

Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial di Jakarta

Policy Implementatation Of Land Transportation System and Its Impact Towards Social Welfare In Jakarta

Muh. Kadarisman
Universitas
Muhammadiyah Jakarta
kadarisman.bkn@gmail.com

Aang Gunawan
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

Ismiyati
Universitas
Muhammadiyah Jakarta
ismiyati.umj@gmail.com

ABSTRACT

Transportation is the backbone in creating social welfare in Jakarta. Therefore, if there are problems in the transportation system, it will have an impact on the smooth traffic flow and will ultimately hamper the achievement of public welfare. This study used a descriptive-qualitative method. This study refers to the theory proposed by Anderson (in Tachjan, 2006: 23) and Sarana, et al (2009: 9). The results of the study are as follows. Policy implementation transportation system in Jakarta has been able to improve the social welfare of most citizens, which means some people have to feel and enjoy the outcome of transportation development in Jakarta. However, others have not optimally felt the positive impact of the policy. Even, it is perceived negatively; such as traffic jams which are almost evenly distributed throughout Jakarta causing high air pollution, hampered economic activity and generated high economic costs that social welfare was also weakened. This is reinforced by the increasing poverty rate in 2014 that reached 393,980 people thousand compared to previous years.

Keywords: policy, transport, social welfare

ABSTRAK

Transportasi merupakan tulang punggung dalam mewujudkan kesejahteraan sosial di Jakarta. Oleh sebab itu, jika terdapat problem di dalam sistem transportasinya, maka, akan berdampak pada kelancaran lalu lintas dan akhirnya akan menghambat tercapainya kesejahteraan masyarakat. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif-kualitatif. Penelitian ini merujuk pada teori yang dikemukakan oleh Anderson (dalam Tachjan, 2006: 23) dan Sarana, dkk (2009: 9). Hasil penelitian adalah sebagai berikut. Implementasi kebijakan sistem transportasi di Jakarta telah mampu meningkatkan kesejahteraan sosial sebagian warga masyarakat, artinya; sebagian masyarakat telah merasakan dan menikmati hasil pembangunan transportasi di Jakarta. Selanjutnya, sebagian yang lain belum secara maksimal merasakan dampak positif atas kebijakan tersebut. Bahkan yang dirasakan adalah dampak negatif; misalnya kemacetan yang hampir merata di seluruh wilayah Jakarta sehingga menimbulkan pencemaran udara yang cukup tinggi, aktivitas ekonomi masyarakat terhambat dan menimbulkan ekonomi biaya tinggi sehingga kesejahteraan sosial pun turut melemah. Hal ini diperkuat dengan angka kemiskinan yang terus meningkat di tahun 2014 mencapai 393,98 ribu orang dibanding tahun-tahun sebelumnya.

Kata Kunci: kebijakan, transportasi, kesejahteraan sosial

Pendahuluan

Untuk kota-kota besar di Indonesia, perumusan dan implementasi kebijakan transportasi sudah menjadi masalah yang serius. Kesalahan dalam perumusan kebijakan, akan menimbulkan dampak ekonomi, sosial dan lingkungan yang sangat serius. Mantan Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso dalam beberapa kesempatan sering mengutarakan bahwa jika sistem angkutan massal tidak segera dilaksanakan di Jakarta, maka pada tahun 2014 Jakarta akan macet total dan tidak ada satu kendaraan pun yang dapat bergerak. Mulai bulan Januari 2005 sistem transportasi bus jalur khusus yang disebut dengan *Busway* mulai dioperasikan di Jakarta, tapi hal ini ternyata belum membantu banyak dalam mengatasi masalah kepadatan lalu lintas di Jakarta. Indonesia memang bukan hanya Jakarta, tapi rasanya cukup fair kalau dikatakan bahwa perumusan kebijakan transportasi yang berhasil diimplementasikan di Jakarta, dapat dijadikan sebagai pembelajaran bagi perumusan kebijakan transportasi di kota-kota besar lainnya di Indonesia (Haryanto, 2009:1646).

Oleh sebab itu, bila terjadi problem dalam sistem transportasi, maka, hal tersebut akan berdampak luas pada kelancaran lalu lintas dan pada akhirnya akan menghambat dan merugikan kegiatan perekonomian masyarakat, dan upaya pencapaian kesejahteraan masyarakat pun turut terhambat. Contohnya dalam sektor bisnis dan perekonomian, banyak pengusaha dan masyarakat luas yang mengeluhkan jalur-jalur perekonomian dan bisnis yang selalu macet, sehingga menambah biaya pengeluaran dan aktivitas kerja mereka. Terkait hal ini, Redaksi Jurnal Dinamika Masyarakat, (2009: i) mengemukakan bahwa "...transportasi merupakan urat nadi pergerakan orang dan barang. Artinya, transportasi adalah sektor dominan dalam usaha pengembangan sektor ekonomi. Transportasi tidak hanya menyangkut masalah aman dan

nyaman, akan tetapi juga menjadi hak dari kebutuhan masyarakat untuk dipenuhi. Tanpa pemenuhan kebutuhan itu, banyak sektor terkait menjadi terkendala".

Permasalahan transportasi di Jakarta dan kota-kota besar lainnya di Indonesia mulai dirasakan menekan. Kemacetan di Jakarta sudah menyebar hampir ke semua jaringan jalan dan hampir terjadi di sepanjang hari. Biaya total transportasi di Jakarta mencapai 51 triliun per tahun atau 164 milyar rupiah per hari. Pemborosan diperkirakan mencapai 45 milyar rupiah per hari, atau ekuivalen 7, 8% dari total PDRB DKI Jakarta (Lubis, 2004, dalam Riyanto, 2009: 1623). Dampak buruk dari kondisi transportasi tersebut di atas, bukan hanya muncul dalam bentuk pemborosan waktu, biaya, energi, polusi udara, melainkan juga penurunan produktivitas kerja penduduknya (Riyanto, 2009: 1623).

Senada dengan uraian di atas, Kadarisman (2014: 103) menyatakan bahwa "Permasalahan umum di kota-kota besar dunia, termasuk Indonesia, khususnya Jakarta, adalah transportasi. Semakin dinamis suatu kota, maka, pergerakan masyarakatnya pun jadi semakin tinggi pula. Sehingga, perlu diimbangi dengan laju sarana transportasi (moda) dan infrastrukturnya. Umumnya, masalah yang timbul adalah ketika moda yang dipilih masyarakat adalah kendaraan pribadi. Masalah pun jadi semakin pelik, ketika pertumbuhan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan penambahan panjang jalan yang ada. Hal inilah yang melatarbelakangi pemangku kebijakan mulai menekan penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan sarana serta prasarana angkutan umum yang lebih memadai.

Lebih lanjut, Kadarisman (2014: 104) menjelaskan bahwa hal tersebut hanya dapat dicapai melalui sistem transportasi antarmoda, dan sistem transportasi angkutan umum terpadu

(multimoda). Artinya, berbagai moda dapat dikombinasikan dengan baik, efisien, serta efektif, sehingga orang dapat berpindah dari satu jenis angkutan ke angkutan lainnya dengan cepat, murah, aman, dan nyaman. Dengan demikian, menurut Haryanto (2009: 1647), perumusan kebijakan transportasi selayaknya merupakan suatu tindakan yang komprehensif, yang sedikit-tidaknya harus memperhatikan aspek penataan ruang wilayah perkotaan, perlindungan lingkungan, ketertiban umum, dan penegakan aturan hukum. Perumusan kebijakan transportasi yang tidak memperhatikan aspek-aspek sosial kemasyarakatan dapat menimbulkan konflik-konflik yang tidak perlu, dan cenderung kontra produktif.

Dalam penjelasannya, Haryanto (2009: 1647) mengemukakan bahwa dalam era reformasi yang mensyaratkan adanya proses demokratis dalam pengambilan keputusan, peranserta masyarakat (*public participation*) adalah suatu elemen yang sangat penting. Perumusan kebijakan transportasi yang “otoriter”, tidak transparan dan sama sekali tidak melibatkan peranserta masyarakat dapat membuat suatu kebijakan yang sebegus apa pun menjadi tidak efektif dalam pelaksanaannya. Llyod Wright (dalam Haryanto, 2009: 1647) mengemukakan sebagai berikut. “...*typically a significant barrier to the actual implementation of a BRT system is neither technical nor financial in nature. More often, it is a lack of political will and lack of communication and participation from key actors that ultimately undermines a project's progress. Communications are important not only in term of obtaining public approval but also provide the design insights from the people who will use the system*”.

Dengan demikian dalam penelitian ini dapat ditegaskan, bahwa kebijakan publik di bidang transportasi merupakan segala sesuatu yang dikerjakan dan yang tidak dikerjakan oleh pemerintah terkait

dengan masalah berlalu lintas. Perumusan kebijakan publik dalam berlalu lintas merupakan inti dari kebijakan publik. Mengingat, kebijakan publik dalam berlalu lintas, ditujukan untuk intervensi kehidupan publik (Anderson, dalam Tachjan, 2006: 23), maka, penelitian terhadap implementasi kebijakan dalam berlalu lintas merupakan analisis yang bersifat evaluatif dengan konsekuensi lebih melakukan retrospeksi ketimbang prospeksi. Artinya, evaluasi tersebut berusaha mengenali sejauh mana efek yang semula direncanakan untuk dicapai oleh kebijakan transportasi telah terealisasi, dan dampak (yang terduga atau tidak terduga sebelumnya) yang ditimbulkan olehnya.

Jadi, jika perumusan kebijakan transportasi di Jakarta hanya dimaksudkan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas belaka, maka hal itu dapat dianggap sebagai kebijakan yang bersifat reaktif, karena hanya semata-mata diambil sebagai reaksi atas timbulnya masalah tertentu (yaitu kemacetan lalu lintas). Karena itu, dapat terjadi suatu masalah terpecahkan, tapi timbul masalah baru (tataran implementasinya) yang dampaknya lebih berat dan kompleks. Namun, jika kebijakan transportasi dirumuskan selain untuk memecahkan masalah kemacetan lalu lintas dan juga untuk memberikan kenyamanan kepada masyarakat dalam melakukan perjalanan, menegakkan hukum tata ruang, mengurangi pencemaran lingkungan, meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan sebagainya, maka, perumusan kebijakan itu bukanlah sesuatu yang reaktif, melainkan antisipatif (Haryanto, 2009: 1649).

Banyak hal yang harus diperhatikan dalam hubungannya antara implementasi kebijakan sistem transportasi darat di Jakarta dengan kesejahteraan sosial masyarakat, misalnya masalah pendidikan, kesehatan, tingkat penghasilan, kebutuhan sandang dan papan, serta tertib hidup dalam masyarakat lingkungannya, adalah faktor-

faktor yang cukup menentukan terhadap kesejahteraan masyarakat. Dengan terciptanya keadaan sejahtera dalam suatu masyarakat, maka, masyarakat tersebut akan merasakan ketenteraman lahir dan batin. Dengan demikian, hakikatnya, kesejahteraan sosial masyarakat Jakarta adalah merupakan gambaran tentang keseluruhan aspek-aspek yang terdapat dalam kehidupan masyarakatnya.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka, tujuan dalam penelitian ini adalah memahami dan menganalisis tentang implementasi kebijakan sistem transportasi darat dan dampaknya terhadap kesejahteraan sosial masyarakat di Jakarta. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, guna lebih melihat perspektif emik, yaitu memandang sesuatu upaya membangun pandangan subyek penelitian yang rinci, dibentuk dengan kata-kata, gambaran holistik dan mendalam (*thick description*) serta menemukan makna (*verstehen*) (Moleong, 2006: 6). Data dianalisis dengan menggunakan teknik *triangulasi* (Sugiyono, 2007: 426). Penentuan Informan adalah dengan *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara, dan dokumen. Analisis data atas variabel Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat dilakukan dengan dimensi Organisasi (*Organization*); Interpretasi (*Interpretation*); dan dimensi Penerapan (*Application*). Selanjutnya, untuk variabel Kesejahteraan Sosial dianalisis atas dimensi Terpenuhinya Kebutuhan Material dan Spiritual; Terpenuhinya Kebutuhan Sosial; Hidup Layak; Mampu Mengembangkan Diri; dan dimensi Fungsi Sosial.

Hasil dan Pembahasan

1. Variabel Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat

Dimensi Organisasi (*Organization*)

Pemahaman atas variabel implemen-

tasi kebijakan sistem transportasi darat dan dampaknya terhadap kesejahteraan sosial di Jakarta, adalah suatu kegiatan untuk mengoperasikan sebuah program, sehingga, diperlukan sebuah organisasi (*organization*) yang merupakan pembentukan atau penataan kembali sumber daya, unit-unit serta metode untuk menjadikan kebijakan sistem transportasi tersebut dapat berjalan. Dalam kaitan ini dikemukakan hasil wawancara dengan informan yang menjelaskan bahwa pada dasarnya organisasi sebagai wadah berbagai aktivitas dari organisasi tersebut dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu pertama, struktur yang merupakan suatu cetak biru organisasi dan menunjukkan bagaimana orang dan pekerjaan dikelompokkan bersama.

Struktur ini meliputi desain pekerjaan (mengacu pada proses yang digunakan para pimpinan organisasi merinci isi, metode dan hubungan setiap pekerjaan untuk memenuhi tuntutan organisasi dan individu). Dalam kaitan ini, dikemukakan bahwa dari segi sosiologi hukum, terdapat dua opsi yang dapat dipilih dalam perumusan kebijakan sistem transportasi. Pertama, kebijakan dirumuskan sesuai dengan tingkat kesadaran hukum dan kebutuhan masyarakat yang nyata-nyata ada sekarang ini. Kedua, dengan melakukan rekayasa sosial (*social engineering*), yang ditujukan untuk mengarahkan perubahan sikap mental, kesadaran, dan kebutuhan masyarakat pada suatu sistem transportasi yang menurut pendapat pemerintah (pusat mau pun daerah) dianggap sebagai sesuatu yang baik, perlu, dan sesuai dengan perkembangan jaman.

Lebih lanjut dijelaskan, bahwa terkait desain organisasi di sini lebih menekankan tentang masalah kerangka hukum (*legal framework*), dan merupakan hal yang sangat penting dalam menentukan keberhasilan suatu kebijakan transportasi. Perumusan kebijakan transportasi haruslah memiliki landasan hukum yang jelas, dan

tidak saling bertentangan (*conflicting legislation*). Di tingkat Pemerintah Pusat, harus dibuat peraturan perundangan yang memberikan payung hukum (*umbrella act*) bagi perumusan kebijakan transportasi di level pemerintahan daerah. Dalam tingkat pemerintahan daerah, harus dipastikan bahwa peraturan pelaksanaan (*implementing regulation*) yang mereka keluarkan tidak bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi agar tercipta keselarasan pengaturan (Haryanto, 2009: 1648).

Faktor ke dua adalah proses, ini merupakan aktivitas yang memberikan nafas kehidupan bagi organisasi. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi di Jakarta hingga saat ini, maka, membutuhkan kebijakan transportasi darat yang tepat untuk mendukung proses pembangunan yang terjadi di Jakarta. Alat angkutan darat ini memiliki fungsi yang saling melengkapi, sehingga dalam pengembangannya perlu direncanakan secara terintegrasi. Jadi, diperlukan kemampuan mengantisipasi baik dalam perumusan, implementasi, maupun tataran evaluasi kebijakan sistem transportasi. Dalam kategori umum, proses meliputi komunikasi; yaitu menghubungkan organisasi dengan lingkungan, termasuk bagian-bagiannya. Dalam kaitan ini dijelaskan bahwa mengingat implementasi kebijakan sistem transportasi darat tersebut dapat menimbulkan pro dan kontra di masyarakat, maka, diperlukan adanya kemampuan berkomunikasi yang baik dalam melakukan sosialisasi atas kebijakan ini.

Diperlukan proses yang transparan, akuntabel, dan mengakomodasi peranserta masyarakat yang akan membantu proses penerimaan masyarakat terhadap implementasi kebijakan sistem transportasi yang telah dirumuskan. Diperlukan kerjasama yang erat dari berbagai kalangan masyarakat, misalnya ahli tata ruang, ahli kebijakan publik, ahli pemerintahan, ahli transportasi, ahli hukum, dll agar

tercipta kebijakan sistem transportasi yang memenuhi syarat-syarat *efficient, effective, easy to comprehend* (mudah dipahami), *minimum cost of enforcement* (biaya penegakan aturan yang minimum, *equitable* (adil), dan *minimum externalities* (biaya yang ditanggung pihak ke tiga adalah minimum); sebagaimana yang dinyatakan oleh Anthony Chin (dalam Haryanto: 2009: 1649).

Hasil observasi menunjukkan bahwa perumusan kebijakan publik dalam berlalu lintas adalah merupakan inti dari kebijakan publik, karena di sini dirumuskan batas-batas kebijakan itu sendiri. Padahal, kebijakan publik dalam berlalu lintas ditujukan untuk intervensi kehidupan publik, sedang pengkajian terhadap implementasi kebijakan dalam berlalu lintas adalah merupakan analisis yang bersifat evaluatif dengan konsekuensi lebih melakukan retrospeksi ketimbang prospeksi. Artinya, dalam evaluasi tersebut berusaha dikenali sampai sejauh mana efek yang semula direncanakan untuk dicapai oleh kebijakan sistem transportasi darat yang telah terealisasi, dan dampak (yang terduga atau tidak terduga sebelumnya) yang ditimbulkan olehnya.

Ditambahkan bahwa terkait masalah organisasi di bidang sistem transportasi darat tersebut, Soejachmoen (2009:1663) mengemukakan bahwa di banyak kota, permasalahan mendasar dalam sistem transportasi kota adalah lemahnya kelembagaan/organisasi yang ada. Sumber Daya manusia (SDM) juga merupakan kendala, baik dalam jumlah maupun kualitasnya. Pengintegrasian kebijakan sektor transportasi dan kebijakan sektor-sektor lain mungkin memerlukan adanya kelembagaan khusus yang dapat mengoordinasikannya. Mekanisme lain yang juga baik untuk diterapkan adalah dibentuknya Dewan Transportasi Kota (DTK) yang berada langsung di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Daerah. DTK juga berkonsultasi dengan

DPRD untuk mendiskusikan permasalahan transportasi kota. DTK yang sifatnya mandiri ini wajib memberikan masukan kepada Pemerintah Kota dan DPRD untuk perbaikan system transportasi kota yang baik.

Lebih lanjut Soejachmoen (2009:1663) menjelaskan bahwa pengelolaan transportasi kota memerlukan adanya transparansi. Aliran informasi tidak dapat lagi hanya bersifat satu arah. Aliran ini harus bersifat dua arah dan dilengkapi dengan mekanisme umpan-balik (*feedback*). Mekanisme komunikasi ini dapat difasilitasi misalnya dengan dibentuknya "*hotline*" bagi masalah transportasi kota. *Hotline* ini merupakan satu pintu bagi masyarakat untuk menyampaikan keluhan dan juga usulnya terkait dengan masalah transportasi kota. Pemerintah Kota berkewajiban untuk menindaklanjuti masukan dari masyarakat melalui Dinas atau instansi terkait. Sistem ini akan membantu Pemerintah Kota dan juga DPRD dalam memantau kinerja pelaksana transportasi kota, termasuk para operator angkutan umum. Dengan adanya sistem ini, diharapkan pemantauan sistem transportasi kota dapat berjalan baik.

Dimensi Interpretasi (*Interpretation*)

Terkait dimensi interpretasi dalam variabel implementasi kebijakan sistem transportasi darat, terdapat penjelasan yang diberikan oleh Informan bahwa interpretasi adalah menafsirkan agar program di bidang sistem transportasi di Jakarta, menjadi rencana dan pengarah yang tepat serta dapat diterima dan dilaksanakan. Jadi, interpretasi atau penafsiran merupakan proses komunikasi melalui lisan atau gerakan antara dua atau lebih pembicara yang tidak dapat menggunakan simbol-simbol yang sama, baik secara simultan (dikenal sebagai interpretasi simultan) atau berurutan (dikenal sebagai interpretasi berurutan). Misalnya, sebagai bagian dari

peranserta masyarakat, pendidikan dan penyuluhan (*public education*) kepada masyarakat adalah hal yang sangat penting guna meyakinkan masyarakat akan pentingnya kebijakan transportasi yang akan diimplementasikan.

Hasil observasi menunjukkan bahwa tujuan interpretasi di bidang transportasi darat biasanya dilakukan untuk meningkatkan pemahaman, namun kadang, seperti pada propaganda atau cuci otak, tujuannya justru mengacaukan pemahaman makna kebijakan tersebut, sehingga membuat kebingungan di masyarakat. Interpretasi di bidang kebijakan sistem transportasi darat tersebut, sejatinya, dapat dimulai bila kita mampu mengidentifikasi masalah kebijakan sistem transportasi yang membingungkan tersebut, kemudian merumuskannya dengan benar. Oleh sebab itu, penginterpretasi dituntut dapat menginterpretasikan masalah di bidang sistem transportasi darat dengan cukup objektif, sesuai dengan materi yang sebenarnya. Di sinilah imajinasi dalam kebijakan sistem transportasi diperlukan dengan batasan keadaan yang sebenarnya.

Hal lain yang juga perlu dielaborasi lebih dalam adalah penggunaan imajinasi dalam menginterpretasikan dan eksplanasi bidang transportasi darat menjadi mutlak di saat kasus-kasus yang sulit menjadi penghalang dalam menginterpretasikan masalah yang sedang dihadapi. Selain batasan yang jelas dan tegas terhadap substansi kebijakan, maka, faktor kontinuitas dan akronisme juga menjadi faktor yang harus diperhatikan. Dengan begitu, kesinambungan dan urutan waktu dalam interpretasi maupun ekplanasi kebijakan sistem transportasi darat, menjadi hal yang wajib ditaati, tidak lagi terjadi *fallacies* (kesalahan-kesalahan dalam penulisan), sehingga, pemahaman masyarakat pun menjadi jelas.

Dalam kaitan ini, Soejachmoen (2009: 1650) menjelaskan bahwa pembangunan

jalan raya di berbagai kota jarang sekali dibarengi dengan pembangunan fasilitas pejalan kaki (*trottoir* atau *pedestrian path*). Demikian pula jalur khusus untuk sepeda motor, atau sepeda jarang disediakan. Di beberapa kota yang telah menyediakan fasilitas ini kenyataannya justru dimanfaatkan oleh kendaraan bermotor. Di kota besar yang telah mengalami kemacetan, fasilitas pejalan kaki banyak digunakan oleh kendaraan bermotor roda dua, sementara di kota-kota menengah, fasilitas ini banyak dimanfaatkan sebagai tempat parker. Akibatnya, keselamatan dan keamanan pejalan kaki sama sekali kurang terjamin. Keterbatasan fasilitas ini mengakibatkan masyarakat enggan untuk melakukan perjalanan jarak dekat kurang dari 500 meter tanpa kendaraan bermotor. Akibatnya jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi semakin meningkat.

Keterbatasan fasilitas ini telah pula mengakibatkan tercampurnya berbagai moda transportasi dalam ruas jalan yang sama, sehingga semakin menimbulkan kesemrawutan dan kemacetan. Oleh karena itu, tiap instruktur kebijakan sistem transportasi darat, senantiasa dituntut untuk mampu menghasilkan sesuatu yang utuh baik secara naratif maupun deskriptif. Penyusunan fakta-fakta dalam penafsiran suatu kebijakan sistem transportasi darat di Jakarta menjadi sangat penting dan sangat diperlukan, serta harus ada tambahan unsur-unsur lainnya yang berkaitan dengan pokok atau substansinya. Hal itu mengingat, keadaan Jakarta yang sangat kompleks, sehingga, kebijakan sistem transportasi darat yang berkorelasi dengan aspek lainnya tidak bisa terhindarkan.

Dikemukakan bahwa panjang jalan di Jakarta tahun 2014 adalah 6956 km, dan angka yang sama untuk panjang jalan tahun sebelumnya yaitu 2013 yaitu 6956 km. (*Sumber: Diolah dari Survei Sosial Ekonomi Nasional (SUSENAS) dan Survei Angkatan Kerja Nasional (SAKERNAS) BPS Provinsi DKI Jakarta 2009- 2014*).

Dimensi Penerapan (*Application*)

Selanjutnya, dalam variabel implementasi kebijakan sistem transportasi terdapat dimensi “penerapan”, di sini, makna penerapan dalam kebijakan sistem transportasi dijelaskan oleh Informan sebagai berikut. “Jakarta dengan wilayah yang begitu luas membutuhkan penerapan atau penyelenggaraan transportasi yang andal. Patut diakui, hingga saat ini, pembangunan transportasi telah mampu menghubungkan wilayah Jakarta dan sekitarnya (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, dan Cianjur/Jabodetabekjur) dalam satu jaringan, dan menjadikan transportasi sebagai urat nadi kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Namun demikian, selain keberhasilan yang telah dicapai, ke depan, masih banyak tantangan pembangunan yang harus dihadapi”.

Hasil wawancara tersebut didukung dengan observasi di lapang penelitian yang menunjukkan bahwa tantangan penataan sistem transportasi darat di Jakarta tidak hanya pada masalah teknologi, tetapi juga pada aspek-aspek perencanaan, manajemen, dan pengoperasian. Hampir dipastikan, beberapa tahun ke depan, perkembangan ilmu dan teknologi di bidang transportasi akan berkembang dengan sangat pesat. Ke depan, perkembangannya tidak hanya pada aspek teknologi mekanik dan elektrik, tetapi juga ditunjang dengan kemajuan perkembangan teknologi informasi dan telekomunikasi yang sangat cepat. Faktor utama untuk menjawab tantangan ini adalah kesiapan sumber daya manusia (SDM) dari masing-masing *stakeholder*, baik dari sisi regulator (pemerintah), operator (pelaku bisnis transportasi), maupun perencana. Dengan kata lain, meningkatnya tantangan pada sektor transportasi, harus diimbangi dengan peningkatan jumlah tenaga ahlinya.

Dalam kaitan ini Soejachmoen (2009: 1652) menegaskan, bahwa tidak adanya standar pelayanan merupakan salah

satu masalah mendasar dalam pelayanan angkutan umum. Sikap awak angkutan umum dan gangguan keamanan yang terjadi mengakibatkan masyarakat semakin enggan memanfaatkannya dan mereka yang masih memiliki pilihan lain seperti mencicil pembelian sepeda motor beralih ke moda lain. Kondisi ini mengakibatkan menurunnya jumlah pengguna angkutan umum, sehingga biaya operasi pun menjadi semakin mahal, akibatnya perawatan dan pelayanan menjadi semakin buruk. Hubungan sebab akibat ini akan terus terjadi hingga pada akhirnya pelayanan angkutan umum pun mati dan tidak dapat beroperasi lagi. Kondisi halte dan terminal bagi angkutan umum pun tidak memadai. Bahkan banyak di antara halte yang telah beralih fungsi menjadi lokasi berdagang.

Dengan demikian, implementasi kebijakan sistem transportasi darat ini harus pula mempertimbangkan infrastruktur penunjang. Implementasi kebijakan transportasi tanpa adanya perencanaan yang matang berkaitan dengan penyediaan infrastruktur penunjang, akan berakibat tumpulnya implementasi kebijakan tersebut. Terkait hal ini, Haryanto (2009: 1648) memberikan contoh, jika infrastruktur jalan yang tersedia tidak memungkinkan bagi tersedianya jalur *busway*, maka, tidak masuk akal jika pemerintah daerah memaksakan digunakannya sistem *busway* untuk daerahnya. Sebaliknya, jika infrastruktur yang ada dapat menunjang diimplementasikannya *Bus Rapid Transport System* (Sistem Transportasi Bus Cepat), maka, keliru jika pemerintah daerah tidak memikirkan pendayagunaan sistem transportasi massal ini untuk memecahkan kemacetan lalu lintas dan atau kekurangan transportasi publik di daerahnya.

Pada pokoknya, suatu sistem transportasi yang sangat bagus untuk suatu kota, belum tentu cocok untuk diterapkan di kota lainnya. Kecocokan penerapan suatu sistem transportasi haruslah mempertimbangkan semua faktor yang

ada, dan karena itu tidak ada suatu sistem transportasi yang dapat diberlakukan dengan tingkat keberhasilan yang sama di semua tempat. Di samping itu, menurut hasil triangulasi menunjukkan bahwa Jakarta juga memerlukan sistem transportasi antarmoda dan sistem transportasi angkutan umum terpadu (*multimoda*). Artinya, berbagai moda dapat terkombinasikan dengan baik, efektif serta efisien, sehingga orang dapat berpindah dari satu jenis angkutan ke angkutan lainnya dengan cepat, murah dan nyaman.

Dalam kaitan ini legalitas penyelenggaraan transportasi antarmoda atau *multimoda* di Jakarta khususnya dan Indonesia pada umumnya telah tersedia, di antaranya adalah UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan; UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; PP No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda; dan Kepmenhub No. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional; Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda; Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda.

Pada umumnya kajian transportasi berfokus pada jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus, dan signifikansi serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan pengembangan wilayah dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas. Dalam hal ini semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang. Contoh dari betapa pentingnya peran transportasi bagi pengembangan wilayah perkotaan adalah fenomena yang terjadi daerah ibukota Jakarta, daerah ibukota mengalami kemajuan yang sangat pesat dengan adanya sarana transportasi yang memadai. Kemajuan yang sangat pesat ini

memberikan beban yang sangat berat pada daya dukung lingkungannya.

Perkembangan ini didukung pula oleh adanya akses tol sehingga memudahkan mobilisasi penduduk antar wilayah. Keadaan ini memicu fenomena berkembangnya kota baru/pemukiman berskala besar, seiring dengan berkembangnya kawasan industri. Kota-kota baru tersebut dibangun untuk memenuhi kebutuhan akan perumahan beserta berbagai sarana pendukungnya, serta aktivitas kawasan industri sebagai basis ekonomi kota baru. Akibat dari pembangunan dari tol ini maka muncul beberapa kota-kota baru. Dampak dari perkembangan wilayah ini bermacam-macam mulai dari masalah sosial sampai pada sektor ekologi lingkungan. Masalah-masalah ini terjadi setelah prasarana transportasi misalnya jalan merambah masuk ke daerah yang sebelumnya tidak terjangkau.

Masalah ekologi yang ditimbulkan antara lain masalah banjir yang terjadi di Jakarta setiap tahun bahkan dalam jangka lima tahunan akan terjadi banjir yang lebih dari biasanya disebut sebagai banjir lima tahunan. Hal ini mengakibatkan penggandengan daerah hulu untuk mengatasi masalah tersebut. Daerah itu adalah Cianjur, sehingga pemerintah memasukkan Cianjur dalam Jabodetabek menjadi Jabodetabekjur untuk menangani masalah tersebut. Masalah lain yang timbul karena perkembangan wilayah yang disebabkan oleh jalur transportasi ini adalah ketidakefisienan transportasi atau dalam menggunakan kendaraan. Hal ini disebabkan karena daerah yang berkembang tersebut tidak dapat mengimbangi laju jumlah kendaraan dengan sarana transportasi.

2. Variabel Kesejahteraan Sosial

Dalam penelitian ini, kesejahteraan sosial adalah “Kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial

warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya”. Dengan demikian dapat ditunjukkan, bahwa dimensi atas Variabel Kesejahteraan Sosial di sini meliputi a. Terpenuhinya kebutuhan material dan spiritual; b. Terpenuhinya kebutuhan sosial; c. Hidup layak; d. Pengembangan diri; dan e. Fungsi sosial.

Dimensi Terpenuhinya Kebutuhan Material dan Spiritual

Terkait bahasan tentang terpenuhinya kebutuhan material atas pelaksanaan sistem transportasi darat di Jakarta, berikut adalah penjelasan yang diberikan Informan bahwa transportasi darat terdiri atas 2, yaitu transportasi jalan raya, dan transportasi jalan rel. Dalam transportasi jalan raya ini meliputi transportasi yang menggunakan alat angkutan berupa manusia, binatang, pedati sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya. Transportasi jalan rel adalah menggunakan alat angkutan berupa kereta api, yang terdiri atas lokomotif, gerbong, tangki, boks khusus, trailer dan kereta penumpang. Jalan yang digunakan berupa rel baja, baik dua rel maupun monorel.

Lebih lanjut dijelaskan bahwa pada dasarnya, tujuan pembangunan adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat baik secara material maupun spiritual. Arti dari kesejahteraan di sini adalah suatu kondisi atau keadaan yang aman, tenteram, selamat dan tercukupi kesenangan hidup serta makmur, sedangkan **material** merupakan sesuatu yang berhubungan dengan benda dan **spiritual** yang terkait dengan rohani. Dengan begitu, maka, **kesejahteraan material dan spiritual** dapat diartikan sebagai kondisi masyarakat yang merasa aman, tenteram, selamat dan tercukupi semua kebutuhan hidupnya yang berkaitan dengan kebutuhan harta benda; yaitu sandang, pangan, papan dan kesenangannya, serta kebutuhan

yang berhubungan dengan rohani; yaitu pendidikan, agama, adat, dan yang terkait dengan masalah spiritual.

Hasil proses triangulasi menunjukkan bahwa melihat dampak pembangunan sistem transportasi darat di Jakarta tersebut terhadap kesejahteraan masyarakat, dapat dilihat dari dampak secara langsung dan dampak tidak langsung. Dampak langsung tersebut misalnya dampak terhadap mobilitas atau aksesibilitas penduduk Jakarta sebagai pengguna jalan, sedangkan dampak tidak langsung misalnya pemasaran terhadap hasil industri rumah tangga, kepemilikan asset (rumah, tanah, mobil, dll), peluang/kesempatan kerja, dan tingkat pendapatan individu/keluarga. Ditegaskan bahwa pengembangan prasarana perkotaan terdiri atas fasilitas produksi, fasilitas kesehatan bagi masyarakat, dan aksesibilitas wilayah. Fasilitas produksi tersebut diharapkan dapat membuka akses atau jalan, jembatan maupun prasarana ibadah.

Berikut adalah fasilitas aksesibilitas wilayah, hal ini bermanfaat guna menghubungkan lokasi masyarakat terhadap pusat perekonomian dan berbagai fasilitas kehidupan yang lain misalnya Rumah Sakit, Puskesmas, pusat perdagangan atau pasar, serta pusat-pusat pemerintahan misalnya Kantor Kelurahan, Kecamatan, Kota/Kabupaten, Kantor Gubernur/Balaikota, atau beberapa kantor pemerintah lainnya serta perusahaan/pabrik, dll. Jadi, aksesibilitas wilayah di Jakarta tersebut adalah prasarana transportasi yang telah dikembangkan selama ini, seperti jalan, tempat ibadah, jembatan, dll.

Dijelaskan bahwa kebutuhan material adalah kebutuhan berupa prasarana atau sarana berupa alat-alat yang dapat diraba, dilihat, dan mempunyai bentuk, berwujud nyata dan dapat dinikmati secara langsung. Kebutuhan prasarana, misalnya adanya pembangunan prasarana transportasi darat. Terhadap pembangunan

prasarana transportasi ini di Jakarta terus dikembangkan, hal ini dikarenakan manfaatnya menyebar ke berbagai wilayah ibu kota Jakarta dan pemeratakan hasil-hasil pembangunan. Oleh karena itu banyak masyarakat yang dapat merasakan pembangunan yang diprakarsai oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta. Misalnya, jalan-jalan, jembatan dll yang dibangun dengan dana pemerintah sangat besar pengaruhnya terhadap aksesibilitas masyarakat.

Hasil observasi menunjukkan bahwa jalan yang sebelumnya sempit, tidak beraspal dan angkutan yang ada adalah ojek, selanjutnya diperlebar dan ada yang diaspal maupun dibeton. Jalan yang sebelumnya masih tanah, menjadi diaspal dan mobil bisa masuk, sehingga harga tanah di daerah tersebut menjadi tinggi, dan angkutan barang maupun orang menjadi lancar. Waktu tempuh dari rumah penduduk ke jalan utama, atau ke pasar dll menjadi lebih singkat/cepat dari waktu sebelumnya. Hasil jawaban Informan menunjukkan bahwa secara umum dapat dikemukakan dengan jarak/waktu tempuh yang semakin singkat, hal ini berdampak pada biaya transpot yang makin rendah.

Di samping itu, terdapat dampak pembangunan prasarana transportasi terhadap aktivitas perdagangan atau pemasaran. Hasil observasi dapat dijelaskan bahwa secara umum aktivitas perdagangan atau pemasaran hasil produksi semakin lancar dengan adanya prasarana transportasi. Kondisi demikian juga terlihat dengan semakin meningkatnya jumlah pedagang yang beroperasi di wilayah pembangunan prasarana transportasi. Terkait hal ini, hasil keterangan dari Informan menyatakan bahwa dampak pembangunan prasarana transportasi, maka, jumlah pedagang yang beroperasi semakin meningkat, baik pedagang yang berasal dari daerah setempat maupun pedagang dari daerah lain. Sebelum adanya pembangunan prasarana transportasi, pedagang hasil

produksi tidak ada yang datang ke daerah tersebut, sehingga apabila terdapat pedagang yang menjual hasil produksi harus mengangkut komoditas tersebut ke jalan besar dengan menggunakan alat angkut tradisional, misalnya andong/dokar atau bahkan dipikul oleh pedagang yang bersangkutan.

Selanjutnya, pembangunan spiritual yang merata di wilayah Jakarta adalah dalam bentuk pengembangan rohani, budaya, dan rasa kesetiakawanan sosial yang tercermin dalam keselarasan hubungan antara manusia dengan Tuhannya, antara sesama manusia, serta antara manusia dan lingkungan alam sekitarnya. Dalam pembangunan wilayah di Jakarta, keselarasan hubungan ini merupakan perwujudan kesatuan politik dan sosial; secara psikologis, warga Jakarta harus merasa satu, senasib sepenanggungan, sedita, serta mempunyai satu tekad untuk mencapai cita-cita bersamanya. Terkait hal ini, dikemukakan hasil penjelasan dari Informan bahwa secara langsung dengan adanya pembangunan prasarana transportasi di wilayah Jakarta, maka, hal tersebut telah mempengaruhi pendidikan anak-anak sebagai peserta didik di wilayah sekitar pembangunan tersebut.

Hasil triangulasi menunjukkan bahwa dampak terhadap pendidikan anak-anak (peserta didik) tersebut rata-rata baik, bahkan terdapat pula yang sangat baik. Dengan adanya prasarana transportasi, peserta didik semakin rajin ke sekolah, selain itu waktu tempuh rata-rata juga relatif lebih singkat dibandingkan dengan sebelum adanya pembangunan prasarana transportasi. Begitu pula, menurut keterangan Informan bahwa pembangunan prasarana transportasi secara tidak langsung berdampak pada kesehatan masyarakat sekitar. Pembangunan prasarana transportasi memberikan dampak positif terhadap kesehatan masyarakat. Pembangunan jalan tersebut sangat membantu kelancaran bagi masyarakat apabila pergi berobat baik ke dokter, Puskesmas, atau ke Rumah Sakit.

Hasil observasi menunjukkan bahwa kasus kematian ibu melahirkan sebelumnya cukup tinggi di Jakarta, karena angkutan mobil jarang dan sulit masuk ke wilayah tertentu, apalagi musim hujan, akhirnya terlambat dalam penanganan persalinan. Dengan adanya pembangunan akses jalan, maka, secara langsung mempengaruhi waktu tempuh ke fasilitas kesehatan. Bahkan di Jakarta sarana kesehatan yaitu mobil Puskesmas sering berkeliling ke kantor-kantor Kelurahan. Dengan demikian, apabila terdapat kasus-kasus yang bersifat darurat, maka, hal ini akan cepat teratasi. Dengan demikian, secara tidak langsung hal demikian dapat menekan tingkat kematian bayi atau ibu melahirkan.

Dimensi Terpenuhinya Kebutuhan Sosial

Pemahaman makna kebutuhan dijelaskan oleh Informan bahwa kebutuhan adalah segala sesuatu yang diperlukan manusia untuk mencapai kesejahteraan. Dengan kata lain, kebutuhan manusia merupakan cerminan adanya perasaan kurang puas yang ingin dipenuhi dalam dirinya, dan muncul secara alamiah untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya. Lebih lanjut dijelaskan bahwa terdapat beberapa jenis kebutuhan masyarakat di wilayah Jakarta, dan secara garis besar, kebutuhan masyarakat tersebut dapat dibagi ke dalam empat kelompok, yakni:

- a. Berdasarkan intensitas kegunaannya; di sini, kebutuhan masyarakat dibagi menjadi tiga macam, yaitu kebutuhan primer, sekunder, dan tersier.¹ Kebutuhan primer atau kebutuhan pokok; adalah suatu kebutuhan utama yang harus dipenuhi agar masyarakat dapat mempertahankan hidupnya. Kebutuhan tersebut muncul dengan secara alami, sehingga, disebut juga sebagai kebutuhan alamiah. Hasil observasi terhadap kondisi riil

di tengah masyarakat Jakarta serta Dinas Sosial Provinsi DKI Jakarta menunjukkan, yang termasuk ke dalam kebutuhan primer adalah kebutuhan untuk makan, minum, pakaian, tempat tinggal, pendidikan, rekreasi, dan menabung (*saving*). 2. Kebutuhan Sekunder; setelah berhasil memenuhi kebutuhan primer atau kebutuhan pokok, masyarakat masih memerlukan kebutuhan lain yang bersifat pelengkap yang dikenal dengan sebutan sekunder. Dari hasil observasi, yang termasuk kebutuhan sekunder bagi masyarakat Jakarta; di antaranya adalah kebutuhan terhadap mobil atau motor, televisi, kulkas, meja, kursi, buku, dan alat tulis. 3. Kebutuhan Tersier; adalah suatu kebutuhan yang harus dipenuhi setelah kebutuhan primer dan sekunder terpenuhi. Hasil observasi menunjukkan bahwa pada dasarnya kebutuhan tersier masyarakat di Jakarta adalah kebutuhan manusia terhadap barang-barang dan jasa yang tergolong mewah (*luks*), seperti mobil atau motor mewah, dan wisata ke luar negeri. Secara tegas dapat dikatakan, pembagian kebutuhan menurut intensitas kegunaannya sangat ditentukan oleh kondisi masyarakat tertentu di Jakarta. Misalnya, bagi sebagian penduduk Jakarta yang masih tertinggal, maka, kebutuhan akan motor atau mobil mungkin merupakan kebutuhan mewah, berbeda dengan penduduk daerah yang memiliki standar hidup tinggi, kebutuhan terhadap motor atau mobil mungkin hanya merupakan kebutuhan sekunder saja.

- b. Berdasarkan Sifatnya. Dalam hal ini, kebutuhan masyarakat dibagi menjadi dua kebutuhan, yaitu kebutuhan jasmani dan rohani. 1. Kebutuhan Jasmani; adalah kebutuhan yang berhubungan dengan keadaan jasmani atau fisik seseorang terhadap barang dan jasa. Hasil pengamatan di masyarakat Jakarta menunjukkan,

bahwa yang termasuk kebutuhan jasmani dalam bentuk barang; antara lain mobil/motor, perkakas rumah tangga, pakaian, makanan, minuman, obat-obatan, olah raga, dan obat-obatan serta vitamin. Sementara, kebutuhan jasmani dalam bentuk jasa; antara lain kebutuhan rekreasi, menonton televisi, mendengarkan musik, dan olah raga. 2. Kebutuhan Rohani atau Kebutuhan Spiritual. Selain kebutuhan jasmani, maka, jenis kebutuhan lain yang juga penting adalah kebutuhan rohani atau kebutuhan yang bersifat kejiwaan. Kebutuhan rohani bagi masyarakat di Jakarta; antara lain beribadah, mendengarkan ceramah agama, dan mendengarkan wejangan atau nasihat tentang budi pekerti yang luhur, rekreasi, kesenian, dan hiburan.

- c. Berdasarkan Waktu Pemenuhannya; di sini kebutuhan masyarakat dibedakan menjadi kebutuhan sekarang dan kebutuhan yang akan datang. 1. Kebutuhan Sekarang; adalah suatu kebutuhan yang pemenuhannya tidak dapat ditunda-tunda lagi atau harus dipenuhi pada saat ini juga. Hasil observasi menunjukkan bahwa yang termasuk ke dalam kebutuhan sekarang di antaranya adalah kebutuhan masyarakat terhadap makanan saat ia lapar, kebutuhan seseorang terhadap minuman saat ia haus, kebutuhan seseorang terhadap obat-obatan, atau pergi ke rumah sakit saat ia sakit, dan kebutuhan masyarakat akan istirahat saat ia lelah. 2. Kebutuhan yang akan datang; adalah kebutuhan yang pemenuhannya dapat ditunda. Hasil observasi terhadap masyarakat di Jakarta menunjukkan, kebutuhan akan datang, di antaranya adalah kebutuhan perlengkapan bayi untuk ibu yang sedang mengandung, tabungan untuk persiapan melanjutkan pendidikan, asuransi kesehatan dan dana pensiun untuk jaminan hari tua.

d. Berdasarkan Subjeknya; kebutuhan warga Jakarta dibedakan menjadi kebutuhan perorangan dan kebutuhan kelompok. 1. Kebutuhan Perorangan; hal-hal yang diperuntukkan bagi perorangan atau kebutuhan individu adalah kebutuhan yang hanya diperlukan untuk memenuhi kebutuhan seorang saja. Perbedaan kebutuhan pada tiap orang, sangat berbeda, karena tergantung pada profesi yang bersangkutan. Dari observasi menunjukkan; bahwa seorang siswa membutuhkan buku dan alat tulis, makanan, pakaian, dan olah raga. Jadi, kebutuhan petani waktu bekerja berbeda dengan kebutuhan seorang dokter. 2. Kebutuhan kelompok atau sosial; adalah merupakan kebutuhan yang dimanfaatkan untuk kepentingan masyarakat atau publik secara bersama-sama, misalnya, siskamling, pembangunan jembatan, jalan, rumah sakit, tempat rekreasi dan sekolah.

Hasil proses triangulasi menunjukkan bahwa dalam memenuhi kebutuhan sosial guna mempertahankan kelangsungan hidupnya adalah adanya kesempatan kerja bagi penduduk Jakarta. Sasaran pembangunan perkotaan di antaranya adalah terciptanya perluasan kesempatan kerja di daerah tersebut terutama lapangan kerja baru di bidang perdagangan serta jasa baik berskala kecil, sedang maupun besar. Kondisi demikian diharapkan berdampak pada berkurangnya angka pengangguran dan kemiskinan serta aksesibilitas penduduk yang selanjutnya akan membuka kesempatan kerja di wilayah tersebut dan di beberapa kasus memunculkan usaha baru. Beberapa temuan hasil riset menunjukkan bahwa jumlah yang bekerja berkisar 2-3 orang per rumah tangga. Jumlah perempuan yang bekerja sebelum dan sesudah adanya pembangunan prasarana transportasi meningkat walaupun kecil. Meningkatnya jumlah ini terutama disebabkan berkembangnya industri dan

usaha-usaha lainnya.

Dimensi Hidup Layak

Dimensi “hidup layak” dijelaskan oleh Informan bahwa bagi masyarakat, hidup layak adalah standar kebutuhan yang harus dipenuhi oleh seorang lajang yang merupakan anggota masyarakat untuk dapat hidup layak baik secara fisik, non fisik dan sosial, untuk kebutuhan 1 (satu) bulan. Sebenarnya, standar hidup layak ini mengacu pada peraturan Kebutuhan Hidup Layak, yang diatur dalam UU No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Pembahasan lebih dalam mengenai ketentuan KHL, diatur dalam Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. 17 Tahun 2005 tentang Komponen dan Pentahapan Pencapaian Kebutuhan Hidup Layak. Namun, Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. 17 Tahun 2005 direvisi oleh Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. 13 tahun 2012 tentang Perubahan Penghitungan Kebutuhan Hidup Layak.

Komponen yang termasuk dalam standar Kebutuhan Hidup Layak antara lain; makanan & minuman (11 butir); sandang (13 butir); perumahan (26 butir); pendidikan (2 butir); kesehatan (5 butir); transportasi (1 butir); rekreasi dan tabungan (2 butir). Selengkapnya, komponen standar Kebutuhan Hidup Layak sebagaimana yang ditetapkan oleh Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. 13 Tahun 2012. Jadi, terdapat beberapa komponen hidup layak tersebut di antaranya adalah berupa:

1. Makanan dan minuman; meliputi beras, daging, ikan segar, telur ayam, tempe/ tahu, minuman susu bubuk, gula pasir, minyak goreng, sayuran, buah-buahan setara pisang, pepaya, karbohidrat lain setara tepung terigu, the, kopi, dan bumbu-bumbuan.
2. Sandang: Celana panjang, rok, kemeja lengan pendek, blus, kaus oblong, BH, celana dalam, sarung, kain

- panjang, sepatu, sandal jepit, handuk, perlengkapan ibadah.
3. Perumahan: Sewa kamar sederhana, dipan, tempat tidur, kasur dan bantal, seprei dan sarung bantal, meja dan kursi, lemari pakaian, sapu, perlengkapan makan, ceret aluminium, wajan aluminium, sendok masak, kompor minyak tanah, minyak tanah, ember plastik, listrik, bola lampu pijar, neon, air bersih, sabun cuci.
 4. Pendidikan: Bacaan, radio.
 5. Kesehatan: Pasta gigi, sabun mandi, sikat gigi, sampo, pembalut, alat cukur, obat anti nyamuk, dan potong rambut.
 6. Transportasi: Transport kerja dengan angkutan umum.
 7. Rekreasi dan Tabungan: Rekreasi di daerah sekitar dan tabungan sebesar dua persen dari total biaya komponen.

Selanjutnya ditegaskan, dalam menetapkan upah minimum, pemerintah mendasarkan pada kebutuhan hidup layak dengan memperhatikan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi (Pasal 88 ayat 4). Dengan begitu, maka, upah minimum didasarkan pada hal-hal; (a) wilayah provinsi (upah minimum kabupaten/kota/UMK), (b) sektor pada wilayah provinsi atau kabupaten/kota (Pasal 89 ayat 1). Pada pasal 89 ayat 4 dinyatakan bahwa komponen serta pelaksanaan tahapan pencapaian kebutuhan hidup layak diatur dengan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Permenakertrans) No. PER-17/MEN/VIII/2005, tentang Komponen dan Pelaksanaan Tahapan Pencapaian Kebutuhan Hidup Layak --- yang dimaksud dengan kebutuhan hidup layak adalah standar kebutuhan yang harus dipenuhi oleh seorang pekerja lajang untuk dapat hidup layak baik secara fisik, non fisik dan sosial, untuk kebutuhan 1 (satu) bulan (Pasal 1 ayat 1).

Pencarian dan pengumpulan data tentang kebutuhan hidup layak dilaksanakan

oleh sebuah tim yang dibentuk oleh Dewan Pengupahan Kota (DPK). Sementara, Dewan Pengupahan Provinsi/Kabupaten/Kota adalah suatu lembaga non struktural yang bersifat tripartit, dibentuk oleh Gubernur/Bupati/Walikota, dan bertugas memberikan saran serta pertimbangan kepada Gubernur/Bupati/Walikota dalam penetapan upah minimum (Pasal 1 ayat 2). Oleh karena itu, keanggotaan DPK adalah merupakan perwakilan dari serikat buruh, pengusaha dan pemerintah, ditambah unsur akademisi. Unsur pengusaha diwakili oleh Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO), unsur buruh diwakili oleh serikat buruh yang memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan.

Hasil triangulasi menunjukkan bahwa ragam dan sumber pendapatan rumah tangga secara agregat meningkat setelah pembangunan prasarana transportasi darat di Jakarta dibandingkan dengan sebelum pembangunan tersebut dilakukan. Bila dilihat dari sumber pendapatan, tampak bahwaterjadipeningkatan dari usaha industri rumah tangga dan usaha. Keberhasilan pembangunan tersebut tidak hanya di ukur dari peningkatan pendapatan penduduk secara agregat atau per capital, tetapi juga (justru lebih penting lagi) di lihat dari distribusi peningkatan pendapatan tersebut terhadap semua anggota masyarakat. Dengan demikian, dapat ditegaskan bahwa pangan merupakan kebutuhan pokok/ dasar masyarakat. Pada umumnya sebagai makanan pokok penduduk Jakarta adalah nasi, dan pemenuhan bahan dasarnya adalah mendatangkan dari daerah lain di luar Jakarta. Dengan adanya pembangunan jalan, maka masyarakat semakin mudah memenuhi kebutuhan pokok tersebut, di samping penyediaan stok barang/beras yang relatif cukup dengan harga yang terjangkau dan relatif murah.

Dimensi Mampu Mengembangkan Diri

Bagi masyarakat di Jakarta, konsep

mampu mengembangkan diri adalah salah satu yang luas dan arti yang berbeda untuk masyarakat yang berbeda. Namun, ada beberapa karakteristik dasar dari masyarakat yang terlibat dalam proses pengembangan diri tersebut, masyarakat yang dapat dieksplorasi dalam rangka untuk mendapatkan pemahaman yang lebih tentang apa artinya dan bagaimana hal itu dapat diimplementasikan dalam kehidupannya. Mengidentifikasi dan mengatur tujuan adalah komponen penting dari setiap jenis program pengembangan masyarakat.

Lebih lanjut ditegaskan, persiapannya dapat sederhana, yakni bertanya pada masyarakat apa yang diinginkan dalam kehidupannya. Pertanyaan dapat dijawab secara luas, kemudian dipecah menjadi spesifik. Hal ini penting, untuk mengatur masyarakat yang merupakan kumpulan individu menjadi beberapa bagian yang dapat dikelola. Hal tersebut dilakukan, mengingat, di dalam masyarakat terdapat individu-individu yang dinamis yang mampu merefleksikan semangat pengembangan masyarakat secara total dan berkesinambungan. Pada akhirnya, masyarakat yang dinamis akan melahirkan etos kerja dan budaya pengembangan masyarakat yang baik. Apalagi, pengembangan individu dan masyarakat selalu bersifat dinamis, berubah dari hari ke hari, dan tiap momentum pergantian tahun, selalu diiringi dengan evaluasi diri.

Hal ini dilakukan bukan sekadar untuk mengenang masa lalu, namun sebagai persiapan untuk menghadapi masa depan. Dengan melakukan introspeksi diri, maka, dapat diketahui kekuatan dan kelemahan, peluang maupun tantangan yang dimiliki. Dimensi sosial/emosional diasah melalui pemberian pelayanan, bersikap empati, melakukan sinergi dan menumbuhkan rasa aman dalam diri dan masyarakat. Dalam proses pengembangan diri, diperlukan keseimbangan dan sinergi untuk mencapai hasil optimal sebagaimana

yang diharapkan. Pengembangan diri dan masyarakat tidak muncul dengan begitu saja. Untuk meraihnya, diperlukan latihan dengan pola spiral; yakni selalu bergerak ke atas sepanjang spiral secara terus-menerus.

Pola spiral ini memaksa diri dan masyarakat untuk melalui tiga tahapan kegiatan; yakni belajar, berkomitmen, dan berbuat. Latihan ini harus terus-menerus berjalan secara berulang-ulang sampai kualitas dan produktivitas individu dan masyarakat menjadi semakin tinggi. Dalam melakukan pengembangan diri, individu dan masyarakat memerlukan tolok ukur yang nyata dan aplikatif untuk mengetahui kemajuan dan perkembangan yang telah dicapai. Aktivitas pengembangan individu dan masyarakat tersebut misalnya 1. Memperluas pengetahuan mengenai fakta situasional. Jangan bersikap tak acuh dengan lingkungan sekitar; 2. Menjalin hubungan dengan pihak lain; 3. Mengelola waktu secara efektif; 4. Menjaga keaktualan pengetahuan agar tidak tertinggal dan relevan. Jangan malas mencari pengetahuan baru; 5. Berlatih untuk mengumpulkan fakta dan membuat asumsi; 6. Membuat jurnal pribadi dan masyarakat dengan menggunakan catatan harian agar jadwal pengembangan diri dan masyarakat menjadi teratur.

Selanjutnya ke 7, menentukan batas-batas kekuasaan dan otoritas yang dimiliki, yaitu: a. Agar individu dan masyarakat dapat leluasa berkembang; b. Mendengarkan dengan seksama; c. Melakukan pengambilan keputusan dengan baik; d. Membiasakan membuat teknik perencanaan (*planning*) yang baik. e. Melakukan secara mandiri. Proses pengembangan diri yang dilakukan tidak akan berjalan lancar apabila individu dan masyarakat mengandalkan dukungan dari luar. Untuk itu, diperlukan suatu *self education* yang berasal dari dalam diri dan masyarakat itu sendiri. Pembelajaran yang harus dilakukan secara mandiri, setidaknya mencakup tiga hal, yaitu: kemampuan

membuat agenda pribadi dan masyarakat, kemampuan menjadi pembelajar yang cepat (*speed learner*), dan belajar secara mandiri (*self learning*). Kemudian, untuk melakukan proses pengembangan diri dan masyarakat, memang tidak bebas hambatan, bahkan seringkali penuh kendala.

Namun, segala aktivitas ditentukan oleh niat dan masyarakat akan menuai hasil aktivitasnya sesuai dengan niatnya. Sebenarnya, niat itulah yang merupakan benih dari sikap dari masyarakat sehingga perlu dijaga kesucian dan kekuatannya. Dengan demikian, niat dapat memberikan energi positif dalam pengembangan diri masyarakat Jakarta atas pembangunan sistem transportasi darat di wilayah Jakarta. Apa yang bisa dimanfaatkan atau diperbuat oleh masyarakat atas pembangunan di bidang transportasi darat di Jakarta ini, atau sebaliknya masyarakat sulit mengembangkan diri atas capaian pembangunan sistem transportasi darat tersebut.

Hasil triangulasi menunjukkan bahwa dampak pembangunan prasarana transportasi adalah perkembangan asset rumah tangga. Pemilikan asset rumah tangga merupakan salah satu indikator ekonomi rumah tangga, sehingga semakin banyak dan bernilai ekonomi tinggi, dan tingkat kesejahteraan rumah tangga tersebut membaik. Indikator yang dipakai Badan Pusat Statistik (BPS), untuk rumah tangga/penduduk miskin antara lain adalah kepemilikan asset/barang yang berharga. Berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil dan Biro Tata Pemerintahan tahun 2013 jumlah penduduk DKI Jakarta tahun 2014 (proyeksi) sebanyak 10.075,3 ribu orang. Survei Komuter 2014, Penduduk malam hari di DKI Jakarta sebesar 10.073.300 orang sedangkan penduduk Jakarta siang hari sebesar 11.201.610 orang.

Jumlah penduduk miskin terus bertambah, tahun 2012 sebanyak 363,2

ribu; tahun 2013 sebanyak 354,2 ribu; dan di tahun 2014 melonjak menjadi 393,98 ribu. Namun jumlah pengangguran tahun 2014 menurun yaitu menjadi sebanyak 429,11 dibanding angka pengangguran tahun sebelumnya (Tahun 2013 sebanyak 5180,015) (*Sumber : Diolah dari Survei Sosial Ekonomi Nasional (SUSENAS) dan Survei Angkatan Kerja Nasional (SAKERNAS) BPS Provinsi DKI Jakarta 2009- 2014*). Asset tersebut dapat dibedakan antara asset yang produktif dan tidak produktif. Pemilikan asset relative tetap sebelum dan sesudah pembangunan prasarana transportasi, kecuali untuk pemilikan rumah, TV, sepeda motor terjadi peningkatan. Peningkatan tersebut terjadi karena tingkat pendapatan meningkat dan sebagian untuk membeli/membangun rumah. Selain karena tingkat pendapatan meningkat, juga karena masyarakat semakin membutuhkan asset tersebut.

Dimensi Fungsi Sosial

Dimensi fungsi sosial di sini adalah identik dengan dimensi Hubungan Sosial Kemasyarakatan. Terkait hal ini, telah dijelaskan oleh Informan bahwa individu, keluarga dan kumpulan-kumpulan kecil merupakan anggota sebuah masyarakat. Dari jaringan erat wujud dalam kalangan anggota masyarakat tersebut, terbina pola hubungan sosial yang berulang sifatnya; seperti kegiatan gotong royong, bersama-sama merayakan sesuatu perayaan melalui rumah terbuka, berkumpul menyambut pembesar yang datang berkunjung, menghadiri majelis perkawinan, membantu mereka yang ditimpa malapetaka atau yang meninggal dunia. Kekekapan pergaulan ini membina satu keterpaduan dalam masyarakat sebagai satu unit sosial.

Hasil observasi menunjukkan, warga masyarakat di Jakarta menginginkan adanya suatu ketertiban agar tata hubungan antarwarga masyarakat dapat berjalan secara tertib dan lancar. Untuk kepentingan

ini, masyarakat membuat norma sebagai pedoman; misalnya tata tertib di lingkungan RW/RT di daerah masing-masing di Jakarta yang pelaksanaannya memerlukan suatu bentuk pengawasan dan pengendalian. Sehingga, terciptalah suatu proses sosial yang merupakan proses interaksi dan komunikasi antarkomponen masyarakat Jakarta dari waktu ke waktu, hingga mewujudkan suatu perubahan. Dalam proses sosial masyarakat di Jakarta, terdapat komponen-komponen yang saling terkait satu sama lain, yaitu: a) Struktur sosial, yaitu susunan masyarakat yang secara komprehensif menyangkut individu, tata nilai, dan struktur budayanya. b) Interaksi Sosial, yaitu keseluruhan jalinan antarwarga masyarakat. c) Struktur alam lingkungan yang meliputi letak, bentang alam, iklim, flora dan fauna. Seterusnya, komponen isi adalah salah satu komponen yang turut mempengaruhi bagaimana jalannya proses sosial masyarakat Jakarta.

Selaras dengan itu, terjadinya perubahan sosial budaya yang merupakan perubahan struktur sosial dan budaya di Jakarta akibat adanya ketidaksesuaian di antara unsur-unsurnya, akan memunculkan suatu corak sosial baru yang dianggap ideal. Dalam konteks perubahan sosial, masyarakat di Jakarta dalam sekat pluralismenya terakomodasi secara otomatis dalam *civics responsibility*, *social economics responsibilities*, dan *personal responsibility*. Secara spesifik, keadaan sosial masyarakat di Jakarta sangat kompleks, mengingat penduduknya mencapai kurang lebih dua belas juta jiwa, yang terdiri dari berbagai suku, agama, tingkat pendidikan, tingkat ekonomi dan lain-lainnya.

Dengan demikian, Pemerintah Jakarta dengan dukungan seluruh komponen masyarakat wajib menyelenggarakan kesejahteraan sosial. Upaya yang terarah, terpadu, dan berkelanjutan yang dilakukan Pemerintah Jakarta dan masyarakat dalam bentuk pelayanan sosial untuk memenuhi

kebutuhan dasar setiap warga ibukota Jakarta, dilakukan lewat rehabilitasi sosial, jaminan sosial, pemberdayaan sosial, dan perlindungan sosial. Dalam penyelenggaraannya dilakukan atas dasar kesetiakawanan, keadilan, kemanfaatan, keterpaduan, kemitraan, keterbukaan, akuntabilitas, partisipasi, profesionalisme dan keberlanjutan.

Pasal 33 UUD'45 tentang Sistem Perekonomian dan Pasal 34 tentang Kepedulian Negara Pada Kelompok Lemah, menempatkan negara sebagai pihak yang paling bertanggung jawab dalam mewujudkan kesejahteraan sosial. Diharapkan, melalui implementasi kebijakan sistem transportasi darat di wilayah Jakarta, maka, tujuan kebijakan tersebut yang antara lain adalah; mampu atau berdampak positif pada peningkatan kesejahteraan sosial masyarakatnya.

Simpulan

Implementasi kebijakan sistem transportasi darat di Jakarta telah mampu meningkatkan kesejahteraan sosial sebagian warga masyarakat, artinya; masyarakat telah merasakan dan menikmati hasil pembangunan transportasi darat di Jakarta. Selanjutnya, sebagian yang lain dari masyarakat Jakarta belum secara maksimal merasakan dampak positif atas kebijakan sistem transportasi darat tersebut. Bahkan yang dirasakan oleh sebagian masyarakat Jakarta tersebut, adalah dampak negatifnya; misalnya kemacetan yang hampir merata di seluruh wilayah Jakarta sehingga menimbulkan pencemaran udara yang cukup tinggi, aktivitas ekonomi masyarakat terhambat dan menimbulkan ekonomi biaya tinggi sehingga kesejahteraan sosial pun turut melemah.

Hal ini diperkuat dengan angka kemiskinan yang terus meningkat di tahun 2014 mencapai 393,98 dibanding tahun-tahun sebelumnya, dan masih

adanya sekelompok masyarakat yang tinggal di wilayah Jakarta dengan tingkat kesejahteraan yang masih di bawah standar kehidupan yang layak. Untuk itu, maka, masih diperlukan upaya yang sungguh-sungguh dari Pemerintah DKI Jakarta untuk lebih menyempurnakan berbagai kebijakan di bidang sistem transportasi darat, sehingga hasil pembangunan benar-benar mampu dirasakan dan dinikmati oleh seluruh warganya, bahkan oleh masyarakat pada umumnya. Tidak cukup sampai di situ, juga perlu terus dikembangkan pembangunan sistem transportasi darat secara terpadu dengan moda transportasi lainnya, misalnya transportasi udara, dan transportasi laut, serta terpadu dengan pembangunan sistem transportasi di wilayah sekitarnya; misalnya di Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, dan Cianjur (Bodetabekjur).

Di samping itu, perlu pencegahan secara dini dan maksimal dampak negatif atas pembangunan sistem transportasi darat di Jakarta, misalnya tingkat kemacetan, pencemaran lingkungan, ekonomi biaya tinggi, keamanan dan ketertiban, keselamatan, kenyamanan, kelancaran, ketepatan waktu, pemerataan, keadilan, dan penegakan hukum berlalu lintas.

Daftar Pustaka

- Anderson, James E. 2006. *Public Policy Making*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Haryanto, Stefanus. 2009. Perumusan Kebijakan Transportasi di Indonesia: Bersifat Reaktif atau Antisipatif, *Jurnal Dinamika Masyarakat, Sistem Transportasi Kota*. 8(3): 1646-1649.
- Kadarisman, Muh. 2014. Manajemen Angkutan Lebaran Terpadu. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*. 1(2): 103.
- [Kemenaker RI] Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. 13 tahun 2012 tentang *Perubahan Penghitungan Kehidupan Hidup Layak*. Jakarta: Kemenaker RI.
- [Kemenaker RI] Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. 17 tahun 2005 tentang *Komponen dan Pentahapan Pencapaian Kebutuhan Hidup Layak*. Jakarta: Kemenaker RI.
- [Kemenaker RI] Kementerian Tenaga Kerja Republik Indonesia. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. PER-17/MEN/VIII/2005 tentang *Komponen dan Pelaksanaan Tahapan Pencapaian Kebutuhan Hidup Layak* (KHL). Jakarta: Kemenaker RI.
- [Kemenhub RI] Keputusan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional. Jakarta: Kemenhub RI.
- [Kemenhub RI] Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. 13 tahun 2012 tentang *Perubahan Penghitungan Kebutuhan Hidup Layak*. Jakarta: Kemenhub RI.
- Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung, Penerbit PT Remaja Rosdakarya.
- Miles, Matthew B dan Huberman, A. Michael. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Penerbit UI Press.
- [Setneg RI] Sekretariat Negara Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. Jakarta: Setneg RI.
- [Setneg RI] Sekretariat Negara Republik Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012. Jakarta: Setneg RI.
- [Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda. Kemenhub RI.
- [Kemenaker RI] Kementerian Tenaga

Kerja Republik Indonesia.
Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. PER-17/MEN/VIII/2005, tentang Komponen dan Pelaksanaan Tahapan Pencapaian Kebutuhan Hidup Layak. Jakarta: Kemenaker RI.

Pengembangan Transportasi Nasional guna Mempercepat dan Memperluas Pembangunan Ekonomi Dalam Rangka Ketahanan Nasional; Jurnal Kajian Lemhannas RI | Edisi 15 | Mei 2013.

[Setneg RI] Sekretariat Negara Republik Indonesia Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. Jakarta: Setneg.

Riyanto, Bambang. 2009. Permasalahan Transportasi dan Struktur Kota dalam Perspektif Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Dinamika Masyarakat, Sistem Transportasi Kota*. 8(3):1623 - 1646..

Sugiyono, 2007. *Metode Penelitian Bisnis*, Bandung, Penerbit: Alfabeta, hlm 426.

Soejachmoen, Moekti H. 2009. Sistem Transportasi Kota Yang Berkelanjutan. *Jurnal Dinamika Masyarakat, Sistem Transportasi Kota*. 8(3): 6163.

[UUD 1945] Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

