

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Selain dikenal sebagai ibukota dari negara Indonesia, kota Jakarta juga termasuk kedalam kota metropolitan dimana jumlah penduduk pada kota Jakarta setiap tahun terus meningkat. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020 jumlah penduduk sejumlah 10,56 juta jiwa. Hal tersebut mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya. Terhitung dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, penduduk di Jakarta meningkat sebesar 954 ribu jiwa atau dengan kata lain mengalami peningkatan sebesar 88 ribu jiwa pada setiap tahun nya. Dengan banyaknya penduduk yang terdapat di Jakarta, tentu nya membuat aktivitas yang terjadi semakin padat setiap hari nya. Untuk membantu mempermudah proses aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat maka dalam hal ini transportasi sangat diperlukan. Karena sejatinya, manusia akan selalu bergerak dari satu tempat ke tempat lain guna melakukan kegiatan seperti pergi bekerja, ke sekolah, ke pusat perbelanjaan, dan lain-lain. Kegiatan aktivitas sehari-hari tersebut dilakukan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia sehari-hari nya seperti sandang, pangan, maupun papan (Tamin, 1999). Beragam nya aktivitas atau kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat tentu membutuhkan berbagai jenis moda transportasi baik itu yang bersifat pribadi maupun publik (umum). Menurut data yang terdapat di Badan Pusat Statistik, kepemilikan kendaraan pribadi jenis sepeda motor sepanjang tahun 2015 hingga 2019 berjumlah 112.771.136 unit dengan presentase pertumbuhan 6,20%. Sedangkan kendaraan pribadi jenis mobil penumpang sebesar 15.592.419 unit dengan pertumbuhan 6,10% (BPS, 2019). Berdasarkan data tersebut menunjukkan bahwa penggunaan transportasi pribadi terus mengalami peningkatan, dengan kata lain minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum masih rendah. Hal tersebut menjadi

salah satu penyebab timbulnya kemacetan yang terjadi baik di jalan utama maupun di jalan-jalan alternatif.

Sebagai salah satu upaya untuk menurunkan kemacetan yang terjadi dan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum, pemerintah menetapkan berbagai macam kebijakan yang berkaitan dengan transportasi umum. Salah satunya yaitu program Ok Trip pada angkutan kota. Program ini merupakan program satu harga untuk setiap satu kali perjalanan menggunakan transportasi umum yaitu angkutan kota (angkot). Penumpang atau pengguna angkutan kota hanya perlu membayar sebesar Rp 3.500 dalam sekali perjalanan dengan durasi 3 jam perjalanan. Program ini diluncurkan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta pada saat dibawah pemerintahan Gubernur Anies Baswedan tepatnya pada akhir Desember tahun 2017 dengan rute trayek pada setiap angkotnya melintasi serta menghubungkan antara angkutan kecil (angkutan kota) dengan bus Transjakarta sehingga mempermudah masyarakat untuk mengakses moda transportasi umum yang ada di Jakarta.

Dalam rangka upaya menjangkau jaringan transportasi yang lebih luas dan meningkatkan pelayanan pada transportasi umum, pada tanggal 08 Oktober tahun 2018 program ok trip berganti nama menjadi *Jak Lingko*. Program *Jak Lingko* ini merupakan integrasi pada transportasi publik yang terdapat di DKI Jakarta dan juga bentuk transformasi dari program ok trip. Perubahan nama yang terjadi pada program ini tentu tidak mengubah regulasi yang telah ada sebelumnya. Kedepannya program *Jak Lingko* ini tidak hanya terintegrasi pada transportasi umum seperti bus kecil, bus medium, dan bus besar di Jakarta namun juga akan terintegrasi dengan transportasi berbasis rel, seperti *Mass Rapid Transit* (MRT) dan *Light Rail Transit* (LRT) (Diskominfotik, 2019).

Dari segi sistem pembayaran untuk menggunakan layanan angkutan *Jak Lingko* ini tidak mengalami perubahan, masih sama seperti ok trip yaitu dengan menggunakan kartu elektronik bukan dengan uang tunai (*cashless*).

Kartu elektronik tersebut dapat dibeli di seluruh halte busway yang terdapat di Jakarta. Ciri dari kartu tersebut yaitu terdapat tulisan *jak lingko* pada setiap kartunya. Untuk menggunakan angkutan bertanda *jak lingko*, masyarakat harus memiliki kartu yang dapat dibeli dengan harga Rp30.000, yang di dalam setiap kartunya sudah terdapat saldo sebesar Rp10.000. Selain menggunakan kartu *jak lingko*, masyarakat atau penumpang juga dapat menggunakan kartu elektronik lain seperti kartu Jakarta Pintar (KJP) dan kartu Indonesia Pintar (KIP) bagi pelajar, kartu e-money, dan juga ATM bank DKI. Tarif yang ditarik dalam sekali perjalanan dengan durasi 3 jam yaitu hanya 5000 rupiah dalam sekali perjalanan. Pengoperasian angkutan kota *Jak lingko* ini beroperasi mulai dari pukul 05.00 hingga pukul 22.000 WIB. Dengan begitu, masyarakat akan lebih mudah dalam memanfaatkan moda transportasi umum yang ada. Hal tersebut tentunya sesuai dengan tujuan diterapkannya program ini agar masyarakat lebih memanfaatkan transportasi umum daripada pribadi supaya mengurangi kemacetan yang terjadi.

Program angkutan *jak lingko* ini sudah menyebar di seluruh wilayah yang ada di DKI Jakarta dengan berbagai macam moda dan rute. Salah satunya terdapat di wilayah Jakarta Selatan beroperasi angkutan *jak lingko* dengan nomor trayek JAK 32 rute Petukangan – Lebak Bulus. Namun pada lintasan trayek tersebut masih terdapat angkutan yang beroperasi yaitu KWK S14 dengan rute trayek yang sama. Angkutan *jak lingko* (JAK 32) beroperasi dibawah naungan PT transjakarta sedangkan angkutan KWK S14 merupakan angkutan yang beroperasi dibawah naungan koperasi. Dengan beroperasinya kedua angkutan tersebut secara bersamaan dan dalam trayek yang juga sama, menyebabkan pola pemilihan moda transportasi umum masyarakat khususnya pengguna angkutan trayek Petukangan – Lebak Bulus menjadi terbagi.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan salah satu supir angkutan umum tersebut, sebanyak 38 armada mobil yang tadinya KWK S14 telah bergabung kedalam program *jak lingko* dengan begitu otomatis berubah menjadi angkutan JAK 32 yang sudah beroperasi terhitung tanggal 03

Agustus 2018 hingga saat ini. Disisi lain, sisa armada angkutan KWK S14 yang belum bergabung ke dalam *jak lingko* masih tetap beroperasi. Salah satu penyebab belum bergabung nya beberapa angkutan KWK S14 tersebut menjadi angkutan *jak lingko* yaitu dikarenakan belum terpenuhi nya persyaratan yang ditentukan. Oleh karena itu para supir angkutan KWK S14 mau tidak mau tetap beroperasi mengangkut penumpang demi memenuhi setoran dan pendapatan mereka sehari-hari.

Walaupun beroperasi pada trayek yang sama, warna mobil dan jenis mobil yang hampir sama, namun angkutan JAK 32 dengan KWK S14 memiliki perbedaan. Dilihat dari bentuk fisik mobil kendaraan masing-masing angkutan terdapat perbedaan dari nomor trayek nya dan yang paling menjadi ciri khusus yaitu angkutan *jak lingko* (JAK 32) memiliki tanda stiker di setiap badan mobil bertuliskan *jak lingko*, sedangkan KWK S14 tidak memiliki stiker di setiap badan mobil kendaraan nya. Selain itu perbedaan lain terdapat pada proses penarikan penumpang, KWK S14 lebih fleksibel artinya bisa mengangkut penumpang dimana saja dan kapan saja asalkan terdapat penumpang yang menyetop mobil. Berbeda dengan angkutan JAK 32 yang hanya bisa mengangkut penumpang di tempat yang terdapat rambu bus stop yang terletak sebanyak 36 titik disepanjang trayek Petukangan-Lebak bulus. Dengan perbedaan proses pengangkutan penumpang tersebut maka akan mempengaruhi banyak nya penumpang yang diangkut oleh kedua angkutan setiap hari nya. Banyak atau sedikit nya jumlah penumpang yang diangkut oleh KWK S14 dan JAK 32 tergantung dari pemilihan moda masyarakat dalam menaiki kedua angkutan tersebut. Dan hal tersebut akan memiliki kaitan dengan jumlah pendapatan yang di dapat oleh supir angkutan, karena jumlah pendapatan merupakan hasil yang diperoleh dari banyak atau sedikit nya konsumen atau pelanggan yang menggunakan angkutan tersebut. Berangkat dari asumsi ini, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut dan mendalam berkaitan dengan : "**Analisis Pemilihan Moda**

Transportasi Jak Lingko (JAK 32) dan KWK S14 Trayek Petukangan Hingga Lebak Bulus Oleh Masyarakat"

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah penelitian yang telah dijabarkan diatas, maka yang menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik pengguna dan supir angkutan *jak lingko* (JAK 32) dan KWK S14?
2. Bagaimana pelayanan angkutan *jak lingko* (JAK 32) bagi pengguna?
3. Bagaimana pelayanan angkutan KWK S14 bagi pengguna?
4. Bagaimana karakteristik pemilihan moda transportasi masyarakat antara angkutan *jak lingko* dengan KWK S14?
5. Bagaimana pengaruhnya terhadap pendapatan supir angkutan KWK S14 maupun JAK 32?

C. Pembatasan Masalah

Peneliti membatasi penelitian ini hanya berfokus pada analisis pemilihan moda transportasi antara JAK 32 dengan KWK S14 bagi masyarakat atau pengguna. Hal tersebut bertujuan agar peneliti lebih fokus dalam melakukan penelitian dan mendapat hasil penelitian yang maksimal.

D. Rumusan Masalah

Bagaimana pemilihan moda transportasi jak lingko (JAK 32) dan KWK S14 trayek petukangan hingga lebak bulus oleh masyarakat?

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dilakukan guna nya agar dapat memberikan manfaat bagi para pembaca, baik itu secara teoritis maupun secara praktis :

1. Manfaat Teoritis

- a) Diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dan pembelajaran dalam dunia pendidikan mengenai analisis pemilihan moda antara JAK 32 dengan KWK S14 terhadap pendapatan supir.
- b) Diharapkan mampu menjadi referensi atau rujukan untuk para pembaca yang sedang melakukan penelitian dengan topik yang sama dan berkaitan dengan kondisi pemilihan moda transportasi.

2. Manfaat Praktis

- a) Bagi peneliti, mendapatkan pengalaman serta wawasan pengetahuan baru dalam meneliti sebuah kajian transportasi.
- b) Bagi masyarakat, memberikan bantuan dalam lebih bijak memilih serta menggunakan transportasi yang ingin digunakan sesuai dengan kondisi yang ada.
- c) Bagi perusahaan transportasi terkait, dapat membantu dalam menciptakan dan mengembangkan kebijakan maupun alternatif solusi dalam menghadapi masalah transportasi bagi masyarakat dengan tidak merugikan pihak manapun.