

BAB II

GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

2.1 Gambaran Umum Kota Jakarta

Kota Jakarta, atau Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta), yang pada saat tulisan ini dibuat masih menjadi ibu kota negara Indonesia dan merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia. Berikut adalah gambaran umum kota Jakarta:

2.1.1 Geografis dan Administratif

Jakarta, atau Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta, merupakan ibu kota Indonesia yang memiliki peran strategis sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan perdagangan. Kota ini terletak di pesisir utara Pulau Jawa dan berbatasan langsung dengan beberapa kota dan provinsi di sekitarnya. Dengan luas wilayah yang relatif kecil, Jakarta memiliki kepadatan penduduk yang sangat tinggi serta tata kota yang terus berkembang guna mendukung aktivitas masyarakatnya. Secara administratif, Jakarta terdiri dari lima kota administratif dan satu kabupaten, yang masing-masing memiliki peran dalam menunjang fungsi pemerintahan dan pelayanan publik.

1. Luas Wilayah : DKI Jakarta memiliki luas sekitar 664,01 km², dengan luas daratan 662,33 km² dan luas lautan 6.977,5 km².
2. Batas Wilayah : Jakarta berbatasan dengan Laut Jawa di utara, Kota Depok dan Provinsi Jawa Barat di selatan, Kota Tangerang dan Provinsi Banten di barat, dan Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi di timur.

3. Wilayah Administratif : DKI Jakarta terdiri dari 5 wilayah kota administratif (Jakarta Utara, Jakarta Barat, Jakarta Timur, Jakarta Selatan, dan Jakarta Pusat) dan 1 wilayah kabupaten administratif (Kepulauan Seribu).

2.1.2 Kondisi Ekonomi

Jakarta merupakan pusat perekonomian terbesar di Indonesia yang berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Sebagai kota metropolitan, Jakarta memiliki sektor ekonomi yang sangat beragam, mulai dari perdagangan, jasa, industri kreatif, hingga keuangan. Banyak perusahaan besar, pusat perbelanjaan, serta pasar keuangan berlokasi di kota ini, menjadikannya magnet bagi tenaga kerja dari berbagai daerah. Selain itu, tingkat konsumsi masyarakat yang tinggi turut mendukung pertumbuhan ekonomi kota.

Dengan populasi yang besar dan daya beli yang terus meningkat, Jakarta menjadi pusat aktivitas bisnis dan investasi. Namun, kota ini juga menghadapi berbagai tantangan ekonomi, seperti kesenjangan sosial, urbanisasi yang pesat, serta tekanan terhadap infrastruktur dan lingkungan akibat pertumbuhan ekonomi yang tinggi.

1. Sektor Perekonomian : Perdagangan besar dan eceran, serta reparasi mobil dan sepeda motor menjadi sektor dengan kontribusi terbesar terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Industri jasa, keuangan, dan real estate berkembang pesat seiring dengan pertumbuhan investasi dan urbanisasi. Industri kreatif dan startup teknologi semakin berkembang, menjadikan Jakarta sebagai pusat inovasi digital di Indonesia.

2. Penduduk : Pada pertengahan tahun 2024, jumlah penduduk DKI Jakarta mencapai 11.135.191 jiwa. Tingginya konsumsi masyarakat mendorong pertumbuhan sektor ritel dan jasa. Mobilitas tenaga kerja yang tinggi berkontribusi pada dinamika ekonomi dan keberagaman sektor usaha di Jakarta.

2.1.3 Kondisi Demografi

Jakarta merupakan kota dengan tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi, menjadikannya salah satu kota metropolitan tersibuk di dunia. Sebagai pusat ekonomi dan pemerintahan, Jakarta menarik banyak pendatang dari berbagai daerah yang datang untuk bekerja, berbisnis, atau menempuh pendidikan. Keberagaman etnis dan budaya menjadi ciri khas kota ini, dengan penduduk berasal dari berbagai latar belakang, seperti Jawa, Sunda, Minang, Batak, Bugis, dan etnis lainnya.

Pertumbuhan penduduk yang pesat membawa dampak pada berbagai aspek kehidupan, termasuk kebutuhan akan hunian, lapangan pekerjaan, serta fasilitas publik. Kepadatan yang tinggi juga menimbulkan tantangan dalam pengelolaan infrastruktur dan lingkungan, terutama dalam hal transportasi, sanitasi, dan ketersediaan ruang hijau.

Berikut adalah gambaran umum kondisi demografi Kota Jakarta:

1. Kepadatan Penduduk

Tabel 2.1 Kepadatan Penduduk Provinsi DKI Jakarta

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (Ribuan)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun	Persentase penduduk	Kepadatan Penduduk per km persegi (km ²)
Kepulauan Seribu	28,8	1,00	9,27	3
Kota Jakarta Selatan	2.230,7	0,05	20,88	16

Kota Timur	Jakarta	3.086,0	0,43	28,88	17
Kota Pusat	Jakarta	1.044,3	-0,32	9,77	22
Kota Barat	Jakarta	2.479,6	0,49	23,21	20
Kota Utara	Jakarta	1.815,6	0,54	16,99	12
DKI Jakarta		10.684,9	0,31	100,0	16

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS), Proyeksi Penduduk Indonesia 2020-2050. (2024)

Jakarta memiliki kepadatan penduduk sekitar 15.366,87 jiwa per km², menjadikannya kota dengan tingkat kepadatan tertinggi di Indonesia. Pertumbuhan penduduk yang cepat didorong oleh urbanisasi dan migrasi dari daerah lain.

2. Distribusi Penduduk : Penduduk Jakarta berasal dari berbagai etnis, seperti Jawa, Sunda, Minang, Batak, Bugis, serta pengaruh budaya Arab, Tiongkok, India, dan Portugis. Keberagaman budaya ini tercermin dalam kehidupan sosial, kuliner, dan tradisi yang berkembang di kota.

2.1.4 Kebijakan dan Infrastruktur

Jakarta sebagai kota metropolitan terus menghadapi tantangan dalam mobilitas dan transportasi akibat tingginya jumlah kendaraan serta kepadatan penduduk. Untuk mengatasi permasalahan kemacetan, pemerintah DKI Jakarta menerapkan berbagai kebijakan dan membangun infrastruktur transportasi yang lebih modern dan efisien. Salah satu kebijakan utama yang diterapkan adalah sistem ganjil-genap, yang bertujuan untuk mengurangi volume kendaraan pribadi di jalan raya. Selain itu, pengembangan transportasi massal, seperti MRT, LRT, dan TransJakarta, menjadi langkah strategis dalam mendorong masyarakat beralih ke transportasi umum.

Berbagai upaya terus dilakukan untuk meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi transportasi guna mendukung aktivitas ekonomi serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat Jakarta. Berikut adalah gambaran umum kebijakan dan infrastruktur transportasi Jakarta:

1. Kebijakan Ganjil-Genap : Kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap telah diterapkan untuk mengurangi kemacetan. Jalan-jalan seperti Jalan Jenderal Sudirman, Jalan MH Thamrin, dan Jalan Gatot Subroto merupakan koridor yang terkena kebijakan ini.
2. Infrastruktur Transportasi : Jakarta memiliki beberapa jalur transportasi seperti MRT, TransJakarta, dan jaringan jalan yang memadai untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial.

Dengan adanya kebijakan dan pengembangan infrastruktur ini, Jakarta berupaya menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien, mengurangi kemacetan, serta mendorong gaya hidup yang lebih ramah lingkungan.

2.2 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota NKRI, yaitu menjalankan fungsi dan peran penting dalam mendukung penyelenggaraan pemerintahan sesuai dengan Undang-Undang Dasar (UUD) tahun 1945. Jakarta secara khusus diberikan tugas, hak, kewajiban, serta tanggung jawab dalam melaksanakan penyelenggaraan pemerintah daerah atau

memiliki otonomi dalam mengatur wilayahnya sendiri Dalam menjalankan tugas Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dipimpin oleh seorang Gubernur dan dibantu oleh seorang Wakil Gubernur serta perangkat daerah dalam menangani urusan pemerintahan.

2.3 Kondisi Lalu Lintas dan Kemacean di Kota Jakarta

Kemacetan merupakan masalah utama di Jakarta, dengan volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Kebijakan ganjil-genap telah dinilai efektif dalam mengurangi kemacetan, meskipun masih ada tantangan lain seperti peningkatan volume lalu lintas.

Dengan demikian, gambaran umum kota Jakarta menunjukkan bahwa kota ini merupakan pusat perekonomian dan pemerintahan yang padat penduduknya, dengan berbagai kebijakan dan infrastruktur yang dirancang untuk mengatasi masalah kemacetan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

2.3.1 Perkembangan Jumlah Kendaraan dan Komposisi Kendaraan di kota Jakarta

Kondisi lalu lintas di DKI Jakarta saat ini menunjukkan tantangan yang signifikan, terutama dengan meningkatnya jumlah kendaraan dan kemacetan yang terjadi.

Berikut adalah data perkembangan jumlah kendaraan di Kota Jakarta :

Tabel 2.2 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta Sesuai Jenis Kendaraan

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta				
	2019	2020	2021	2022	2023
Mobil Penumpang	3.310.426	3.365.467	3.544.491	3.766.059	3.836.691
Bus	34.905	35.266	36.339	37.180	38.612

Truk	669.724	679.708	713.059	748.395	802.601
Sepeda Motor	15.868.191	16.141.380	16.711.638	17.304.447	18.229.176
Jumlah	19.883.246	20.221.821	21.005.527	21.856.081	22.907.080

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS), (2023)

2.3.2 Faktor Pendorong Peningkatan Jumlah Kendaraan di Kota Jakarta

Jakarta sebagai ibu kota Indonesia mengalami peningkatan jumlah kendaraan yang sangat pesat dari tahun ke tahun. Pertumbuhan ini tidak lepas dari berbagai faktor yang saling berkaitan, mulai dari perkembangan ekonomi, pertumbuhan penduduk, hingga kebijakan transportasi yang masih memiliki banyak tantangan. Meningkatnya jumlah kendaraan di Jakarta berdampak langsung pada kemacetan lalu lintas yang semakin parah, meningkatnya polusi udara, serta menurunnya kualitas hidup masyarakat.

Fenomena ini didorong oleh berbagai faktor yang mempengaruhi keputusan masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi. Salah satunya adalah urbanisasi yang menyebabkan jumlah penduduk di Jakarta terus bertambah, sehingga kebutuhan akan transportasi juga meningkat. Di sisi lain, sistem transportasi umum yang belum sepenuhnya memadai membuat banyak orang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk mobilitas sehari-hari.

Selain itu, kebijakan yang mempermudah kepemilikan kendaraan turut berkontribusi dalam lonjakan jumlah kendaraan. Kredit kendaraan dengan DP rendah serta berbagai promo menarik dari dealer kendaraan membuat masyarakat semakin mudah membeli mobil atau motor. Tidak hanya itu, peningkatan daya beli masyarakat juga memungkinkan lebih banyak orang untuk memiliki kendaraan pribadi sebagai bentuk kenyamanan dan status sosial.

Pemerintah memang telah berusaha mengendalikan jumlah kendaraan dengan berbagai kebijakan, seperti aturan ganjil-genap dan pengembangan transportasi umum. Namun, kenyataannya upaya ini belum sepenuhnya efektif dalam membatasi pertumbuhan kendaraan di Jakarta.

2.4 Kondisi Ruas Jalan Kota Jakarta

Jakarta menduduki peringkat ke-10 sebagai kota termacet di dunia pada tahun 2025, menunjukkan bahwa masalah kemacetan semakin akut. Hal ini disebabkan oleh volume kendaraan yang sangat tinggi, terutama pada jam sibuk.

Pemerintah DKI Jakarta menerapkan sistem ganjil-genap untuk mengurangi kepadatan lalu lintas. Pada tanggal 13 Januari 2025, aturan ini kembali diberlakukan di puluhan ruas jalan protokol. Pembatasan ini bertujuan untuk mengurangi jumlah kendaraan yang melintas pada waktu-waktu tertentu.

Meskipun ada upaya untuk meningkatkan infrastruktur melalui pembangunan jalan dan fasilitas transportasi umum, kondisi jalan di beberapa area masih kurang layak. Banyak jalan yang tidak mampu menampung volume kendaraan yang ada, menyebabkan kemacetan parah.

Penerapan teknologi seperti CCTV dan sistem pemantauan berbasis AI di Jasa Marga telah membantu dalam pengelolaan lalu lintas secara real-time. Ini memungkinkan deteksi dini terhadap gangguan lalu lintas seperti kecelakaan atau kendaraan mogok.

2.5 Gambaran Umum Kebijakan Ganjil-Genap di Kota Jakarta

Kebijakan ganjil-genap merupakan salah satu strategi pengelolaan lalu lintas yang diterapkan di berbagai kota besar untuk mengurangi tingkat kemacetan serta menekan polusi udara. Kebijakan ini membatasi penggunaan kendaraan pribadi di ruas jalan tertentu berdasarkan angka terakhir pada pelat nomor kendaraan dan tanggal pada kalender. Hal ini diatur dalam Peraturan Gubernur Nomor 88 Tahun 2019, yang merupakan perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap. Berdasarkan evaluasi, uji coba perluasan sistem ganjil-genap yang dilakukan pada 12 Agustus hingga 6 September 2019 menunjukkan dampak positif terhadap efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan, serta peningkatan kualitas udara.

Selain itu, kebijakan ini juga mengatur pengecualian bagi kendaraan tertentu. Peraturan Gubernur Nomor 76 Tahun 2020, yang merupakan perubahan kedua atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018, menyisipkan Pasal 4A yang memberikan pengecualian bagi kendaraan bertanda khusus untuk tenaga kesehatan yang menangani COVID-19.

Dalam implementasinya, kendaraan dengan angka terakhir pelat nomor ganjil (1,3,5,7,9) diperbolehkan melintas pada tanggal ganjil (1,3,5,7,9,11,13, dst.) , sementara kendaraan dengan angka terakhir pelat nomor genap (2,4,6,8,0) dapat melintas pada tanggal genap (2,4,6,8,10,12, dst.). Pembatasan ini umumnya diterapkan pada kawasan dengan ruas jalan yang terlihat memiliki tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi, terutama di jalan-jalan utama yang menjadi jalur pergerakan masyarakat dalam jumlah

besar, seperti contohnya Jalan Gajah Mada, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Majapahit, Jalan Medan Merdeka Barat, dan juga Jalan Jenderal Sudirman. Ganjil-genap juga diberlakukan dalam rentang waktu tertentu pada jam-jam sibuk, seperti pagi hari di jam 06.00 – 10.00 saat aktivitas masyarakat menuju tempat kerja dan sore hingga malam pada jam 16.00-21.00 saat mereka kembali ke kediaman masing-masing. Dengan demikian, di luar jam pemberlakuan kebijakan ini, seluruh kendaraan diperbolehkan melintas tanpa pembatasan. Implementasi kebijakan ini juga tidak jauh dari peran yang dimiliki oleh berbagai pihak yang meliputi pengawasan oleh pihak kepolisian Polri, khususnya Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, yang bertugas mengatur dan mengawasi peningkatan jumlah volume kendaraan di ruas Jalan Jenderal Sudirman. Tidak hanya sebagai pengawas, sesuai dengan wawancara yang dilakukan dengan pihak Polri yang dilakukan oleh peneliti, dalam kondisi khusus, seperti peningkatan jumlah kendaraan yang signifikan pada hari tertentu, Polri berhak mengeluarkan surat diskresi, yang dapat memberikan fleksibilitas dalam penerapan kebijakan untuk menjaga kelancaran lalu lintas.

Meskipun kebijakan ini bersifat mengikat, terdapat beberapa kategori kendaraan yang dikecualikan dari aturan tersebut. Kendaraan dinas TNI dan Polri, ambulans, mobil pemadam kebakaran, serta angkutan umum berpelat kuning. Selain itu, di beberapa wilayah, kendaraan berbasis listrik juga diberikan pengecualian guna mendorong penggunaan transportasi yang lebih ramah lingkungan. Bagi pengendara yang tidak mematuhi aturan ganjil-genap, sanksi berupa tilang dan denda sebanyak Rp 500.000 akan dikenakan dengan penggunaan Elektronik Tilang (ETLE) dan juga penilangan langsung

oleh aparat Kepolisian Polri yang bertugas di lapangan sesuai dengan aturan yang tercantum pada pasal 287 UU Nomor 12 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Secara keseluruhan, target utama dari kebijakan ganjil-genap ini yang tertuang pada peraturan Gubernur No. 76 Tahun 2020 adalah:

1. Mengurangi volume kendaraan di ruas-ruas jalan tertentu untuk mengatasi kemacetan.
2. Meningkatkan efisiensi penggunaan ruang jalan.
3. Mendorong penggunaan transportasi umum untuk meningkatkan minat masyarakat menggunakan transportasi publik

Implementasi kebijakan ini diharapkan dapat menciptakan lalu lintas yang lebih lancar dan lingkungan yang lebih sehat bagi masyarakat Jakarta.

Dalam bab ini peneliti juga akan menyajikan hasil data yang telah didapatkan dari hasil wawancara yang telah dilakukan. Hasil data tersebut nantinya akan dianalisis dan diuraikan oleh peneliti untuk melihat bagaimana evaluasi kebijakan Ganjil-Genap di ruas Jalan Jenderal Sudirman dalam mengatasi kemacetan di Kota Jakarta.

Data-data yang disajikan pada bab ini adalah data yang terkumpul dari data primer dan data sekunder, data primer yang dimaksud adalah data dari hasil yang diperoleh melalui wawancara yang dilakukan dengan perancang, pelaksana, dan sasaran dari kebijakan ganjil-genap itu sendiri yakni Direktorat Lalu Lintas BPTJ . Polri, dan masyarakat. Data sekunder yang dimaksud adalah hasil dari pencarian data oleh peneliti yang dilakukan dengan melihat indikator maupun pedoman yang ada dari peraturan

yang ditetapkan untuk penerapan kebijakan ganjil-genap serta pencarian tambahan data dari berbagai sumber lainnya.

2.6 Kondisi Lalu Lintas di Ruas Jalan Jenderal Sudirman

Kondisi lalu lintas di Jalan Jenderal Sudirman, salah satu jalan utama di DKI Jakarta, mencerminkan tantangan yang dihadapi oleh kota metropolitan ini. Berikut adalah analisis mengenai kondisi lalu lintas, situasi jalanan, serta pengimplementasian kebijakan ganjil-genap di ruas jalan ini.

1. Kemacetan

- a. Pada ruas Jalan Jenderal Sudirman tidak jarang menghadapi tingkat kepadatan kendaraan yang parah, kerap kali ditemukan pada *peak hour* atau jam sibuk. Pada tanggal 5 Oktober 2024, terjadi kemacetan total di arah Monas, dengan kendaraan nyaris tidak bergerak. Pengendara bahkan terpaksa menaiki trotoar untuk melanjutkan perjalanan, yang justru memperburuk situasi lalu lintas;
- b. Situasi serupa juga terjadi pada malam tahun baru 2024, ketika arus lalu lintas mengalami rekayasa untuk mengakomodasi acara besar, menunjukkan bahwa volume kendaraan di Jalan Sudirman sangat tinggi pada waktu-waktu tertentu.

2. Volume Kendaraan

- a. Volume kendaraan di Jalan Jenderal Sudirman terdiri dari berbagai jenis, termasuk kendaraan roda dua dan roda empat. Data terbaru menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta mencapai sekitar 23 juta unit, dengan proporsi yang signifikan berasal dari Jalan Sudirman.

3. Situasi dan Kondisi Jalan

- a. Jalan Jenderal Sudirman merupakan salah satu jalan protokol yang memiliki banyak gedung perkantoran dan pusat bisnis. Hal ini menyebabkan tingginya mobilitas masyarakat dan kendaraan yang melintas.
- b. Meskipun terdapat upaya untuk meningkatkan infrastruktur jalan, seperti penambahan jalur sepeda dan trotoar, kondisi jalan tetap padat pada jam-jam sibuk. Pengendara sering kali harus menghadapi kemacetan yang berkepanjangan, terutama saat ada acara besar atau rekayasa lalu lintas.

2.7 Pengimplementasian dan Kondisi Kebijakan Ganjil-Genap di Ruas Jalan Jenderal Sudirman

Secara keseluruhan, kebijakan ganjil-genap di Jalan Jenderal Sudirman belum optimal dalam mengatasi masalah kemacetan. Masyarakat pengguna jalan masih merasakan dampak negatif dari kebijakan ini, baik dalam hal kenyamanan berkendara maupun aksesibilitas transportasi umum. Secara singkat, implikasi dari kebijakan ini dapat terbagi menjadi 4 bagian antara lain:

1. Kemacetan masih terjadi: Meskipun kebijakan ini bertujuan untuk mengurangi volume kendaraan, kemacetan di Jalan Jenderal Sudirman tetap terjadi, terutama pada jam sibuk. Penelitian menunjukkan bahwa meskipun ada pengurangan kendaraan, arus lalu lintas masih sering terhambat oleh faktor lain seperti volume kendaraan yang terus meningkat dan infrastruktur yang belum memadai;

2. Dampak terhadap masyarakat: Banyak pengguna jalan merasa bahwa kebijakan ini tidak memberikan dampak signifikan terhadap kelancaran lalu lintas. Beberapa laporan menunjukkan bahwa meskipun ada pengurangan kendaraan pada hari-hari tertentu, pengguna kendaraan pribadi masih mengalami kesulitan dalam perjalanan mereka
3. Kesenjangan Sosial: Kebijakan ganjil-genap juga menciptakan ketidakadilan bagi masyarakat yang hanya memiliki satu kendaraan. Mereka yang mampu memiliki lebih dari satu kendaraan dengan nomor plat berbeda dapat menghindari pembatasan ini, sehingga menciptakan kesenjangan sosial di kalangan pengguna jalan;
4. Beban transportasi umum: Penerapan kebijakan ini menyebabkan lonjakan penumpang di transportasi umum, yang sering kali tidak siap untuk menampung peningkatan jumlah penumpang. Hal ini mengakibatkan kepadatan yang tinggi dan menurunkan kenyamanan bagi pengguna transportasi umum.

Dengan demikian, diperlukan evaluasi lebih lanjut dan penyesuaian kebijakan agar dapat memberikan manfaat yang lebih besar bagi semua kalangan masyarakat di Jakarta.