

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta saat ini sedang mengupayakan perbaikan sistem dan layanan pada lini transportasi umum khususnya angkutan perkotaan. Pasalnya penggunaan transportasi umum oleh masyarakat di Jakarta mengalami penurunan dari tahun ke tahun karena kurangnya kenyamanan yang diberikan oleh penyedia layanan angkutan kota atau transportasi umum (Sofa, 2022). Disamping itu, perbaikan pada sistem dan layanan transportasi umum ini dilakukan karena tingginya angka kemacetan dan polusi udara di Kota Jakarta (Kemenhub, 2022). Sebenarnya, penggunaan transportasi publik di Jakarta bukanlah hal yang baru, pasalnya Kota Jakarta sejak lama telah menyediakan berbagai pilihan transportasi publik yang cukup banyak, namun tetap saja kebutuhan terus meningkat sesuai dengan perkembangan zaman dan pertumbuhan penduduk. Masyarakat bukan hanya butuh moda transportasi publik secara kuantitas melainkan juga secara kualitas.

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan masyarakat enggan menggunakan transportasi umum dan memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk beraktivitas sehari-hari seperti kemampuan finansial yang cukup baik dan kemudahan dalam membeli kendaraan pribadi seperti mobil atau motor. Sehingga kondisi tersebut membuat masyarakat memutuskan untuk membeli kendaraan pribadi sebagai sarana mobilitas sehari-hari.

Kemudian, layanan yang diberikan oleh penyedia transportasi publik kurang memuaskan misalnya kondisi kendaraan yang tidak nyaman dan tarif yang cenderung lebih mahal apabila berpindah moda transportasi atau berganti rute. Kondisi transportasi publik di Jakarta saat ini juga cukup memprihatinkan lantaran banyaknya kondisi moda transportasi berupa angkutan kota yang sudah masuk kategori tidak laik. Hal ini sejalan dengan ungkapan Gubernur Provinsi DKI Jakarta pada 2016 yang mengungkapkan bahwa hampir 70% angkutan kota (KWK) sudah tidak layak beroperasi (Aziza, 2016).

Faktor lainnya adalah karena infrastruktur yang kurang memadai, yaitu sistem transportasi umum yang belum terintegrasi dan tidak terstruktur dikarenakan tidak semua warga Kota Jakarta bisa mengakses layanan transportasi umum seperti Transjakarta, KRL, dan MRT. Hal demikian yang akhirnya membuat penggunaan transportasi pribadi jadi lebih dominan (Prabowo dan Hilda, 2019). Oleh karena itu, hal-hal demikian memaksa Pemprov DKI Jakarta harus melakukan pengembangan, peremajaan, perbaikan, dan perubahan pada sistem dan layanan transportasi umum khususnya angkutan perkotaan yang dapat digunakan sebagai pengumpan layanan bus Transjakarta, MRT, atau KRL karena angkutan perkotaan beroperasi di lingkungan permukiman warga.

Salah satu bentuk perwujudan dari perubahan dan pengembangan sistem transportasi umum di Jakarta adalah dengan diciptakannya program Mikrotrans Jak Lingko yang dikelola oleh PT Transjakarta dan Jak Lingko.

Sebuah program kolaborasi untuk mengelola dan meningkatkan layanan dalam bidang transportasi umum. Pembaruan sistem transportasi angkutan kota ini mulai diuji coba pertama kali pada bulan Januari 2018 dengan nama awal yaitu OK-OTRIP dengan skema tarif gratis dan terintegrasi dengan bus Transjakarta. Lalu, program uji coba itu kemudian mengalami perubahan nama pada bulan Oktober 2018 menjadi Mikrotrans Jak Lingko (Sari dan Robertus, 2018). Mikrotrans Jak Lingko sendiri memiliki landasan hukum yang termaktub dalam Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu dan Terintegrasi pada Bab 1 Pasal 1 Nomor 3 menyatakan bahwa Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu dan Terintegrasi yang selanjutnya disebut Sistem Jak Lingko adalah sistem terpadu yang mendukung kebijakan peningkatan penggunaan angkutan umum massal dan pembatasan kendaraan bermotor perseorangan.

Mikrotrans Jak Lingko merupakan salah satu moda transportasi publik di Jakarta berupa minibus (angkot) yang menerapkan sistem layanan operasional terintegrasi yang dikelola PT Transjakarta dan Jak Lingko. Mikrotrans Jak Lingko diciptakan selain untuk perbaikan layanan angkutan kota di Jakarta namun juga difungsikan sebagai angkutan pengumpan (*feeder*) yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya seperti bus Transjakarta, MRT, LRT, dan KRL serta sebagai sarana kemudahan mobilitas bagi warga Jakarta yang domisilinya tidak terakses oleh bus Transjakarta (Dananjaya dan Azwar, 2023).

Kehadiran program Mikrotrans Jak Lingko ini tentunya memberikan keuntungan bagi sopir yang telah bergabung seperti kepastian insentif dengan sistem gaji dibayar perbulan. Sedangkan bagi penumpang adalah tarif yang diberikan cukup murah pasalnya dibebaskan biaya perjalanan dengan syarat harus menggunakan Kartu Uang Elektronik (KUE). Namun di sisi lain, kehadiran Mikrotrans Jak Lingko menjadi salah satu penyebab menurunnya pengguna jasa transportasi publik angkutan kota konvensional yang sudah lama mengaspal di jalanan Kota Jakarta. Hal ini terjadi lantaran masyarakat memiliki kecenderungan memilih moda transportasi yang memberikan jaminan keamanan, kenyamanan, serta tentunya ekonomis. Hal demikian membuat keberadaan angkutan kota konvensional semakin terpinggirkan dan sepi pelanggan. Dampaknya cukup signifikan sebab kondisi demikian membuat sopir angkutan kota konvensional semakin sulit dalam meningkatkan pendapatannya sehingga sulit memenuhi kebutuhan hidupnya.

Salah satu wilayah di DKI Jakarta yang menjadi lokasi operasional Mikrotrans Jak Lingko adalah Kecamatan Pasar Rebo yang berada di wilayah Jakarta Timur. Kecamatan ini menjadi sarana penghubung antara wilayah Provinsi DKI Jakarta dengan Provinsi Jawa Barat yang saling terhubung melalui Jalan Raya Bogor. Kondisi geografis tersebut menyebabkan mobilitas masyarakat cukup tinggi di wilayah tersebut dan menjadikan Pasar Rebo juga menjadi pusat mobilitas bagi masyarakat. Hal tersebut juga diperkuat dengan tersedianya 4 titik mobilitas masyarakat

yaitu halte Transjakarta, halte Mikrotrans Jak Lingko, terminal bayangan bus antarkota, dan tempat menunggu penumpang (*ngetem*) bagi angkutan kota konvensional, serta wilayah Pasar Rebo berada dekat dengan Terminal Kampung Rambutan.

Wilayah Kecamatan Pasar Rebo menjadi salah satu wilayah operasional dari KWK sebagai salah satu operator angkutan kota terbesar di DKI Jakarta berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta tahun 2019 yang menyebut jumlah angkutan kota milik Koperasi KWK sebesar 2.527 unit. Wilayah Jakarta Timur merupakan area operasional angkutan kota KWK terbesar dengan jumlah rute sebanyak 39 rute dan terdapat kurang lebih 18 rute yang melintasi wilayah Jalan Raya Bogor dan Kecamatan Pasar Rebo, sementara rute lainnya tersebar di beberapa wilayah operasional seperti Kampung Melayu, Rawamangun, dan beberapa wilayah Jakarta Timur lainnya (Transportumum Jakarta, 2011).

Salah satu trayek angkutan kota KWK yang beroperasi di wilayah Kecamatan Pasar Rebo dan terdampak akibat adanya program Mikrotrans Jak Lingko ini adalah T.09 rute Kalisari – Pasar Rebo yang juga menjadi objek penelitian dalam kajian ini karena angkot ini masih menunjukkan eksistensinya dengan jumlah armada kurang lebih 10 mobil di wilayah operasional Kecamatan Pasar Rebo serta rute ini juga mengalami dampak yang signifikan berupa penurunan jumlah penumpang dan pendapatan akibat kehadiran Mikrotrans Jak Lingko. Rute Mikrotrans Jak Lingko yang bersinggungan langsung dengan trayek T.09 ini adalah JAK-25 dengan rute



Kalisari – Terminal Kampung Rambutan. Lintasan kedua angkutan kota ini bersinggungan langsung di Jalan Kalisari, Jalan Gongseng Raya, hingga Jalan Raya Bogor sampai akses bawah Flyover Raya Bogor.

Berdasarkan pra-penelitian yang dilakukan peneliti dengan melakukan wawancara kepada 3 orang sopir angkutan kota trayek T.09 ini menunjukkan bahwa kehadiran Mikrotrans Jak Lingko cukup memberikan dampak yang signifikan bagi sopir angkutan kota konvensional. Sebab terjadi penurunan pendapatan sopir angkutan kota konvensional ini sebesar 60% akibat hadirnya program Mikrotrans Jak Lingko. Belum lagi hal ini membuat sopir angkot konvensional semakin sedikit mendapat kepastian insentif karena mereka harus membayar setoran kepada pemilik mobil. Ditambah lagi beban tanggungan yang harus dipenuhi misalnya untuk membayar sekolah anak dan membayar kontrakan. Para sopir ini juga masih bertahan karena satu-satunya sumber mata pencaharian mereka sehari-hari adalah dari jasa angkutan kota konvensional ini. Mereka mengatakan sulit mencari pekerjaan lain sehingga tetap bertahan menjadi jasa sopir angkutan kota konvensional. Apabila masalah ini terus berlangsung maka akan berdampak pada sumber mata pencaharian para sopir angkutan kota konvensional ini.

Melihat dari penjelasan di atas dapat dipahami bahwa kehadiran Mikrotrans Jak Lingko nampaknya membawa angin yang kurang segar bagi sopir-sopir angkutan kota konvensional, sebab membuat persaingan semakin ketat sehingga angkutan kota konvensional kesulitan mendapat

penumpang dan penghasilan. Ditambah terjadi ketimpangan tarif antara angkutan kota konvensional dan Mikrotrans Jak Lingko, di mana tarif angkutan kota konvensional berkisar Rp3000 – Rp7000 sedangkan tarif Mikrotrans Jak Lingko tanpa biaya sedikitpun alias gratis. Faktor inilah yang menyebabkan penumpang pada angkutan kota konvensional mengalami penurunan dan berdampak pula pada penurunan pendapatan para sopirnya. Dengan demikian dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, para sopir angkutan kota tetap bertahan dengan sistem konvensional walau persaingan dengan Mikrotrans Jak Lingko semakin ketat.

Penelitian mengenai angkutan kota ini sebelumnya sudah pernah diteliti oleh Fateh Fatmaningsih dan Dani Mohammad Ramadhan tahun 2023 dari Program Studi Antropologi Sosial, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro dengan judul “Strategi Adaptasi Sopir Angkot Purwokerto Dalam Bertahan Hidup di Tengah Kehadiran Trans Banyumas” yang mana dalam penelitian tersebut dipaparkan tentang bagaimana pengaruh kehadiran Trans Banyumas terhadap kehidupan sopir angkutan kota Purwokerto dan bagaimana para sopir ini menerapkan strategi adaptasi guna bertahan hidup di tengah kehadiran Trans Banyumas. Hasil dari penelitian tersebut mengungkapkan bahwa kehadiran Trans Banyumas di Purwokerto benar-benar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kehidupan sopir angkutan kota di sana, pasalnya kehadiran moda transportasi baru tersebut membuat pendapatan angkutan kota konvensional

semakin menurun karena rute dari Trans Banyumas bersinggungan langsung dengan rute angkutan kota Purwokerto tersebut.

Akibat penurunan pendapatan ini, uang yang didapat hanya mampu untuk membeli bensin (biaya operasional) dan setoran kepada pemilik saja, sehingga para sopir angkutan kota di Purwokerto terpaksa harus melakukan berbagai strategi adaptasi guna mencukupi kebutuhan hidupnya. Adapun bentuk strategi adaptasi yang dilakukan para sopir angkutan kota Purwokerto di tengah kehadiran Trans Banyumas ini adalah beralih pekerjaan menjadi sopir Trans Banyumas bagi yang memiliki kemampuan dan kecocokan persyaratan. Sedangkan para sopir yang tidak sesuai dengan persyaratan akan bertahan sebagai sopir angkutan kota dan melakukan berbagai strategi guna memenuhi kebutuhan hidupnya.

Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini berada pada lokasinya, di mana penelitian ini akan dilakukan di wilayah Pasar Rebo, Jakarta Timur. Kemudian, perbedaan selanjutnya terdapat di metode yang digunakan, penelitian sebelumnya menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan etnografi, sedangkan penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini juga akan mengkaji lebih dalam strategi apa saja yang dilakukan oleh sopir angkutan kota konvensional di Jakarta pascakehadiran Mikrotrans Jak Lingko. Hal inilah yang menjadi landasan peneliti untuk mengkaji lebih dalam mengenai strategi adaptasi apa yang dilakukan oleh sopir angkutan kota konvensional di Jakarta pascakehadiran Mikrotrans Jak Lingko dan faktor apa saja yang



menyebabkan angkutan konvensional masih eksis di tengah kehadiran Mikrotrans Jak Lingko.

Sehingga dapat diketahui bahwa keberadaan angkutan kota konvensional ini nampaknya cukup memperhatikan. Oleh sebab itu, peneliti ingin mengetahui bagaimana cara sopir angkutan kota konvensional ini dapat beradaptasi dengan kehadiran Mikrotrans Jak Lingko. Peneliti juga ingin mengetahui alasan mengapa sopir angkutan kota trayek T.09 ini masih bertahan dengan sistem konvensional dan bagaimana mereka memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari di tengah masalah yang mereka hadapi yaitu sepi penumpang dan penurunan pendapatan. Berdasarkan penjelasan di atas, maka peneliti tertarik mengambil judul “Strategi Adaptasi Sopir Angkutan Kota Konvensional Pascakehadiran Mikrotrans Jak Lingko di Jakarta (Studi Deskriptif Sopir Angkutan Kota Trayek T.09 Rute Kalisari – Pasar Rebo).”

### **B. Pembatasan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka peneliti perlu memberikan batasan ruang lingkup agar berfokus pada permasalahan yang diteliti yaitu strategi adaptasi yang dilakukan oleh sopir angkutan kota konvensional pascakehadiran Mikrotrans Jak Lingko di Jakarta.

### **C. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Mengapa sopir angkutan kota trayek T.09 masih bertahan pascakehadiran Mikrotrans Jak Lingko?
2. Bagaimana strategi adaptasi sopir angkutan kota trayek T.09 pascakehadiran Mikrotrans Jak Lingko?

#### **D. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan maka terdapat manfaat dari penelitian ini yang terbagi menjadi dua yaitu:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam memberikan kontribusi bagi perkembangan pengetahuan dibidang ilmu sosial. Khususnya bagi pihak terkait dalam proses pengembangan dan peremajaan angkutan kota konvensional agar dapat mempertimbangkan dan memerhatikan nasib para sopir angkot konvensional.

##### **2. Manfaat Praktis**

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam praktik kehidupan sehari-hari. Adapun manfaat praktis dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

###### **a. Bagi Peneliti**

Sebagai sarana informasi dan wawasan bagi peneliti terkait strategi adaptasi para sopir angkot konvensional di tengah

kehadiran program Mikrotrans Jak Lingko di Jakarta khususnya di daerah Kecamatan Pasar Rebo.

b. Bagi Peneliti Lain

Sebagai sarana bagi peneliti selanjutnya guna melengkapi kekurangan penelitian ini. Kemudian, juga sebagai sumbangsih kepada penelitian lain yang fokus masalahnya relevan dengan penelitian ini.

c. Bagi Masyarakat

Sebagai sarana informasi guna memahami bagaimana strategi adaptasi yang dilakukan oleh sopir angkot konvensional di tengah kehadiran program Mikrotrans Jak Lingko.

