



**PROPOSAL PROGRAM KREATIVITAS MAHASISWA  
JUDUL PROGRAM**

**DESIGN ‘KURSI LIPAT’ UNTUK INTERIOR KOPAJA SEBAGAI  
SOLUSI PERMASALAHAN KENYAMANAN KOPAJA**

**BIDANG KEGIATAN:  
PKM GAGASAN TERTULIS**

**Diusulkan oleh:**

<b>Herlizar Rachman</b>	<b>1206210811</b>	<b>Angkatan 2012</b>
<b>Mohammad Rizki Adi P.</b>	<b>1306384082</b>	<b>Angkatan 2013</b>
<b>Monica Dwiyaniti</b>	<b>1306383930</b>	<b>Angkatan 2013</b>

**UNIVERSITAS INDONESIA  
DEPOK  
2015**

## PENGESAHAN PKM-GAGASAN TERTULIS

1. Judul Kegiatan : Design ‘Kursi Lipat’ untuk Interior Kopaja sebagai Solusi Permasalahan Kenyamanan Kopaja
2. Bidang Kegiatan : PKM-GT
3. Ketua Pelaksana Kegiatan
  - a. Nama Lengkap : Mohammad Rizki Adi Pradana
  - b. NIM : 1306384082
  - c. Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional
  - d. Universitas : Universitas Indonesia
  - e. Alamat Rumah : Rumah Kepemimpinan PPSDMS, Jalan Lenteng Agung No. 20B, 12640.
  - f. No. Telp/HP. : 0857 8130 7916
  - g. Alamat Email : mohammad.rizki31@ui.ac.id
4. Anggota Pelaksana Kegiatan : 2 orang
5. Dosen Pendamping
  - a. Nama Lengkap :
  - b. NIDN :
  - c. Alamat Rumah :
  - d. No. Telp/HP. :

Depok, Oktober 2015

Menyetujui,

Wakil Manajer Kemahasiswaan FISIP UI, Ketua Pelaksana Kegiatan,

Yogo Tri Hendiarto, S.Sos., M.Si.  
NIP. 198011302008121002

Direktur Kemahasiswaan UI,

Mohammad Rizki Adi P.  
NPM. 1306384082

Dosen Pendamping

Arman Nefi, S.H., M.M.  
NUK. 0508050277

\_\_\_\_\_  
NIP.

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	iv
RINGKASAN.....	v
PENDAHULUAN.....	1
Latar Belakang Masalah.....	1
Tujuan dan Manfaat Penulisan.....	2
GAGASAN.....	2
Kondisi Masyarakat Sasaran.....	2
Solusi Terdahulu.....	3
Peranan Gagasan dalam Masyarakat.....	4
Pihak-pihak Terkait.....	6
Langkah Implementasi.....	7
KESIMPULAN	
Kesimpulan Gagasan.....	8
Prediksi Hasil.....	8
DAFTAR PUSTAKA.....	8
LAMPIRAN.....	10
Lampiran 1. Biodata Ketua Kelompok, Anggota Kelompok, dan Dosen Pendamping.....	10
Lampiran 2. Susunan Organisasi Tim Pelaksana dan Pembagian Tugas.....	18

Lampiran 4. Surat Pernyataan Ketua Pelaksana.....	19
---	----

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1. Layout ITPD Front Facing Kopaja/Metro Mini.....	5
Gambar 2. Layout ITPD untuk Feeder Transjakarta.....	5

## **RINGKASAN**

Template ini merupakan standar contoh format penulisan Proposal PKM GT yang diselenggarakan oleh Dikti, Kementrian Riset dan Teknologi dan Pendidikan Tinggi RI. Template ini disusun oleh Departemen Keilmuan BEM FISIP UI 2015. Tujuan dari disusunnya template ini ialah untuk meningkatkan standar kualitas penulisan PKM GT, khususnya terkait dengan format penulisan. Kami berharap template ini dapat digunakan sebagaimana mestinya. Perlu menjadi catatan bagi calon peserta dan tim bahwa template ini adalah contoh atau *dummy* yang disesuaikan dengan panduan yang dikeluarkan oleh Dikti. Kami mohon agar sebelum dan sesudah melakukan penulisan PKM agar membaca panduan yang dikeluarkan oleh Dikti agar dapat sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh Dikti. Perhatikan juga hal-hal kecil mengenai penulisan PKM, disamping perlu juga meningkatkan ide dari gagasan yang akan disampaikan.

## **PENDAHULUAN**

### **Latar Belakang Masalah**

Kopaja merupakan singkatan dari Koperasi Angkutan Jakarta yang merupakan perusahaan yang menyediakan jasa angkutan umum berupa bus berukuran sedang di Jakarta. Kopaja ini bisa dikatakan menjadi salah satu angkutan primadona bagi masyarakat Jakarta yang setiap harinya membutuhkan mobilitas yang tinggi dikarenakan padatnya jadwal bekerja mereka, terutama di pagi kala mereka berangkat dan di sore kala mereka pulang dari masing-masing kantor mereka. Dengan kepemilikan kurang lebih 32 trayek/rute membuat Kopaja sangat sulit dilepaskan perannya bagi ketersediaan transportasi umum di Jakarta. Kapasitas yang dimiliki oleh Kopaja jika dilihat secara tempat duduk tidaklah terlalu besar, Kopaja hanya mampu menampung 25 orang saja, jika dilihat dari jumlah tempat duduk. Namun, jika ditambahkan dengan penumpang berdiri, kira-kira Kopaja bisa mengangkut kurang lebih 50 orang dalam kondisi penuh.

Namun, disamping kebermanfaatan yang diberikan oleh Kopaja dalam kemampuannya untuk memenuhi kebutuhan keberadaan angkutan umum sehari-hari di Jakarta, Kopaja ternyata memberikan ‘efek’ samping yang tidak terlalu mengenakan bahkan cenderung membahayakan. Misalnya dari segi pengemudi dari Kopaja, banyak yang mengaku bahwa banyak pengemudi dari Kopaja yang tidak memiliki SIM. Sebenarnya, tanpa bertanya pun sudah terlihat, bisa dilihat dari cara pengemudi tersebut mengendarai Kopajanya dengan cara ugal-ugalan dan membahayakan keselamatan penumpangnya. Contoh lain dari segi kelayakan kendaraan tersebut, bisa dikatakan jauh dari kata layak. Hal ini bisa dilihat dari penampilan fisik dari Kopaja yang sudah tidak prima dan polusi yang ditimbulkan oleh Kopaja sangatlah besar. Kepulan asap hitam terlihat seketika Kopaja sedang beroperasi. Terlebih lagi dari segi kenyamanan penumpang, terkadang sebuah Kopaja dipaksa untuk melebihi daya tampungnya yang hanya maksimal mampu membawa 25 orang secara tempat duduk dan kurang lebih 50 orang dalam kondisi duduk dan berdiri.

Oleh karena itu, melihat adanya permasalahan ini, penulis mencoba untuk mencari jalan keluar dari permasalahan mengenai Kopaja ini, salah satunya adalah permasalahan kenyamanan penumpang terutama ketika berada di dalam Kopaja. Penulis melihat bahwa sumber permasalahan dari ketidaknyamanan dari penumpang adalah jumlah kapabilitas daya tampung penumpang yang dimiliki oleh Kopaja. Wajar saja apabila sang pemilik Kopaja, terutama pengemudi dan kenek dari Kopaja memaksakan sebanyak mungkin penumpang yang dapat dibawa oleh mereka dalam sekali angkut. Hal ini dikarenakan mereka ingin mendapatkan pemasukan sebanyak-banyaknya (motif ekonomi). Untuk mengubah pola dan sifat seperti ini akan sangatlah sulit, butuh waktu yang panjang dan kesabaran yang

tinggi untuk menginternalisasi kesadaran akan kenyamanan Kopaja. Melihat hal ini, kemudian penulis terpikir salah satu cara untuk meningkatkan tingkat kenyamanan penumpang tanpa harus mengorbankan motif ekonomi mereka dalam mengoperasionalkan Kopaja, yaitu dengan menata ulang posisi tempat duduk yang dimiliki oleh Kopaja. Mekanisme inilah yang akan coba kami elaborasikan dan yakinkan untuk dapat diaplikasikan sebagai gagasan solusi permasalahan kenyamanan penumpang Kopaja.

### **Tujuan dan Manfaat Penulisan**

Penulisan gagasan ini memiliki tujuan untuk :

1. Memberikan gambaran strategis solusi ketidaknyamanan pengguna Kopaja terutama dalam hal tempat duduk.
2. Menjelaskan strategi pengkondisian di dalam Kopaja agar dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna.
3. Mengidentifikasi kebermanfaatan jangka panjang dari dijalankannya solusi yang telah diberikan di dalam tulisan ini.

Adapun manfaat yang dapat dicapai dari penulisan ini :

1. Memberikan masukan kepada pemerintah DKI Jakarta mengenai perbaikan kenyamanan fasilitas umum dari perspektif yang lain.
2. Memberikan solusi kenyamanan bagi para pengguna sehingga diharapkan pengguna kendaraan umum akan semakin banyak.
3. Memberikan dampak jangka panjang berupa penyelesaian permasalahan kemacetan di DKI Jakarta dengan cara peningkatan mutu kenyamanan kendaraan umum.

### **GAGASAN**

#### **Kondisi Masyarakat Sasaran**

Berbicara mengenai kondisi Kopaja saat ini bisa dikatakan memprihatinkan dan tidak layak untuk digunakan. Hal ini terlihat jelas, terutama bagi para pengguna Kopaja, mengenai kondisi dari kendaraan Kopaja itu sendiri. Berdasarkan pengalaman penulis menggunakan Kopaja, kesan yang diberikan Kopaja kepada pengguna pada saat itu tidaklah nyaman sama sekali, kendaraan sudah berkarat, banyak kursi yang rusak, penumpang yang ramai, dan pengemudi yang ugal-ugalan. Tentu saja itu baru segelintir faktor dari sekian faktor yang membuat kurang nyamannya berkendara menggunakan Kopaja.

Hal ini perlu untuk segera diselesaikan, mengingat jumlah pengguna dari Kopaja itu sendiri tidaklah sedikit, hampir kebanyakan pegawai yang ingin berangkat kerja menggunakan Kopaja sebagai alternatif mereka untuk sampai pada tempat kerjanya. Secara rasional dengan memandang Kondisi Kopaja pada saat ini, seharusnya masyarakat enggan untuk menggunakan Kopaja. Namun, dikarenakan tidak ada lagi alternatif lain yang memberikan transportasi se'murah' Kopaja, maka masyarakat terpaksa untuk menggunakan Kopaja tersebut.

Secara ideal, seharusnya pemerintah sebagai pemegang otoritas tertinggi di dalam wilayah dapat mengatur hal-hal tersebut. Namun, entah kenapa fungsi maintenance, fungsi penggantian, dll yang seharusnya dilakukan pemerintah guna meningkatkan kepuasan masyarakat dalam berkendara umum tidak terlaksana baik dan cenderung untuk bersifat jangka pendek. Diperlukan sebuah solusi jangka panjang guna menyelesaikan permasalahan ketidaknyamanan Kopaja ini. Sebenarnya sudah banyak usaha yang dilakukan oleh pemerintah untuk menyelesaikan permasalahan ini. Namun, seringkali solusi tersebut tidak bersifat menyelesaikan permasalahan jangka panjang, hanya penyelesaian permasalahan jangka pendek. Contohnya saja pengadaan Kopaja AC oleh pemerintah. Namun, hal ini masih dirasa kurang efektif, dikarenakan mekanisme penggunaan dari Kopaja AC pun hanya terbatas di daerah tertentu. Daerah cakupan rute/trayek dari Kopaja AC lebih sempit dibandingkan Kopaja non-AC. Bahkan berdasarkan jumlah armada pun, jumlahnya lebih banyak Kopaja non-AC dibandingkan Kopaja AC.

Oleh karena itulah, penulis melihat bahwa dengan memperbaiki kondisi internal di dalam kendaraan Kopaja ini diharapkan dapat memberikan dampak jangka panjang sekaligus menyelesaikan permasalahan jangka pendek dengan diterapkannya kebijakan untuk membuat formasi tempat duduk di dalam Kopaja menjadi seperti layaknya di Commuter Line. Daya tampung dari Kopaja akan lebih banyak dan tentu saja akan memperluas kondisi internal di dalam kendaraan Kopaja. Dampak jangka panjangnya adalah kendaraan Kopaja akan semakin diminati oleh masyarakat dan dengan meningkatnya jumlah masyarakat yang menggunakan kendaraan umum diharapkan dapat mengurangi kasus kemacetan yang ada di DKI Jakarta.

### **Solusi Terdahulu**

Kondisi bus kopaja yang beroperasi memang memprihatinkan. Bahkan Ketua Umum Kopaja Nanang Basuki mengakui banyak bus kopaja yang kondisinya tidak layak beroperasi tetapi bus dipaksa dioperasikan untuk memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat. Sekitar 40% dari 1,000 bus Kopaja terhitung sebagai bus kurang layak karena bus sudah berusia tua dan beberapa bagian rusak atau tidak berfungsi. Wacana perbaikan dan peremajaan bus kopaja sebenarnya sudah ada



dari tahun 2012. Wacana tersebut disampaikan oleh Gubernur DKI Jakarta saat itu, Joko Widodo. Joko Widodo berencana memberikan hibah pada Kopaja. Ide ini didukung oleh supir-supir bus Kopaja tetapi mereka menegaskan bahwa mereka ingin hibah tersebut langsung dikelola Kopaja. Sistem hibah dapat membantu peremajaan dan juga membantu anggota koperasi, termasuk pengemudi dan pemilik angkutan. Dukungan tidak hanya datang dari pengemudi bus Kopaja tetapi juga dari Ketua Umum Kopaja, Nanang Basuki dan Ketua I Kopaja, Widodo. Mereka mendukung rencana peremajaan tetapi mereka ingin Kopaja yang langsung menanganinya dengan sistem hibah. Nanang Basuki dan Widodo tidak ingin dana hibah revitalisasi Kopaja dikelola oleh Badan Usaha Milik Daerah (BUMD).

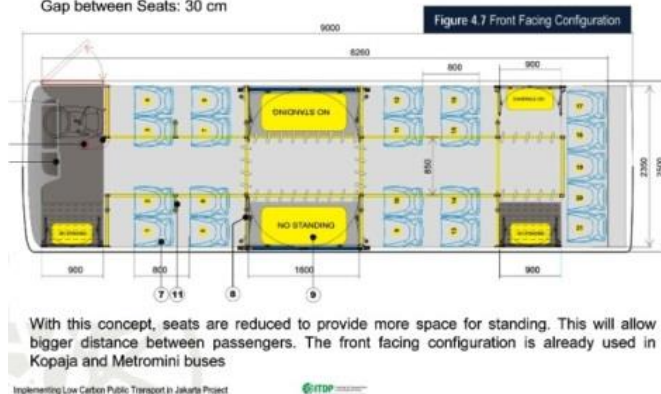
Pemerintah DKI Jakarta sebenarnya sudah pernah melakukan beberapa tindakan untuk memperbaiki kondisi bus kopaja agar nyaman digunakan. Salah satunya melalui peremajaan atau revitalisasi bus-bus yang sudah tidak layak pakai. Revitalisasi ini dilaksanakan di awal tahun 2015 sebelum beberapa bus kopaja diintegrasikan dengan Transportasi Jakarta (Transjakarta). Ketua Organda DKI Jakarta Shafruhan Sinungan melaporkan pada Februari 2015 bahwa ada 150 bus yang direvitalisasi dan siap untuk dioperasikan. Proses revitalisasi didukung sepenuhnya oleh Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaya Purnama. Pada September 2015, perusahaan Kopaja S66 jurusan Manggarai-Blok M bergabung ke manajemen PT Transjakarta dalam rangka usaha revitalisasi. Kerja sama ini dimulai ketika perusahaan Kopaja S66 menandatangani nota kesepahaman dengan PT Transjakarta. Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta menyatakan bahwa revitalisasi ini merupakan salah satu usaha memperbaiki transportasi massal. Nota kesepakatan yang disebutkan sebelumnya berisi persetujuan bahwa perusahaan Kopaja S66 akan merevitalisasi bus sedang menjadi bus besar.

### **Peranan Gagasan dalam Masyarakat**

Ide utama dalam mengatasi permasalahan yang sudah disampaikan di atas ialah dengan menata ulang letak bangku serta desain interior Kopaja dan Metromini. Ide ini sebelumnya juga pernah dicetuskan oleh ITDP. Melalui analisis serta gambaran mereka, Kopaja yang ideal hanya terdiri dari 21 bangku yang kesemuanya menghadap kedepan. Dengan memangkas jumlah bangku tersebut, tim riset ITDP menyatakan bahwa jumlah penumpang yang akan terangkut dalam satu kali perjalanan akan lebih banyak. Hal ini dikarenakan ruang untuk berdiri jauh lebih luas serta penempatan pegangan tangan yang disertai handle akan lebih memudahkan penumpang yang berdiri.

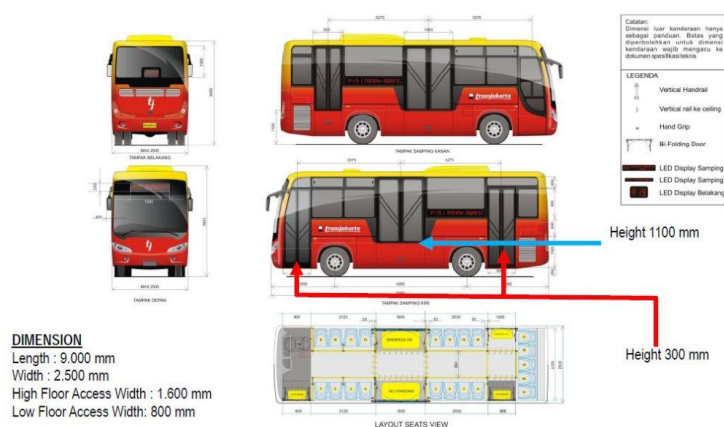
### Seat Layout : Front Facing

No of Seats: 18  
No of Standings: 20 - 24  
Gap between Seats: 30 cm



**Gambar 1: Layout ITPD Front Facing Kopaja/Metro Mini**

Selain dengan memangkas bangku, ITDP juga tengah membuat desain untuk membuat semacam feeder transjakarta dengan ukuran kendaraan setara kopaja. Bentuk desain interior dari kendaraan ini kurang lebih hampir serupa dengan busway dan lebih mengutamakan penumpang yang ingin berdiri. Dengan demikian, daya angkut dan kapasitas dari Feeder tersebut akan jauh lebih banyak dan juga lebih efisien dalam mengangkut penumpang.



**Gambar 2: Layout ITPD untuk Feeder Transjakarta**

Gagasan yang ingin diajukan oleh kelompok ini ialah dengan melakukan inovasi terhadap rancangan kedua dari ITDP dengan menerapkan sistem kursi lipat. Sistem kursi lipat sendiri sudah tersemat pada KRL Commuter Line dengan seri Kereta K1 15 XXX yang diimpor dari Jepang pada awal tahun 2015 yang lalu. Selain menggunakan sistem kursi lipat, handrail atau pegangan tangan yang terdapat di langit-langit bus juga perlu dilengkapi dengan hanging instrument untuk meletakkan tangan. Terakhir, interior Kopaja/Metromini di bagian dekat dengan pengemudi agar dibiarkan terbuka dengan diberi handrail yang menempel di sisi dinding interior Kopaja. Konsep ini terilhami dari ruang berdiri yang terdapat di MRT Singapura. Ruang tersebut terbukti memberikan keleluasaan bagi penumpang

untuk berdiri dan memiliki kapasitas duduk yang cukup banyak. Terakhir, bagian pengemudi perlu diberi sekat khusus dengan rongga jendela kecil untuk berkomunikasi.

Kursi lipat yang ditempelkan cukup berupa papan kayu/stainless steel/alumunium berbentuk persegi panjang dengan menempelkan cushion (bantalan) pada sisi atas yang akan dijadikan sebagai tempat duduk. Kursi lipat ini cukup ditempatkan di dua tempat di dalam Kopaja/Metromini. Pertama di sisi bagian pintu masuk, dan yang kedua di bagian yang berhadapan langsung dengan pintu masuk. Kursi lipat ini berfungsi sesuai desain aslinya ketika tersemat di KRL Commuter Line, yakni dibuka ketika low-passenger dan akan ditutup/diangkat ketika rush hour.

Handrail, baik yang hanging maupun side, dibuat dengan menggunakan bentuk tabung berbahan stainless steel. Untuk hanging handrail kemudian dilengkapi dengan armrest dengan bentuk dan desain yang kurang lebih menyerupai armrest yang terdapat pada bus transjakarta. Dengan demikian penumpang yang berdiri dapat dengan aman dan nyaman menaiki Kopaja/Metromini. Hanging handrail dipasang disepanjang langit-langit Kopaja/Metromini sementara side handrail ditempatkan di rang depan Kopaja/Metromini sekitar bagian pengemudi. Selain untuk menambah ruang berdiri, dengan membuka tempat di sekitar pengemudi Kopaja/Metromini, tempat tersebut juga dapat memberikan keleluasaan bergerak bagi penumpang dan kernet Kopaja/Metromini.

Dengan desain tersebut terdapat beberapa keuntungan bagi Kopaja/Metromini dan Penumpang. Bagi operator, desain tersebut akan memberikan ruang yang cukup luas untuk mengangkut penumpang. Dengan menggunakan sistem kursi lipat, satu bus Kopaja/Metromini akan sanggup mengangkut lebih banyak penumpang jika dibanding dengan sistem 25 seat pada desain yang lama atau 21 seat dengan desain ITDP. Keuntungan kedua yang didapatkan oleh Operator ialah mengurangi waktu tunggu untuk naik dan turun penumpang. Kita semua tahu bahwa Kopaja seringkali menaikkan dan menurunkan penumpang di berbagai tempat. Dengan sistem kursi lipat ini, masih akan ada space yang cukup lebar di dalam Kopaja/Metromini sehingga memudahkan pergerakan penumpang yang baru saja naik atau akan turun. Berbeda dengan sistem permanent 25 seat atau 21 seat yang menghambat mobilitas penumpang di dalam Kopaja/Metromini.

### **Pihak-pihak Terkait**

Dalam melaksanakan ide ini, setidaknya terdapat beberapa pihak yang dapat dijangkau untuk melakukan kerjasama. Yang pertama ialah Organda. Sebagai organisasi yang menaungi urusan transportasi umum di Indonesia, Organda dapat memberikan data dan juga gambaran akan kondisi kekinian dari kendaraan Kopaja/Metromini. Pihak selanjutnya ialah YLKI. YLKI disini berperan memberikan gambaran terkait pendapat konsumen terhadap pelayanan

Kopaja/Metromini. Pihak selanjutnya yakni Kopaja dan Metromini itu sendiri. Sebagai koperasi angkutan umum berbasis bus sedang, kedua koperasi tersebut bisa menjadi saluran utama atau gerbang dalam melakukan inovasi terhadap desain interior Kopaja/Metromini.

Pihak berikutnya yang dapat memberikan masukan terhadap ide ini ialah ITDP. Sebagai konsultan transportasi yang sudah lama bermitra dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, ITDP dapat memberikan jembatan untuk mendapatkan bantuan dari Pemerintah. Terakhir tentunya ialah Dinas Perhubungan dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Keduanya merupakan stakeholder yang cukup penting dalam memberikan regulasi dan insentif demi terbentuknya transportasi umum yang baik di Jakarta.

### **Langkah Implementasi**

Langkah pertama yang dapat dilakukan guna mengembangkan ide ini ialah berkonsultasi dengan pihak ITDP. Sebagai konsultan transportasi yang memiliki ide dasar dalam mengembangkan transportasi di Indonesia, terutama kota-kota besar. Dalam hal ini, kami akan mencoba untuk mengajukan desain kepada pihak ITDP dan melihat kemungkinan-kemungkinan dalam merealisasikan desain tersebut. Kami akan melakukan kalkulasi ekonomis berupa biaya renovasi untuk masing-masing unit kendaraan serta kalkulasi desain.

Setelah mendapat bantuan dari ITDP, tim akan kemudian melakukan sosialisasi dan meminta persetujuan dari pihak Koperasi pemilik kendaraan umum (Kopaja dan Metromini). Dalam konteks ini, tim penulis akan memberikan hasil diskusi dan kalkulasi dengan pihak ITDP dan menjajaki kesediaan kedua koperasi tersebut untuk melakukan renovasi terhadap kendaraan yang mereka miliki.

Langkah selanjutnya ialah meminta bantuan kepada Organda, dinas dan pemerintah. Bantuan yang dimaksud dapat berupa kemudahan regulasi serta insentif-insentif lain yang dapat mendorong kedua koperasi tersebut untuk melakukan renovasi terhadap kendaraan mereka. Selain itu, butuh kami juga menggambarkan akan mengadakan dialog terbuka antara organda, Koperasi angkutan umum, pemerintah, dan ITDP untuk optimalisasi ide dan penerapannya kelak.

Langkah terakhir ketika semua pihak sudah setuju untuk melakukan renovasi, maka langkah selanjutnya ialah mengajukan proses renovasi kendaraan. Renovasi kendaraan dapat dilakukan di bengkel Koperasi kendaraan tersebut atau ke tempat-tempat yang ditunjuk oleh pemerintah.

## KESIMPULAN

### Kesimpulan Gagasan

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa dengan gagasan untuk mengubah *layout* di dalam Kopaja dapat membuat Kopaja menjadi lebih nyaman bagi pengguna. Efek jangka pendek dan jangka panjang dapat didapatkan sesuai dengan ekspektasi yang ada di awal penulis telah jelaskan. Namun, yang perlu diperhatikan beberapa peluang dan tantangan yang akan menghadang.

Adapun peluang dari gagasan yang telah dipaparkan adalah:

1. Gagasan tidak membutuhkan dana yang besar karena tidak membutuhkan armada bus Kopaja baru melainkan hanya mengubah posisi tempat duduk.
2. Pelaksanaan kegiatan ini melibatkan kepentingan beberapa pihak seperti PT Kopaja, masyarakat, dan pemerintah daerah sehingga berpotensi mendapatkan dukungan dari berbagai pihak

Kemudian tantangannya adalah:

1. Implementasi gagasan membutuhkan waktu yang cukup lama karena banyaknya jumlah armada.

Dengan diatasinya tantangan, maka peluang yang dimiliki gagasan ini akan terlaksana dengan baik. Walaupun tidak terlalu banyak peluangnya, namun akan memberikan dampak yang signifikan di kemudian hari berupa pengurangan angka kemacetan di Jakarta.

### Prediksi Hasil

Sesuai dengan peluang yang diberikan oleh gagasan ini, maka penulis memperdiksikan dalam jangka pendek jumlah penumpang kopaja akan bertambah dan daya kenyamanan kopaja juga akan meningkat. Sedangkan dalam jangka panjang penulis melihat akan adanya pengurangan angka kemacetan di Jakarta dikarenakan meningkatnya pengguna kendaraan umum yang semakin nyaman untuk digunakan.

## DAFTAR PUSTAKA

“150 Bus Kopaja Hasil Peremajaan Siap Lintasi Jalur Transjakarta”, Kompas, diakses pada 15 Oktober 2015, <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/02/21/17244471/150.Bus.Kopaja.Hasil.Peremajaan.Siap.Lintasi.Jalur.Transjakarta>

“40 Persen Bus Kopaja Tak Layak Beroperasi”, Republika, diakses pada 15 Oktober 2015, <http://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek-nasional/15/09/17/nut5n5354-40-persen-bus-kopaja-tak-layak-beroperasi>

“Kopaja Setuju Peremajaan”, Poskota News, diakses pada 15 Oktober 2015, <http://poskotanews.com/2012/10/31/kopaja-setuju-peremajaan/>

“Peremajaan Bus Sedang di Jakarta Terus Dikebut”, Pos Kota, diakses pada 15 Oktober 2015, <http://poskotanews.com/2015/09/28/peremajaan-bus-sedang-di-jakarta-terus-dikebut/>

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Biodata Ketua Kelompok, Anggota Kelompok, dan Dosen Pendamping

#### 1. Biodata Ketua Kelompok

##### A. Identitas Diri

1.	Nama Lengkap	Mohammad Rizki Adi Pradana
2.	Jenis Kelamin	Laki-Laki
3.	Program Studi	Ilmu Hubungan Internasional
4.	NIM	1306384082
5.	Tempat Tanggal Lahir	Tegal, 26 Maret 1996
6.	e-mail	mohammad.rizki31@gmail.com
7.	Nomor Telepon/HP.	085781307916

##### B. Riwayat Pendidikan

	SD	SMP	SMA
Nama Institusi	SDN Talang 02 dan SDN MKK 08	SMP Negeri 1 Tegal	SMA Negeri 1 Tegal
Jurusan			IPA
Tahun Masuk-Lulus	2002-2007	2007-2010	2010-2013

##### C. Pemakalah Seminar Ilmiah (Oral Presentation)

No.	Nama Pertemuan Ilmiah/Seminar	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	11 <sup>th</sup> International Youth Gathering	Islamophobia in Indonesia: Challenge for Youth Islamic-based NGOs and The Tackling Method by Salam UI	Turkey, 22 Juni 2014
2	12 <sup>th</sup> International Youth Gathering	The Role of Salam UI as a Youth Faith-based Non-Governmental Organization in	Malaysia, 2 Februari 2015

		Overcoming the Terrorism Problematic in Indonesia	
--	--	--	--

D. Penghargaan dalam 10 tahun terakhir

No.	Jenis Penghargaan	Institusi Pemberi Penghargaan	Tempat
1	Juara 1 Lomba Debat Bahasa Indonesia Lomba Ilmiah Mahasiswa FISIP Universitas Indonesia	BEM FISIP UI	FISIP UI
2	Best-Speaker di dalam Lomba Debat Bahasa Indonesia Kompetisi Prestasi Mahasiswa Baru FISIP Universitas Indonesia	BEM FISIP UI	FISIP UI
3	Juara 1 Lomba Siswa Berprestasi Tingkat Kota Tegal	Pemerintah Kota Tegal	Kota Tegal

Semua data yang saya isikan dan tercantum dalam biodata ini adalah benar dan dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Apabila di kemudian ternyata dijumpai ketidak-sesuaian dengan kenyataan, saya siap menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Program Kreativitas Mahasiswa – Gagasan Tertulis.

Depok, 15 Oktober 2015

Pengusul,

Mohammad Rizki Adi Pradana



## 2. Biodata Anggota Kelompok

### 2.1 Biodata Anggota Kelompok ke-1

#### A. Identitas Diri

1.	Nama Lengkap	Herlizar Rachman
2.	Jenis Kelamin	Laki-Laki
3.	Program Studi	Ilmu Hubungan Internasional
4.	NIM	1206210811
5.	Tempat Tanggal Lahir	Nganjuk, 27 Agustus 1994
6.	e-mail	herlizar.rachman@gmail.com
7.	Nomor Telepon/HP.	085736205822

#### B. Riwayat Pendidikan

	SD	SMP	SMA
Nama Institusi	SDN Ganungkidul 1 Nganjuk	SMP N 1 Nganjuk	SMA N 2 Nganjuk
Jurusan	-	-	IPS
Tahun Masuk-Lulus	2001-2006	2006-2009	2009-2012

#### C. Pemakalah Seminar Ilmiah (Oral Presentation)

No.	Nama Pertemuan Ilmiah/Seminar	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	Pertemuan Nasional Mahasiswa Hubungan Internasional se-Indonesia	Pengaruh Identitas Islam Indonesia dalam konteks Masalah Pengungsi Rohingya	Universitas Indonesia, November 2013
2	Pertemuan Nasional Mahasiswa Hubungan Internasional se-Indonesia	Strategi Budaya Indonesia menghadapi MEA 2015	Universitas Padjadjaran, November 2014

#### D. Penghargaan dalam 10 tahun terakhir

No.	Jenis Penghargaan	Institusi Pemberi Penghargaan	Tempat
1	Pemakalah terbaik	FKMHII	UI
2	Pembicara terbaik	FKMHII	UNPAD

Semua data yang saya isikan dan tercantum dalam biodata ini adalah benar dan dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Apabila di kemudian ternyata dijumpai ketidak-sesuaian dengan kenyataan, saya siap menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Program Kreativitas Mahasiswa – Gagasan Tertulis.

Depok, 15 Oktober 2015

Pengusul,

Herlizar Rachman

## 2.2 Biodata Anggota Kelompok Ke-2

### 1. Identitas Diri

1.	Nama Lengkap	
2.	Jenis Kelamin	
3.	Program Studi	
4.	NIM	
5.	Tempat Tanggal Lahir	
6.	e-mail	
7.	Nomor Telepon/HP.	

### 2. Riwayat Pendidikan

	SD	SMP	SMA
Nama Institusi			
Jurusan			
Tahun Masuk-Lulus			

### 3. Pemakalah Seminar Ilmiah (Oral Presentation)

No.	Nama Pertemuan Ilmiah/Seminar	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat

### 4. Penghargaan dalam 10 tahun terakhir

No.	Jenis Penghargaan	Institusi Pemberi Penghargaan	Tempat

Semua data yang saya isikan dan tercantum dalam biodata ini adalah benar dan dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Apabila di kemudian ternyata dijumpai ketidak-sesuaian dengan kenyataan, saya siap menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Program Kreativitas Mahasiswa – Gagasan Tertulis.

Depok,     Oktober 2015

Pengusul,

(Nama Lengkap Peserta)

### 3. Biodata Dosen Pendamping

#### 1. Identitas Diri

1.	Nama Lengkap	
2.	Jenis Kelamin	
3.	Program Studi	
4.	NIP	
5.	Tempat Tanggal Lahir	
6.	e-mail	
7.	Nomor Telepon/HP.	

#### 2. Riwayat Pendidikan

	SD	SMP	SMA
Nama Institusi			
Jurusan			
Tahun Masuk-Lulus			

#### 3. Pemakalah Seminar Ilmiah (Oral Presentation)

No.	Nama Pertemuan Ilmiah/Seminar	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1			

#### 4. Penghargaan dalam 10 tahun terakhir

No.	Jenis Penghargaan	Institusi Pemberi Penghargaan	Tempat

Semua data yang saya isikan dan tercantum dalam biodata ini adalah benar dan dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Apabila di kemudian ternyata dijumpai ketidak-sesuaian dengan kenyataan, saya siap menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Program Kreativitas Mahasiswa – Gagasan Tertulis.

Depok,    Oktober 2015

Pengusul,

(Nama Lengkap Dosen Pembimbing)

**Lampiran 2. Susunan Organisasi Tim Pelaksana dan Pembagian Tugas**

No.	Nama/NIM	Program Studi	Bidang Ilmu	Alokasi Waktu	Uraian Tugas
1.					
2.					
3.					
5.					
4.					



# UNIVERSITAS INDONESIA

Kampus Salemba, Jalan Salemba Raya No. 4, Jakarta 10430, Telp. (021) 31930355, Faks. (021) 31930343

Kampus Depok, Depok 16424, Telp. (021) 7867222, 78841818, Faks. (021) 7270017, 7863460, 7863447, 7863446, 78849060

Situs web : [www.ui.ac.id](http://www.ui.ac.id) E-mail : [pusadmui@ui.ac.id](mailto:pusadmui@ui.ac.id)

## Lampiran 3. Surat Pernyataan Ketua Tim

### SURAT PERNYATAAN KETUA PELAKSANA

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Mohammad Rizki Adi Pradana

NIM : 1306384082

Program Studi : Ilmu Hubungan Internasional

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dengan ini menyatakan bahwa proposal Program Kreativitas Mahasiswa Gagasan Tertulis (PKM-GT) saya dengan judul:

Design ‘Kursi Lipat’ untuk Interior Kopaja sebagai Solusi Permasalahan  
Kenyamanan Kopaja

yang diusulkan untuk tahun anggaran 2015 **bersifat original dan belum pernah dibiayai oleh lembaga atau sumber dana lain.**

Bilamana di kemudian hari ditemukan ketidaksesuaian dengan pernyataan ini, maka saya bersedia dituntut dan diproses sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan mengembalikan seluruh biaya penelitian yang sudah diterima ke kas negara.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya dan sebenar-benarnya.

Depok, 15 Oktober 2015



Mengetahui,

Yang menyatakan,

Direktur Kemahasiswaan UI,

Arman Nefi, SH., M.M.  
NUK. 0508050277

Mohammad Rizki Adi P.  
NPM. 1306384082