

BAB 1

PENDAHULUAN

Pada Bab ini akan dibahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan serta sasaran penelitian, ruang lingkup dan metodologi penelitian baik metode pengumpulan data, tahapan analisis dan metodologi penelitian.

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu sistem yang melibatkan alat atau kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin, yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan manusia dalam mencapai berbagai aktivitas sehari-hari. Transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tujuan tertentu (Miro, 2005). Saat ini, transportasi telah menjadi bagian penting dalam kehidupan manusia, karena dapat memberikan nilai dan manfaat bagi makhluk hidup maupun benda mati. Hal ini disebabkan karena tidak semua makhluk hidup atau benda mati dapat memberikan manfaat atau nilai hanya di satu tempat saja. Setiap makhluk hidup atau benda mati pasti memiliki tujuan dan potensi untuk memberikan manfaat atau nilai pada tempat atau wilayah tertentu. Tanpa adanya sistem transportasi, individu atau benda tidak akan memiliki kegunaan atau nilai yang signifikan.

Kegiatan transportasi telah menjadi kebutuhan pokok manusia yang tidak terlepas dari kehidupan sehari-hari. Setiap Individu tentunya memiliki pilihan terhadap moda yang akan digunakan untuk bertransportasi. Secara umum moda transportasi terbagi menjadi dua kelompok yaitu moda transportasi pribadi dan moda transportasi umum. Pemilihan moda transportasi dapat menimbulkan sejumlah masalah, terutama ketika tidak dipertimbangkan secara cermat. Jika banyak orang memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi, hal ini dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang parah. Masalah kemacetan sering terjadi di perkotaan, terutama di kawasan dengan tingkat kepadatan penduduk dan kendaraan yang tinggi seperti Kota Jakarta. Sebagai ibukota negara, Jakarta menjadi pusat kegiatan pemerintahan, perdagangan, keuangan, dan pariwisata.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada 2018 menunjukkan bahwa Jakarta memiliki jumlah kendaraan bermotor terbesar di Indonesia, yaitu sekitar 13,9 juta kendaraan bermotor. Jumlah kepemilikan kendaraan bermotor tersebut menunjukkan bahwa masyarakat Jakarta masih cenderung menggunakan kendaraan pribadi untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Meningkatnya kemacetan dikarenakan terjadi jumlah kendaraan pribadi, bus, truk, dan sepeda motor terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Salah satu kendaraan yang mengalami peningkatan yang pesat adalah kendaraan pribadi (Wibawa & Nurul Hidayati, 2023).

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). Penggunaan kendaraan pribadi sepertinya sudah menjadi preferensi utama bagi pengguna ruas-ruas jalan di Jakarta dan hal ini tentu saja berdampak buruk terhadap kemacetan lalu lintas. Dalam mengatasi permasalahan transportasi, pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual (Sukarto 2006). Mengubah preferensi terhadap kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan transportasi berkelanjutan seperti transportasi umum, bersepeda, atau berjalan kaki adalah salah satu langkah untuk mengatasi kemacetan pada lalu lintas. Masalah kemacetan merupakan tantangan besar bagi pemerintah dan masyarakat untuk dihadapi dalam hal bertransportasi. Salah satu langkah yang dilakukan oleh Pemerintah DKI Jakarta untuk mengurangi pengguna transportasi pribadi dan menguraikan kemacetan lalu lintas adalah dengan menerbitkan beberapa kebijakan publik mengenai pembatasan lalu lintas.

Pemerintah DKI Jakarta telah menerbitkan beberapa kebijakan mengenai pembatasan lalu lintas. Beberapa dari kebijakan yang sudah pernah diterapkan kurang efektif sehingga terbit kebijakan baru untuk mengatasi masalah tingginya pengguna transportasi pribadi dan kemacetan lalu lintas. Pemerintah DKI Jakarta sempat menerapkan Kebijakan 3 in 1, Kebijakan ini tertuang pada Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta, No. 4104/2003. Keputusan Gubernur DKI Jakarta, No.4104/2003 menjelaskan bahwa, satu mobil pribadi hanya diperbolehkan memuat minimal 3 atau lebih penumpang. Namun, pada Mei 2016, Gubernur Basuki Tjahaja Purnama menghapus kebijakan 3-in-1 karena dinilai tidak efektif dalam mengatasi kemacetan. Masyarakat juga menilai Kebijakan 3-in-1 memiliki banyak permasalahan saat penerapannya di lapangan dan dinilai kurang efektif untuk mengurai kemacetan. Penilaian masyarakat terhadap kebijakan 3-in-1 yang tidak efektif merupakan salah satu contoh yang mengindikasikan persepsi yang tidak setuju akan penerapan kebijakan tersebut. Pada tanggal 15 Januari 2004 Transjakarta diluncurkan secara resmi dengan restu Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso. PT. Transportasi Jakarta adalah Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang bertanggung jawab atas transportasi umum di Jakarta. Layanan Transportasi umum yang disediakan oleh PT. Transportasi Jakarta diharapkan dapat mengurangi angka kemacetan yang terjadi pada ruas ruas jalan di Jakarta. Namun, mengingat jumlah kendaraan yang terus bertambah dan karakteristik bertransportasi yang menunjukkan preferensi terhadap penggunaan kendaraan pribadi membuat keefektifan kebijakan ini berketergantungan terhadap pemanfaatan transportasi umum. Pada tahun 2016 Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 164/2016 mengenai sistem kebijakan ganjil genap diterbitkan. Peraturan Sistem ganjil genap pertama kali diberlakukan di Jakarta pada tahun 2016. Peraturan sistem ganjil genap adalah jika tanggal ganjil, mobil pribadi bernomor polisi berakhiran ganjil dapat melintas, dan begitu pula sebaliknya. Kebijakan ini berlaku Senin – Jumat, dan tidak berlaku pada hari libur nasional. Peraturan sistem ganjil diterapkan pada pukul 06.00 – 10.00 WIB dan 16.00 – 21.00 WIB. Kebijakan sistem ganjil genap diharapkan dapat mendorong pengguna jalan untuk beralih ke transportasi umum sebagai preferensi utama dalam kegiatan bertransportasi.

Persepsi dan preferensi masyarakat dapat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap keefektifan kebijakan ganjil genap. Penerapan Kebijakan ganjil genap akan efektif apabila masyarakat mematuhi aturan-aturan yang diberlakukan. Jika persepsi masyarakat terhadap kebijakan ini positif dan dapat dipahami tujuannya, maka masyarakat lebih cenderung untuk patuh terhadap aturan. Sebaliknya, jika masyarakat menilai bahwa kebijakan ini tidak adil atau tidak masuk akal, masyarakat dapat cenderung melanggar aturan, yang dapat mengurangi efektivitas kebijakan. Kekuatan otonomi rasio manusia menilai baik dan buruk serta dalam menentukan tindakan, kekuatan ini mampu menyelesaikan konflik kepentingan individu dalam masyarakat (Rawls, 1971). Preferensi masyarakat juga dapat mempengaruhi perubahan perilaku dalam jangka panjang. Jika preferensi masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum tinggi, maka kebijakan ganjil genap dapat menjadi awal perubahan perilaku yang lebih berkelanjutan dalam hal mobilitas. Dukungan masyarakat yang kuat terhadap kebijakan ganjil genap dapat membantu mendorong pemerintah dan otoritas terkait untuk menjalankan kebijakan dengan baik dan konsisten. Dengan dukungan masyarakat yang tinggi serta penyediaan transportasi publik yang memadai, kebijakan tersebut lebih mungkin untuk dijaga dan ditingkatkan seiring waktu. Dengan mengidentifikasi persepsi dan preferensi masyarakat mengenai kebijakan ganjil genap, pemerintah dapat melakukan penyesuaian dan perbaikan yang diperlukan. Jika masyarakat memiliki persepsi dan preferensi negatif terhadap aspek tertentu dari kebijakan, perubahan bisa dilakukan untuk meningkatkan efektivitasnya. Maka dari itu penelitian yang akan dilakukan terhadap Pemilihan moda transportasi oleh pengguna jalan saat penerapan Kebijakan sistem ganjil genap diharapkan dapat bermanfaat untuk meningkatkan penerapan kebijakan ganjil genap.

1.2 Rumusan Masalah

Kebijakan ganjil genap adalah kebijakan mengenai pembatasan lalu lintas terhadap pemakaian kendaraan pribadi berlebih yang menggantikan kebijakan sebelumnya yaitu kebijakan 3-in-1. Kebijakan 3-in-1 dinilai tidak efektif oleh pemerintah DKI Jakarta dan masyarakat karena penerapannya di lapangan yang tidak efektif mengurangi angka kemacetan dan memunculkan beberapa

permasalahan. Salah satu permasalahan yang muncul pada penerapan ini adalah munculnya “joki 3-in-1”. Joki 3-in-1 adalah orang-orang yang menawarkan jasanya sebagai penumpang agar kendaraan pribadi yang kurang dari 3 penumpang bisa menggunakan jasanya untuk melewati ruas jalan yang diterapkan kebijakan tersebut. Hal ini membuat kebijakan 3-in-1 tidak efektif karena penggunaan kendaraan pribadi tidak berkurang dan kemacetan lalu lintas tidak terurai. Pada penelitian kali ini peneliti perlu mengidentifikasi apakah penerapan kebijakan ganjil genap sebagai pengganti kebijakan 3-in-1 ini efektif dalam mengatasi kemacetan pada ruas jalan Jakarta.

Peneliti memilih studi lokasi di Jalan Jenderal Sudirman, karena ruas jalan ini merupakan salah satu jalan utama di Jakarta yang melayani Kawasan bisnis terbesar di Jakarta. Oleh karena itu, posisinya yang berada di pusat kota atau distrik bisnis dimana segala pusat aktivitas ekonomi, bisnis, dan keuangan berlangsung menjadikan daerah ini rentan dan perlu perhatian lebih khususnya pada aspek transportasi. Selain itu, Kawasan Sudirman merupakan salah satu Kawasan yang sudah terlayani berbagai jenis moda transportasi publik yang terintegrasi seperti KRL, LRT, MRT, dan Bus Transjakarta (BRT). Simpul-simpul moda transportasi publik sudah melayani titik-titik dengan aktivitas yang sangat tinggi sehingga akan memudahkan aktivitas mobilitas yang ada di Kawasan Sudirman. Namun, pada kenyataannya, meskipun Kawasan Sudirman sudah terlayani oleh berbagai moda transportasi publik, tidak dapat dipungkiri bahwa penggunaan moda transportasi pribadi masih sangat tinggi sehingga menyebabkan kemacetan dan masalah transportasi lainnya yang dapat mengganggu aktivitas ekonomi yang ada. Sehingga perlu dikaji keefektifan dari kebijakan Ganjil-Genap yang berupaya memindahkan pengguna moda transportasi pribadi ke moda transportasi publik di ruas jalan Jenderal Sudirman.

Ketidakefektifan terhadap kebijakan 3-in-1 yang sudah pernah diterapkan sebelumnya dapat dilihat dari penilaian oleh masyarakat. Hal ini menyatakan bahwa Persepsi dari masyarakat terhadap kebijakan sistem ganjil genap dapat memberikan pengaruh yang cukup signifikan untuk mencapai keefektifannya. Kebijakan sistem ganjil genap perlu diketahui, dipahami, dan mendapatkan penilaian yang baik oleh masyarakat sehingga maksud dan tujuan dari penerapan kebijakan ini dapat ditaati

sehingga keefektifan dari kebijakan ini dapat tercapai. Keefektifan dari kebijakan ganjil genap seperti yang sudah dibahas pada latar belakang adalah membatasi penggunaan kendaraan pribadi untuk mengurai kemacetan. Namun, Karakteristik pergerakan dan kehidupan sosial ekonomi yang lebih baik tentunya mempengaruhi kepemilikan kendaraan pribadi sehingga dapat menyebabkan preferensi terhadap penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi.

Terintegrasinya Kawasan Jenderal Sudirman oleh berbagai moda transportasi publik tidak merubah tingginya pengguna transportasi pribadi dan angka kemacetan yang masih terjadi pada Jalan Jenderal Sudirman, sehingga menimbulkan pertanyaan bagi peneliti mengenai bagaimana persepsi dan preferensi masyarakat terhadap kebijakan sistem ganjil genap. Maka dari itu peneliti akan melakukan identifikasi terhadap persepsi dan preferensi masyarakat terhadap penerapan kebijakan sistem ganjil genap pada ruas Jalan Jenderal Sudirman. Pengidentifikasian persepsi terhadap kebijakan ganjil genap bermaksud untuk melihat penilaian pengguna jalan terhadap kebijakan tersebut. Sedangkan, pengidentifikasian preferensi bermaksud untuk melihat faktor apa saja yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi dan dibandingkan dengan kinerja transportasi umum. Oleh karena itu pertanyaan penelitian yang diangkat dalam rumusan persoalan pada penelitian ini, yaitu :

- Bagaimana tingkat kemacetan di ruas Jl. Jendral Sudirman saat penerapan sistem ganjil genap?
- Bagaimana persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan sistem ganjil genap di ruas jalan Jenderal Sudirman?
- Bagaimana preferensi pengguna jalan dalam melakukan pemilihan moda transportasi saat penerapan kebijakan sistem ganjil genap?

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan latar belakang dan persoalan yang telah dirumuskan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan penelitian terhadap

pemilihan moda transportasi oleh pengguna jalan saat penerapan kebijakan sistem ganjil genap.

1.3.2 Sasaran

Mengacu pada tujuan tersebut, maka dibutuhkan beberapa sasaran untuk dapat mencapainya. Sasaran tersebut dirumuskan sebagai berikut:

1. Teridentifikasinya tingkat kemacetan di ruas Jl. Jendral Sudirman saat penerapan sistem ganjil genap.
2. Teridentifikasinya persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan sistem ganjil genap di ruas jalan Jenderal Sudirman
3. Teridentifikasinya preferensi pengguna jalan dalam melakukan pemilihan moda transportasi saat penerapan kebijakan sistem ganjil genap.

1.4 Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik bagi peneliti secara pribadi maupun bagi pemerintah, swasta dan masyarakat. Manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini antara lain, sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritik

- a. Dengan penelitian ini, diharapkan mampu memberikan manfaat dan kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan Perencanaan Wilayah dan Kota. Selain itu, diharapkan penelitian ini mampu menjadi sebuah pembelajaran atau referensi maupun informasi berkenaan dengan persepsi dan preferensi pengguna jalan terhadap suatu kebijakan lalu lintas khususnya ganjil-genap.
- b. Tugas akhir ini diharapkan mampu dijadikan pembelajaran atau referensi berkenaan dengan penerapan kebijakan lalu lintas terhadap perilaku pengguna jalan. Serta diharapkan ke depannya penelitian terkait dengan persepsi dan preferensi Masyarakat terhadap suatu kebijakan lalu lintas dapat dikembangkan lebih baik lagi.

1.4.2 Manfaat Praktis

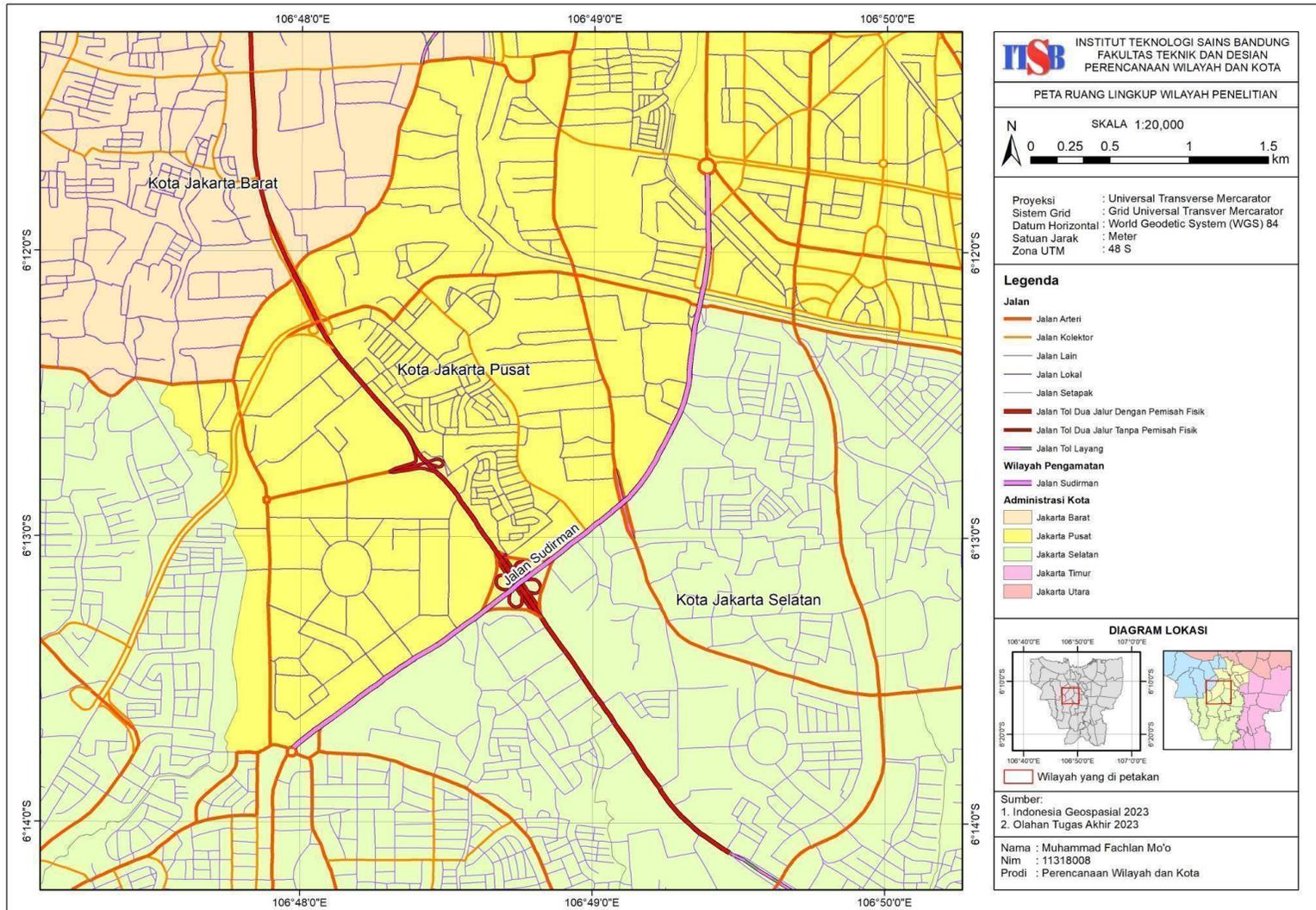
Manfaat secara praktis bagi peneliti yang timbul dari penelitian ini yaitu diharapkan penelitian ini mampu memberikan kontribusi berupa pemikiran dan pengalaman selama proses penelitian. Sedangkan manfaat praktis bagi pemerintah Jakarta, diharapkan penelitian dapat dijadikan dasar dalam pengambilan kebijakan serta menentukan arah pengembangan dalam upaya peningkatan pelayanan terhadap masyarakat yang terkonsentrasi melalui peningkatan sistem transportasi.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian akan membahas batasan-batasan yang akan dilakukan dalam penelitian ini. Ruang lingkup penelitian ini terbagi menjadi dua bagian, yaitu ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah adalah batasan/fokus wilayah yang menjadi objek dalam penelitian, sedangkan ruang lingkup materi adalah batasan/fokus lingkup substansi penelitian yang akan dilakukan. Berikut ini ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi akan dijelaskan secara lebih mendalam.

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah studi yang menjadi objek penelitian ini yaitu di titik ruas jalan Jenderal Sudirman di DKI Jakarta. Hal yang melatarbelakangi pemilihan tempat tersebut karena wilayah sekitar jalan Jendral Sudirman merupakan pusat bisnis atau disebut financial district selain itu pada saat ini lokasi tersebut menjadi simpul jalan utama antar kota yang memiliki kepadatan volume kendaraan yang tinggi. Secara geografis, wilayah penelitian ini berada pada wilayah DKI Jakarta. Adapun peta wilayah penelitian ini dapat dilihat dalam gambar 1.1 berikut ini



Gambar 1. 1 Lokasi Penelitian

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi pemilihan moda transportasi oleh pengguna ruas jalan Jenderal Sudirman saat penerapan kebijakan ganjil-genap. Dalam proses identifikasi tersebut, dilakukan analisis sesuai sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Fokus dan batasan ruang lingkup materi penelitian pada tiap sarasannya sebagai berikut.

- Fokus penelitian pertama terkait dengan tingkat kemacetan pada ruas jalan Jenderal Sudirman. Identifikasi tingkat kemacetan pada ruas jalan tersebut dilakukan untuk melihat efektivitas kebijakan ganjil genap dengan melihat perubahan tingkat kemacetan di ruas jalan Jenderal Sudirman. Dalam mengidentifikasi tingkat kemacetan tersebut, dilakukan analisis secara kuantitatif dengan berdasarkan hasil *traffic counting* pada beberapa titik ruas jalan Jenderal Sudirman yang kemudian dianalisis melalui metode analisis LOS.
- Fokus penelitian kedua terkait dengan persepsi pengguna ruas jalan Jenderal Sudirman terhadap kebijakan ganjil genap. Identifikasi ini dilakukan untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap implementasi kebijakan ganjil genap berdasarkan perspektif pengguna jalan. Untuk mengetahui persepsi pengguna jalan terhadap kebijakan ganjil genap, dilakukan penyebaran kuesioner yang memfokuskan persepsi kepada variabel hasil sintesa diantaranya yaitu pengetahuan dan pemahaman masyarakat, implementasi kebijakan, pengaruh kebijakan dan kesesuaian kebijakan ganjil genap.
- Fokus penelitian ketiga terkait dengan preferensi pengguna ruas jalan Jenderal Sudirman dalam pemilihan moda saat kebijakan ganjil genap diterapkan. Tujuan analisis ini dilakukan untuk melihat preferensi pengguna jalan dalam memilih moda transportasi akibat adanya satu kebijakan yang mendorong adanya peralihan moda transportasi. Preferensi pengguna jalan dalam memilih moda transportasi difokuskan pada faktor-faktor yang berkaitan dengan karakteristik sistem transportasi hasil sintesa variabel diantaranya waktu perjalanan, biaya transportasi, keamanan, kenyamanan dan fasilitas pendukung moda transportasi. Kemudian preferensi tersebut

dibandingkan dengan kinerja moda transportasi umum yang ada untuk melihat pengaruhnya terhadap preferensi pengguna jalan dalam memilih moda transportasi.

Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini difokuskan pada 4 materi pokok bahasan, yaitu:

1. Definisi Kebijakan Ganjil Genap.
2. Persepsi populasi Jl. Jenderal Sudirman terhadap penerapan kebijakan sistem ganjil genap.
3. Preferensi populasi Jl. Jenderal Sudirman terhadap pemilihan moda transportasi saat ganjil genap.

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan yang menjadi langkah-langkah dalam proses penyusunan tugas akhir ini selanjutnya yaitu:

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan mengenai latar belakang penelitian, rumusan persoalan beserta pertanyaan penelitian, tujuan dan sasaran studi, ruang lingkup studi yang mencakup ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup pembahasan, serta sistematika pembahasan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan kajian terhadap beberapa teori dan referensi yang menjadi landasan dalam mendukung studi penelitian ini

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisikan metode penelitian, pendekatan studi yang digunakan dalam penelitian, dan kerangka pemikiran studi.

BAB 4 GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI

Bab ini berisikan mengenai gambaran umum yang menjelaskan Transportasi di lokasi studi.

BAB 5 ANALISIS PERSEPSI DAN PREFERENSI TERHADAP KEBIJAKAN SISTEM GANJIL-GENAP

Bab ini berisikan pembahasan mengenai analisa persepsi dan preferensi terhadap kebijakan sistem ganjil-genap.

BAB 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisikan temuan studi, kesimpulan, rekomendasi, kelemahan studi serta saran studi lanjutan.