

EFEKTIVITAS PROGRAM JAK LINGKO DALAM UPAYA MENURUNKAN INDEKS KEMACETAN DI DKI JAKARTA

Yudhistira Al-Adha¹, Muhammad Eko Atmojo²

Ilmu Pemerintahan, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

yudhistiraadit88@gmail.com

ABSTRACT

The purpose of this study is to determine the effectiveness of the Jak Lingko program in an effort to reduce the congestion index in DKI Jakarta, find out the obstacles, and find solutions to overcome these obstacles. This analysis is based on the effectiveness theory indicators from Budiani. This study uses a qualitative method with a descriptive approach. The results of this study indicate that the effectiveness of jak lingko program is effective in reducing congestion rates in DKI. It is evident from the program target indicators, objective outreach, and program monitoring that the program is running according to plan. However, there were also obstacles that still have the potential to hamper the effectiveness of the Jak Lingko program, namely the Covid-19 pandemic that has changed people's mobility habits. Many people prefer to use private vehicles over public transportation because they feel safer from transmitting the virus. The DKI Jakarta government has made efforts to attract people's interest in using public transportation.

Keywords: Congestion, JakLingko Program, Program Effectiveness

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui efektivitas program Jak Lingko dalam upaya menurunkan indeks kemacetan di DKI Jakarta, mengetahui hambatan, dan mencari solusi mengatasi hambatan tersebut. Analisis ini didasarkan pada indikator teori efektivitas dari Budiani. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa efektivitas program jak lingko ini efektif dalam menurunkan angka kemacetan di DKI. Terbukti dari indikator sasaran program, sosialisasi tujuan, dan pemantauan program dapat berjalan sesuai dengan rencana. Akan tetapi, ditemukan juga kendala yang masih berpotensi mengambat efektivitas program jak lingko yaitu pandemi covid-19 yang terjadi telah mengubah kebiasaan mobilitas masyarakat. Banyak orang yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum karena merasa lebih aman dari penularan virus. Pemerintah DKI Jakarta telah melakukan upaya untuk menarik minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum.

Kata Kunci : Kemacetan, program JakLingko, efektivitas program

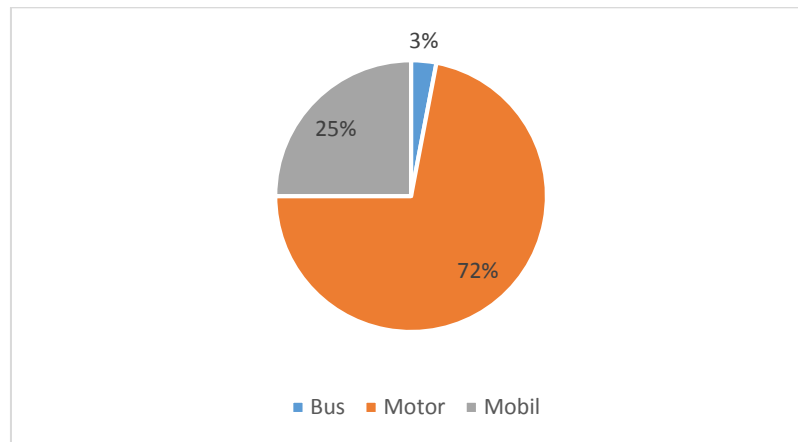
PENDAHULUAN

Transportasi merupakan komponen penting dalam mobilitas suatu wilayah yang mempengaruhi berbagai bidang seperti ekonomi dan sosial. Namun, dampak positif transportasi juga diimbangi dengan kemacetan yang dapat mempengaruhi perkembangan wilayah tersebut. Kemacetan terjadi ketika mobil yang melebihi kapasitas rute yang aman, dan mempunyai dampak langsung terhadap berbagai bidang di wilayah tersebut.

Seperti dalam penelitian (Haryono et al., 2018) menemui hasil bahwasanya kemacetan merupakan suatu kondisi yang terjadi akibat penumpukan kendaraan di jalan tanpa sarana dan prasarana lalu lintas yang sesuai sehingga menyebabkan kepadatan arus kendaraan dan tersendat serta mempengaruhi laju kendaraan. Pada dasarnya kemacetan pasti terjadi di wilayah yang memiliki kepadatan penduduk, mobilitas yang tinggi, tidak didukung oleh fasilitas kebutuhan jalan yang memadai, dan transportasi publik yang kurang maksimal seperti yang terjadi di DKI Jakarta.

Penelitian dari (Handayani et al., 2021) menyebutkan bahwasanya Sejak awal berdirinya, jumlah penduduk DKI Jakarta terus bertambah, dan pada tahun 2020 diperkirakan akan memiliki 10,57 juta penduduk, atau kepadatan 16.704 orang per kilometer persegi. Hal tersebut melebihi dari total penduduk pada tahun 2019 yang menyentuh angka 10,50 juta jiwa. Peningkatan penduduk di setiap tahunnya mempengaruhi jumlah pengguna kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Sesuai dengan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) yang menyatakan bahwasanya jumlah kendaraan bermotor di tahun 2019 mencapai angka 11.839.921 unit.

Penelitian dari (Handayani et al., 2021) menyebutkan bahwasanya Sejak awal berdirinya, jumlah penduduk DKI Jakarta terus bertambah, dan pada tahun 2020 diperkirakan akan memiliki 10,57 juta penduduk, atau kepadatan 16.704 orang per kilometer persegi. Hal tersebut melebihi dari total penduduk pada tahun 2019 yang menyentuh angka 10,50 juta jiwa. Peningkatan penduduk di setiap tahunnya mempengaruhi jumlah pengguna kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Sesuai dengan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) yang menyatakan bahwasanya jumlah kendaraan bermotor di tahun 2019 mencapai angka 11.839.921 unit.



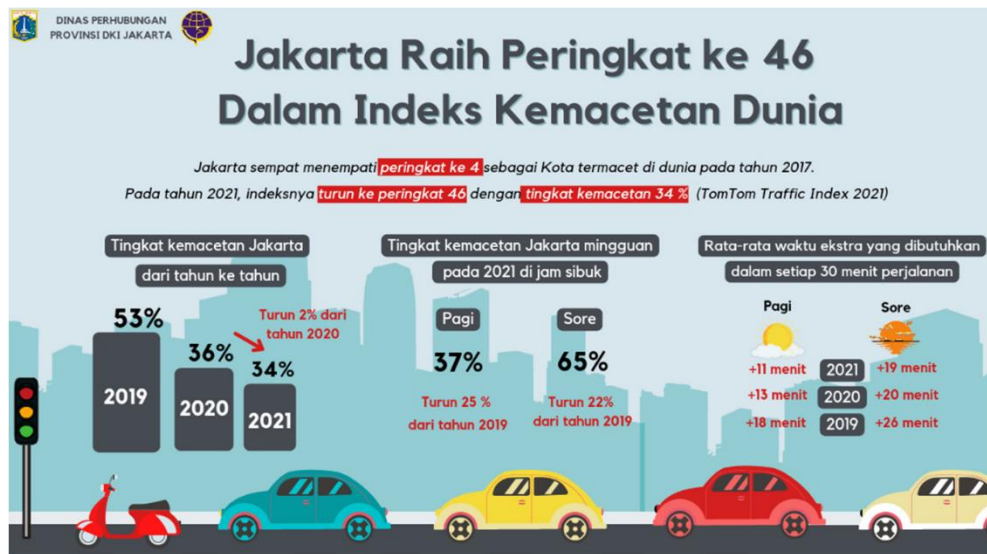
Gambar 1. Jumlah Kendaraan di DKI Jakarta

Sumber: Penulis, 2023

Penggunaan kendaraan pribadi yang semakin mengalami peningkatan menyebabkan dampak kemacetan yang menjadi makanan sehari-hari oleh penduduk DKI Jakarta. Dilansir dari penelitian (Haryono et al., 2018) menyebutkan bahwasanya saat ini, DKI Jakarta memiliki kecepatan rata-rata sekitar 15 km/jam di jalan raya, atau dalam artian menurut standar internasional angka tersebut termasuk ke dalam kategori macet. Data tersebut menunjukkan bahwasanya fenomena kemacetan di DKI Jakarta terbilang cukup parah yang disebabkan oleh lonjakan jumlah kendaraan pribadi yang semakin meningkat.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai mengubah paradigma pembangunan perkotaan menuju kota yang lebih manusiawi dengan prioritas pembangunan pertama pejalan kaki, pesepeda, angkutan umum ramah lingkungan, angkutan umum reguler, dan terakhir, mobil pribadi. Hal ini sesuai dengan visi Kota Jakarta untuk mewujudkan proyeksi pengguna angkutan umum sebesar 60% pada tahun 2030. Alternatif angkutan umum yang disediakan adalah TransJakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan KRL CommuterLine, yang mendorong masyarakat untuk beralih moda transportasi pribadi. kendaraan ke angkutan umum sebagai moda angkutan umum untuk mengurai kemacetan lalu lintas.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah memperbaiki kondisi permasalahan kecamatan yang ada, terbukti dengan hasil riset TomTom Traffic Index tahun 2021 yang menunjukkan DKI Jakarta menduduki peringkat ke-46 dengan tingkat kemacetan 34%.



Gambar 2. Peraihan DKI Jakarta dalam Indeks Kemacetan Dunia

Sumber: Penulis, 2023

Indeks kemacetan kota Jakarta terus meningkat sejak 2019, dengan persentase kemacetan sebesar 53%. Pada tahun 2018, Jakarta turun menjadi peringkat 7, namun meningkat peringkatnya menjadi peringkat 10 pada tahun 2020. Pada tahun 2020, Jakarta menduduki peringkat ke-31 dengan tingkat kemacetan sebesar 36%, turun 17% dari tahun sebelumnya.

Pandemi COVID-19 berdampak signifikan pada berbagai aspek kehidupan, termasuk sektor transportasi umum di Jakarta. Menurut Rasyid et al. (2022), permasalahan terbesar yang dihadapi masyarakat selama pemberlakuan PSBB di Provinsi DKI Jakarta adalah sulitnya akses transportasi umum akibat kebijakan pembatasan sosial dan lockdown. Hal ini berdampak pada penurunan pendapatan pengemudi dan pengusaha angkutan umum, serta menimbulkan tantangan besar dalam menjaga keberlangsungan operasional dan menjaga kesehatan dan keselamatan pengguna transportasi. Selain itu, pandemi telah memicu perubahan perilaku dan preferensi masyarakat terhadap moda transportasi yang lebih aman dan terjamin kesehatannya, sehingga membutuhkan solusi dan adaptasi yang inovatif dalam menghadapi perubahan situasi tersebut.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merespon dengan mengadakan Program Jak Lingko yang dinaungi peraturan perundangan dari Pergub DKI Jakarta No. 63 Tahun 2020: Penugasan Kepada BUMD Membangun Sistem Integrasi Pembayaran Multi Moda Transportasi. Istilah Jak Lingko berasal dari kata “Jak” yang berarti “Jakarta” dan “Lingko” yang berarti “jaringan”

atau “integrasi”. Nama Lingko berasal dari cara tradisional menanam padi di tanah di kota Manggarai, Nusa Tenggara Timur.

Dengan Jak Lingko, perencanaan, pengorganisasian, dan pembayaran perjalanan ditangani secara terpadu. Bus TransJakarta besar, sedang, dan kecil, serta MRT dan LRT, tergabung dalam sistem ini.. Program Jak Lingko mengintegrasikan sistem pembayaran, tarif, dan rute dengan tujuan untuk mewujudkan transportasi publik yang nyaman, efisien dan terjangkau. Di satu sisi Program Jak Lingko bukan semata-mata mengintegrasikan sistem transportasi, melainkan mengintegrasikan juga masyarakat untuk memilih transportasi publik daripada transportasi pribadi.

Penelitian yang selaras dengan karya ilmiah ini yaitu dalam penelitian (Handayani et al., 2021) yang berfokus pada implementasi kebijakan angkutan umum di DKI Jakarta. selanjutnya yaitu dalam penelitian (Aji et al., 2019) yang berfokus pada rancangan bangun sistem integrasi angkutan kota (SIANGKOT) guna mendukung program jak lingko.

Menimbang fenomena yang relevan tersebut, karya ilmiah ini akan berfokus pada efektivitas program Jak Lingko dalam upaya menurunkan indeks kemacetan DKI Jakarta. Oleh karena itu, penelitian ini bukan datang dari pemikiran orang lain, melainkan penelitian baru, permasalahan dan pertimbangan situasi kondisi yang ada serta datang dari pemikiran peneliti sendiri.

KAJIAN PUSTAKA

Efektivitas

Asal mula istilah "efektif", yang berarti "sukses" dalam konteks pencapaian tujuan yang dimaksudkan, adalah "efektivitas". Efektif adalah istilah bahasa Inggris yaitu *effective* yang menunjukkan sukses atau sesuatu yang dilakukan dengan sukses. Pengertian keefektifan dalam ensiklopedia umum adalah “sejauh mana suatu tujuan telah tercapai”, oleh karena itu jika suatu usaha telah berhasil, maka efektif jika mencapai tujuan sebagaimana dimaksud. Sementara efisiensi menjelaskan seberapa baik sumber daya ini dikelola, efektivitas menjelaskan seberapa baik tujuan dapat dicapai.

Sejauh mana hasil aktual sesuai dengan yang diantisipasi adalah ukuran efektivitas. Sudut pandang tentang efektivitas bervariasi (*viewpoint*) dan dapat diukur dengan cara yang berbeda, dan terkait erat dengan efisiensi. Menurut apa yang tertulis dalam bukunya, Arthur G.

Gedeian Organization Theory and Design dapat dipahami dari definisi efektivitas berikut ini:: “That is, the greater the extent to which an organization’s goals are met or surpassed, the greater its effectiveness” (Semakin sukses suatu organisasi dalam mencapai tujuannya, semakin efektif organisasi tersebut) (Gedeian, 1991).

Efektivitas Program

Efektivitas program adalah evaluasi atau pengukuran sejauh mana tindakan program yang telah dilaksanakan dapat memenuhi tujuan awal program. Keberhasilan suatu program dapat diukur dengan sejauh mana organisasi terkait mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Efektivitas suatu program dapat ditentukan dengan membandingkan output dengan tujuan program, pendapat peserta program dapat dimanfaatkan untuk mengukur keberhasilan program. Menurut (Budiani, 2007) dalam bukunya tentang program efficacy, variabel-variabel berikut dapat digunakan untuk menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi berjalan atau tidaknya suatu program:

- a) Ketepatan Sasaran Program, yaitu sejauh mana peserta dalam program memenuhi tujuan yang sesuai dengan apa yang telah ditetapkan di masa lalu.
- b) Sosialisasi Program, yaitu kemampuan penanggung jawab pelaksana program untuk mensosialisasikan sedemikian rupa sehingga informasi tentang bagaimana program dilaksanakan dapat disebarluaskan kepada masyarakat umum dan kepada masyarakat yang menjadi penerima program yang dituju.
- c) Tujuan Program, adalah sejauh mana hasil implementasi program sesuai dengan tujuan program yang ditetapkan pada titik waktu sebelumnya.
- d) Pemantauan Program, adalah tugas yang diselesaikan setelah program dijalankan dan berfungsi sebagai sarana untuk memberikan perhatian tambahan kepada peserta program.

Kemudian menurut (Kettner et al., 2008) menjelaskan bahwa terdapat kriteria penilaian apakah suatu program efektif atau tidak, yaitu:

1. Effort (Upaya)

Data upaya sebagai upaya yang diperlukan, atau jumlah unit kerja yang dikeluarkan, untuk menyelesaikan sesuatu. Berapa banyak waktu dan perhatian yang dimasukkan karyawan ke dalam satu aktivitas untuk menyelesaikan pekerjaan tertentu. Menetapkan tingkat upaya yang dimasukkan ke dalam proyek merupakan prasyarat untuk mendefinisikan dua lainnya. Pekerjaan biasanya diukur dalam hal waktu yang dihabiskan oleh karyawan..

2. Cost – Efficiency (Efisiensi Biaya)

Efisiensi biaya suatu program dapat diukur dengan melihat berapa banyak yang dibutuhkan untuk menghasilkan berbagai keluaran (seperti perantara, keluaran berkualitas, dan keluaran akhir) (penyelesaian layanan). Kita dapat belajar tentang keefektifan biaya dengan menentukan harga setiap tahap produksi (input, kualitas, dan output). Pada saat proyek dilaksanakan, biaya aktual dapat dibandingkan dengan perkiraan (pemantauan). Ketika tahun program hampir berakhir, informasi efisiensi biaya diperlukan untuk melaporkan ukuran kinerja dan dapat digunakan untuk mengukur efektivitas program.

3. *Result* (Hasil)

Data hasil memberikan umpan balik sejauh mana suatu program mencapai tujuan yang dimaksudkan (hasil) dapat diukur dengan bantuan data hasil. Melalui penggunaan pemantauan data, kemajuan dapat dievaluasi terhadap ekspektasi awal. Hasil (*results*) digunakan pada akhir tahun program untuk mendokumentasikan data yang digunakan untuk tujuan kebijakan dan perencanaan. Untuk alasan pengukuran kinerja pelaporan, data hasil (hasil) juga diperlukan. Terakhir, efektivitas biaya program dihitung menggunakan data hasil.

4. *Cost – Effectiveness* (Efektivitas Biaya)

Cost-Effectiveness memberikan informasi tentang biaya relatif dari berbagai hasil program (*outcomes*). Data tentang efektivitas biaya dibuat dengan menentukan harga pada setiap tahap sepanjang rantai produksi. Untuk menunjukkan biaya produksi hasil (hasil) untuk tujuan kebijakan dan perencanaan dan untuk pelaporan pengukuran kinerja, data efektivitas biaya biasanya hanya dapat diakses pada akhir tahun program (evaluasi program)..

5. *Impact* (Dampak)

Data Dampak memberikan umpan balik pada pertanyaan penilaian paling sulit dari semua: Apa yang terjadi pada klien sebagai hasil dari partisipasi dalam program yang tidak akan terjadi jika tidak ada program? Sejauh mana program layanan sosial membantu

pelanggannya dapat ditentukan dengan menganalisis data dampak, yang dapat memberikan informasi keras berbasis ilmu sosial kepada administrator.

METODE PENELITIAN

Dalam sebuah penelitian tentunya menggunakan metode-metode untuk mendapatkan hasil yang diinginkan. Karya ilmiah ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sedangkan cara memperoleh sumber data yakni dengan menganalisis data berdasarkan dari studi literature, data pemerintah dan melakukan wawancara terhadap Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Untuk melakukan validasi data, karya ilmiah ini akan menggunakan triangulasi data sehingga untuk mendapatkan hasil akhir telah melalui beberapa tahapan yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian pembahasan kali ini akan mengejawantahkan hasil yang diperoleh mengenai Efektivitas Program Jak Lingko dalam Upaya Menurunkan Indeks Kemacetan di DKI Jakarta. Karya ilmiah ini menggunakan ukuran melalui indikator efektivitas program dari (Budiani, 2007) yang terbagi menjadi empat variabel.

A. SASARAN PROGRAM

1. MRT

Pada salah satu peserta program Jak Lingko yaitu MRT yang menjadi target utamanya adalah penciptaan nilai dalam jangka panjang untuk kepentingan semua pihak yang terlibat, menjadi pionir atau lokomotif di Indonesia, dan beroperasi secara mandiri dalam skala global. Membuat target pengguna harian sebagai ukuran pencapaian tujuan adalah salah satu metode untuk menentukan sejauh mana program peserta (masyarakat) telah berkembang menuju tujuan yang telah ditetapkan. Pemprov DKI Jakarta memberikan kewenangan kepada PT MRT Jakarta untuk mengelola fasilitas infrastruktur di dalam MRT. Meski demikian, Pemprov DKI Jakarta tetap mengawal dan mengarahkan pelaksanaan program yang melayani kepentingan masyarakat.

Pada tahun 2020 pengguna MRT untuk bulan Januari serta Februari masih berada diatas angka yang telah ditargetkan, namun memasuki bulan Maret hingga Desember penumpang MRT mengalami penurunan yang sangat drastis. Hal tersebut terjadi akibat pandemi covid-19 yang menyebabkan para pengguna MRT yang rata-rata pekerja melakukan WFO (work from home) mengurangi aktivitas diluar ruangan sesuai anjuran pemerintah.

Pada tahun 2021, total pengguna layanan ini sebanyak 7.189.862 orang dengan rata-rata 19.659 pengguna per hari. Dari total pengguna layanan tahun 2020 sebanyak 9.926.513 orang dengan rata-rata 27.122 orang per hari, jumlah ini turun sebanyak 2.736.651 orang akibat pandemi COVID-19. Jumlah pengguna jasa MRT Jakarta terendah di 2021 adalah Juli, 134.055 orang, atau rata-rata per hari sebanyak 4.324 orang. Sedangkan untuk angka tertinggi Pengguna jasa MRT Jakarta tahun 2021 adalah bulannya Desember, sebanyak 1.098.295 orang, atau rata-rata per hari sebanyak 35.429 orang.

Hingga Juni tahun 2021 pengguna MRT masih berada dibawah target pengguna hal ini karena masih berlangsungnya pandemi yang membuat masyarakat banyak mengurangi aktivitas. Adapun penumpang rata-rata harian hanya berkisar 21.000 pengguna.

2. LRT

Pada peseta program Jak Lingko yang selanjutnya yaitu LRT yang menjadi target utamanya adalah untuk memperlancar lalu lintas di Jalan Tol Jakarta-Cikampek serta Tol Jagorawi. Untuk mengurangi jumlah masyarakat yang mengendarai mobil sendiri di jalan raya, pemerintah memprioritaskan pembangunan angkutan umum dengan tujuan menciptakan jaringan transportasi yang tidak hanya aman dan nyaman, tetapi juga dengan harga terjangkau. Tahun 2021, perekonomian dunia masih dihadapkan pada berbagai tantangan di segala sektor yang sangat terdampak oleh wabah yang dibawa oleh COVID-19. PT LRT Jakarta, di sisi lain, tetap menunjukkan kinerja yang sangat baik meskipun kondisi ekonomi saat ini masih dalam masa pandemi yang memusnahkan seluruh sektor korporasi global. Suasana ketidakpastian yang menyelimuti sepanjang tahun 2021 tidak menyurutkan semangat Perseroan untuk terus bekerja menuju pencapaian hasil yang ideal. Sebaliknya justru memperkuat tekad Perseroan untuk melaksanakan aksi tersebut. Selain itu, tahun 2021 akan menandai dimulainya era baru bagi perusahaan yang akan berkonsentrasi menjalani perubahan dan terus agresif di seluruh lini bisnisnya dengan memperkenalkan berbagai inovasi berbasis digital.

Berdasarkan data jumlah penumpang 2019-2021 pengguna LRT sempat mengalami kenaikan pada awal tahun 2020 bulan Januari-februari. Namun, sejak tahun 2021 lalu telah terjadi wabah pandemi COVID-19 yang cukup parah sehingga menghambat kemajuan pencapaian jumlah penumpang setiap bulannya yang hanya berkisar antara 20.000 hingga 25.000 orang. Pasalnya, pengoperasian LRT Jakarta harus dibatasi jam operasional dan pengaturan jumlah keberangkatan kereta api, selain pemberlakuan pembatasan aktivitas masyarakat di wilayah DKI Jakarta. Selain itu, belum pulihnya aktivitas ekonomi yang menggerakkan perekonomian masyarakat yang berada di kawasan Jakarta Utara dan sepanjang jalur LRT di Jakarta. Perubahan pola pergerakan warga dalam rangka menjaga protokol kesehatan juga diyakini menjadi salah satu faktor penyebab penurunan jumlah masyarakat yang menggunakan sistem transportasi LRT di Jakarta. Penurunan okupansi penumpang juga dirasakan oleh perusahaan lain yang menyediakan angkutan umum.

3. Transjakarta

Pada peserta program Jak Lingko yang selanjutnya yaitu Transjakarta yang merupakan moda transportasi massal yang sasaran utamanya adalah masyarakat yang beralih dari kendaraan pribadi ke moda transportasi publik. Hal ini dilakukan dalam rangka untuk menawarkan layanan mobilitas yang cepat, selain ramah pengguna dan harga terjangkau.

Kemajuan peserta program menuju ketepatan sasaran dapat dipantau dalam beberapa cara, salah satu cara yang paling umum adalah melalui bagaimana terkoneksi semua lingkup rute perjalanan. Pemprov DKI Jakarta melimpahkan pengelolaan infrastruktur di Transjakarta kepada PT Transportasi Jakarta. Namun, Pemprov DKI Jakarta tetap memberikan pengawasan dan mandat atas penyelesaian suatu program untuk kepentingan umum.

Hingga akhir tahun 2021, PT Transportasi Jakarta telah berhasil mengoperasikan 3.413 armada bus yang melayani 170 rute. Seluruh wilayah DKI Jakarta yang menjadi kawasan komersial dan industri utama bagi perseroan termasuk dalam cakupan rute pelayanan yang disediakan oleh Transjakarta.

Dengan cakupan rute Transjakarta yang sangat luas maka pada 4 Februari 2020, jumlah penumpang yang tercatat mencapai 1.006.579 pengguna. Angka tersebut melebihi target yang ditetapkan pemerintah provinsi DKI Jakarta kepada PT Transportasi Jakarta sebesar satu juta penumpang per hari. Dengan demikian, Transjakarta telah mencatat sejarah baru dalam segi

pencapaian kenaikan angka pelanggan. Hal ini merupakan keberhasilan sasaran program Jak Lingko yang dapat mengintegrasikan antar moda transportasi publik di DKI Jakarta.

B. SOSIALISASI PROGRAM

Sosialisasi Program, yaitu kemampuan pelaksana program dalam melakukan sosialisasi program sehingga informasi mengenai pelaksanaan program dapat tersampaikan kepada masyarakat pada umumnya dan sasaran peserta program pada umumnya. Tingkat keberhasilan suatu program dalam mencapai tujuannya agak ditentukan oleh seberapa baik program tersebut mensosialisasikan para pesertanya. Oleh karena itu, sosialisasi program perlu dilakukan secara terencana dan metodis dengan menggunakan sumber daya yang dimiliki organisasi secara maksimal agar tujuan dapat berhasil diwujudkan seperti yang diharapkan.

Komunikasi yang telah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam upayanya memecahkan permasalahan dalam upaya mengurangi kemacetan lalu lintas di wilayah DKI Jakarta tentunya tidak hanya ditujukan kepada aparat saja, tetapi juga membutuhkan komunikasi dalam bentuk sosialisasi kepada masyarakat DKI Jakarta, baik secara langsung maupun tidak langsung. Hal itu dilakukan sebagai bagian dari upaya menekan angka kemacetan yang terjadi di dalam dan sekitar wilayah DKI Jakarta. Secara langsung, hal ini perlu dilaksanakan karena bagaimanapun masyarakat DKI Jakarta merupakan sasaran utama dari sasaran sosialisasi program ini untuk mengurangi angka kemacetan di DKI Jakarta. Jika ingin mengurangi angka kemacetan di DKI Jakarta, program ini perlu direalisasikan. Hal ini perlu adanya sosialisasi yang dilakukan jika ingin menurunkan tingkat kemacetan di DKI Jakarta.

a. Pihak Terlibat Serta Cara yang Dilakukan dalam Sosialisasi

1. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta
2. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
3. PT Jaklingo Indonesia
4. Operator Publik Transport (MRT, LRT, Transjakarta)
5. Semua karyawan jaklingko

b. Hasil terhadap sosialisasi yang dilakukan

Dapat diketahui komponen sosialisasi program yang telah dilaksanakan telah dikomunikasikan secara efektif kepada masyarakat. Masyarakat sadar bahwa sosialisasi ini

telah membantu menarik animo masyarakat terhadap penggunaan layanan transportasi umum, dan kesadaran tersebut turut meningkatkan animo masyarakat terhadap angkutan umum. Selain itu, masyarakat menyadari bahwa sosialisasi ini turut meningkatkan minat masyarakat terhadap transportasi umum.

C. TUJUAN PROGRAM

Tujuan (*a goal*) merupakan hasil akhir yang ingin dicapai individu ataupun kelompok yang sedang bekerja, atau secara ideal, tujuan merupakan hasil yang diharapkan menurut nilai orang-orang. Tujuan merupakan pedoman dalam pencapaian program dan aktivitas serta memungkinkan untuk terukurnya efektivitas dan efisiensi kelompok. Tujuan program merupakan faktor utama dalam menentukan efektivitas suatu program, yaitu apakah tujuan yang telah direncanakan sesuai atau tidak dalam pelaksanaannya.

Tujuan program adalah untuk menentukan sejauh mana pelaksanaan program Jak Lingko sesuai dengan tujuan atau keputusan kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya. Masyarakat akan memiliki lebih banyak kesempatan untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas mobilitas mereka dengan cara yang dapat diandalkan, aman, nyaman, dan terjangkau berkat program Jaklingko yang bertujuan untuk memberikan kesempatan tersebut. Selain itu, program Jak Lingko memiliki beberapa tujuan lain, beberapa di antaranya mengurangi kemacetan lalu lintas, mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kualitas lingkungan, dan sebagainya. Masyarakat seharusnya dapat menggunakan angkutan umum yang telah terintegrasi yang andal, terpercaya, aman, nyaman, dan ekonomis berkat program Jak Lingko. Targetnya, masyarakat dapat menggunakan transportasi publik yang terintegrasi untuk mencari solusi atas permasalahan seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara, pemborosan bahan bakar, dan lain-lain. Akibat langsung dari adanya tujuan tersebut, maka mutlak diperlukan upaya pengembangan berbagai moda transportasi sebagai bagian dari upaya peningkatan sistem transportasi.

Tujuan dari program Jak Lingko ini adalah untuk memindahkan pengguna kendaraan pribadi ke layanan angkutan umum guna mengatasi berbagai permasalahan yang ada di kota Jakarta. Keberhasilan tujuan program di Kota Jakarta diukur dengan penurunan kemacetan yang terjadi di jalan-jalan Kota Jakarta, namun narasumber tersebut tidak menyebutkan secara rinci berapa tingkat penurunan pengguna kendaraan pribadi yang beralih ke angkutan umum.

Dalam pelaksanaan program ini pihak operator juga menemukan hambatan yang dilakukan. Hambatan yang ditemukan selama melaksanakan program ini yaitu berupa hambatan teknis pada sistem pembayaran yang ada pada transportasi transjakarta yang awal mulanya menggunakan sistem satu kali tap berubah menjadi dua kali tap. Selain itu beberapa hambatan yang ditemukan oleh penyelenggara program dalam hal ini PT Jaklingko Indonesia yaitu kurangnya partisipasi beberapa operator yang dikuasai oleh pemerintah pusat agar bergabung dalam ekosistem program Jak Lingko yang dimiliki oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta.

Dalam mengatasi hambatan-hambatan yang ditemukan selama melaksanakan program Jak Lingko ini adalah dengan cara melakukan sosialisasi yang perlu ditingkatkan lagi. Sosialisasi ini ditujukan agar masyarakat mengetahui mengenai sistem pembayaran yang ada pada program Jak Lingko ini sehingga masyarakat yang ingin menggunakan transportasi transjakarta tidak mengalami kendala. Selain itu dalam hal partisipasi operator yang dikuasai oleh pemerintah pusat maka perlu dilakukan pendekatan kerja sama dan sinergi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah agar operator lain segera bergabung dan juga menyiapkan dasar hukum dan peraturan yang jelas demi menjamin keamanan dan keadilan dalam melaksanakan program.

Namun, pandemi COVID-19 telah mengubah kebiasaan mobilitas masyarakat. Banyak orang yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum karena merasa lebih aman dari penularan virus. Selain itu, adanya pembatasan jumlah penumpang pada angkutan umum juga membuat masyarakat enggan untuk menggunakan angkutan umum. Menurut (Agusmaniza & Novriza, 2021) berdasarkan hasil yang diperoleh mengenai jumlah pendapatan angkutan umum selama pandemi didapatkan bahwa pendapatan untuk mobil penumpang mengalami penurunan sebesar 33,33 % dibandingkan sebelum pandemi berlangsung. Adapun dari sisi angkutan umum untuk barang tidak terjadi penurunan jumlah pendapatan. Dari hasil penelitian tersebut, terlihat bahwa bisnis angkutan umum penumpang sangat terdampak dan mengalami penurunan pendapatan yang signifikan, sementara bisnis angkutan umum barang lebih tahan terhadap situasi sulit seperti pandemi. Pandemi ini menunjukkan betapa pentingnya adanya dukungan dari pemerintah dan masyarakat dalam membantu bisnis-bisnis yang terdampak, seperti memberikan kebijakan atau bantuan finansial, serta mendukung dengan menggunakan layanan angkutan umum penumpang dengan tetap

menerapkan protokol kesehatan yang dianjurkan. Dengan dukungan tersebut, bisnis-bisnis angkutan umum masih bisa bertahan dan pulih dari dampak pandemi ini.

Pemerintah DKI Jakarta telah melakukan upaya untuk menarik minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Namun, karena pandemi yang belum usai, upaya tersebut masih belum sepenuhnya berhasil. Beberapa upaya yang dilakukan antara lain adalah melakukan sosialisasi program jaklingko dan meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum.

Meskipun demikian, Pemerintah DKI Jakarta terus berupaya untuk mengoptimalkan program JakLingko agar dapat meningkatkan penggunaan angkutan umum di Jakarta. Di masa yang akan datang, diharapkan program Jak Lingko dapat berjalan secara optimal dan berkontribusi dalam mengurangi kemacetan dan polusi di Jakarta.

D. PEMANTAUAN PROGRAM

Pemantauan Program, merupakan kegiatan yang dilakukan setelah dilaksanakannya program sebagai bentuk perhatian kepada peserta program. Kegiatan ini dilakukan untuk melihat bagaimana perkembangan implementasi program itu sendiri di masyarakat, dan jika ada permasalahan yang muncul selama pelaksanaannya, perlu diambil tindakan cepat untuk mengatasi permasalahan tersebut. Penyelenggara program Jaklingko membekali seluruh peserta program, khususnya masyarakat yang menggunakan jasa transportasi seperti angkutan umum untuk mendukung aktivitas mobilitas, dengan perhatian dalam bentuk pengawasan.

Pemantauan program Jaklingko dilakukan secara rutin oleh pelaksana program jaklingko, dimulai dari BPBUMD, SKPD (dinas perhubungan) terkait, dan juga termasuk PT Jaklingko Indonesia sendiri yang membuat kuesioner baik untuk instansi maupun untuk masyarakat umum. Pemantauan program ini dilaksanakan setiap 6 bulan sekali atau lebih sering dilakukan rapat 1 bulan sekali oleh setiap pelaksana program layanan transportasi. Pemantauan ini dilakukan untuk memastikan program jaklingko berjalan sebagaimana mestinya. Pemantauan ini dilakukan untuk memastikan program jaklingko tetap sesuai dengan tujuan yang telah direncanakan sebelum dimulainya program ini.

Pemantauan program Jak Lingko yang dilakukan pada masyarakat berjalan sesuai rencana yang ditetapkan, hal itu dapat dilihat dari pengguna yang mengetahui pemantauan yang dilakukan oleh PT Jaklingko Indonesia melalui media massa yaitu Instagram yang dimiliki

oleh salah satu peserta program yaitu MRT, hal ini dilakukan agar tidak terjadi penyimpangan dari rencana yang telah ditetapkan. Dengan demikian, proses pemantauan program jaklingko telah dilakukan sesuai dengan peserta yang telah terlibat. Peserta tersebut meliputi masyarakat, pemerintah, sektor korporasi, dan lembaga swadaya masyarakat.

KESIMPULAN

Pada bab terakhir ini dapat ditarik kesimpulan berdasarkan indikator- indikator teori efektivitas Budiani. Indikator tersebut meliputi ketepatan sasaran program, sosialisasi program, tujuan program, dan pemantauan program. Kesimpulan ini berdasarkan temuan penelitian yang telah diuraikan pada bab sebelumnya mengenai efektivitas Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam melaksanakan program Jaklingko untuk mengatasi kemacetan di Kota Jakarta. Temuan investigasi ini telah dibahas dalam bab sebelumnya. Kesimpulan yang dilihat dari indikator-indikator teori efektivitas Budiani, sebagai berikut:

1. Pada ketepatan sasaran program Jaklingko yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan di Kota Jakarta dapat dikatakan sudah berjalan secara efektif dilihat dari banyaknya pengguna harian yang menggunakan layanan transportasi publik termasuk MRT, LRT dan TJ. Resolusi yang diambil Pemprov DKI Jakarta menargetkan PT MRT Jakarta mencapai 75.000 penumpang per hari. Namun akibat dari dampak pandemi jumlah penumpang harian hanya mencapai 21.000 penumpang per hari, menurun dari target awal yang telah ditetapkan. Selain itu pada transportasi LRT Pemprov DKI Jakarta melalui PT LRT Jakarta menargetkan 1.500 penumpang per hari dan kini melayani rata-rata 4.500 orang per hari. Sesuai target yang telah ditetapkan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, diperkirakan angka ini akan terus meningkat hingga mencapai 7.000 orang per hari. Terakhir pada peserta program transportasi Transjakarta maka dengan cakupan rute transjakarta yang sangat luas, jumlah penumpang yang tercatat mencapai 1.006.579 pengguna. Angka tersebut melebihi target yang ditetapkan pemerintah provinsi DKI Jakarta kepada PT Transportasi Jakarta sebesar 1.000.000 penumpang per hari.
2. Pada indikator sosialisasi program dalam hal penyampaian informasi kepada masyarakat umum tentang program Jaklingko sebagai program angkutan umum untuk mengatasi kemacetan di kota Jakarta, pembahasan ini akan difokuskan pada sosialisasi

program tersebut. Sosialisasi program Jaklingko telah berjalan dengan efektif, dan telah dilakukan oleh semua pihak yang terlibat. Pihak-pihak tersebut antara lain PT Jaklingko Indonesia dalam kapasitasnya sebagai operator, Dinas Perhubungan dalam kapasitasnya sebagai Regulator, Pemerintah, dan lembaga- lembaga yang wajib bekerjasama dalam mensosialisasikan program Jaklingko. Untuk memudahkan anggota masyarakat mendapatkan informasi, sosialisasi dilakukan melalui berbagai media yang diadakan oleh masing-masing pihak yang terlibat dalam program tersebut. Selain website Pemprov DKI Jakarta, berbagai platform media sosial Twitter, Instagram, Youtube, dan TikTok. Selain melalui jejaring daring, juga dilakukan melalui penyelenggaraan acara di stasiun dan halte, seperti bazaar atau kegiatan musik, dengan tujuan menarik minat masyarakat untuk memanfaatkan layanan angkutan umum. Tujuan dari upaya ini adalah untuk meningkatkan penumpang dari sistem transportasi umum.

3. Pada indikator tujuan program yang tujuan utamanya adalah menyelesaikan seperti peningkatan kualitas dan kuantitas mobilitas masyarakat yang handal, aman, nyaman, dan hemat biaya. Sebagai permulaan, telah dilaporkan oleh salah satu Pegawai di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta bahwa diyakini bahwa sejumlah besar orang terus menyuarakan keprihatinan atas masalah yang kurang terjangkau. Kedua, terkait persoalan jumlah mobilitas masyarakat, masih adanya kemacetan lalu lintas di jalan-jalan ibukota menunjukkan bahwa visi yang dikembangkan PT Jaklingko Indonesia belum sepenuhnya terwujud. Pasalnya, masih terjadi kemacetan di jalan-jalan ibu kota.
4. Pada indikator pemantauan program, program Jaklingko dilakukan pemantauan untuk memastikan bahwa tujuan program dapat dicapai dengan cara yang seefektif mungkin. Hal ini membantu untuk memastikan bahwa program ini berhasil. Pemerintah, SKPD, dan penyelenggara PT Jaklingko Indonesia merupakan pihak yang bertanggung jawab untuk melakukan pemantauan langsung terhadap program Jaklinkko secara harian, bulanan, dan tahunan. Pemantauan ini dilakukan oleh PT Jaklingko Indonesia. Dengan demikian, pemantauan program Jaklingko yang telah ditetapkan berhasil dilakukan. Selain itu, ada juga pemantauan langsung dari masyarakat pengguna serta berbagai

instansi. Hal ini dilakukan dengan menawarkan penilaian terhadap kinerja yang telah dilakukan untuk menjamin berjalannya sesuai dengan rencana yang telah dibuat.

SARAN

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian diatas, terdapat saran peneliti terhadap Pemerintah Provinsi DKI Jakarta maupun pihak-pihak yang terlibat agar program Jaklingko dapat beralan terus secara efektif, yaitu;

1. Pada indikator sasaran program yang sasaran utamanya adalah masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi dapat beralih menggunakan moda transportasi publik untuk mengatasi kemacetan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebaiknya meningkatkan sosialisasi mengenai bagi pengguna layanan transportasi publik, memastikan bahwa standar pelayanan diterapkan secara konsisten, serta melakukan evaluasi terhadap keberhasilan sasaran program untuk memastikan bahwa program ini benar-benar efektif dalam menurunkan angka kemacetan di DKI Jakarta. Selain itu, perlu diperkuat dengan peraturan dan tindakan yang memastikan kepatuhan karyawan dalam menjalankan tugasnya sehingga dapat menjaga kualitas layanan dan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi publik.
2. Pada indikator sosialisasi program saran yang dapat diberikan adalah meningkatkan sosialisasi program Jak Lingko dengan lebih banyak bekerja sama dengan media dan NGO untuk mengedukasi masyarakat tentang manfaat menggunakan transportasi publik. Selain itu, PT Jaklingko Indonesia dapat memperluas kegiatan sosialisasi dengan mengadakan berbagai kegiatan menarik seperti konser musik, bazar, dan kampanye untuk menarik minat masyarakat beralih menggunakan layanan transportasi publik. PT Jaklingko Indonesia juga perlu memperhatikan sosialisasi internal kepada staf agar mereka memiliki pengetahuan yang cukup untuk membagikan informasi yang benar kepada masyarakat..
3. Pada indikator tujuan program saran untuk memperbaiki program Jak Lingko adalah melakukan kajian ulang terhadap tarif agar lebih terjangkau dan menjangkau area yang belum tercakup, serta mencari strategi untuk memaksimalkan manfaat program dan mendorong pengguna kendaraan pribadi beralih ke transportasi publik, sehingga dapat mencapai tujuan program dan sesuai dengan visi PT Jaklingko Indonesia. Selain itu,

diperlukan upaya lebih lanjut untuk meningkatkan partisipasi operator yang dikuasai oleh pemerintah pusat agar bergabung dalam ekosistem program Jak Lingko yang dimiliki oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta. Hal ini akan membantu memperkuat program dan meningkatkan efektivitasnya dalam mendorong pengguna kendaraan pribadi beralih ke layanan transportasi publik.

4. Pada indikator pemantauan program saran yang dapat diberikan adalah menjaga konsistensi dalam pemantauan program Jaklingko yang rutin dilakukan oleh pelaksana program dan pihak terkait, seperti BPBUMD, SKPD, dan PT Jaklingko Indonesia. Pemantauan ini sebaiknya dilakukan tidak hanya setiap 6 bulan sekali saja, dan dilakukan melalui kuesioner yang ditujukan baik untuk instansi maupun masyarakat umum. Dengan cara ini, program Jaklingko dapat terus diawasi untuk memastikan bahwa program tersebut berjalan sesuai dengan tujuan yang telah direncanakan sebelumnya, dan untuk mencegah terjadinya penyimpangan. Selain itu, partisipasi semua pihak terkait, termasuk masyarakat, pemerintah, sektor korporasi, dan lembaga swadaya masyarakat, harus tetap dijaga agar program Jaklingko dapat terus ditingkatkan.

DAFTAR PUSTAKA

Pustaka yang berupa Artikel Ilmiah:

- Agusmaniza, R., & Novriza, F. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Angkutan Umum. *Jurnal Teknik Sipil Dan Teknologi Konstruksi*, 7(2), 146–158. <https://doi.org/https://doi.org/10.35308/jts-utu.v7i2.3912>
- Aji, A. B., Hidayah, M., & Haski, N. (2019). Rancang Bangun Sistem Integrasi Angkutan Kota (SIANGKOT) Guna Mendukung Program Jak Lingko. *Prosiding SNATIF Ke-6 Tahun*.
- Gedeian, A. G. (1991). *Organization Theory and Design*. Denver: University of Colorado.
- Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 2, 19–28.
- Haryono, Darunanto, D., & Wahyuni, E. (2018). Persepsi Masyarakat Tentang Kemacetan Lalu Lintas di Jakarta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 05(03), 277. <http://ejournal.stmt-trisakti.ac.id/index.php/jmtranslog>

- Kettner, Moroney, & Martin. (2008). *Designing and Managing Programs an Effectiveness-Based Approach*. Amazon.
- Rasyid, A., Adiputra, A., & Ain, M. (2022). Analisis Dampak Sosial-Ekonomi Akibat Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) Dalam Menghadapi Pandemi Covid-19 di Provinsi DKI Jakarta. *Growth Dan Manajemen Lingkungan*, 11(1), 2597–8020. <https://doi.org/10.21009/jgg.111.03>