Jakarta dan Trans Milenio adalah program strategi menghadapi masalah transportasi sebuah kota yang sering disebut dengan sistem bus rapid transit (BRT). Pemilihan BRT dipandang sebagai solusi instan dibandingkan alternatif strategi moda transportasi lain seperti monorail dan subway yang pembangunan proyeknya bisa memakan waktu lebih lama. Proyek BRT relatif lebih cepat bisa diwujudkan sehingga lebih cepat pula dirasakan hasilnya.

Dalam menganalisis dampak proyek busway yang termasuk dalam kategori BRT maka dapat dibandingkan dahulu standar pelayanan BRT yang ideal dengan fakta pelayanan busway di lapangan baru kemudian dijelaskan mengenai fakta dampak-dampaknya terutama yang berkaitan dengan pemecahan masalah-masalah sosial.

Tabel 2. Perbandingan standar pelayanan BRT dan fakta pelayanan Trans Jakarta

Standar pelayanan BRT yang ideal	Fakta pelayanan bus Trans Jakarta	
	Belum ada	Sudah ada
a. Infrastruktur fisik		
• Jalur khusus bus (busway) dengan separator/pembatas	-	v
• Rute dan koridor yang terintegrasi	-	v
• Halte pemberhentian yang baik, nyaman, aman dan terlindung dari kondisi cuaca	-	v
• Ketinggian lantai yang sama antara ketinggian lantai bus dan lantai halte	-	v
• Ada halte khusus yang memfasilitasi hubungan dengan angkutan pendukung lain seperti bus feeder	-	v
• Dibangun di sekitar atau berdekatan dengan ruang publik	-	v
b. Pengoperasian		
• Waktu tempuh yang cepat antar halte	-	v
• Kapasitas penumpang yang mencukupi	-	v
• Pembayaran tiket di dalam halte atau sebelum penumpang naik bus	-	v
• Integrasi antar koridor (tidak membayar lagi jika pindah koridor)	-	v
c. Struktur institusi dan bisnis		
• Operator hendaknya menerapkan sistem administrasi dan bisnis yang baik	v	-
• Pemilihan operator melalui lelang terbuka	-	v
• Manajemen yang efektif	v	-
• Operator yang independen	-	v
• Didukung oleh quality control yang baik	v	-
d. Teknologi		
• Menggunakan kendaraan yang memiliki kadar emisi rendah	-	v
• Teknologi mesin kendaraan yang tidak berisik	-	v
• Mesin tiket otomatis	-	v
• Memiliki pusat kontrol yang mengatur seluruh sistem	-	v
• Memiliki sinyal/rambu peringatan prioritas pada area persimpangan dengan kendaraan lain	v	-
e. Pemasaran dan pelayanan konsumen		
• Memiliki identitas khusus dalam sistem pemasaran	-	v
• Pelayanan konsumen yang prima	v	-
• Mudah diakses oleh opsi mobilitas lain (berjalan, sepeda, taksi, kendaraan pribadi)	-	v
• Memiliki pelayanan penumpang khusus (anak-anak, ibu hamil, kaum cacat/difable)	-	v
• Memiliki informasi (rute, signage, dll) yang jelas dan mudah terlihat/dipahami baik di dalam bus ataupun halte	-	v

Dari analisis dalam tabel 2 di atas dapat dilihat bahwa 20 keberadaan syarat BRT telah dipenuhi oleh TransJakarta, sedangkan yang belum dipenuhi hanya 5 syarat. Dengan demikian keberadaan syarat pelayanan BRT dalam TransJakarta mencapai 80%. Dampak langsung dari terpenuhinya syarat ideal BRT adalah pada peningkatan jumlah penumpang. Menurut BLU Transjakarta (2010) Pada saat pertama kali program ini diluncurkan pada tahun 2004 jumlah penumpangnya hanyalah sekitar 1,6 juta orang per tahun, sedangkan kini pada tahun 2010 setelah dibangun 8 koridor, penumpang Trans Jakarta mencapai 6-7 juta orang per tahun. Sedangkan kapasitas penumpang rata-rata kini mencapai sekitar 250 ribu orang per hari. Dengan jumlah penumpang busway yang terus meningkat, maka dapat dianalisis perilaku sosial yang terjadi dalam busway tersebut. Menurut Abidin Kusno (2009) masalah sosial Jakarta pasca reformasi adalah mentalitas masyarakat yang

semrawut akibat kelonggaran pemerintahan. Masyarakat yang dulunya sangat diatur di era orde baru, kini di era reformasi masyarakat cenderung mengagungkan kebebasan yang kebablasan. Kehadiran Trans Jakarta yang dicanangkan Sutiyoso dapat dipandang sebagai terapi kejut untuk masyarakat yang semrawut. Desain halte Trans Jakarta yang mirip panggung menjadi pusat tontonan di tengah kota. Perilaku tertib di dalam fasilitas busway tersebut dipertontonkan untuk pendidikan perilaku masyarakat. Analisis perilaku yang muncul dalam busway dapat dilihat dari Tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. Perbandingan perilaku dalam fasilitas transportasi Jakarta

Perilaku Sosial Masyarakat pada fasilitas transportasi non-busway	Perilaku Sosial Masyarakat pada fasilitas busway
	
<p>Transportasi kereta api yang setiap hari dipadati penumpang, karena kapasitas dan pengamanan yang tak mencukupi maka penumpang cenderung tidak teratur, bahkan ada penumpang yang nekat naik ke atap gerbong.</p>	<p>Di dalam halte busway perilaku 'antri' menjadi budaya karena adanya pengamanan. Bahkan penumpang sendiri yang memohon kepada pengelola untuk lebih ditertibkan. Budaya antri ini kemudian dipertontonkan didalam halte yang bentuknya mirip panggung atau aquarium untuk mendidik perilaku masyarakat.</p>
	
<p>Pengamen dan pedagang asongan dalam MetroMini dan KRL terkadang perilakunya yang seperti preman membuat penumpang merasa terancam dan was-was akan kriminalitas.</p>	<p>Pengguna busway yang merasa aman bahkan tak takut membawa laptop untuk memanfaatkan fasilitas hotspot. Komunitas pesepeda lipat juga nyaman dalam memanfaatkan busway.</p>

EVALUASI PROGRAM BUSWAY

Proyek busway merupakan hasil kerja para intelektual dan pelaksanaannya tanpa paksaan. Penumpang atau masyarakat masih boleh memilih moda lain seperti kendaraan umum lain atau kendaraan pribadi. Dalam konsep strategi hegemoni, dominasi gagasan ini harus menyusup ke masyarakat tanpa paksaan sehingga pelaksanaannya harus secara konsisten. Konsistensi pelayanan busway inilah yang sering mendapat kritikan dari berbagai pihak. Busway secara kuantitas sebenarnya 80% sudah memenuhi keberadaan syarat dalam sistem BRT, namun secara kualitas pelayanan masih perlu dievaluasi. Analisis evaluasi busway dapat dijelaskan dalam Tabel 4 berikut ini:

Tabel 4. Perbandingan standar pelayanan BRT dan persepsi pelayanan Trans Jakarta

Standar pelayanan BRT yang ideal	Persepsi pelayanan bus Trans Jakarta	
	Belum max	Sudah max
a. Infrastruktur fisik		
• Jalur khusus bus (busway) dengan separator/pembatas	v	-
• Rute dan koridor yang terintegrasi	-	v
• Halte pemberhentian yang baik, nyaman, aman dan terlindung dari kondisi cuaca	v	-
• Ketinggian lantai yang sama antara ketinggian lantai bus dan lantai halte	-	v
• Ada halte khusus yang memfasilitasi hubungan dengan angkutan pendukung lain seperti bus feeder	v	-
• Dibangun di sekitar atau berdekatan dengan ruang publik	-	v
b. Pengoperasian		
• Waktu tempuh yang cepat antar halte	v	-
• Kapasitas penumpang yang mencukupi	v	-
• Pembayaran tiket di dalam halte atau sebelum penumpang naik bus	-	v
• Integrasi antar koridor (tidak membayar lagi jika pindah koridor)	-	v
c. Struktur institusi dan bisnis		
• Operator hendaknya menerapkan sistem administrasi dan bisnis yang baik	v	-
• Pemilihan operator melalui lelang terbuka	-	v
• Manajemen yang efektif	v	-
• Operator yang independen	-	v
• Didukung oleh quality control yang baik	v	-
d. Teknologi		
• Menggunakan kendaraan yang memiliki kadar emisi rendah	-	v
• Teknologi mesin kendaraan yang tidak berisik	v	-
• Mesin tiket otomatis	-	v
• Memiliki pusat kontrol yang mengatur seluruh sistem	-	v
• Memiliki sinyal/rambu peringatan prioritas pada area persimpangan dengan kendaraan lain	v	-
e. Pemasaran dan pelayanan konsumen		
• Memiliki identitas khusus dalam sistem pemasaran	-	v
• Pelayanan konsumen yang prima	v	-
• Mudah diakses oleh opsi mobilitas lain (berjalan, sepeda, taksi, kendaraan pribadi)	v	-
• Memiliki pelayanan penumpang khusus (anak-anak, ibu hamil, kaum cacat/difable)	v	-
• Memiliki informasi (rute, signage, dll) yang jelas dan mudah terlihat/dipahami baik di dalam bus ataupun halte	v	-

Dari tabel 4 diatas dapat dilihat bahwa kualitas pelayanan busway yang baik baru mencapai 11 hal dari 25 standar pelayanan BRT atau hanya 44%. Inkonsistensi pelayanan ini bisa ditemui pada fakta lapangan yang ada. Beberapa hal yang sangat mencolok adalah penyerobotan jalur busway oleh kendaraan lain, perawatan fasilitas bus dan halte yang kurang, serta pengamanan busway yang kadang belum maksimal. Kurangnya armada bus juga seringkali mengakibatkan penumpukan penumpang di halte tertentu sehingga terkadang masih terjadi penumpang berdesakan yang bahkan pernah memicu kasus pelecehan seksual dalam keramaian penumpang yang berdesakan.



Gambar 11. Penyerobotan jalur khusus busway oleh kendaraan lain



Gambar 12. Kurangnya armada seringkali menyebabkan penumpukan penumpang



Gambar 13. Lemahnya perawatan fasilitas busway

Untuk sekedar perbandingan berikut ini adalah beberapa gambar mengenai TransMilenio di Bogota-Columbia yang merupakan proyek BRT percontohan bagi banyak negara dalam upayanya mengatasi masalah transportasi.



Gambar 14. Fasilitas Trans Milenio yang menunjang pengguna kursi roda dan stroller bayi



Gambar 15. Desain bus TransMilenio, beberapa sudah menggunakan bus gandeng dua dan tiga.



Gambar 16. Fasilitas parkir sepeda di sekitar halte TransMilenio.



Gambar 17. Kondisi jalan di Bogota Columbia yang lebih lebar

KESIMPULAN

Strategi terobosan Sutiyoso dalam program busway TransJakarta ternyata sesuai dengan strategi hegemoni menurut Gramsci, dimana peran negara setelah reformasi yang tak boleh otoriter dengan kekuatan militer, kini peran penguasa dalam hal ini pemerintah propinsi DKI Jakarta ditunjukkan dengan pertarungan dan peran gagasan intelektual yang minim paksaan. Gagasan busway dilempar ke masyarakat, sengaja dipertontonkan di pusat kota untuk mempertontonkan perilaku sosial yang baik sehingga unsur edukasi perilaku menyusup ke tengah masyarakat tanpa paksaan.

Masalah sosial utama yang paling sering dikeluhkan warga DKI Jakarta adalah kemacetan lalu lintas. Kemacetan ini disebabkan oleh beberapa faktor. Selain tidak sebandingnya kapasitas jalan dan volume kendaraan, faktor lain penyebab kemacetan adalah perilaku sosial yang menimpang (disorder) seperti peyalahgunaan lahan jalan untuk keperluan lain misalnya pedagang kaki lima, perilaku angkutan umum yang berhenti sembarangan untuk menaik-turunkan penumpang. Faktor berikutnya adalah belum memudahkannya fasilitas transportasi publik sehingga masih banyak masyarakat dengan kelas sosial tertentu yang enggan menggunakan transportasi umum dan lebih memilih kendaraan pribadi. Masalah mentalitas sosial yang menyimpang ini diatasi oleh gagasan proyek busway TransJakarta yang menganut sistem Bus Rapid Transit (BRT). Dengan kuantitas pelayanan yang mencapai 80% penumpang busway tiap tahun mengalami peningkatan. Tak hanya itu, perilaku sosial dalam fasilitas busway juga terus mengalami perubahan ke arah yang baik seperti budaya antri dan aktifitas lifestyle pengguna sepeda dan gadget yang semakin merasa nyaman.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Propinsi DKI Jakarta (2010). Hasil Sensus Penduduk 2010, Data Agregat Kabupaten/Kota, Propinsi DKI Jakarta, Jakarta: BPS DKI
- Dagun, Save M. (2006). BUSWAY, Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- <http://archive.kaskus.us/thread/4107155>
- <http://www.transjakarta.co.id>
- Kusno, Abidin (2009). Ruang Publik, Identitas dan Memori Kolektif: Jakarta Pasca-Suharto, Yogyakarta: Ombak.
- Lloyd Wright Researcher Bartlett School of Planning (2007). Bus Rapid Transit Planning Guide, New York: Institute for Transportation & Development Policy.
- Robert K. Yin (2002), Studi Kasus, Desain dan Metode, Jakarta: Rajawali Press.
- Straniti, Dominic (2003), Popular Culture, Pengantar Menuju Teori Budaya Populer, Yogyakarta: Benteng Budaya.
- Warpani, Suwardjoko P (2002), Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bandung: Penerbit ITB