

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Transportasi merupakan komponen penting dalam mobilitas suatu wilayah yang mempengaruhi berbagai bidang seperti ekonomi dan sosial. Namun, dampak positif transportasi juga diimbangi dengan kemacetan yang dapat mempengaruhi perkembangan wilayah tersebut. Kemacetan terjadi ketika mobil yang melebihi kapasitas rute yang aman, dan mempunyai dampak langsung terhadap berbagai bidang di wilayah tersebut.

Seperti dalam penelitian (Haryono et al., 2018) menemui hasil bahwasanya kemacetan merupakan suatu kondisi yang terjadi akibat penumpukan kendaraan di jalan tanpa sarana dan prasarana lalu lintas yang sesuai sehingga menyebabkan kepadatan arus kendaraan dan tersendat serta mempengaruhi laju kendaraan. Pada dasarnya kemacetan pasti terjadi di wilayah yang memiliki kepadatan penduduk, mobilitas yang tinggi, tidak didukung oleh fasilitas kebutuhan jalan yang memadai, dan transportasi publik yang kurang maksimal seperti yang terjadi di DKI Jakarta.¹

¹ Yudhistira Al-Adha, Muhammad Eko Atmojo, 2023. Efektivitas Program Jak Lingko Dalam Upaya Menurunkan Indeks Kemacetan Di Dki Jakarta. Jurnal Ilmu Pemerintahan UM Lampung Vol. 3 No 1, Maret-2023.

Penelitian dari (Handayani et al., 2021) menyebutkan bahwasanya Sejak awal berdirinya, jumlah penduduk DKI Jakarta terus bertambah, dan pada tahun 2020 diperkirakan akan memiliki 10,57 juta penduduk, atau kepadatan 16.704 orang per kilometer persegi. Hal tersebut melebihi dari total penduduk pada tahun 2019 yang menyentuh angka 10,50 juta jiwa.² Peningkatan penduduk di setiap tahunnya mempengaruhi jumlah pengguna kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Sesuai dengan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) yang menyatakan bahwasanya jumlah kendaraan bermotor di tahun 2019 mencapai angka 11.839.921 unit.³

Penggunaan kendaraan pribadi yang semakin mengalami peningkatan menyebabkan dampak kemacetan yang menjadi makanan sehari-hari oleh penduduk DKI Jakarta. Dilansir dari penelitian (Haryono et al., 2018) menyebutkan bahwasanya saat ini, DKI Jakarta memiliki kecepatan rata-rata sekitar 15 km/jam di jalan raya, atau dalam artian menurut standar internasional angka tersebut termasuk ke dalam kategori macet. Data tersebut menunjukkan bahwasanya fenomena kemacetan di DKI Jakarta terbilang cukup parah yang disebabkan oleh lonjakan jumlah kendaraan pribadi yang semakin meningkat. Indeks kemacetan kota Jakarta terus meningkat sejak 2019, dengan persentase kemacetan sebesar 53%.

² Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 2, 19–28.

³ Yudhistira Al-Adha, Muhammad Eko Atmojo, 2023. Efektivitas Program Jak Lingko Dalam Upaya Menurunkan Indeks Kemacetan Di Dki Jakarta. *Jurnal Ilmu Pemerintahan UM Lampung Vol. 3 No 1, Maret-2023*.

Pada tahun 2018, Jakarta turun menjadi peringkat 7, namun meningkat peringkatnya menjadi peringkat 10 pada tahun 2020. Pada tahun 2020, Jakarta menduduki peringkat ke-31 dengan tingkat kemacetan sebesar 36%, turun 17% dari tahun sebelumnya. Pandemi COVID-19 berdampak signifikan pada berbagai aspek kehidupan, termasuk sektor transportasi umum di Jakarta. Menurut Rasyid et al. (2022), permasalahan terbesar yang dihadapi masyarakat selama pemberlakuan PSBB di Provinsi DKI Jakarta adalah sulitnya akses transportasi umum akibat kebijakan pembatasan sosial dan lockdown.⁴

Hal ini berdampak pada penurunan pendapatan pengemudi dan pengusaha angkutan umum, serta menimbulkan tantangan besar dalam menjaga keberlangsungan operasional dan menjaga kesehatan dan keselamatan pengguna transportasi. Selain itu, pandemi telah memicu perubahan perilaku dan preferensi masyarakat terhadap moda /transportasi yang lebih aman dan terjamin kesehatannya, sehingga membutuhkan solusi dan adaptasi yang inovatif dalam menghadapi perubahan situasi tersebut.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merespon dengan mengadakan Program Jak Lingko yang dinaungi peraturan perundangan dari Pergub DKI Jakarta No. 63 Tahun 2020: Penugasan Kepada BUMD Membangun Sistem Integrasi Pembayaran Multi Moda Transportasi. Istilah Jak Lingko berasal dari kata “Jak” yang berarti “Jakarta”

⁴Yudhistira Al-Adha, Muhammad Eko Atmojo, 2023. Efektivitas Program Jak Lingko Dalam Upaya Menurunkan Indeks Kemacetan Di Dki Jakarta. Jurnal Ilmu Pemerintahan UM Lampung Vol. 3 No 1, Maret-2023.

dan “Lingko” yang berarti “jaringan” atau “integrasi”. Nama Lingko berasal dari cara tradisional menanam padi di tanah di kota Manggarai, Nusa Tenggara Timur. Dengan Jak Lingko, perencanaan, pengorganisasian, dan pembayaran perjalanan ditangani secara terpadu. Bus TransJakarta besar, sedang, dan kecil, serta MRT dan LRT, tergabung dalam sistem ini. Program Jak Lingko mengintegrasikan sistem pembayaran, tarif, dan rute dengan tujuan untuk mewujudkan transportasi publik yang nyaman, efisien dan terjangkau. Di satu sisi Program Jak Lingko bukan semata-mata mengintegrasikan sistem transportasi, melainkan mengintegrasikan juga masyarakat untuk memilih transportasi publik daripada transportasi pribadi.

DKI Jakarta merupakan sebuah kota metropolitan di Indonesia dan dikenal sebagai ibu kota negara dengan jumlah penduduk di Jakarta mencapai 10,5 juta jiwa menurut Badan Pusat Statistik (BPS), Kementerian Perencanaan Pembangunan (Bapennas) 2019.

Tabel 1.1

Kab/Kota	Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta (Jiwa)		
	2020	2021	2022
Kep Seribu	27.749	28.240	28.925
Jakarta Selatan	2.226.812	2.233.855	2.244.623
Jakarta Timur	3.037.139	3.056.300	3.083.883
Jakarta Pusat	1.056.896	1.066.460	1.079.995
Jakarta Barat	2.434.511	2.440.073	2.448.975
Jakarta Utara	1.778.088	1.784.753	1.793.951
DKI Jakarta	10.562.088	10.609.681	10.679.951

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta

Melihat banyaknya jumlah penduduk di Jakarta berkaitan dengan berbagai aspek kegiatan yang dilakukan setiap harinya. Dengan banyaknya kegiatan yang dilakukan tentunya akan melibatkan berbagai macam model transportasi, mulai dari transportasi pribadi maupun publik. Salah satu transportasi yang terkenal di Jakarta dan menjadi ikon dari kota ini adalah Mikrotrans Jak Lingko.

Mikrotrans adalah salah satu angkutan pengumpan bus raya terpadu Transjakarta. Rute-rute yang dipakai oleh Mikrotrans pada umumnya adalah rute-rute mikrolet dan rute-rute angkutan kota Koperasi Wahana Kalpika yang sudah terintegrasi dengan Transjakarta. Untuk menaiki Mikrotrans, penumpang tidak dikenakan biaya alias Rp 0, tetapi tetap harus tap kartu uang elektronik seperti Flazz, E-Money, Brizzi, ataupun Tapcash. Dalam hal ini, PT. Transportasi Jakarta menggandeng beberapa koperasi angkutan umum untuk mengoperasikan layanan Mikrotrans ini, salah satu operator yang tergabung dalam Mikrotrans adalah Koperasi Wahana Kalpika, Koperasi Budi Luhur, dan Koperasi Purimas Jaya. Skema yang diterapkan dalam program Mikrotrans ini menggunakan pembayaran kepada operator berdasarkan jarak yang ditempuh.

Mikrotrans dalam sistem BRT dan Program Jaklingko menjadi salah satu upaya pemerintah untuk meningkatkan mode share masyarakat pada transportasi publik yang dimana tujuan jangka panjangnya adalah untuk mengatasi kemacetan di DKI Jakarta.

Peraturan Gubernur No. 68 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu dan Terintegrasi di DKI Jakarta memiliki dampak yang

signifikan terhadap penyelenggaraan transportasi publik, termasuk layanan Mikrotrans Jak Lingko.⁵ Dengan menetapkan kerangka kerja untuk sistem transportasi yang terpadu dan terintegrasi, peraturan ini mungkin mempengaruhi berbagai aspek, mulai dari integrasi berbagai moda transportasi hingga standar kualitas layanan yang harus dipenuhi oleh penyedia transportasi. Pada tingkat operasional, peraturan tersebut kemungkinan menentukan peran dan tanggung jawab pihak terkait, termasuk operator Mikrotrans Jak Lingko, dan menetapkan rencana terkait rute serta jaringan transportasi publik di DKI Jakarta. Selain itu, peraturan ini juga menggarisbawahi pentingnya peningkatan aksesibilitas transportasi publik secara keseluruhan, termasuk memastikan bahwa layanan Mikrotrans Jak Lingko dapat diakses dengan mudah oleh masyarakat.

Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta membuat dan membangun sebuah sistem integrasi angkutan umum dengan program yang diberi nama OK-OTrip, dengan adanya angkutan umum yang menjamin kenyamanan penumpang dan bertujuan untuk menyatukan semua moda transportasi di Jakarta. Salah satunya adalah angkutan kota (angkot) yang diharapkan dapat memudahkan masyarakat ibu kota untuk beraktifitas. Dengan sistem pembayaran menggunakan kartu elektronik dengan pembayaran RP 0 sejak pertengahan tahun 2018 dengan menggandeng 483 armada yang melayani 33 rute di Jakarta dengan bekerja sama dengan PT. Transjakarta. Nama Ok-OTrip berganti

⁵ Peraturan Gubernur No. 68 Tahun 2021

menjadi Jak Lingko yang diumumkan secara langsung oleh Gubernur DKI Jakarta pada tanggal 8 Oktober 2018 lalu.

Gambar1.1.



Sumber : <https://megapolitan.kompas.com/>

Pergantian nama ini dianggap akan lebih mewakili program integrasi angkutan umum. Nama Jak Lingko sendiri diambil dari istilah sistem pengolahan persawahan di Nusa Tenggara Timur, Lingko artinya dimana persawahan itu ditata sambung menyambung seperti jaring laba - laba. Nama Jak Lingko merepresentasikan moda angkutan umum yang disatukan atau terintegrasi. Program ini sudah berjalan setahun lebih dan telah mendapatkan apresiasi positif dari warga Ibu Kota.⁶

Dalam sehari penumpang angkot Jak Lingko mencapai 73.000 penumpang perhari (sumber Megapolitan.kompas.com). Mengingat jumlah penduduk Jakarta sebanyak 10,5 juta jiwa, dibandingkan dengan jumlah penumpang Jak Lingko

⁶ Sabrina Handayani, Dessy Angga Afrianti, Mega Suryandari, 2021. *Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Di Dki Jakarta*. Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik Volume 2 No 1, Juni 2021, Hal 19 - 28 p.

perharinya maka perbandingannya sangat jauh dari jumlah penduduk Jakarta. Menurut Organisasi Angkutan Darat (Organda) DKI Jakarta mencatat jumlah bus kecil yang bergabung dengan Jak Lingko baru sekitar 7 % pada bulan Juli 2019. Artinya, dari total 12 ribu unit, baru sekitar 800 mikrolat yang terintegrasi menurut Bapak Shafruhan Sinungan selaku ketua Organda DKI Jakarta (sumber: RakyatMerdekaco.id).



Selain itu juga Transjakarta memberikan pengarahan khusus kepada pramudi Mikrotrans Jak Lingko untuk menjelaskan program dari Jak Lingko yang memberikan perjalanan Rp 0 dengan menggunakan kartu elektronik Jak Lingko dan bisa juga menggunakan Kartu Jakarta Pintar, e-money, kartu Bank DKI Jakarta kepada penumpang yang baru pertama kali atau belum mengetahui mengenai bagaimana menggunakan angkot Jak Lingko. Program ini sudah berjalan hampir dua tahun dan upaya-upaya yang dilakukan untuk mengajak masyarakat menggunakan angkutan kota

(angkot) Jak Lingko masih terus dilakukan hingga sekarang.

Tabel 1.2

Banyaknya Rute Mikrotrans Jak Lingko di DKI Jakarta

No.	Wilayah	Jumlah Rute
1.	Jakarta Timur	34 Rute
2.	Jakarta Pusat	14 Rute
3.	Jakarta Barat	14 Rute
4.	Jakarta Selatan	19 Rute
5.	Jakarta Utara	17 Rute
TOTAL : Jumlah Rute Mikrotrans Jak Lingko Di DKI Jakarta Yaitu Ada 98 Rute.		

Sumber : Peta Rute Transjakarta.

Jak Lingko merupakan salah satu transportasi umum atau yang terintegrasi di Jakarta. Salah satu jenis angkutan umum Jak Lingko yang ada di Jakarta Timur yakni mikrotrans. Bentuknya hampir sama dengan angkot. Namun bedanya, mikrotrans Jak Lingko ini ber-AC, lebih bersih, dan tidak ngetem. Untuk naik mikrotrans Jak Lingko ini tidak dikenakan biaya alias gratis. Penumpang hanya perlu memiliki kartu Jak Lingko atau kartu uang elektronik lainnya.

Alasan penulis memilih judul skripsi yaitu dalam konteks permasalahan kemacetan yang kerap melanda DKI Jakarta. Kebijakan ini, yang dirancang untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas transportasi publik, menjadi sangat relevan karena transportasi publik yang baik adalah kunci utama dalam mengatasi kemacetan. Dengan memfokuskan penelitian pada implementasi kebijakan tersebut, kita dapat memahami bagaimana kebijakan ini diterapkan di lapangan, serta dampaknya dalam

meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas warga, yang pada akhirnya dapat mengurangi kemacetan. Penelitian ini tidak hanya akan memberikan gambaran tentang tantangan yang dihadapi dalam proses implementasinya, tetapi juga potensi solusi dan inovasi untuk membuat transportasi publik lebih menarik bagi masyarakat, sehingga mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi yang menjadi salah satu penyebab utama kemacetan. Dengan demikian, skripsi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata terhadap upaya-upaya peningkatan sistem transportasi publik di Jakarta, yang pada gilirannya akan membantu mengurangi masalah kemacetan yang menjadi salah satu isu utama di ibu kota.

Alasan penulis memilih lokasi penelitian berikut dikarenakan rute ini dianggap sebagai representasi yang cukup signifikan dari pengguna transportasi publik di Jakarta, menjadikannya pilihan yang tepat untuk menggambarkan pengalaman dan dampak kebijakan pada tingkat mikro. Fokus pada aspek-aspek spesifik, seperti waktu tempuh, kenyamanan, dan efektivitas layanan, memberikan kesempatan untuk menganalisis dampak kebijakan dengan lebih rinci. Selain itu, lokasi penelitian ini memungkinkan pengumpulan data empiris yang sangat relevan dengan kebijakan dan kondisi lokal, memberikan landasan yang kuat untuk mengevaluasi pelaksanaan kebijakan secara akurat. Jakarta Lingko sebagai kebijakan baru di ibu kota Indonesia juga memberikan latar belakang yang penting untuk memahami implementasi dan respons masyarakat terhadap perubahan dalam sistem transportasi publik. Dengan memilih lokasi ini, penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan konstruktif

yang dapat berkontribusi pada pemahaman dan perbaikan kebijakan transportasi publik di tingkat lokal, khususnya di sepanjang rute Mikrotrans 31 Blok M – Andara.

1.2. Rumusan Masalah

Bagaimana proses implementasi kebijakan ini berlangsung di lapangan dan apa saja kendala yang dihadapi? Selain itu, penting untuk mengeksplorasi dampak dari kebijakan ini terhadap peningkatan efektivitas layanan transportasi publik Jak Lingko, termasuk apakah ada perubahan signifikan dalam aksesibilitas, kepuasan pengguna, dan kontribusi nyata kebijakan ini dalam mengurangi kemacetan di DKI Jakarta? Lebih lanjut, apa yang dapat diberikan untuk meningkatkan implementasi kebijakan ini? sehingga layanan transportasi publik menjadi lebih efisien dan mampu menarik lebih banyak pengguna, sebagai upaya konkret dalam mengatasi masalah kemacetan yang menjadi salah satu isu utama di ibu kota.

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah yang di kemukakan di atas maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut: Untuk mengetahui dan memahami “Implementasi Kebijakan PERGUB No. 68 Tahun 2021 Terhadap Transportasi Publik Jak Lingko Di DKI-Jakarta (Studi: Mikrotrans 31 Blok M - Andara)”

1.4. Manfaat Penulisan

1.4.1. Manfaat Teoritis

Skripsi ini akan menyumbangkan pemahaman baru terhadap teori-teori transportasi, khususnya dalam implementasi kebijakan transportasi publik di lingkungan perkotaan. Analisis kebijakan publik menjadi fokus utama, dengan menilai Implementasi kebijakan transportasi publik Jak Lingko sebagai studi kasus. Hasil penelitian dapat memberikan pandangan mendalam tentang cara kebijakan publik dapat diterapkan dan diukur di tingkat lokal, memberikan sumbangan penting untuk literatur kebijakan publik.

- 1) Penelitian ini akan membahas studi kasus mikrotrans sebagai aspek penting dalam pengembangan transportasi publik.
- 2) Skripsi ini dapat menjadi referensi penting untuk penelitian lanjutan atau studi komparatif dengan sistem serupa di tempat lain.
- 3) Memberikan pemahaman yang holistik dan mendalam terhadap Implementasi dan dampak kebijakan pada transportasi publik di DKI Jakarta, khususnya studi mikrotrans Rute 31 Blok M Andara.

1.4.2. Manfaat Praktis.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan mendalam tentang sejauh mana kebijakan ini telah berhasil meningkatkan efisiensi layanan transportasi. Rekomendasi untuk meningkatkan keteraturan dan kehandalan layanan juga diharapkan menjadi kontribusi nyata untuk meningkatkan pengalaman pengguna.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah penyajian dan memandu pembaca dalam memahami serta meresapi setiap aspek yang tercakup dalam riset ini, penulis telah menyusun sistematika tiga bab utama. Berikut adalah uraian singkat mengenai masing-masing bab:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini, penulis akan menjelaskan latar belakang kasus yang menjadi fokus, esensi pokok kasus yang diteliti, tujuan dari penelitian, serta manfaat yang diharapkan dari riset ini. Selain itu, bab ini juga membahas secara terinci tentang susunan sistematika keseluruhan riset.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini mengulas teori dan konsep yang menjadi dasar landasan bagi riset ini. Penulis akan merinci pemahaman

yang diperoleh dari berbagai literatur terkait, tidak hanya terbatas pada disertasi sejenis, tetapi juga merangkum temuan dari penelitian tipe lain yang relevan.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini membahas pendekatan penelitian yang digunakan, kategori penelitian yang dijalankan, metode pengumpulan informasi, cara memverifikasi keabsahan informasi, serta teknik analisis data. Penulis akan menjelaskan secara komprehensif bagaimana informasi dikumpulkan, diverifikasi, dan diolah untuk mendapatkan hasil yang akurat.

BAB IV : PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis akan menyajikan gambaran menyeluruh dan hasil analisis terkait implementasi pengelolaan transportasi publik, khususnya studi kasus Jak Lingko Rute Blok M - Andara. Semua temuan akan dibahas secara mendalam untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas dan kontekstual.

BAB V : PENUTUP

Bab terakhir ini memuat kesimpulan dari seluruh penelitian, merangkum hasil analisis dan pembahasan. Di samping itu, penulis juga memberikan saran kepada pihak-pihak yang berkepentingan, baik terkait hasil kajian maupun arah penelitian yang mungkin ditempuh untuk penelitian selanjutnya.

