

**PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI OLEH PENGGUNA JALAN
SAAT PENERAPAN KEBIJAKAN
SISTEM GANJIL GENAP**

(STUDI KASUS : Jl. JENDERAL SUDIRMAN)

JURNAL TUGAS AKHIR

MUHAMMAD FACHLAN MO'O

113.18.008



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK DAN DESAIN
INSTITUT TEKNOLOGI DAN SAINS BANDUNG
BEKASI
FEBRUARI 2024**

**PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI OLEH PENGGUNA JALAN
SAAT PENERAPAN KEBIJAKAN
SISTEM GANJIL GENAP**

(STUDI KASUS : JL. JENDERAL SUDIRMAN)

JURNAL TUGAS AKHIR

MUHAMMAD FACHLAN MO'O

113.18.008

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana Teknik
Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK DAN DESAIN
INSTITUT TEKNOLOGI DAN SAINS BANDUNG
BEKASI
FEBRUARI 2024**

LEMBAR PENGESAHAN

**PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI OLEH PENGGUNA JALAN
SAAT PENERAPAN KEBIJAKAN
SISTEM GANJIL GENAP
(STUDI KASUS : JI. JENDERAL SUDIRMAN)**

**JURNAL TUGAS AKHIR
MUHAMMAD FACHLAN MO'O**

113.18.008

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana Teknik
Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyetujui,
Kota Deltamas, 29 Februari 2024
Pembimbing

Dadi Rusdiana, ST., MT

Mengetahui
Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Desiree M Kipuw, ST., MT.

PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI OLEH PENGGUNA JALAN SAAT PENERAPAN KEBIJAKAN SISTEM GANJIL-GENAP (STUDI KASUS : JALAN JENDERAL SUDIRMAN)

Muhammad Fachlan Mo'o⁽¹⁾, Dadi Rusdiana⁽²⁾

⁽¹⁾Muhammad Fachlan Mo'o, Mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, ITS.

⁽²⁾Dadi Rusdiana, S.T., M.T., Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, ITS.

Abstrak

Jalan Jenderal Sudirman merupakan salah satu ruas jalan yang melayani aktivitas ekonomi terbesar di Jakarta. Tingginya mobilitas yang terjadi sering kali dilakukan penerapan kebijakan transportasi guna meminimalisir aktivitas transportasi khususnya moda transportasi pribadi yang berdampak pada kemacetan. Salah satu kebijakannya adalah kebijakan Ganjil Genap yang berupaya memindahkan pengguna transportasi pribadi ke moda transportasi publik yang diharapkan mampu mengurangi distribusi transportasi pribadi dan menurunkan tingkat kemacetan. Namun, pada penerapannya, masih terdapat kemacetan pada waktu tertentu yang menjadi evaluasi apakah kebijakan Ganjil Genap benar-benar efektif dalam mendorong pengguna jalan untuk menggunakan transportasi publik. Oleh karena itu, dilakukan penelitian guna mengidentifikasi pengaruh kebijakan Ganjil Genap terhadap pemilihan moda transportasi di ruas jalan Jenderal Sudirman. Maka, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pemilihan moda transportasi oleh pengguna jalan saat penerapan kebijakan sistem ganjil genap. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah campuran dengan kesimpulan yang didapatkan yaitu; 1) kemacetan terus meningkat akibat meningkatnya jumlah pengguna transportasi pribadi, 2) Terdapat 19% pengguna jalan yang melakukan peralihan moda transportasi dengan 9,43% di antaranya beralih ke moda transportasi publik, 3) Terdapat perbedaan preferensi pengguna jalan dalam memilih moda transportasi.

Kata-kunci : kebijakan ganjil genap, kemacetan, pemilihan moda transportasi, persepsi dan preferensi

Pendahuluan

Jakarta merupakan salah satu kota yang memiliki tingkat kemacetan lalu lintas yang tinggi di Indonesia. Berdasarkan data INRIX *Global Traffic Scorecard 2022*, Jakarta berada di peringkat kedua kota termacet di Indonesia dan peringkat ke-174 kota paling macet di dunia. Salah satu faktor penyebab terjadinya kemacetan di Jakarta merupakan tingginya pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi. Kendaraan pribadi umumnya dimiliki oleh individu atau keluarga untuk memenuhi kebutuhan transportasi sehari-hari atau sesuai dengan preferensi dan gaya hidup pribadi (Ingsih, 2023).

Salah satu ruas jalan yang sudah terlayani moda transportasi publik yang terintegrasi namun masih terdampak kemacetan akibat tingginya pengguna moda transportasi pribadi adalah jalan Jenderal Sudirman. Jalan Jenderal Sudirman menjadi jalan utama yang melayani aktivitas yang ada di Kawasan Sudirman dimana Kawasan tersebut menjadi Kawasan pusat bisnis terbesar di Jakarta. Selain sektor bisnis, Kawasan Sudirman juga memiliki daya tarik wisata perkotaan yang ikut menyumbang pemasukan ekonomi bagi daerah. Aktivitas mobilitas yang tinggi akibat penggunaan moda transportasi pribadi yang meningkat berpotensi mengganggu aktivitas ekonomi tersebut.

Berdasarkan hal tersebut, pemerintah DKI Jakarta menerbitkan berbagai kebijakan transportasi dalam upaya mengatasi permasalahan yang ada. Salah satu kebijakannya yaitu kebijakan Ganjil-Genap. Kebijakan ganjil genap merupakan kebijakan yang bertujuan untuk memindahkan pengguna moda transportasi pribadi ke moda transportasi publik yang secara tidak langsung

kebijakan tersebut berdampak pada tingkat kemacetan. Penerapan kebijakan ini pada awalnya berjalan dengan baik hingga mampu menurunkan VCR 1,0 – 2,0 pada tahun 2019 (Fadhli, 2019). Namun, seiring berjalannya waktu, penerapan tersebut dirasa tidak efektif lagi dalam memindahkan pengguna moda transportasi pribadi ke moda transportasi publik. Hal tersebut dapat terlihat dari tingginya mobilitas pengguna moda transportasi pribadi di jalan Jenderal Sudirman yang mengakibatkan kemacetan yang tinggi pada waktu tertentu. Preferensi pengguna jalan tersebut berubah seiring dengan bergesernya persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan ganjil genap. Hal ini menyatakan bahwa Persepsi dari pengguna jalan terhadap kebijakan sistem ganjil genap dapat memberikan pengaruh yang cukup signifikan untuk mencapai keefektifannya.

Dengan tingginya pengguna transportasi pribadi dan angka kemacetan yang ada pada ruas jalan Jenderal Sudirman menjadikan landasan penelitian ini untuk mengetahui bagaimana persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan ganjil genap serta pengaruhnya pada preferensi pengguna jalan dalam memilih moda transportasi saat penerapan kebijakan ganjil genap. Penelitian ini dilakukan melalui proses identifikasi tingkat kemacetan di ruas jalan Jenderal Sudirman, identifikasi persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan sistem ganjil genap, dan identifikasi preferensi pengguna jalan dalam melakukan pemilihan moda transportasi saat penerapan kebijakan ganjil genap tersebut.

Metode

Pendekatan yang digunakan penelitian ini adalah pendekatan penelitian campuran atau yang sering disebut

dengan *mixed method*. Metode campuran adalah sebuah metodologi penelitian yang menggabungkan beberapa metode untuk menjawab pertanyaan penelitian dengan

cara yang tepat dan berprinsip (Bryman, 2012; Creswell, 2015; Creswell & Plano Clark, 2011), yang melibatkan pengumpulan, analisis, interpretasi, dan pelaporan data kualitatif dan kuantitatif (Dawadi, Shrestha, & Giri, 2021). Metode ini berfokus pada pengumpulan, analisis dan pencampuran data kuantitatif dan kualitatif dalam satu studi atau serangkaian studi.

Metode Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini terbagi menjadi dua jenis berdasarkan sumber datanya, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti yang diambil langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh dari penyebaran kuesioner dan observasi lapangan.

- Kuesioner merupakan sebuah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan melakukan penyebaran seperangkat pertanyaan kepada responden untuk dijawab. Dalam penelitian ini, kuesioner diberikan kepada pengguna jalan Jenderal Sudirman yang sudah menggunakan jalan tersebut baik sebelum dan sesudah adanya kebijakan ganjil genap. guna mengetahui informasi masyarakat Pulau Sebesi yang menjadi sampel guna mengetahui persepsi terhadap kebijakan ganjil genap dan preferensinya dalam memilih moda transportasi saat penerapan kebijakan ganjil genap.
- Observasi lapangan merupakan sebuah teknik pengumpulan data dengan cara mengamati langsung kondisi yang ada di lapangan oleh peneliti. Observasi lapangan dalam penelitian ini dilakukan untuk mengumpulkan data terkait dengan kondisi mobilitas dan kinerja jalan jenderal Sudirman.

Sedangkan data sekunder merupakan data yang diambil tidak secara langsung, namun dengan memanfaatkan data atau dokumen yang dihasilkan oleh pihak-pihak lain.

Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh melalui studi literatur dan survei instansi.

- Studi literatur, studi literatur digunakan untuk mengetahui dan mendapatkan pengetahuan dan pengalaman dari penelitian terdahulu baik terkait dengan capaian, metode, teknik dan solusi yang digunakan dalam proses penelitian guna membantu menentukan arah penelitian dan mengoptimalkannya.
- Survey instansi, survei instansi dilakukan dengan mengunjungi instansi terkait yang dapat membantu dalam pengumpulan data-data pendukung penelitian seperti Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

Metode Analisis Data

Metode analisis data merupakan bagian dari proses penelitian dimana data yang dikumpulkan masuk ke dalam tahap analisis untuk menghasilkan kesimpulan dalam pengambilan keputusan serta menjawab pertanyaan yang ada pada rumusan masalah. Dalam penelitian ini, metode analisis data yang digunakan berbeda-beda antara sasaran satu dengan lainnya. Namun, masih tetap memiliki hubungan antar sasarannya untuk mencapai tujuan penelitian. Pendekatan metode analisis yang digunakan diantaranya analisis deskriptif kualitatif, analisis deskriptif kuantitatif, dan analisis spasial.

Analisis deskriptif kualitatif memiliki fungsi untuk menganalisis data-data yang bersifat kualitatif seperti data hasil wawancara, survey instansi dan lain-lain. Metode tersebut digunakan untuk mengidentifikasi persepsi dan preferensi pengguna jalan terhadap kebijakan ganjil genap dan pemilihan moda transportasinya. Analisis deskriptif kuantitatif memiliki fungsi untuk menganalisis data-data yang bersifat statistik seperti data kapasitas adaptif masyarakat dan kepentingan masyarakat. Metode ini digunakan selain untuk mengidentifikasi persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan ganjil genap dan preferensinya dalam memilih moda transportasi, juga digunakan dalam mengidentifikasi kinerja jalan Jenderal Sudirman melalui analisis LOS dan VCR.

Tabel 1. Matriks Metode Penelitian

| No | Sasaran | Analisis | Kebutuhan Data | Metode Pengumpulan Data |
|----|---|--|--|--------------------------|
| 1 | Teridentifikasinya tingkat kemacetan Jl. Jendral Sudirman saat penerapan sistem ganjil genap. | Analisis LOS dan VCR | Tingkat kemacetan ruas jalan Jl. Jendral sudirman | Data Sekunder dan Primer |
| 2 | Teridentifikasinya persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan sistem ganjil genap. | Analisis deskriptif kuantitatif dan kualitatif | Persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan sistem ganjil genap | Data Primer |
| 3 | Teridentifikasinya preferensi moda oleh pengguna jalan saat penerapan sistem ganjil genap. | Analisis deskriptif kuantitatif dan kualitatif | Preferensi pengguna jalan dalam memilih moda transportasi dan persepsi kinerja transportasi umum | Data Primer |

Sumber : Analisis, 2023

Dalam melakukan analisis persepsi pengguna jalan, dilengkapi pula analisis untuk membantu dalam menilai persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan ganjil genap dan terhadap moda transportasi publik saat ini. Pada tiap-tiap indikator dikalikan dengan bobot yang telah ditentukan (sangat tidak setuju/sangat buruk = 1, tidak setuju/buruk = 2, cukup setuju/cukup baik = 3, setuju/baik = 4, sangat setuju/sangat baik = 5) kemudian dijumlahkan dan dinilai tingkat persepsinya terhadap klasifikasi tingkat persepsi pengguna jalan yang telah dihitung. Untuk menentukan klasifikasi tersebut, dilakukan perhitungan rentang (R), kelas interval (K), serta panjang kelas interval berdasarkan (Setiawan et al., 2008).

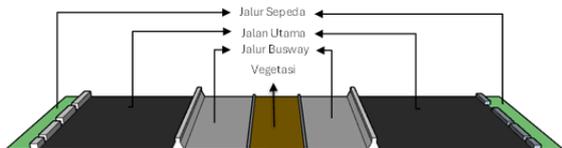
- Rentang (R) = Skor Tertinggi – Skor Terendah
- Kelas Interval (K) = $1 + (3,3) \log 5,3$
- Panjang Kelas Interval = $\frac{R}{K}$

Pembahasan

Analisis Tingkat Kemacetan di Ruas Jalan Jenderal Sudirman

Identifikasi tingkat kemacetan di ruas jalan Jenderal Sudirman dilakukan guna mengetahui jenis dan jumlah mobilitas moda transportasi yang ada serta menilai seberapa tinggi tingkat kemacetan yang ada. Analisis ini dilakukan dengan menghitung nilai VCR (*Volume Capacity Ratio*) atau Rasio Kapasitas Volume dari jalan Jenderal Sudirman. Identifikasi tersebut melewati beberapa tahapan proses yaitu mengidentifikasi dan menghitung kapasitas jalan, melakukan perhitungan lalu lintas (*traffic counting*), serta menghitung volume lalu lintas yang ada.

Gambar 1. Ilustrasi Ruas Jalan Jenderal Sudirman



Sumber : SketchUp, 2023

Berdasarkan ilustrasi tersebut, dapat terlihat bahwa jalan Jenderal Sudirman memiliki 6 lajur dengan 2 arah yang terbagi, di-split 50%-50% dan masing-masing ruas memiliki lebar jalan sekitar 10 meter. Berdasarkan hal tersebut, kapasitas jalan ruas jalan jenderal Sudirman adalah sebagai berikut.

Tabel 2. Kapasitas Jalan Ruas Jalan Jenderal Sudirman

| No | Parameter / Variabel | Kondisi | Nilai |
|----|----------------------------------|--|-------|
| 1 | Kapasitas Dasar (Co) | 6 lajur 2 arah terbagi | 1650 |
| 2 | Faktor koreksi lebar jalan (FCw) | 6 lajur terbagi dengan lebar jalan 10 meter | 0,92 |
| 3 | Faktor pembagian arah (FCsp) | Jalan dua arah dengan split 50%-50% | 1,00 |
| 4 | Faktor koreksi kapasitas akibat | Hambatan samping high tanpa lebar bahu efektif | 1,01 |

| No | Parameter / Variabel | Kondisi | Nilai |
|----|---------------------------------------|---|-------|
| | hambatan samping (FCsf) | | |
| 5 | Faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) | Jumlah penduduk 10,67 juta jiwa (> 3 juta penduduk) | 1,04 |

Sumber : MKJI, 1997

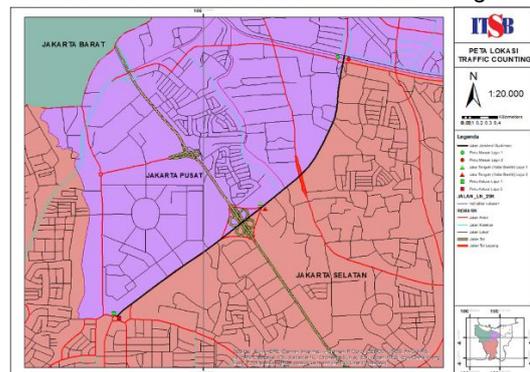
$$C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$$

$$C = (1650 \times 3) \times 0,92 \times 1,00 \times 1,01 \times 1,04$$

$$C = 4.691,53 \text{ smp/jam}$$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, didapatkan bahwa kapasitas jalan dari ruas jalan Jenderal Sudirman yaitu sebesar 4.691,53 smp/jam.

Gambar 2. Peta Lokasi Traffic Counting



Sumber : ArcGIS, 2023

Perhitungan volume kendaraan dilakukan dengan memperhatikan jumlah total kendaraan berdasarkan klasifikasi waktu dan klasifikasi jenis kendaraan. Berdasarkan traffic counting yang telah dilakukan, didapati jumlah kendaraan total pada jalan Jenderal Sudirman sebagai berikut.

Tabel 3. Total Traffic Counting Pada Jalan Jenderal Sudirman

| Waktu | Kendaraan Penumpang | | | |
|-------|---------------------|-----------------|--------------|------|
| | Kendaraan Kecil | Kendaraan Besar | Sepeda Motor | |
| Pagi | 06.30 - 07.30 | 3261 | 276 | 3378 |
| | 09.30 - 10.30 | 3346 | 285 | 2637 |
| Siang | 13.00 - 14.00 | 2937 | 251 | 2559 |
| | 14.30 - 15.30 | 3231 | 263 | 2821 |
| Sore | 15.15 - 16.15 | 3496 | 318 | 3212 |
| | 17.45 - 18.45 | 3965 | 301 | 3680 |

Sumber : Analisis, 2023

Dari data tersebut kemudian dikalikan dan dijumlahkan dengan faktor Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP) diantaranya sepeda motor (MC) : 0,2; kendaraan ringan (LV) : 1,0; dan kendaraan berat (HV) : 1,3. Setelah dijumlahkan dan dihitung rasio kapasitas jalan dengan membagi nilai V (volume) dengan nilai C (kapasitas jalan). Hasil yang didapatkan sebagai berikut.

Dari hasil analisis yang dilakukan, nilai VCR pada ruas jalan Jenderal Sudirman berkisar antara 0,80 – 1,08 dengan rata-rata VCR 0,92.

Tabel 4. VCR Ruas Jalan Jenderal Sudirman

| | Waktu | Kendaraan | | | V | C | V/C | TP |
|-----------|---------------|-----------|------|-------|--------|---------|------|----|
| | | HV | LV | MC | | | | |
| Pagi | 06.30 - 07.30 | 310,7 | 3298 | 675,6 | 4284,3 | 4691,53 | 0,91 | E |
| | 09.30 - 10.30 | 300,3 | 3400 | 527,4 | 4227,7 | 4691,53 | 0,90 | E |
| Siang | 13.00 - 14.00 | 296,4 | 2960 | 511,8 | 3768,2 | 4691,53 | 0,80 | D |
| | 14.30 - 15.30 | 275,6 | 3282 | 564,2 | 4121,8 | 4691,53 | 0,88 | D |
| Sore | 15.15 - 16.15 | 356,2 | 3540 | 642,4 | 4538,6 | 4691,53 | 0,97 | E |
| | 17.45 - 18.45 | 297,7 | 4037 | 736 | 5070,7 | 4691,53 | 1,08 | F |
| Rata-rata | | | | | | | 0,92 | E |

Sumber : Analisis, 2023

Dari tabel tersebut terlihat bahwa VCR kendaraan meningkat seiring meningkatnya nilai (V) volume lalu lintas. VCR tertinggi terdapat pada waktu sore hari khususnya pukul 17.45 – 18.45 WIB. Sedangkan VCR terendah terdapat pada waktu siang hari khususnya pukul 13.00 – 14.00 WIB.

Keterangan :

- A. Masyarakat sudah mengetahui dan memahami kebijakan sistem Ganjil-Genap
- B. Masyarakat mendukung kebijakan Ganjil-Genap

Sumber : Analisis, 2023

Analisis Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil-Genap

Pengguna jalan memiliki karakteristik yang berbeda-beda, termasuk perbedaan persepsi terhadap suatu kebijakan. Persepsi juga memiliki pengaruh terhadap pengguna jalan tersebut dalam bersikap ataupun dalam mengambil keputusan. Sehingga baik buruknya implementasi suatu kebijakan akan dipengaruhi oleh persepsi pengguna jalannya. Oleh karena itu, dalam mengidentifikasi implementasi kebijakan sistem Ganjil-Genap di DKI Jakarta khususnya pada ruas jalan Jenderal Sudirman, perlu dilihat persepsi pengguna jalannya terhadap kebijakan Ganjil-Genap. Identifikasi dilakukan dengan melihat dari berbagai aspek hasil sintesa diantaranya yaitu pengetahuan dan pemahaman pengguna jalan, implementasi kebijakan, pengaruh kebijakan, dan kesesuaian kebijakan Ganjil-Genap.

A. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap Menurut Aspek Pengetahuan dan Pemahaman Pengguna Jalan

Pengetahuan dan pemahaman pengguna jalan selaku objek dari perencanaan menjadi aspek dasar dalam keberhasilan suatu kebijakan. Semakin tinggi pengetahuan dan pemahaman pengguna jalan terhadap kebijakan Ganjil-Genap, maka peluang kebijakan tersebut berhasil semakin tinggi.

Tabel 5. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap Aspek Pengetahuan dan Pemahaman Pengguna Jalan

| Persepsi | A | B |
|--------------------|-------------------|-------|
| STS | 6,6 % | 5,7% |
| TS | 11,3% | 17,0% |
| CS | 18,9% | 21,7% |
| S | 48,1% | 47,2% |
| SS | 8,5% | 8,5% |
| Skor (Klasifikasi) | 3,45 (Cukup Baik) | |

Berdasarkan analisis tersebut, didapati bahwa skor persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan Ganjil-Genap menurut aspek pengetahuan dan pemahaman pengguna jalan bernilai 3,45 dengan klasifikasi cukup baik. Mayoritas distribusi persepsi pengguna jalan pada aspek ini berada pada kategori yang cukup baik karena sebagai landasan implementasi, pengguna jalan sudah cukup mengetahui dan memahami kebijakan Ganjil-Genap.

B. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap Menurut Aspek Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan menjadi salah satu faktor yang menjadi dasar keberlanjutan dari suatu kebijakan. Persepsi pengguna jalan terhadap implementasi kebijakan Ganjil-Genap menjadi sebuah refleksi keberhasilan kebijakan tersebut. Semakin baik persepsi pengguna jalan terhadap implementasi kebijakan Ganjil-Genap, maka tingkat keberhasilan kebijakan tersebut semakin tinggi.

Tabel 6. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap Aspek Implementasi Kebijakan Ganjil-Genap

| Persepsi | A | B | C | D |
|--------------------|-------------------|-------|-------|-------|
| STS | 6,6% | 2,8% | 3,8% | 3,8% |
| TS | 12,3% | 12,3% | 23,6% | 23,6% |
| CS | 28,3% | 26,4% | 25,5% | 25,5% |
| S | 43,4% | 51,9% | 38,7% | 38,7% |
| SS | 9,4% | 6,6% | 8,5% | 8,5% |
| Skor (Klasifikasi) | 3,38 (Cukup Baik) | | | |

Keterangan :

- A. Hubungan antara pemerintah dengan masyarakat sudah baik
- B. Sosialisasi dan penyebaran informasi mengenai kebijakan Ganjil-Genap sudah baik
- C. Penegakan kebijakan sudah konsisten adil dan tegas
- D. Masyarakat bersedia bekerjasama menerapkan kebijakan Ganjil-Genap

Sumber : Analisis, 2023

Berdasarkan hasil analisis di atas, didapati bahwa persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan Ganjil-Genap menurut

Implementasinya sudah cukup baik dengan skor 3,38. Dari keempat indikator penilaian tersebut, persepsi pengguna jalan terhadap sosialisasi dan penyebaran informasi mengenai kebijakan Ganjil Genap mendapatkan skor tertinggi yaitu 3,47. Sedangkan indikator dengan skor persepsi yang paling rendah ada pada penegakan kebijakannya yang harus lebih konsisten, adil dan tegas.

C. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap Menurut Aspek Pengaruh Kebijakan

Pengaruh kebijakan merupakan hasil dari implementasi suatu kebijakan, dalam hal ini kebijakan Ganjil-Genap. Pengaruh dari kebijakan Ganjil-Genap tentu juga menjadi faktor yang merefleksikan keberhasilan kebijakan tersebut. Semakin positif perspektif pengguna jalan terhadap pengaruh kebijakan Ganjil-Genap, maka semakin tinggi pula tingkat keberhasilan kebijakannya.

Tabel 7. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap Aspek Pengaruh Kebijakan Ganjil-Genap

| Persepsi | A | B | C |
|--------------------|-------------------|-------|-------|
| STS | 6,6% | 5,7% | 3,8% |
| TS | 25,5% | 25,5% | 12,3% |
| CS | 24,5% | 21,7% | 26,4% |
| S | 34,9% | 38,7% | 42,5% |
| SS | 8,5% | 9,4% | 15,1% |
| Skor (Klasifikasi) | 3,29 (Cukup Baik) | | |

Keterangan :

- A. Ganjil-Genap dapat mengurangi masalah lingkungan (meningkatkan kualitas udara)
- B. Ganjil Genap dapat mengurangi tingkat kemacetan
- C. Ganjil Genap dapat mendorong penggunaan transportasi publik

Sumber : Analisis, 2023

Berdasarkan hasil analisis tersebut, persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan Ganjil-Genap menurut pengaruh kebijakannya memiliki skor 3,29 dengan klasifikasi cukup baik. Pengguna jalan masih menilai bahwa pengaruh dari implementasi kebijakan Ganjil-Genap di DKI Jakarta belum terlalu signifikan dan hanya memiliki sedikit dampak positif terhadap lingkungan, tingkat kemacetan dan penggunaan transportasi publik.

D. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap Menurut Aspek Kesesuaian Kebijakan

Kesesuaian kebijakan dilihat dari penerimaan pengguna jalan terhadap kebijakan tersebut dan efektivitas kebijakan dalam mengatasi masalah. Hal tersebut dinilai karena jika pengguna jalan menganggap Ganjil-Genap bukan suatu kebijakan yang dapat diterima dan bukan kebijakan yang efektif dalam mengatasi permasalahan transportasi, pengguna jalan akan sulit mengikuti kebijakannya secara berkelanjutan.

Tabel 8. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap Aspek Kesesuaian Kebijakan Ganjil Genap

| Persepsi | A | B |
|----------|-------|-------|
| STS | 3,8% | 5,7% |
| TS | 11,3% | 22,6% |
| CS | 29,2% | 29,2% |
| S | 49,1% | 34,9% |

| Persepsi | A | B |
|--------------------|-------------------|------|
| SS | 6,6% | 7,5% |
| Skor (Klasifikasi) | 3,30 (Cukup Baik) | |

Keterangan :

- A. Ganjil Genap adalah kebijakan yang diterima
- B. Ganjil Genap adalah kebijakan yang tepat dan efektif

Sumber : Analisis, 2023

Berdasarkan analisis di atas, dapat dilihat bahwa persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan Ganjil-Genap menurut kesesuaian kebijakannya mendapat skor 3,30 dengan klasifikasi cukup baik. Hal tersebut menunjukkan bahwa meskipun dengan berbagai kekurangan implementasi kebijakan Ganjil-Genap hingga saat ini, pengguna jalan sudah cukup menerima kebijakan tersebut karena menganggap kebijakan tersebut cukup tepat dan cukup efektif dalam mengatasi permasalahan transportasi di Jakarta.

Tabel 9. Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Kebijakan Ganjil Genap

| Aspek | Skor | Klasifikasi |
|--------------------------------------|-------------|-------------------|
| Pengetahuan dan pemahaman masyarakat | 3,45 | Cukup Baik |
| Implementasi Kebijakan | 3,38 | Cukup Baik |
| Pengaruh kebijakan | 3,29 | Cukup Baik |
| Kesesuaian kebijakan | 3,30 | Cukup Baik |
| Rata-rata | 3,35 | Cukup Baik |

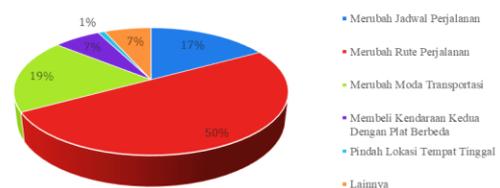
Sumber : Analisis, 2023

Dengan menghitung rata-rata skor persepsi pengguna jalan pada tiap aspek, didapati bahwa secara keseluruhan persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan Ganjil-Genap memiliki skor 3,35 dengan klasifikasi cukup baik.

Analisis Preferensi Pengguna Jalan Dalam Memilih Moda Transportasi Saat Penerapan Kebijakan Ganjil-Genap

Kebijakan Ganjil-Genap merupakan salah satu upaya pengendalian permasalahan transportasi, khususnya masalah kemacetan yang disebabkan oleh tingginya pengguna transportasi pribadi. Tujuan kebijakan tersebut berupaya memindahkan pengguna moda transportasi pribadi ke moda transportasi publik. Hal ini menjadi salah satu faktor yang menunjukkan keberhasilan dari kebijakan Ganjil-Genap. Namun, pada praktiknya, banyak opsi keputusan yang diambil oleh pengguna jalan Jenderal Sudirman.

Gambar 3. Preferensi pengguna jalan dalam menghadapi kebijakan Ganjil Genap di ruas jalan Jenderal Sudirman



Sumber : Survei 2023

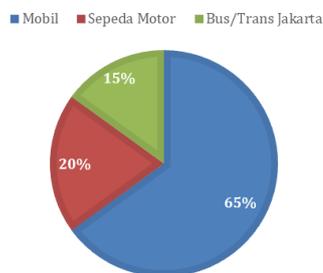
Berdasarkan hasil survei, didapatkan bahwa mayoritas pengguna jalan Jenderal Sudirman menurut 106 responden memilih merubah rute perjalanan (50%), disusul dengan merubah transportasi (19%), merubah jadwal perjalanan (17%), membeli kendaraan kedua dengan plat berbeda (7%), pindah lokasi tempat tinggal (1%), dan lainnya (7%). Preferensi pengguna jalan Jenderal Sudirman yang merubah rute perjalanan sebagai sikap menghadapi kebijakan Ganjil-Genap tidak akan mengurangi permasalahan transportasi, hal tersebut berpotensi memindahkan kemacetan ke rute lain. Selain itu, preferensi membeli kendaraan kedua dengan plat berbeda dan merubah jadwal perjalanan menjadi dua faktor yang berpotensi meningkatkan permasalahan transportasi karena dengan membeli kendaraan kedua, dan merubah jadwal perjalanan artinya volume jalan Jenderal Sudirman menjadi meningkat serta berpotensi memindahkan tingkat kemacetan pada waktu tertentu.

Satu-satunya preferensi yang berpotensi mengurangi permasalahan transportasi khususnya kemacetan di jalan Jenderal Sudirman dan dapat dilakukan oleh semua pengguna jalan adalah merubah moda transportasi. Namun, persentase masyarakat yang menyikapi kebijakan Ganjil-Genap dengan merubah moda transportasi hanya mencapai 19%. Rendahnya jumlah pengguna jalan yang melakukan perubahan moda transportasi juga dipengaruhi oleh tingkat persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan Ganjil-Genap yang tidak tinggi. Sehingga pengaruh yang diberikan terhadap perubahan moda transportasi khususnya dari moda transportasi pribadi ke moda transportasi publik tidak terlalu besar.

A. Preferensi pengguna jalan dalam melakukan pemilihan moda transportasi

Berdasarkan data hasil kuesioer yang didapatkan, terdapat dua klasifikasi pengguna jalan Jenderal Sudirman yaitu pengguna moda transportasi pribadi (motor, mobil, dan lainnya) dan pengguna moda transportasi publik (KRL, MRT, LRT, dan lainnya). Hanya berkisar 19% pengguna jalan yang memilih berpindah transportasi saat penerapan kebijakan Ganjil Genap dengan rincian sebagai berikut

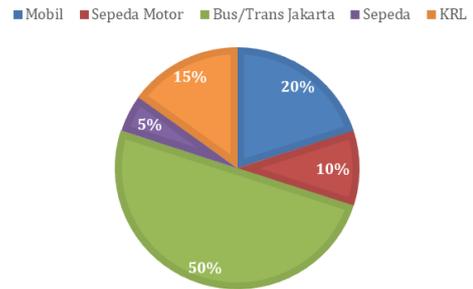
Gambar 4. Moda Transportasi yang digunakan pengguna jalan sebelum merubah transportasi saat Ganjil-Genap



Sumber : Survey, 2023

Didapati bahwa mayoritas moda transportasi yang digunakan oleh pengguna jalan sebelum merubah moda transportasi akibat adanya kebijakan Ganjil-Genap adalah Mobil dengan persentase sebesar 65%, disusul dengan sepeda motor sebesar 20% dan Transportasi publik (Bus/Transjakarta) dengan persentase sebesar 15%.

Gambar 5. Moda Transportasi yang digunakan pengguna jalan setelah merubah transportasi saat Ganjil-Genap



Sumber : Survey, 2023

Sedangkan saat adanya kebijakan Ganjil-Genap, terdapat peningkatan perpindahan moda transportasi oleh pengguna jalan Jenderal Sudirman ke moda transportasi publik. Dimana sebelum adanya kebijakan Ganjil-Genap pengguna transportasi publik hanya sekitar 15%. Namun, saat ini meningkat menjadi 65% dengan pengguna Bus/Transjakarta sebesar 50% dan pengguna KRL sebesar 15%. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa dari seluruh pengguna jalan Jenderal Sudirman yang melakukan perubahan moda transportasi, sekitar 50% memilih moda transportasi publik. Artinya, terdapat sekitar 9,43% dari seluruh pengguna jalan di ruas jalan Jenderal Sudirman yang beralih ke transportasi publik saat kebijakan Ganjil-Genap.

Dalam memilih moda transportasi yang digunakan tentu terdapat faktor yang mempengaruhinya. Terlebih seluruh responden sudah pernah menggunakan transportasi publik, sehingga akan terdapat penilaian pelayanan berdasarkan preferensi masing-masing. Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pengguna jalan Jenderal Sudirman baik ke moda transportasi pribadi maupun ke moda transportasi publik dapat dilihat pada tabel 10 berikut.

Tabel 10. Preferensi pengguna jalan dalam memilih moda transportasi

| Memilih Moda Transportasi Pribadi | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------------|------|
| Variabel | STP | TP | CP | P | SP | Skor | Rank |
| A | 0% | 0% | 39% | 42% | 19% | 3,81 | 3 |
| B | 0% | 1% | 56% | 40% | 3% | 3,45 | 4 |
| C | 0% | 0% | 5% | 51% | 44% | 4,39 | 2 |
| D | 0% | 0% | 1% | 51% | 48% | 4,47 | 1 |
| E | 0% | 35% | 40% | 22% | 3% | 2,92 | 5 |
| Memilih Moda Transportasi Publik | | | | | | | |
| Variabel | STP | TP | CP | P | SP | Skor | Rank |
| A | 0% | 0% | 8% | 38% | 54% | 4,46 | 1 |
| B | 8% | 8% | 23% | 31% | 31% | 3,69 | 5 |
| C | 0% | 0% | 15% | 62% | 23% | 4,08 | 3 |

| Memilih Moda Transportasi Pribadi | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----|----|-----|-----|-----|-------------|------|
| Variabel | STP | TP | CP | P | SP | Skor | Rank |
| D | 0% | 8% | 8% | 69% | 15% | 3,92 | 4 |
| E | 0% | 0% | 15% | 38% | 46% | 4,31 | 2 |

Keterangan :

- A. Waktu perjalanan
- B. Biaya transportasi
- C. Keamanan
- D. Kenyamanan
- E. Fasilitas pendukung moda transportasi

Sumber : Analisis, 2023

Berdasarkan preferensi tersebut, terlihat bahwa mayoritas pengguna jalan Jenderal Sudirman yang memilih moda transportasi pribadi saat penerapan ganjil genap memiliki prioritas terhadap faktor kenyamanan dan keamanan. Sedangkan untuk pengguna jalan yang memilih moda transportasi publik saat penerapan ganjil genap memiliki prioritas terhadap faktor waktu perjalanan dan faktor fasilitas moda transportasi.

B. Penilaian pelayanan transportasi publik di DKI Jakarta

Kebijakan Ganjil Genap merupakan kebijakan yang berupaya mendorong pengguna transportasi pribadi beralih ke moda transportasi publik. Namun, transisi tersebut perlu pula didukung dengan faktor-faktor yang mendukung pemilihan moda transportasi ke transportasi publik. Untuk itu, perlu dilakukan penilaian kinerja pelayanan dari transportasi publik yang ada saat ini untuk melihat apakah preferensi dari pengguna jalan Jenderal Sudirman dalam memilih moda transportasi sudah terpenuhi dengan baik.

Tabel 11. Penilaian Kinerja Pelayanan Moda Transportasi Publik

| Parameter | A | B | C | D | E |
|--------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------------|
| Sangat Buruk | 0% | 0% | 36% | 39% | 0% |
| Buruk | 0% | 0% | 46% | 42% | 6% |
| Cukup Baik | 4% | 2% | 13% | 16% | 33% |
| Baik | 28% | 21% | 5% | 3% | 38% |
| Sangat Baik | 68% | 77% | 0% | 0% | 24% |
| Skor | 4,64 | 4,75 | 1,87 | 1,83 | 3,79 |
| Klasifikasi | Baik | Baik | Buruk | Buruk | Cukup Baik |

Keterangan :

- A. Waktu perjalanan
- B. Biaya transportasi
- C. Keamanan
- D. Kenyamanan
- E. Fasilitas pendukung moda transportasi

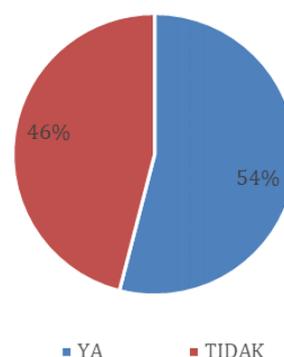
Sumber : Analisis, 2023

Berdasarkan penilaian pelayanan moda transportasi publik yang ada saat ini, waktu perjalanan yang ditempuh menggunakan transportasi publik sudah memiliki kinerja yang baik, dimana transportasi publik lebih leluasa berada di jalanan karena terbebas dari kebijakan pembatasan lalu lintas apapun, tidak perlu merubah rute perjalanan yang

ada, dan dapat menyesuaikan jadwal perjalanan yang diinginkan. Sehingga waktu perjalanan yang ditempuh oleh moda transportasi publik lebih singkat, dimana KRL rata-rata hanya membutuhkan sekitar 1 menit/km, rata-rata kecepatan Bus/Transjakarta sekitar 2,4 menit/km, MRT dan LRT kurang dari 2 menit/km (KAI Commuter, 2023; Hamdi & Suseno, 2018). Pelayanan transportasi publik yang positif di sekitar jalan Jenderal Sudirman juga dapat terlihat dari biaya transportasinya dimana rata-rata biaya yang dikeluarkan untuk tiap kilomernya pada tiap moda transportasi publik <Rp. 5.000. Sedangkan faktor yang dirasa kurang dalam pelayanannya adalah faktor keamanan dan kenyamanan pada transportasi publik. Rendahnya penilaian pada kedua faktor tersebut didukung oleh tingginya load factor di jam sibuk pada transportasi publik yang menuju ke Kawasan Sudirman yang berkisar 80% hingga >100%. Tingginya load factor tersebut menjadi peluang tindak kejahatan seperti pencurian hingga pelecehan seksual.

Berdasarkan hasil analisis di atas, meskipun seluruh responden sudah pernah menggunakan transportasi publik, namun hanya sebagian kecil pengguna jalan yang berpindah dan secara konsisten menggunakan moda transportasi publik. Hal tersebut dikarenakan faktor waktu perjalanan dan biaya transportasi yang menjadi faktor prioritasnya sudah dipenuhi dengan baik oleh moda transportasi publik yang ada. Sedangkan pengguna jalan Jenderal Sudirman yang tidak berpindah ke moda transportasi publik dikarenakan faktor keamanan dan kenyamanan yang menjadi faktor prioritasnya tidak bisa didapatkan dengan maksimal pada moda transportasi publik saat ini. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan Ganjil Genap tidak berjalan dengan optimal jika kinerja pelayanan moda transportasi publik belum maksimal. Terlebih sebagian pengguna jalan yang beralih ke moda transportasi publik tidak didasari oleh adanya penerapan kebijakan Ganjil-Genap melainkan keinginan individu.

Gambar 6. Proporsi perpindahan ke moda transportasi publik berdasarkan kebijakan Ganjil Genap



Sumber : Analisis, 2024

Berdasarkan data tersebut, dari seluruh pengguna jalan yang berpindah ke moda transportasi publik karena adanya kebijakan Ganjil Genap hanya sebesar 54%. Oleh karena itu, penerapan kebijakan Ganjil Genap perlu didukung dengan persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan Ganjil Genap yang baik dan kinerja pelayanan transportasi umum yang maksimal agar mendukung keberlanjutan penggunaan transportasi publik bagi pengguna jalan di

ruas jalan jenderal Sudirman. Dengan begitu, intensitas penggunaan moda transportasi pribadi dapat berkurang dan kemacetan dapat terurai.

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian tersebut, antara lain;

- 1) Tingkat kemacetan terus meningkat hingga menyentuh angka VCR lebih dari 1. Hal tersebut terjadi pada jam sibuk yang disebabkan oleh tingginya penggunaan moda transportasi pribadi.
- 2) Terdapat 19% pengguna jalan Jenderal Sudirman yang memilih mengubah moda transportasi saat penerapan kebijakan Ganjil-Genap dengan hanya sekitar 9,43% di antaranya berpindah ke moda transportasi publik. Dari 9,43% pengguna jalan yang beralih ke moda transportasi publik, hanya 6,6% yang beralih karena didasari kebijakan Ganjil-Genap.
- 3) Terdapat perbedaan preferensi antara pengguna jalan yang beralih ke moda transportasi publik dengan pengguna jalan yang menggunakan moda transportasi pribadi.
- 4) Pengguna jalan yang menggunakan moda transportasi pribadi disebabkan oleh kinerja transportasi publik yang dinilai belum mampu memenuhi faktor keamanan dan kenyamanan dengan maksimal.
- 5) Masih banyak pengguna jalan yang telah berpindah ke moda transportasi publik tetapi kembali ke transportasi pribadi karena preferensinya dalam memilih moda transportasi belum terpenuhi dengan baik oleh moda transportasi publik khususnya pada faktor kenyamanan dan keamanan.
- 6) Pelaksanaan kebijakan Ganjil-Genap perlu didukung oleh kinerja pelayanan transportasi publik yang maksimal agar pengguna jalan dapat menggunakan transportasi publik secara berkelanjutan.

Daftar Pustaka

Amijaya, J. & Suprayitno, H. (2018). *Pemodelan Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan Moda Sepeda Motor Di Wilayah Perkotaan Gresik Tahun 2018*. , 2.

Arkyasa, M. (2023). *Jakarta's Traffic Congestion Worsens, According to Traffic Index*. Tempo. Retrieved December 5, 2023, from <https://en.tempo.co/read/1694714/jakartas-traffic-congestion-worsens-according-to-traffic-index>

Asmario, D. B. (2020). *PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG SISTEM GANJIL GENAP DI DKI JAKARTA (Studi Kualitatif Di Mampang Prapatan, Kelurahan Tegal Parang, Jakarta Selatan)*. Retrieved December 2, 2023, from <http://repository.unj.ac.id/3513/>

Astraningtyas, L. (2023). *ANALISIS FAKTOR PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DI TERMINAL PENGGARON KOTA SEMARANG*.

Diani, R. A. & Arumsari, N. (2022). *Implementasi Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Dalam Mengurangi Tingkat Kemacetan*. Unnes Political Science Journal, 6(2), 71–75.

Dinas Perhubungan DKI Jakarta. (2023). *Ganjil Genap*. Retrieved December 12, 2023, from <https://www.jakarta.go.id/ganjil-genap>

Ekamarta, R. (2018). *FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS LAMPUNG BANDAR LAMPUNG*.

Hamdi, I. & Suseno. (2018). *Kecepatan Kereta MRT Akan Dibatasi Hanya 60 Kilometer Per Jam - Metro Tempo.Co*. Retrieved February 9, 2024, from <https://metro.tempo.co/read/1121487/kecepatan-kereta-mrt-akan-dibatasi-hanya-60-kilometer-per-jam>

Hasiholan, A. A. (2022). *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBATAAN LALU LINTAS DENGAN SISTEM GANJIL GENAP DI PROVINSI DKI JAKARTA*.

Ibrahim, S. M. (2020). *Menuju Integrasi Transportasi Di Wilayah Jabodetabek*. Retrieved December 12, 2023, from <http://bptj-dev.dephub.go.id/post/read/menuju-integrasi-transportasi-di-wilayah-jabodetabek>

KAI Commuter. (2023). *KAI Commuter*. Retrieved February 9, 2024, from <https://commuterline.id/informasi-publik/berita/update-gapeka-2023-tingkatkan-keandalan-prasarana-kecepatan-commuterline-meningkat>

Merfazi, et al. (2018). *Persepsi Masyarakat Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja Pada Koridor Pusat Kota - Mata IE Dan Pusat Kota - Ajun - Lhoknga Menggunakan Indikator Variabel Laten*.

Ramadhan, M. (2017). *ANALISIS PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP KEBIJAKAN RESTORASI LAHAN GAMBUT DI KALIMANTAN TENGAH. RISALAH KEBIJAKAN PERTANIAN DAN LINGKUNGAN Rumusan Kajian Strategis Bidang Pertanian dan Lingkungan*, 4(1), 60–72.

Rangkuti, M. S. (2014). *KAJIAN KARAKTERISTIK PREFERENSI PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI PRIBADI DAN PUBLIK KASUS : PERJALANAN HARIAN KE UNDIP TEMBALANG*. , 3(4).

Rini, F. (2017). *ANALISA KINERJA JALAN TERHADAP POLA PEMBATAAN KENDARAAN DENGAN PLAT NOMOR GANJIL GENAP (PADA JALAN JENDERAL SUDIRMAN) DI JAKARTA*.

Velarosdela, R. N. & Carina, J. (2020). *Jakarta Lengah, Volume Kendaraan Yang Melintas Di Jalan Sudirman-MH Thamrin Turun 25 Persen*. Retrieved December 12, 2023, from <https://megapolitan.kompas.com/read/2020/03/24/18544631/jakarta-lengah-volume-kendaraan-yang-melintas-di-jalan-sudirman-mh>

Widodo, S. (2022). *ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI UMUM TAKSI DAN BUS AKDP (STUDI KASUS TRAYEK SAMBAS – PONTIANAK)*.