

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

DKI Jakarta sebagai kota metropolitan yang sekaligus juga merupakan pusat perekonomian dan perdagangan mengalami permasalahan yang cukup rumit dalam bidang transportasi. Jumlah penduduk yang banyak dengan daya beli yang meningkat menyebabkan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor cukup tinggi. Kondisi ini diperburuk dengan tambahan ratusan ribu kendaraan luar Jakarta yang bergerak di Jakarta setiap hari. Sementara upaya penambahan panjang jalan sering menghadapi kendala. Keadaan ini berakibat meningkatnya kepadatan lalu lintas di jalan raya yang pada akhirnya menimbulkan titik-titik rawan kemacetan di sejumlah tempat.

Persoalan kemacetan di kota besar seperti DKI Jakarta seakan tidak pernah menemukan solusi. Peningkatan volume kendaraan dan arus lalu lintas yang sangat pesat menuntut pula peningkatan prasarana transportasi. Jika tidak cepat ditanggulangi, maka kemacetan di Jakarta akan semakin parah. Apalagi di Jakarta banyak terdapat persimpangan.

Pada persimpangan terdapat beragam permasalahan yang kompleks yang apabila tidak ditangani dengan tepat berpotensi menimbulkan konflik lalu lintas. Selain itu

banyaknya lokasi-lokasi bisnis, sekolah, maupun pusat perbelanjaan di DKI Jakarta membuat lalu lintas kendaraan, terutama pada jam-jam sibuk (*rush hour traffic*) semakin padat. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan terus berupaya mengurai kemacetan yang terjadi di Jakarta. Berbagai cara telah dilakukan, salah satunya adalah dengan memberlakukan kebijakan 3 in 1 di beberapa ruas jalan protokol di Jakarta. Namun seiring dengan perkembangannya, kebijakan 3 in 1 sudah tidak relevan dengan kondisi di Ibukota. Berbagai dampak negatif dari kebijakan ini mulai terlihat, khususnya dalam aspek sosial dan ekonomi. Berkaitan hal tersebut, Pemprov DKI Jakarta menerapkan kebijakan baru pengganti 3 in 1, yaitu pembatasan kendaraan bermotor berdasarkan plat nomor ganjil-genap (smartcity.jakarta.go.id) Uji coba pembatasan kendaraan bermotor dengan sistem ganjil genap ini sudah berjalan sejak tanggal 27 Juli sampai dengan 26 Agustus 2016 dan resmi diberlakukan di DKI Jakarta pada 30 Agustus 2016 sampai sekarang. Dengan diberlakukannya sistem ganjil genap, pengendara yang melanggar aturan tersebut akan dikenakan sanksi sesuai ketentuan Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan data BPS Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2018 jumlah ruas jalan di Provinsi DKI Jakarta tidak sebanding dengan volume kendaraan

bermotor yang melintasi jalanan Ibu Kota. Jalan di DKI Jakarta terbagi atas beberapa jenis yaitu jalan kota administrasi, arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, kolektor sekunder dan jalan tol. Panjang jalan tahun 2017 yang dirinci menurut jenisnya, Jalan yang terpanjang berupa jalan kota administrasi sepanjang 4.949,68km; diikuti jalan provinsi sepanjang 1.483,08km terdiri dari arteri sekunder dan kolektor sekunder masing-masing sepanjang 694,46km dan 788,62km; sedangkan jalan negara sepanjang 59,86km terdiri dari arteri primer dan kolektor primer masing-masing sepanjang 57,70km, dan 2,16km, berikutnya yang terakhir jalan tol sepanjang 160,35km. sedangkan kendaraan yang melewati jalan di ibukota Jakarta setiap tahun terus meningkat, peningkatan ini menunjukkan bahwa mobilitas penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta juga selalu meningkat. Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan Corps Diplomatic di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. lalu lintas di Jakarta tahun 2017 didominasi oleh sepeda motor sebesar 73,92 %, mobil penumpang sebesar 19,58 %, mobil beban sebesar 3,83 %, mobil bus 1,88 %, dan kendaraan khusus (ransus) sebesar 0,79persen (jakarta.bps.go.id).

Berdasarkan Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019. Penerapan kebijakan sistem ganjil genap ini diberlakukan di 25 ruas jalan di DKI Jakarta seperti di Jalan Medan Merdeka Barat, MH Thamrin, Gatot Subroto, Sudirman, sebagian Jalan Jenderal S Parman dari ujung simpang Jalan Tomang Raya sampai simpang KS Tubun,

Jalan MT. Haryono, Rasuna Said, D.I Panjaitan, Jalan Ahmad Yani (mulai simpang Jalan Perintis Kemerdekaan sampai dengan simpang Jalan Bekasi Timur Raya) selanjutnya diperluas hingga Jalan Pintu Besar Selatan, Jalan Gajah Mada, Hayam Wuruk, Majapahit, Sisingamaraja, Panglima Polim, alan RS Fatmawati (mulai simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan simpang Jalan TB Simatupang), Suryopranoto, Balikpapan, Kyai Caringin, Tomang Raya, Pramuka, Salemba Raya, Kramat Raya, Senen Raya, dan Jalan Gunung Sahari.

Aturan sistem ganjil genap tersebut tak berlaku untuk sepeda motor, kendaraan yang membawa disabilitas, kendaraan ambulans, pemadam kebakaran, angkutan umum (plat kuning), kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik, kendaraan angkutan barang khusus bahan bakar minyak dan bahan bakar gas, kendaraan pimpinan lembaga tinggi negara RI, yakni : a). Presiden atau wakil presiden b). Ketua MPR atau DPR atau DPD c). Ketua Mahkamah Agung, MK, KY, BPK; kendaraan berplat dinas TNI dan Polri, kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara, kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas, kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas polri. Contohnya, kendaraan pengangkut uang (Bank Indonesia, antar bank, pengisian ATM) dengan pengawasan dari Polri (megapolitan.kompas.com). aturan sistem ganjil genap tersebut berlaku mulai pukul 06.00 WIB-10.00 WIB dan pukul 16.00 WIB-21.00 WIB. Tidak berlaku pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur nasional.



Gambar 1.1 Pembatasan lalu lintas ganjil genap Provinsi DKI Jakarta

Seiring dengan perkembangannya, penerapan kebijakan sistem ganjil genap ini tidak hanya diberlakukan di jalan protokol dalam kota Jakarta saja, melainkan juga berlaku di pintu tol. Dengan diberlakukannya perluasan sistem ganjil genap, *on-off ramp* tol tidak lagi diberikan pengecualian. Sebelumnya, persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk atau keluar tol dibebaskan dari penerapan sistem ganjil genap. Kini, kendaraan bermotor khususnya kendaraan roda empat yang akan masuk dan keluar dari tol menuju jalan dengan penerapan ganjil genap juga akan dikenakan sanksi apabila melanggar kebijakan ganjil genap.

Volume kendaraan di jalan menjadi faktor utama kemacetan di DKI Jakarta, volume kendaraan yang melintas setiap hari membuat lalu lintas menjadi padat, khususnya di kawasan yang menerapkan sistem ganjil genap. Terutama saat jam-jam sibuk ketika berangkat dan pulang kantor. Volume kendaraan yang membeludak tersebut tidak sanggup ditampung oleh luas

jalan di Jakarta, sehingga menimbulkan kemacetan panjang yang harus ditempuh dengan waktu yang lama. Penerapan sistem ganjil genap ini diharapkan dapat berjalan dengan baik sehingga volume kendaraan yang beredar di jalan dapat berkurang dan waktu tempuh akan semakin singkat. Volume kendaraan yang terlalu banyak juga menyebabkan lalu lintas di jalan tol terhambat sehingga membuat laju kendaraan hanya sekitar 20-25 kilometer per jam. Sedangkan fungsi utama jalan bebas hambatan tersebut adalah membuat kendaraan dapat melaju di kecepatan 60 kilometer per jam. Dengan adanya sistem ganjil genap yang juga diberlakukan di pintu tol, diharapkan fungsi dari jalan tol tersebut dapat berjalan dengan baik. Berkaitan dengan hal tersebut, sistem ganjil genap merupakan suatu kebijakan publik yang diharapkan menjadi suatu solusi untuk mengatasi kemacetan yang begitu padat di Jakarta. Maka dari itu, peneliti tertarik untuk meneliti persepsi masyarakat tentang sistem ganjil genap di DKI Jakarta.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, maka peneliti memfokuskan penelitian ini pada Persepsi Masyarakat tentang Sistem Ganjil Genap di DKI Jakarta.

C. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah dan fokus penelitian di atas, maka dapat diajukan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimanakah persepsi masyarakat Mampang Prapatan terhadap pemberlakuan sistem ganjil genap yang telah berlangsung di wilayah DKI Jakarta?

D. Kegunaan Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Secara teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memperdalam khasanah ilmu pengetahuan khususnya tentang sistem ganjil genap yang telah dilaksanakan di wilayah DKI Jakarta.
 - b. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pedoman untuk kegiatan penelitian berikut yang sejenis.
2. Secara praktis
 - a. Bagi Universitas Negeri Jakarta
Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan dan menambah koleksi bacaan dan informasi sehingga dapat digunakan sebagai sarana dalam menambah wawasan yang lebih luas.
 - b. Bagi Pelaksana kebijakan
Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan diharapkan dapat memberikan kontribusi dan referensi terhadap Pemerintah

Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta sebagai komponen perumusan Sistem Ganjil Genap.

c. Bagi Masyarakat

Memberikan khazanah keilmuan mengenai sistem ganjil genap di DKI Jakarta, dan juga penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan gambaran secara obyektif terkait keberhasilan program serta dapat digunakan sebagai tolak ukur untuk meninjau kembali sistem ganjil-ganjil yang sudah diberlakukan.

