

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi sangat diperlukan oleh manusia, karena manusia akan selalu bergerak dari satu tempat ke tempat lain guna melaksanakan aktivitas, seperti aktivitas ke kampus/sekolah, ke kantor, ke pusat perbelanjaan, ke bioskop, dan lain-lain, aktivitas tersebut guna memenuhi kebutuhan hidup manusia baik makan, papan, maupun sandang (Tamin, 1999). Hal ini, seperti di Indonesia baik di perkotaan maupun di perdesaan bahwa transportasi sangat diperlukan oleh rakyat Indonesia guna melaksanakan aktivitas, tujuan aktivitas tersebut memenuhi kebutuhan baik kebutuhan primer dan sekunder maupun tersier.

Ketika membangun transportasi selalu dikaitkan dengan faktor-faktor, yaitu: faktor gaya hidup, tingkat pendidikan, kebudayaan, fisik, usia, jenis kelamin, sehingga transportasi yang dibangun tersebut dapat memenuhi kebutuhan manusia dan dapat dengan mudah bergerak untuk melakukan berbagai jenis aktivitas. Sistem Transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterikatan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami ataupun buatan/rekayasa (Tamin: 2008).

Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud untuk mengkoordinasi proses pergerakan penumpang dan barang dengan mengatur komponen-komponen di mana prasarana merupakan media untuk proses transportasi, sedangkan sarana merupakan alat yang digunakan dalam proses transportasi. Tujuan dari sistem transportasi adalah untuk mencapai proses transportasi penumpang dan barang secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu, dengan

mempertimbangkan faktor keamanan, kenyamanan dan kelancaran, serta efisiensi waktu dan biaya. Sistem transportasi publik dapat terjadi gangguan, akan mengakibatkan kesemrawutan terutama di jalan raya, sehingga lalu lintas akan macet, sehingga orang atau barang akan mengalami hambatan, akibatnya waktu tempuh menjadi lama dan terasa jauh, akhirnya aktivitas yang dilakukan guna memenuhi kebutuhan (*Need*) akan terhambat (republika.co.id).

Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai ibukota Negara Indonesia, tidak hanya menjadi tempat beraktivitas bagi warga Jakarta saja, namun juga bagi warga pendatang dari daerah sekitarnya. Menurut Data BPS bahwa pada tahun 2014, jumlah commuter Jabodetabek sebanyak 3.566.178 orang terdiri dari 2.429.751 orang melakukan kegiatan bekerja dan sekolah/kursus di Provinsi DKI Jakarta, 1.067.762 orang di Bodetabek, dan 68.665 orang di luar Jabodetabek (BPS Provinsi DKI Jakarta, (2019).

Akibatnya, transportasi akan menimbulkan kesemrawutan yang disebabkan jumlah penduduk DKI yang padat, jumlah *commuter* yang banyak. Di tahun 2019, jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta tercatat sebanyak 11.839.921 kendaraan yang terdiri dari empat jenis kendaraan yaitu mobil penumpang, bus, truk, dan sepeda motor. Dari keempat jenis kendaraan di tahun 2019, persentase jumlah sepeda motor di DKI Jakarta tertinggi dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya yaitu 69% atau sebanyak 8.194.590 unit. Sepeda motor masih menjadi moda transportasi warga DKI Jakarta yang paling digemari dikarenakan beberapa alasan seperti harga yang relatif terjangkau bagi banyak lapisan masyarakat, hemat bahan bakar, lebih hemat biaya parkir dan juga praktis dalam mencari parkir (Statistik.Jakarta.go.id).

Jumlah sepeda motor yang paling tinggi dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya disusul oleh mobil penumpang yang mencapai 24% atau sebanyak 2.805.989 unit. Tidak hanya harganya yang cukup mahal dibandingkan dengan sepeda motor, Peraturan Gubernur Provinsi

DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap membuat para pengemudi kendaraan di DKI Jakarta tidak bisa leluasa mengendarai mobil di beberapa kawasan di DKI Jakarta setiap harinya, sehingga banyak warga yang masih memilih sepeda motor sebagai moda transportasi utamanya (Statistik.Jakarta.go.id).

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta		
	2017	2018	2019
Mobil Penumpang	2 668 777	2 789 377	2 805 989
Bus	294 186	295 601	295 370
Truk	538 123	541 375	543 972
Sepeda Motor	7 773 511	8 136 410	8 194 590
Jumlah	11 274 597	11 762 763	11 839 921

Disisi lain, persentase jumlah bus merupakan persentase terendah yaitu hanya 2% atau 295.370 unit. Jumlah bus yang sangat sedikit di DKI Jakarta dapat disebabkan karena bus hanya dimiliki oleh pihak tertentu mengingat ukurannya yang besar, muatan penumpang yang banyak, dan harganya yang cukup mahal (Statistik.Jakarta.go.id)

Tabel 1.1

**Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan
di Provinsi Daerah Khusus Jakarta**

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta

Tuntutan masyarakat kepada pemerintah untuk menciptakan pelayanan transportasi publik yang baik, tidak terkecuali untuk Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang harus mampu memenuhi kesejahteraan masyarakatnya dengan memberikan rasa aman dan nyaman pada sistematika dan mekanisme transportasi publik. Upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam perbaikan moda transportasi publik di Jakarta yaitu dengan mengeluarkan program mikrotrans Jak Lingko (Abraham Ethan, 2019).

Jak Lingko adalah transformasi dari OK-Otrip yang merupakan sistem transportasi yang terintegrasi (integrasi rute, integrasi manajemen, dan integrasi pembayaran) dimana integrasi layanan transportasi publik di Jakarta yang semakin luas. Integrasi ini tidak hanya melibatkan integrasi antara bus besar, bus medium, dan bus kecil di Transjakarta tetapi juga akan melibatkan transportasi berbasis rel yang dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta seperti; Mass Rapid Transit, Light Rail Transit, dan sebagainya (transjakarta.co.id).

Secara regulasi JakLingko hadir dari PERGUB No. 68 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu dan Terintegrasi. Pemprov DKI Jakarta serius menggiring warganya untuk beralih ke transportasi massal mulai dari diresmikannya MRT, peremajaan sejumlah armada bus Transjakarta dan angkutan kota hingga LRT. Peremajaan kendaraan angkutan umum dan integrasi Jak Lingko 2020, Dinas Perhubungan diminta mempercepat peremajaan armada bus kecil, sedang dan besar melalui integrasi ke dalam Jak Lingko pada tahun 2020 serta memperketat ketentuan uji emisi bagi seluruh kendaraan umum mulai pada tahun 2019 (cnnindonesia.com).

Gambar 1.1

Moda Tranportasi Terintegrasi JakLingko di Provinsi DKI Jakarta



Sumber: JakLingko Indonesia

Seperti gambar di atas dapat dijelaskan bahwa JakLingko merupakan suatu aplikasi yang transportasi terintegrasi yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi yang ada di Provinsi DKI Jakarta yaitu mulai dari Transjakarta, *Mass Rapid Transit* (MRT), *Light Rail Transit* (LRT), Commuter Line, hingga Ojek *Online*.

Jak Lingko yang dulunya adalah Ok Trip, menjadi fokus program Pemprov DKI Jakarta yang tidak hanya membuat transportasi Jakarta menjadi terintegrasi, namun juga mengutamakan kenyamanan penggunanya. Tak lain program tersebut ingin mengajak seluruh warga untuk segera beralih menggunakan transportasi publik demi mengurangi sumber polusi, yakni kemacetan (republika.co.id).

Berdasarkan uraian di atas, di mana masih banyaknya masalah yang ada dalam persoalan mengenai transportasi di DKI Jakarta dan dengan hadirnya program transportasi terintegrasi Jak Lingko itu penulis bertujuan mengambil penelitian dengan judul **“Implementasi Program Transportasi Terintegrasi Jak Lingko di Provinsi Daerah Khusus Jakarta”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang ingin diajukan penulis sebagai berikut:

1. Bagaimana Implementasi Program Transportasi Terintegrasi di Provinsi Daerah Khusus Jakarta?
2. Bagaimana Implementasi Program Transportasi JakLingko di Provinsi Daerah Khusus Jakarta?

3. Bagaimana Persepsi masyarakat tentang Program Transportasi Terintegrasi Jak Lingko di Provinsi Daerah Khusus Jakarta?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Menganalisis Implementasi Program Transportasi Terintegrasi di Provinsi Daerah Khusus Jakarta.
2. Menganalisis Implementasi Program Transportasi JakLingko di Provinsi Daerah Khusus Jakarta.
3. Menganalisis persepsi masyarakat tentang Program Transportasi Terintegrasi JakLingko di Provinsi Daerah Khusus Jakarta.

1.4 Signifikansi Penelitian

Berdasarkan penelitian yang pernah ada, maka penelitian ini membagi signifikansi menjadi dua hal, yaitu signifikansi akademik dan signifikansi praktis.

1.4.1 Signifikansi Akademik

Berbagai penelitian tentang Implementasi Kebijakan dan Transportasi Terintegrasi yang ada terlebih dahulu. Jumlah kajian pustaka penelitian sebelumnya yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini yaitu 10 (sepuluh) jurnal. Namun, peneliti belum menemukan penelitian terkait bagaimana “Implementasi Program Transportasi Terintegrasi Jak Lingko di Provinsi Daerah Khusus Jakarta”

Rujukan pertama pada penelitian ini Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta (Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. 2021). Berdasarkan hasil penelitian Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan bersama Badan pengelola Transportasi Jabodetabek menerapkan kebijakan eksternal maupun internal untuk mendorong minat masyarakat menggunakan angkutan umum. Kebijakan tersebut adalah penerapan Ganjil - Genap, pelarangan penggunaan sepeda motor di ruas jalan tertentu, penerapan *Electronic Road Pricing*, memperbaiki dan mengembangkan sarana dan prasarana transportasi publik untuk meningkatkan kenyamanan. Sistem Integrasi Di DKI Jakarta 91% belum terintegrasi, namun pemerintah terus berusaha meningkatkan keterpaduan antar moda di wilayah DKI Jakarta. Dari 220 halte TransJakarta sudah terkoneksi secara fisik sebesar 69,5% dan 59,5% secara pembayaran. Untuk sistem pembayarannya sudah dapat menggunakan 1 kartu yaitu JakLingko namun untuk tarif belum terintegrasi secara keseluruhan, hanya beberapa mikrotrans yang terintegrasi tarifnya dengan TransJakarta. Dalam sistem penjadwalan, masyarakat dapat mengetahui jadwal tiap moda pada aplikasi Moovit ataupun bisa melihat secara langsung di tiap halte dan stasiun. Pemerintah perlu mengevaluasi kebijakan angkutan umum dengan kolaborasi sehingga mendukung kebijakan push and pull policy dan memudahkan pengguna angkutan umum dalam perpindahan moda secara fisik, pembayaran dan penjadwalan. Relevansi artikel dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membahas implementasi angkutan umum di DKI Jakarta dan mendorong minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum, serta penerapan kebijakan internal dan eksternal terhadap pengguna jalan.

Rujukan kedua pada penelitian ini Implementasi *E-Ticketing* Pada Transjabodetabek Untuk Mewujudkan Integrasi Transportasi Di JABODETABEK (Dwinda Rizky Adinugraha,

2017). Implementasi *e-ticketing* Transjabodetabek ini sudah berjalan dengan baik yang dapat dilihat dari beberapa faktor pendukung implementasi yaitu komunikasi, struktur birokrasi, sumber daya, dan disposisi. Namun masih ada beberapa rencana yang belum tercapai seperti dalam aspek komunikasi yaitu adanya integrasi atau keterpaduan antar moda yang ada di Jabodetabek baik secara fisik maupun sistem. Hal inilah yang sedang menjadi kajian Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan untuk mengintegrasikan segala moda transportasi yang ada di Jabodetabek. Untuk sistem satu kartu terintegrasi yang sedang dicanangkan oleh BPTJ dan instansi lainnya dimana satu kartu tersebut dapat digunakan tidak hanya KRL, Transjakarta, dan Transjabodetabek tetapi juga LRT, MRT, Kereta Bandara, bahkan juga dapat digunakan untuk pembayaran tol. Rencana awal diterapkan di Jabodetabek pada Juli 2017 tetapi setelah sukses akan. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membahas penerapan implementasi angkutan umum dengan fokus terhadap pelayanan digitalisasi *E-ticketing* untuk menciptakan pelayanan angkutan umum yang integritas dan memudahkan masyarakat sebagai penggunaanya.

Rujukan ketiga pada penelitian ini Strategi Integrasi Sistem Transportasi Umum Dalam Menunjang Pariwisata Kota Yogyakarta (Gilang Rizky Ramadhan, Imam Buchori 2018). Permasalahan kemacetan sebagai dampak dari pertumbuhan dan perkembangan Kota Yogyakarta yang dikhawatirkan dapat menghambat perkembangan sektor pariwisata perlu dicari solusinya secara cepat dan tepat karena sektor pariwisata berperan vital bagi Kota Yogyakarta, terlebih kota ini dikenal sebagai salah satu kota wisata yang populer di Indonesia bahkan dunia. Salah satu solusi yang memungkinkan untuk dilakukan di Kota Yogyakarta adalah dengan menyusun strategi integrasi sistem transportasi umum. Terdapat beberapa

penelitian terdahulu yang membahas mengenai integrasi sistem transportasi umum, namun sektor yang dipengaruhi masih terlalu makro dan respondennya pun hanya sebatas masyarakat pengguna moda transportasi umum. Pada penelitian ini, analisisnya bersifat lebih spesifik baik dari segi sektor yang terlibat maupun respondennya. Sektor yang dipengaruhi oleh integrasi sistem transportasi umum dalam penelitian ini adalah sektor pariwisata dan respondennya adalah masyarakat sebagai pelaku wisata yang pernah menggunakan moda transportasi umum di Kota Yogyakarta sehingga solusinya lebih tepat sasaran yaitu untuk menunjang sektor pariwisata. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membahas strategi integrasi sistem transportasi umum, yang tujuannya untuk mengurangi kemacetan sehingga dampak positifnya dapat dilihat pada sektor pariwisata.

Rujukan keempat pada penelitian ini Analisis Tingkat Pelayanan Transportasi Berkesinambungan (*Seamless Service*)(Studi Kasus: Perjalanan Komuter Jabodetabek melalui Stasiun Kereta Api Bekasi), (Febriamitha Indah, Bambang Susantono, Bambang Riyatono, 2015). Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa karakteristik pengguna kereta komuter line merupakan perjalanan home base yang didominasi oleh kendaraan pribadi khususnya sebagai *access mode* menuju stasiun. Jaringan pelayanan angkutan umum dan stasiun kereta api yang belum terintegrasi dengan baik menyebabkan tidak adanya kemudahan bagi masyarakat Bekasi untuk menggunakan kedua moda tersebut. Dengan melihat karakteristik pengguna kereta komuter Jabodetabek yang mayoritas menuju wilayah Jakarta dengan maksud perjalanan untuk bekerja, sudah seharusnya penyedia layanan jasa angkutan umum berbasis rel mempertimbangkan kemudahan - kemudahan yang diberikan dalam pergerakan internal maupun eksternal para komuter tersebut. Hasil analisis dari kualitas pelayanan integrasi di stasiun belum sepenuhnya sesuai dengan

konsep *seamless service* dan masih belum memuaskan. Walaupun beberapa masyarakat menilai dan memberikan apresiasi yang baik pada variabel integrasi biaya dimana sistem e – ticketing memberikan budaya baru dalam bertransportasi dan memberikan hak yang lebih khusus kepada pengguna komuter yang berlangganan. Dalam mewujudkan konsep *seamless service* tersebut dibutuhkan kerangka penginterasian khususnya pada integrasi fisik, tata guna lahan, jadwal, informasi dan biaya. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah berfokus pada penyediaan pelayanan transportasi umum yang memberikan kualitas terbaik kepada masyarakat dengan fasilitas yang memadai.

Rujukan kelima pada penelitian ini Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta dengan Analisis Kebijakan “Proses Hirarki Analitik” (Haryono Sukarto, 2006). Berdasarkan hasil penelitian, kebijakan pembenahan angkutan umum merupakan bagian dari sistem pengaturan lalu lintas. Pembenahan ini harus pula diikuti dengan pengaturan pola tata ruang, khususnya dalam pengaturan jalur lalu lintas, di mana ada pemisahan untuk jalur bagi kendaraan umum dan kendaraan beroda dua. Dengan demikian pembenahan sistem lalu lintas di perkotaan, khususnya di kota besar/metropolitan seperti Jakarta, harus dilakukan secara terpadu (*integrated*) dan menyeluruh (*holistic*). Perlu integrasi antara perencanaan tata guna lahan dan sistem transportasi. Sistem transportasi yang layak (*feasible*) harus memenuhi beberapa kriteria, antara lain kecepatan atau waktu tempuh yang singkat dan dapat diperhitungkan, frekuensi pengangkutan, banyaknya persinggahan dalam perjalanan, biaya/tarif angkutan yang layak, jaminan keamanan, serta keselamatan penumpang. Perlu pembenahan dalam sistem angkutan umum, meliputi jarak jauh, menengah, dan pendek, sesuai hirarki transportasi. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membenahi kebijakan terhadap transportasi umum dengan memberikan pengaturan pola tata

ruang dalam berlalu lintas, seperti pemberian jalur khusus pada kendaraan umum dan kendaraan pribadi.

Rujukan keenam pada penelitian ini Formulasi Kebijakan Pemerintah Tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) *Mass Rapi Transit* (MRT) Jakarta Di Provinsi DKI Jakarta (Antik Bintari, Landrikus Hartarto Sampe Pandiangan, 2016). Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan Pada tahapan formulasi kebijakan, langkah fundamental yang harus dilakukan menurut William Dunn adalah masalah public harus dikenali dan dirumuskan. Pada pelaksanaannya, pengenalan dan perumusan permasalahan transportasi di DKI Jakarta secara umum sudah berjalan dengan cukup baik. Hal itu ditandai dengan telah adanya identifikasi isu strategis masalah perhubungan dan juga beberapa penelitian tentang transportasi Jakarta yang sebagian besar disusun oleh institusi Pemerintah Pusat dan daerah serta lembaga studi transportasi. Pada pelaksanaannya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah meletakkan isu kemacetan sebagai agenda prioritas pada RPJP Tahun 2005 - 2025, RPJMD Tahun 2013 -2017 dan RKPD Tahunan. Adapun turunan dari hal tersebut, kemudian telah dihasilkan suatu *grand design* penanganan permasalahan kemacetan yakni *Road Map* Pola Transportasi Makro (PTM) dengan payung hukum yakni Peraturan Gubernur Nomor 103 tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membahas pembentukan BUMD PT MRT guna memfasilitasi khususnya pada moda transportasi umum yang tujuannya untuk mengurangi kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan pribadi.

Rujukan ketujuh pada penelitian ini Kebijakan Pengelolaan Kualitas Udara Terkait Transportasi di Provinsi DKI Jakarta (Andi Alfian Zainuddin, 2010). Berdasarkan hasil penelitian ini disimpulkan Kebijakan Pengelolaan Kualitas Udara Perkotaan Terkait

Transportasi telah dilaksanakan di Provinsi DKI Jakarta. Peraturan dan instrumen teknis yang digunakan meliputi Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2005 tentang Pengendalian Pencemaran Udara; Peraturan Gubernur No. 92 Tahun 2007 tentang Uji Emisi dan Perawatan Kendaraan Bermotor, Peraturan Gubernur No. 31 Tahun 2008 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor; Peraturan Gubernur No. 141 Tahun 2007 tentang Penggunaan Bahan Bakar Gas Untuk Angkutan Umum dan Kendaraan Operasional Pemerintah Daerah, Instruksi Gubernur No. 93 Tahun 2007 tentang Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor Di Kawasan Tertentu Di Provinsi DKI Jakarta. Berbagai peraturan yang belum berjalannya maksimal tersebut ternyata tidak mengacu pada peraturan pemerintah, keputusan menteri maupun instruksi bersama yang ada dan BPLHD sebagai koordinator tidak mengetahui berbagai peraturan terkait kualitas udara tersebut. Berbagai instansi lain yang berperan meliputi beberapa dinas seperti Perhubungan, Perindustrian dan Perdagangan, Bappeda, Biro Hukum, Administrasi Sarana Perkotaan (ASP), Perekonomian, Kantor Pengelola Teknologi Informasi (KPTI), Polda Metro Jaya, LSM dan Dunia Usaha. Pemerintah DKI Jakarta melakukan berbagai upaya memenuhi tenaga teknis uji emisi meliputi pelatihan teknis uji emisi. Anggaran pengelolaan kualitas udara perkotaan yang disediakan masih tergolong kecil dan masyarakat diharapkan berpartisipasi dalam uji emisi kendaraan secara berkala, sosialisasi dan melaporkan gangguan kualitas udara. Kendala utama adalah bahwa integrasi model pemantauan dan evaluasi belum terlaksana karena belum ada rencana strategis. Kegiatan berjalan dengan mengandalkan proposal anggaran yang dibuat secara rutin. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membahas kebijakan transportasi dengan membuat aturan seperti Hari Bebas Kendaraan di berbagai titik di DKI Jakarta, yang

tujuannya untuk mengurangi polusi udara yang bdi sebabkan oleh kendaraan umum maupun kendaraan pribadi.

Rujukan kedelapan pada penelitian ini Desain Sebagai Strategi Hegemoni Studi Kasus Strategi Hegemoni pada Desain Trans Jakarta dan Dampaknya terhadap Perilaku Sosial dalam Sistem Transportasi di DKI Jakarta (Hangga Hardhika, 2018). Dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Strategi terobosan Sutiyoso dalam program busway TransJakarta ternyata sesuai dengan strategi hegemoni menurut Gramsci, dimana peran negara setelah reformasi yang tak boleh otoriter dengan kekuatan militer, kini peran penguasa dalam hal ini pemerintah provinsi DKI Jakarta ditunjukkan dengan pertarungan dan peran gagasan intelektual yang minim paksaan. Gagasan busway dilempar ke masyarakat, sengaja dipertontonkan di pusat kota untuk mempertontonkan perilaku sosial yang baik sehingga unsur edukasi perilaku menyusup ke tengah masyarakat tanpa paksaan. Masalah sosial utama yang paling sering dikeluhkan warga DKI Jakarta adalah kemacetan lalu lintas. Kemacetan ini disebabkan oleh beberapa faktor. Selain tidak sebandingnya kapasitas jalan dan volume kendaraan, faktor lain penyebab kemacetan adalah perilaku sosial yang menimpang (disorder) seperti peyalahgunaan lahan jalan untuk keperluan lain misalnya pedagang kaki lima, perilaku angkutan umum yang berhenti sembarangan untuk menaik-turunkan penumpang. Faktor berikutnya adah belum memudahinya fasilitas transportasi publik sehingga masih banyak masyarakat dengan kelas sosial tertentu yang enggan menggunakan tranportasi umum dan lebih memilih kendaraan pribadi. Masalah mentalitas sosial yang menyimpang ini diatasi oleh gagasan proyek busway TransJakarta yang menganut sistem Bus Rapid Transit (BRT). Dengan kuantitas pelayanan yang mencapai 80% penumpang busway tiap tahun mengalami peningkatan. Tak hanya itu, perilaku sosial dalam fasilitas busway juga terus mengalami perubahan ke arah yang baik

seperti budaya antri dan aktifitas lifestyle pengguna sepeda dan gadget yang semakin merasa nyaman. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membahas peningkatan kualitas pelayanan maupun fasilitas transportasi umum sehingga mengubah perilaku sosial masyarakat yang sudah terbiasa menggunakan kendaraan pribadi beralih untuk menggunakan transportasi umum. Hal ini juga dapat mengurangi kemacetan yang ada di DKI Jakarta.

Rujukan kesembilan pada penelitian ini Analisis Kinerja Dan Kepuasan Pelayanan Terhadap Moda Transportasi *Microtrans* Jak Lingko (Puri Kembangan – Kalideres), (Arifin, Nunung Widyaningsih, 2021). Berdasarkan hasil penelitian ini bahwa fasilitas halte berdasarkan standar pelayanan minimum sudah berada ditingkat sangat baik, hanya saja jumlah halte perlu ditambah karena masih ada di beberapa titik tunggu yang belum mempunyai halte. Dari analisa penulis hasil kuesioner dengan mengacu 5 indikator mengenai tingkat pelayanan Angkutan JakLingko 50 Puri Kembangan -Kalideres, yang menyatakan kinerja Angkutan JakLingko 50 sudah memenuhi 5 indikator tersebut. Berdasarkan hasil penelitian didapat frekuensi angkutan Jak Lingko 50 Puri Kembangan –Kalideres adalah 7 angkutan per jam dan waktu antara (headway) Jak Lingko 50 Puri Kembangan–Kalideres dari angkutan satu ke yang lain adalah 8 menit 34 detik. Berdasarkan analisa penulis bahwa kemampuan pengguna untuk membeli kartu Jak Lingko sudah melebihi dari kebijakan Pemprov DKI Jakarta. Sehingga harga yang disediakan sudah sangat menjangkau masyarakat. Berdasarkan hasil penelitian bahwa tingkat kepuasan terhadap kinerja angkutan Jak Lingko 50 rute Puri Kembangan – Kalideres yang mengacu kepada indikator Standar Pelayanan Minimal Ditjen Perhubungan Darat dengan 8 indikator penilaian didapat hasil untuk kinerja operasional masuk pada kriteria baik dengan nilai total 19 berada

pada range 18 -24, dan ada sebanyak 3 indikator penilaian dengan tingkat kepuasan sedang seperti kecepatan perjalanan, waktu perjalanan dan waktu pelayanandan 4 indikator baik seperti Headway, frekuensi, jumlah kendaraan yang beroperasi dan waktu tunggu dan 1 indikator penilaian kurang baik seperti faktor muat hal ini disebabkan karena adanya kebijakan untuk menjaga jarak di dalam angkutan umum. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membahas kualitas pelayanan serta kepuasan masyarakat terhadap Jaklingko, dimana kurangnya fasilitas seperti halte menjadi permasalahannya.

Rujukan kesepuluh pada penelitian ini Kebijakan Aplikasi One Karcis One Trip (Ok Trip) di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Syafuruddin Sobri, Sintaningrum, Djadja Saefullah, Ida Widianingsih Universitas Padjadjaran, 2019). Berdasarkan hasil penelitian ini tentang aplikasi program yang berdasarkan data dan informasi yang empirik di lapangan, maka topik tentang implementasi kebijakan tentang Program OK Trip dihasilkan kesimpulan, sebagai berikut: Aplikasi Program OK Trip belum berhasil dilaksanakan secara berkesinambungan, karena banyak kendala dari segi pengintegrasian tarif, karena banyak berbagai kepentingan dalam memutuskan suatu kebijakan integrasi tarif. Selain itu kualitas dari angkot OK Trip belum memenuhi standar spesifikasi pelayanan, karena target aplikasi program tersebut sampai dengan tahun 2020. Relevansi artikel ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah membahas pelayanan dan fasilitas transportasi umum di DKI Jakarta, kebijakan aplikasi OK Trip yang diberlakukan tidak diiringi dengan fasilitas dan kualitas yang memadai sehingga harus dilakukan peninjauan ulang terhadap pelayanan dan fasilitas moda transportasi umum.

Penelitian terdahulu membahas tentang Implementasi Angkutan Umum dan Implementasi *E-Ticketing* (Handayani S, Afrianti, Suryandari, 2020; Dwindi Rizky, 2017).

Namun, ada juga beberapa penelitian terdahulu yang sudah membahas Pelayanan Transportasi (Febriamitha, 2020; Arifin, Nunung, 2021; MS Syarif, 2015). Kemudian ada yang membahas tentang Strategi Sistem Informasi (Gilang Rizky, Imam, 2018). Lalu ada yang membahas Model Transportasi (Haryono Sukarto, 2006) dan ada juga penelitian terdahulu yang membahas tentang Kebijakan Transportasi (Andi Alfian, 2010; Antik Bintari, Landrikus, 2016).

Penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya, dari penelitian sebelumnya sejauh ini belum ada yang membahas tentang implementasi kebijakan transportasi terintegrasi terutama pada Transportasi Terintegrasi Jak Lingko ini, karena memang saat ini di Indonesia hanya baru ada di Provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta saja yang sudah memiliki transportasi terintegrasi dari mulai rute, manajemen dan pembayaran.

Penelitian ini diharapkan bermanfaat untuk memberikan kontribusi penelitian dalam kajian Ilmu Administrasi Negara, khususnya Studi Implementasi Kebijakan Publik dengan Program Transportasi Terintegrasi dalam memperbaiki system transportasi dan memberikan tambahan data mengenai penerapan transportasi terintegrasi.

1.4.2 Signifikansi Praktis

Peneliti ini sebagai pengembangan ilmu yang telah diperoleh selama kuliah dan hasil peneliti “Implementasi Program Transportasi Terintegrasi Jak Lingko di Provinsi Daerah Khusus Jakarta” diharapkan dapat memberi kesempatan untuk menambah wawasan dan pengetahuan lebih mendalam bagi penulis. Sedangkan bagi Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan PT . Jak Lingko Indonesia Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan atau evaluasi bagi institusi terkait.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan gambaran penelitian yang jelas dan sistematis sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini adalah bab pendahuluan yang merupakan gambaran umum mengenai dasar penelitian dilakukan, yang terdiri dari latar belakang masalah, permasalahan penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian yang terdiri dari signifikansi akademik dan praktis serta sistematika penulisan. Dalam signifikansi penelitian akademik peneliti menguraikan tentang penelitian terdahulu yang pernah dilakukan.

BAB II KERANGKA TEORI

Bab ini berisi mengenai kerangka teori yang menguraikan pembahasan tentang teori yang berkaitan dengan kinerja website sebagai media *e-government* dalam meningkatkan pelayanan elektronik dan peneliti dalam bab ini juga menguraikan tentang kerangka berfikir dan asumsi penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan pembahasan paradigma penelitian, metode penelitian, desain penelitian, teknik perolehan data, teknik analisis data, *goodness* dan *quality criteria* penelitian, tempat dan waktu penelitian, jadwal penelitian serta keterbatasan penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang temuan-temuan dari hasil penelitian yang telah dilakukan tentang “Implementasi Program Transportasi Terintegrasi Jak Lingko di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta”

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisikan mengenai kesimpulan dari temuan penelitian dan rekomendasi yang peneliti berikan bagi instansi terkait dan peneliti selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

Bab ini berisikan sumber-sumber berbagai macam referensi pada penelitian ini, mulai dari buku, jurnal, website.

