

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Jakarta adalah Ibukota Republik Indonesia dan pusat pemerintahan yang bercirikan kota metropolitan. Jakarta telah menjadi tempat menarik warga dari daerah lain dengan minat, alasan dan tempat tinggal yang berbeda. Perkembangan penduduk yang pesat tentunya harus mengikuti aktivitasnya di berbagai bidang, yang tentunya juga akan menimbulkan permasalahan yang kompleks di Jakarta. Permasalahan tersebut antara lain adalah kebutuhan sarana dan prasarana transportasi, seperti kebutuhan jasa angkutan umum (Munandar, 2015).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistika Provinsi DKI Jakarta (2018), penduduk di DKI Jakarta pada tahun 2017 berjumlah 10,18 juta orang dan kepadatan penduduk mencapai 15.367 orang per km². Berdasarkan hasil survei penglaju Jabodetabek pada tahun 2014, jumlah penglaju Jabodetabek yaitu sebanyak 3.566.178 orang. Sebanyak 2.429.751 orang di DKI Jakarta untuk melakukan kegiatan seperti bekerja dan sekolah/kursus, sebanyak 1.067.762 orang melakukan aktivitas di Bodetabek, sedangkan yang melakukan kegiatan di luar Jabodetabek sebanyak 68.665 orang, dan jumlah orang yang datang dari Bodetabek sebanyak 1.382.296 orang untuk melakukan kegiatan di DKI Jakarta. Berdasarkan BPS (2019) dalam Khairunisa, dkk (2020) di DKI Jakarta, terdapat 1,38 juta komuter harian dari Jabodetabek, dimana hingga 73,4% adalah pekerja, khususnya di industri jasa, 36,1% komuter bersekolah.

Melihat tingginya penglaju di ibukota tidak menyediakan angkutan umum yang memadai, nyaman dan aman. Banyak hal yang menjadi pertimbangan masyarakat untuk memilih menggunakan transportasi umum, karena sering terjadi pelecehan seksual, dan kriminalitas di transportasi umum. Menggunakan transportasi umum lebih memakan banyak waktu, terlebih jika stasiun atau halte jauh dari rumah. Orang lebih suka menggunakan kendaraan pribadi, termasuk

mobil dan sepeda motor, hal ini dapat menjadi penyebab naiknya penggunaan kendaraan bermotor pribadi.

Setiap tahunnya pertumbuhan kendaraan bermotor sangat pesat, sehingga tidak seimbang dengan penambahan panjang jalan di DKI Jakarta. Berdasarkan data kuantitas kendaraan DKI Jakarta, pertumbuhan tahunan tertinggi mobil penumpang mencapai 6,48% dihitung sejak tahun 2012 sampai 2016. Pada 2012, jumlah mobil penumpang di DKI Jakarta tercatat 2,74 juta, sedangkan pada 2016 meningkat menjadi 3,52 juta. Jika diperkirakan pertumbuhan kendaraan penumpang tidak mengalami perubahan maka jumlah kendaraan penumpang di DKI Jakarta mencapai 3,75 juta pada 2017 dan meningkat menjadi 3,99 juta pada 2018. Sedangkan jumlah sepeda motor di DKI Jakarta pada tahun 2012 sebanyak 10,82 juta. Jumlah sepeda motor terus meningkat dari tahun ke tahun mencapai 13,3 juta pada tahun 2016. Jika tumbuh rata-rata tahunan 5,3%, maka diperkirakan jumlah sepeda motor pada 2017 mencapai 14 juta, dan pada 2018 jumlah sepeda motor mencapai 14,74 juta (Widowati, 2019).

Permasalahan yang terjadi di Ibukota negara Republik Indonesia ini sangat beragam, antara lain yaitu: tingginya pertumbuhan penduduk, kesenjangan sosial, sarana dan prasarana yang kurang memadai, kemacetan, dll. Kemacetan bukan lah hal yang baru lagi di DKI Jakarta, kemacetan adalah terjadinya antrian pada arus lalu lintas, dikarenakan kecepatan kendaraan mendekati 0 km/jam. Kemacetan paling parah adalah saat berangkat kerja pagi dan sore hari pulang kerja. Menurut Kompas (2017) dalam Khairunisa, dkk (2020) akumulasi kemacetan yang terjadi setiap hari mengakibatkan kerugian ekonomi, kerugian akibat kemacetan di Jakarta misalnya dapat mencapai 67 triliun.

Berbagai cara untuk mengatasi kemacetan di DKI Jakarta sudah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi (Pemprov), antara lain membangun transportasi massal yaitu mass rapid transit atau yang dikenal dengan MRT, selain itu juga membangun light rapid transit (LRT). Tidak hanya melakukan pembangunan pada transportasi

massal, pemerintah juga melakukan pembangunan tol dalam kota, jalan di bawah tanah (under pass), jalan layang (fly over), serta penataan trotoar, tetapi masalah kemacetan di DKI Jakarta belum juga teratasi. Akibat dari pembangunan-pembangunan tersebut lebar jalan menjadi berkurang, karena digunakan untuk proses pembangunan. Hal ini juga dapat membuat kemacetan di DKI Jakarta makin parah tak terhindarkan. Menurut TomTom Traffic Index (2018), kota Jakarta berada di posisi 7 kota termacet di dunia.

Menyikapi masalah kemacetan lalu lintas, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) membuat peraturan tentang zona pembatasan kendaraan, atau kita kenal dengan aturan ganjil-genap. Sebelum adanya ganjil-genap, pemerintah DKI Jakarta membuat peraturan *three in one* (3 in 1). Tujuan disusunnya Peraturan Daerah (Perda) Nomor 12 Tahun 2003 tentang *three in one* (3 in 1), bertujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas dan mengurangi jumlah kendaraan di Jakarta khususnya pada pagi dan sore hari pada waktu-waktu tertentu. Jalan yang diterapkan aturan *three in one* merupakan jalur yang padat kendaraan misalnya pada saat pagi hari semua orang melintas untuk berangkat kerja, dan sore hari semua orang melintas karena jam pulang kerja. Terkait sistem *three-in-one*, kendaraan roda empat harus memiliki setidaknya tiga penumpang saat melintasi jalur tersebut. Aturan ini berlaku untuk pukul 07.00-10.00 WIB pagi pada jam kerja, dan 16.00-20.00 WIB sore setelah jam kerja. Tetapi dalam waktu yang tidak lama peraturan ini berubah arah dan justru membuka kesempatan bagi warga Jakarta yang tidak memiliki pekerjaan, dengan menjadi penumpang bayaran alias joki. Hal ini menimbulkan pro dan kontra berkepanjangan, hingga waktu yang lama. Dengan adanya joki para pengemudi kendaraan roda empat dapat memenuhi kewajiban untuk melintas di jalan *three in one*, tetapi melakukan pelanggaran, seperti menjemput penumpang bayaran (joki) di sembarangan tempat. Masalah-masalah ini mendorong Gubernur DKI Jakarta (saat itu Basuki Tjahaja Purnama) untuk menghapus aturan sistem *three in one*, karena memberi pandangan yang

negatif untuk DKI Jakarta sebagai Ibukota negara Republik Indonesia. Dapat dikatakan peraturan *three in one* tidak berhasil mengatasi kemacetan di DKI Jakarta, melainkan dapat menimbulkan masalah baru (Effendi, 2016).

Kebijakan penghapusan peraturan sistem *three in one* terhitung pada 16 Mei 2016, tetapi dengan dihapusnya peraturan tersebut membuat volume kendaraan pada beberapa ruas jalan di DKI Jakarta mengalami peningkatan. Akhirnya pemerintah membuat peraturan baru untuk menggantikan *three in one* yaitu sistem ganjil-genap. Pemerintah mengadakan sosialisasi tentang kebijakan ganjil-genap dimulai dari tanggal 28 Juni-26 Juli 2016. Mulai tanggal 27 Juli hingga 26 Agustus 2016 dilakukan masa uji coba, dan berlaku efektif pada tanggal 30 Agustus 2016.

Indonesia bukanlah negara yang pertama kali menerapkan sistem ganjil-genap. Beberapa negara sudah menerapkan sistem ganjil-genap sebelum Indonesia, contohnya adalah China. Pada tahun 2007 dan 2008, Beijing, China memperkenalkan kebijakan pembatasan kendaraan dengan plat ganjil-genap untuk mendukung acara olahraga internasional, seperti Olimpiade, berhasil menurunkan tingkat emisi kendaraan hingga 40 persen perhari dan jumlah mobil yang melintas di jalan juga berkurang mencapai 700 ribu (Jakarta Smart City, 2016).

Selain China, India juga sudah menerapkan peraturan sistem ganjil-genap. Arvind Kejriwal sebagai Ketua Menteri India, mengungkapkan bahwa dengan diterapkannya aturan ini berdampak kecil pada polusi, tetapi dapat mengurangi kemacetan. Kejriwal juga mengungkapkan, melalui penerapan aturan sistem ganjil-genap, pengguna angkutan umum di New Delhi juga mengalami peningkatan sebesar 2,5-3%. Beberapa bulan setelah undang-undang tersebut diberlakukan, sebanyak 64% warga berharap undang-undang tersebut dapat diterapkan kembali. Terakhir, India memberlakukan kembali aturan sistem ganjil-genap pada April 2016 (CNN Indonesia 2019).

Di DKI Jakarta semula kebijakan sistem ganjil-genap hanya diberlakukan pada ruas jalan utama saja, yaitu Jalan Gatot Subroto dan ruas Sudirman sampai

M.H. Thamrin. Melihat keberhasilan penerapan sistem ganjil-genap di beberapa ruas jalan utama, dan di beberapa negara membuat pemerintah DKI Jakarta akhirnya memutuskan untuk memperluas sistem ganjil-genap, keputusan pemerintah terkait perluasan aturan sistem ganjil-genap, tercatat dalam Peraturan Gubernur Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-genap. Perluasan aturan sistem ganjil-genap menjadi 25 ruas jalan, dimana sebanyak 9 ruas jalan sebelumnya sudah diberlakukan ganjil-genap dan penambahan ruas jalan sebanyak 16. Peraturan tentang sistem ganjil-genap berlaku setiap hari kerja yaitu Senin-Jumat, pukul 06.00-10.00 WIB dan pukul 16.00-21.00 WIB. Aturan ganjil-genap tidak berlaku pada hari Sabtu, Minggu, dan hari libur nasional.

Penulis tertarik untuk meneliti apakah sistem ganjil-genap di DKI Jakarta dapat berjalan sesuai tujuan atau tidak, maka dari itu penulis memilih judul penelitian “Analisis Efektivitas Penerapan Sistem Ganjil-Genap terhadap Kecepatan dan Waktu Tempuh (Survei Jalan Balikpapan, H.R. Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta)”. Pemilihan tiga jalan tersebut berdasarkan simple random sampling, dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata, cara pengambilannya menggunakan nomor undian.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang diatas maka identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah

1. Apakah penerapan sistem ganjil-genap pada ruas Jalan Balikpapan, H.R. Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta sudah berjalan sesuai dengan tujuan?
2. Apakah penerapan sistem ganjil-genap membuat permasalahan baru pada ruas Jalan Balikpapan, H.R. Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta?

3. Apakah masih sering terjadi pelanggaran dalam penerapan sistem ganjil-genap pada ruas Jalan Balikpapan, H.R. Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta?
4. Bagaimana efektivitas penerapan sistem ganjil-genap terhadap kecepatan di Jalan Balikpapan, H.R. Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta?
5. Bagaimana efektivitas penerapan sistem ganjil-genap terhadap waktu tempuh di Jalan Balikpapan, H.R. Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta?

C. Pembatasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang ada diidentifikasi masalah, maka penelitian ini dibatasi pada menganalisis efektivitas penerapan sistem ganjil-genap terhadap kecepatan dan waktu tempuh di Jalan Balikpapan, H.R. Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta.

D. Perumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini berdasarkan pembatasan masalah adalah bagaimana efektivitas penerapan sistem ganjil-genap terhadap kecepatan dan waktu tempuh di Jalan Balikpapan, H.R. Rasuna Said, dan Gunung Sahari, DKI Jakarta?

E. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah untuk:

1. Memanfaatkan ilmu yang diperoleh dalam perkuliahan.
2. Meningkatkan ilmu dan wawasan bagi peneliti dan pembaca.
3. Sebagai perbandingan penelitian lebih lanjut.