

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

DKI Jakarta adalah kota besar padat penduduk yang menjadi pusat perekonomian di Indonesia. Jumlah penduduk terpadat di Indonesia berada di ibukota Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Kependudukan, DKI Jakarta memiliki luas area mencapai 661,23 km² dengan jumlah populasi pada bulan Juni 2022 mencapai 11,25 juta jiwa. Dengan luasnya yang sebesar itu dan jumlah penduduk yang begitu banyak, kepadatan penduduk di DKI Jakarta mencapai 17.013 jiwa/km².¹ Setiap tahunnya, jumlah penduduk yang berada di DKI Jakarta terus bertambah seiring berjalannya waktu. Berdasarkan data yang dihimpun hingga tahun 2022, DKI Jakarta memiliki persentase pertumbuhan penduduk sebesar 0,64%. Dengan bertambahnya penduduk di DKI Jakarta tersebut, sejalan dengan persentase yang sudah dihasilkan, maka penduduk yang berada di DKI Jakarta akan merasakan dampak yang dihasilkan dari bertambahnya jumlah tersebut.

Pertambahan penduduk di DKI Jakarta sebesar 0,64% pada tahun 2022 dengan jumlah penduduk saat ini, telah menyebabkan kemacetan di

¹ Viva Budy Kusnandar, *Kepadatan Penduduk di Provinsi DKI Jakarta menurut Wilayah (Juni 2022)* <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/10/09/jakarta-pusat-jadi-wilayah-terpadat-di-ibu-kota-per-juni-2022>, 2022.

hampir setiap ruas jalan di DKI Jakarta. Oleh karenanya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan upaya guna mengatasi kemacetan. Infrastruktur dan sistem transportasi yang mumpuni sejatinya menjadi salah satu upaya untuk mengurangi kemacetan. Seiring dengan hal tersebut, DKI Jakarta memiliki permasalahan kemacetan yang menciptakan ekonomi yang mengalami kerugian tahunan sebesar Rp 65 triliun per tahun berdasarkan pada perkiraan Bank Dunia pada 2019.

Banyaknya penggunaan kendaraan pribadi menjadi sumber utama penyebab timbulnya kemacetan di wilayah ibukota. Hal ini disampaikan oleh Anies Baswedan selama masa jabatan Gubernur DKI Jakarta pada 2019. Menurut Anies, kemacetan di ruas jalan ibukota terjadi karena pengguna kendaraan pribadi saat ini lebih banyak dibandingkan angkutan umum. Ia menyebut kendaraan pribadi pada 2019 mendominasi jalan raya mencapai 77%, sedangkan angkutan umum hanya mencapai 23%. Ia membandingkan kondisi pada 1999 saat kendaraan pribadi hanya menguasai 49% jalan, sedangkan kendaraan umum menguasai 51% jalan.² Berdasarkan data yang dihimpun dari *TomTom Traffic Index* pada Februari 2023, kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta naik 34% yang menjadikannya menyentuh angka 53%. Peringkat dalam indeks tersebut juga naik, yang semula berada di peringkat 46 menjadi peringkat 29.³

²Anies Salahkan Pengguna Kendaraan Pribadi Biang Kemacetan
<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20191205123642-20-454410/anies-salahkan-pengguna-kendaraan-pribadi-biang-kemacetan>, 2019.

³ Dishub Catat Tingkat Kemacetan Jakarta Melonjak Jadi 53 Persen
<https://metro.tempo.co/read/1724175/dishub-catat-tingkat-kemacetan-jakarta-melonjak-jadi-53-persen>, 2023.

Dihimpun dari Badan Pusat Statistik yang dimiliki Provinsi DKI Jakarta, informasi berupa data yang tercantum sejak tahun 2020 hingga tahun 2022, menampilkan angka sebagai berikut.

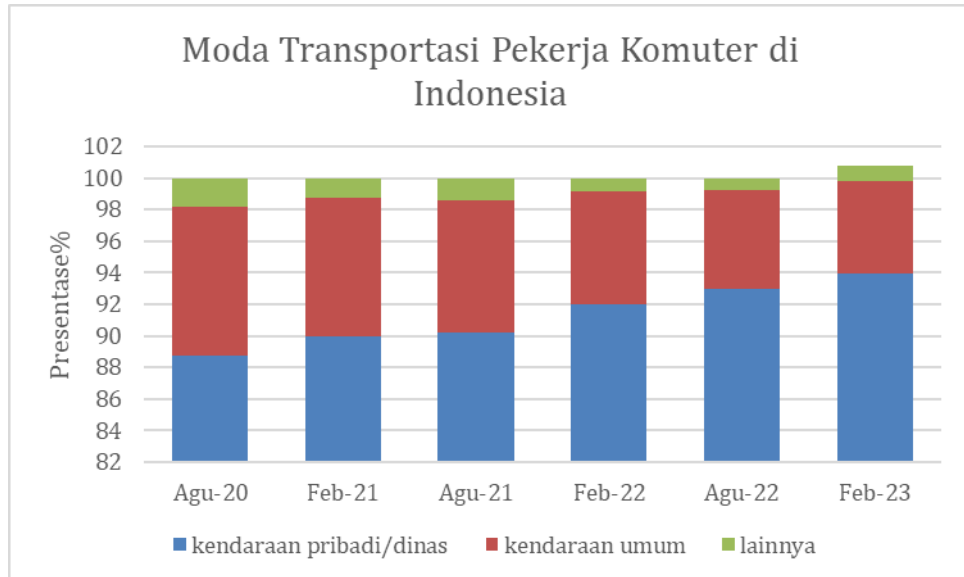
Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta

Jenis Kendaraan	Jenis Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta		
	2020	2021	2022
Mobil Penumpang	3.365.467	3.544.491	3.766.059
Bus	35.266	36.339	37.180
Truk	679.708	713.059	748.395
Sepeda Motor	16.141.380	16.711.638	17.304.447
Jumlah	24.266.996	25.263.077	26.370.535

Sumber : Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri)

Berdasarkan data diatas, angka penggunaan kendaraan pribadi bervariasi. Pada tahun 2022 kendaraan pribadi roda empat menyentuh angka total 3.766.059 kendaraan pribadi roda dua atau sepeda motor sangat mendominasi, hingga menyentuh angka 17.304.447 unit. Angka tersebut menunjukkan masyarakat masih banyak yang menggunakan kendaraan pribadi setiap harinya.

**Tabel 1.2 Persentase Penggunaan Kendaraan Pribadi
Pekerja Komuter di Indonesia**



Sumber : Badan Pusat Statistik

Bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah pekerja komuter yang berada di Indonesia menyentuh angka 7,18 juta orang pada awal tahun 2023 ini. Jumlah tersebut dirasa turun dikarenakan pada akhir tahun 2022 ada 8,07 juta orang atau 11,03%. Kendaraan pribadi atau kendaraan dinas menjadi angka tertinggi sebagai kendaraan yang paling banyak dipakai pekerja komuter.

Berbagai terobosan dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan segala kebijakannya guna mengurai kepadatan yang sering terjadi di wilayahnya. Salah satunya terdapat pembatasan kendaraan yang dituangkan dalam aturan Ganjil – Genap di beberapa ruas jalan protokol pada jam padat. Kebijakan tersebut diberlakukan setiap hari Senin – Jumat dan terdapat 2 sesi, di jam 07.00-10.00 dan 16.00-21.00. Namun, dirasa kondisi

jalan tersebut tetap padat dan titik kemacetan hanya berpindah ke ruas jalan yang tidak berlaku Ganjil – Genap.

Perlu adanya pengalihan jenis transportasi yang tadinya memakai kendaraan pribadi dibandingkan angkutan umum. Namun, hal tersebut tidak dapat dilakukan hanya oleh sebagian kecil masyarakat. Alasan beberapa kalangan masyarakat tidak tergerak untuk menggunakan transportasi umum dikarenakan kurang nyaman dan kurang tepat waktu. Terdapat beberapa pilihan transportasi publik, diantaranya terdapat TransJakarta, Kereta *Commuter Line*, Kereta Bandara (Railink), *Mass Rapid Transit* (MRT), *Light Rail Transit* (LRT) hingga JakLingko.

Beberapa transportasi pendukung sistem transportasi di DKI Jakarta menjadi sebuah pilihan untuk mengurangi kemacetan yang terjadi. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan berbagai terobosan dan memiliki peran krusial, salah satunya dengan optimalisasi transportasi publik yang tersedia di DKI Jakarta. Transportasi publik yang dibutuhkan masyarakat adalah yang memiliki kenyamanan dan ketepatan waktu yang baik. Dengan adanya berbagai masalah yang dihadapi DKI Jakarta terutama dalam hal kemacetan, maka pemerintah membuat suatu kebijakan untuk pembangunan transportasi modern MRT Jakarta pada tanggal 10 Oktober 2013 dan pembangunan tersebut diselesaikan pada tanggal 12 Maret 2019 yang mana di hari tersebut merupakan uji coba publik terbatas, dan pada tanggal 24 Maret 2019 telah dibuka untuk umum dan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo.

Pengoperasian MRT Jakarta tersebut sebagai bagian dari upaya untuk mengurangi kemacetan dan kepadatan DKI Jakarta. Adanya MRT Jakarta diharapkan dapat membantu pergerakan pertumbuhan penduduk yang menjadi sebuah pilihan baru pada moda transportasi publik di DKI Jakarta. DKI Jakarta saat ini telah memiliki sejumlah transportasi massal yang ada di lingkup perkotaan, seperti Bus TransJakarta, Kereta *Commuter Line*, Kereta Bandara (Railink), JakLingko hingga yang paling baru dan modern yakni *Mass Rapid Transit* (MRT) atau Moda Raya Terpadu dan *Light Rail Transit* (LRT) atau Lintas Raya Terpadu. MRT dan LRT menjadi moda transportasi Jakarta sejak 2019. MRT Jakarta diresmikan Pemerintah DKI Jakarta sejak Maret 2019, sedangkan LRT Jakarta diresmikan sejak Desember 2019. Pembangunan sistem jaringan transportasi massal yang modern mencerminkan visi suatu wilayah. Mengembangkan jaringan transportasi massal modern bertujuan untuk memberi warga kota kesempatan untuk melakukan perjalanan yang lebih andal, aman, nyaman, terjangkau dan ekonomis. Seperti yang sedang dilakukan pemerintah dalam pembangunan dan pengoperasian berbagai moda transportasi modern yang telah disebutkan.

MRT Jakarta menjadi sebuah moda transportasi yang dirasa modern pada saat ini. Dilihat dari berbagai hal, MRT Jakarta menjadi sistem transportasi kota yang memiliki tiga kriteria utama yaitu massa (daya angkut besar), cepat (frekuensi tinggi dan waktu tempuh cepat) dan transit (berhenti di banyak stasiun di titik utama kota). Transportasi ini berbentuk kereta

cepat yang melintasi rel listrik. MRT yang sudah beroperasi saat ini adalah Fase I yang membentang sejauh 16 kilometer dari Bundaran HI ke Lebak Bulus. MRT Fase I memiliki 13 stasiun dengan 7 stasiun layang dan 6 stasiun yang letaknya berada di bawah tanah memiliki 10 kilometer jalur layang serta 6 kilometer jalur yang membentang pada bawah tanah. Rangkaian kereta dari MRT (*Mass Rapid Transit*) terdiri dari kereta yang berteknologi *Automatic Train Operation (ATO)* dan *Communication-Based Train Control (CBTC)*. MRT Jakarta memiliki 16 rangkaian kereta, masing-masing terdiri dari 6 gerbong dengan kecepatan maksimal di jalur layang mencapai 80 km/jam dan di jalur bawah tanah, kecepatan mencapai 100 km/jam. Waktu tempuh MRT fase I dengan jarak terjauhnya yakni dari Bundaran HI - Lebak Bulus hanya memerlukan 30 menit. MRT saat ini beroperasi pada pukul 5 pagi sampai dengan jam 12 malam.

Sasaran pengguna MRT Jakarta adalah masyarakat menengah ke atas. Melalui pembangunan MRT Jakarta, pemerintah ingin transportasi massal digunakan oleh masyarakat yang sebelumnya menggunakan kendaraan pribadi. MRT Jakarta memiliki keunggulan yakni tepat waktu dan nyaman. Transportasi ini minim keterlambatan karena sudah tersistem secara teratur, serta terbilang paling modern dari sisi kecepatan, keandalan serta keselamatan. Oleh karena itu, tak heran tarif MRT Jakarta pun paling mahal di antara moda transportasi massal dalam kota lainnya yang sudah tersedia di DKI Jakarta. Ini dikarenakan biaya pembangunan yang tinggi.

Adapun tarif yang berlaku untuk moda transportasi MRT Jakarta ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bersama dengan DPRD Provinsi DKI Jakarta. Tarifnya saat ini adalah Rp 3.000,00 untuk masuk awal stasiun dan penambahan harga Rp 1.000,00 tiap penambahan stasiun. Terdapat berbagai macam cara pembayaran di MRT Jakarta, dapat menggunakan Kartu JakLingko, Tiket *Multi Trip*, Tiket *Single Trip*, Kartu Uang Elektronik Bank serta Aplikasi MRT Jakarta yang terhubung dengan beberapa aplikasi dompet digital seperti DANA, OVO, Link Aja dan Gopay. Jika ingin ke Stasiun Lebak Bulus yang diawali dari Stasiun Bundaran HI maka akan dikenakan tarif sejumlah Rp 14.000,00. Adapun tarif ini sebenarnya sudah disubsidi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Jika tidak diberikan subsidi, harga tiket MRT Jakarta bisa mencapai Rp 30.000,00 untuk tarif tertingginya.⁴

Terdapat moda transportasi lain seperti *Commuter Line* yang memiliki tarif yang berbeda dengan MRT Jakarta. Tarif untuk *Commuter Line* sejumlah Rp 3.000,00 untuk perjalanan 25 kilometer pertama serta penambahan Rp 1.000,00 untuk perjalanan 10 kilometer berikutnya. Pembayaran untuk moda transportasi ini sudah tidak melayani menggunakan uang tunai, sehingga pengguna harus memiliki kartu uang elektronik yang dikeluarkan dari berbagai bank ataupun Kartu Multi Trip (KMT). Jadi, jika pengguna *Commuter Line* ingin pergi menggunakan moda

⁴ Safir Makki, *Lika-Liku Penetapan Tarif MRT di DPRD DKI Jakarta*, (<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190326060208-92-380649/likaliku-penetapan-tarif-mrt-di-dprd-dki-jakarta>), 2019.

tersebut dari Stasiun Cikarang menuju Stasiun Tangerang akan merogoh kocek sebesar Rp 7.000,00. Sementara jika hanya melakukan perjalanan dari Stasiun Bekasi menuju Stasiun Sudirman, hanya merogoh kocek sejumlah Rp 3.000,00. Tarif menggunakan *Commuter Line* tersebut bisa juga diakses melalui <https://commuterline.id/perjalanan-krl/> guna memudahkan pengguna memperkirakan berapa tarif yang harus dikeluarkan dalam perjalanannya.

Selain *Commuter Line* terdapat TransJakarta yang rutenya memiliki beragam variasi. Tarif untuk moda transportasi ini memiliki 3 jenis yang berbeda. Dihimpun dari <https://transjakarta.co.id/produk-dan-layanan/info-tiket/> ada 3 perbedaan tarif. Pertama, pukul 05.00-07.00 tarif yang berlaku sejumlah Rp 2.000,00. Kedua, pukul 07.00-24.00 tarif yang berlaku sejumlah Rp 3.500,00. Ketiga, pukul 24.00-05.00 tarif yang berlaku sejumlah Rp 3.500,00.

Terakhir terdapat LRT Jakarta yang rutenya belum optimal. Rute LRT Jakarta hanya membentang dari Stasiun Velodrome yang terletak di wilayah Rawamangun, Jakarta Timur hingga Stasiun Pegangsaan Dua yang terletak di Kelapa Gading, Jakarta Utara. Tarif yang dikenakan *flat* sejumlah Rp 5.000,00. Pembayaran bisa diterapkan dengan kartu *Single Journey Trip* (SJT) ataupun dengan Kartu Uang Elektronik Bank. Jadi, naik dan turun di stasiun manapun tarif yang dikenakan akan sama rata di harga Rp 5.000,00.

Berikut terdapat tabel berbagai macam moda transportasi di DKI Jakarta beserta tarif yang dikenakan.

Tabel 1.3 Tarif Berbagai Moda Transportasi di DKI Jakarta

Jenis Transportasi Umum	Tarif Terendah	Tarif Tertinggi	Penjelasan
MRT Jakarta	Rp 3.000,00	Rp 14.000,00	Penambahan Rp 1.000,00 tiap bertambahnya stasiun
<i>Commuter Line</i> (KRL)	Rp 3.000,00	Rp 7.000,00	Rp 3.000,00 25 kilometer pertama, penambahan Rp 1.000,00 tiap 10 kilometer selanjutnya
TransJakarta	Rp 2.000,00	Rp 3.500,00	Pukul 05.00-07.00 Rp 2.000,00 Pukul 07.00-24.00 Rp 3.500,00 Pukul 24.00-05.00 Rp 3.500,00
LRT Jakarta	Rp 5.000,00	Rp 5.000,00	Tarif <i>Flat</i> Rp 5.000,00

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2023

Berbagai transportasi di DKI Jakarta memiliki tarif yang berbeda-beda berdasarkan fasilitas dan kebutuhan. Meski demikian, PT MRT Jakarta selaku pengelola transportasi MRT Jakarta menargetkan dalam jangka panjang tak lagi membutuhkan subsidi dari pemerintah terkait dengan tarif yang diterapkan. Salah satunya dengan mengoptimalkan jumlah penumpang. Semakin banyak jumlah penumpang, maka pendapatan akan semakin meningkat. Selain itu, MRT Jakarta juga mulai mengerjakan fasilitas *Transit Oriented Development* di 5 Kawasan, yaitu Lebak Bulus, Fatmawati, Blok M, Istora Senayan dan Dukuh Atas yang diharapkan menjadi sumber pemasukan perseroan.

TOD atau dapat disebut *Transit Oriented Development* ialah sebuah kawasan perkotaan dimana ruang publik, bangunan, transportasi serta aktivitas semuanya terhubung, dengan tujuan meningkatkan akses transportasi publik dan meningkatkan kapasitas transportasi penumpang. Adanya TOD dalam kontribusi pengembangan transportasi publik salah satunya untuk terciptanya keterhubungan antar transportasi publik. Dengan adanya TOD, masyarakat dapat memiliki banyak pilihan moda transportasi publik dalam satu kawasan. Saat ini, TOD yang memiliki pilihan moda paling banyak terdapat di Kawasan Dukuh Atas. Kawasan ini memudahkan pergerakan arus penumpang serta pengguna transportasi umum untuk memilih melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi umum yang dipilih. Pada area tersebut *pedestrian* atau pejalan kaki juga dimanjakan dengan jalur pejalan kaki pada ruang terbuka yang dibentuk oleh pemerintah. Terdapat beberapa transportasi publik yang berada pada kawasan Dukuh Atas, yaitu MRT Jakarta, Kereta *Commuter Line*, TransJakarta, Kereta Bandara hingga JakLingko. Sementara TOD di 4 kawasan lainnya, masih minim variasi moda transportasi lainnya selain MRT Jakarta, karena hanya ada TransJakarta dan JakLingko sebagai pilihan moda lainnya. Fasilitas keterhubungan antar moda transportasi menjadi kunci untuk memperbaiki kualitas moda transportasi umum di DKI Jakarta, sehingga mendorong lebih banyak masyarakat menggunakan transportasi massal.⁵

⁵ Country Director Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia Yoga

Dengan berjalannya waktu, MRT memiliki transportasi penunjang yang menghubungkan antar moda transportasi yang memudahkan masyarakat. Namun, moda transportasi penunjang tersebut memiliki pengelola yang berbeda-beda. LRT (*Light Rail Transit*) dengan pengelola Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang dioperasikan PT KAI DAOP 1 Jakarta. *Mass Rapid Transit* (MRT) yang dikelola Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang dioperasikan PT MRT Jakarta. Transjakarta (*Bus Rapid Transit*) dengan pengelola Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang dioperasikan PT Transportasi Jakarta. *Railink* (Kereta Bandara) dengan pengelola PT KAI yang memiliki operator PT Kereta Commuter Indonesia (KAI Commuter). Terakhir, ada KRL (*Commuterline*) dengan operator PT Kereta Commuter Indonesia (KAI Commuter). Oleh karenanya, dengan adanya perbedaan pengelola, maka pelayanan yang diberikan juga berbeda.

Implementasi yang dilakukan oleh pemerintah melalui beberapa transportasi publik sedikit banyak membantu mobilitas masyarakat dalam menggunakan transportasi publik. Jumlah pengguna dari berbagai macam transportasi publik juga beragam. Seperti MRT Jakarta yang saat ini sudah memiliki stasiun yang dapat menjangkau moda transportasi lain seperti Bus TransJakarta dan Kereta *Commuterline*, namun jumlah penumpang MRT Jakarta jauh lebih sedikit dibandingkan kedua transportasi tersebut. Rata-rata penumpang KRL mencapai lebih dari 700 ribu orang per hari pada

Adiwinarto, di Jakarta <https://www.kompas.id/baca/utama/2018/04/13/integrasi-angkutan-umum-menjadi-kunci/>, 2018.

2023.⁶ Rata-rata penumpang bus TransJakarta mencapai 1 juta penumpang setiap hari pada tahun sebelumnya, dimana target penumpang yang ada mencapai angka 1,5 juta setiap harinya. Sementara itu, rata-rata penumpang MRT Jakarta mencapai sekitar 80 ribu orang pada 2023.⁷ Berikut data jumlah pengguna MRT Jakarta pada tahun 2020 seperti tabel berikut:

Tabel 1.4 Jumlah Pengguna MRT Jakarta Tahun 2020

Tahun	Jenis	Bulan	Jumlah
2020	MRT	1	2.638.464
2020	MRT	2	2.564.870
2020	MRT	3	1.403.638
2020	MRT	4	121.578
2020	MRT	5	43.544
2020	MRT	6	340.533
2020	MRT	7	559.541
2020	MRT	8	521.818
2020	MRT	9	389.748
2020	MRT	10	343.981
2020	MRT	11	498.680
2020	MRT	12	487.425

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2021

Berdasarkan informasi dari data tersebut, dapat dilihat bahwa di bulan Maret 2020 hingga akhir terdapat penurunan signifikan pada jumlah pengguna MRT Jakarta. Hal ini dikarenakan oleh pandemi COVID-19 yang melanda Indonesia yang memaksa para pekerja dan masyarakat untuk membatasi aktivitasnya. Namun, MRT Jakarta tetap berjalan seiring dengan

⁶ Fahmi, *Jumlah Penumpang KRL Per Hari Capai 743 Ribu Orang Sepanjang 2023* <https://www.beritatrans.com/artikel/235609/Jumlah-Penumpang-KRL-Per-Hari-Capai-743-Ribu-Orang-Sepanjang-2023/>, 2023.

⁷ Tiara Aliya Azzahra, *MRT Angkut 2,36 Juta Penumpang Selama Mei 2023* <https://news.detik.com/berita/d-6749938/mrt-angkut-236-juta-penumpang-selama-mei-2023>, 2023.

pedoman kesehatan yang relevan. Sehingga, jumlah penumpang pada MRT Jakarta hanya memiliki jumlah yang terbatas.

Meski demikian, perbedaan jumlah penumpang ini sebenarnya sejalan dengan perbedaan rute dan jumlah armada yang beroperasi. TransJakarta misalnya, resmi beroperasi sejak 2004 dan menjadi sistem transportasi *Bus Rapid Transit* pertama dengan jalur lintas terpanjang di dunia di Asia Tenggara dan Selatan yakni mencapai 230,9 km. TransJakarta memiliki 243 halte dalam 13 koridor rute utama dengan lebih dari 3.000 armada. Sebagai contoh, berikut layanan, rute, dan jumlah penumpang Transjakarta pada 2019 dan 2020.

Tabel 1.5 Jumlah Penumpang TransJakarta Tahun 2019-2020

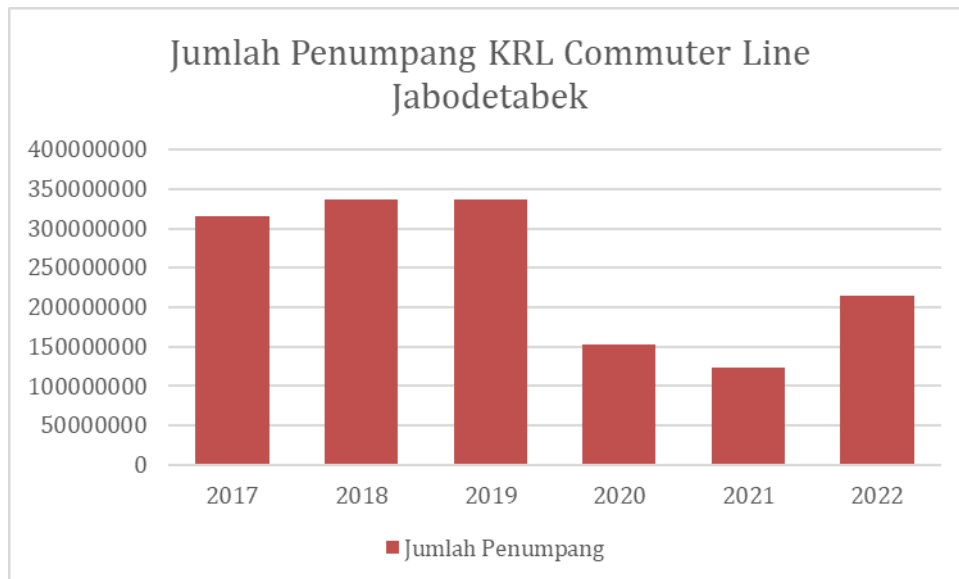
Koridor	Jumlah Penumpang dan Pendapatan Trans Jakarta menurut Koridor/Rute			
	Penumpang		Pendapatan (Rupiah)	
	2019	2020	2019	2020
Koridor I (Blok M-Kota)	28.703.262	13.114.712	93.950.566.124	43.665.098.213
Koridor II (Pulo Gadung-Harmoni)	9.569.953	4.788.613	29.913.094.973	14.976.964.000
Koridor III (Kalideres-Pasar Baru)	12.809.507	6.685.591	39.975.278.549	20.922.782.000
Koridor IV (Pulo Gadung 2-Dukuh Atas)	9.221.017	4.103.583	29.455.491.234	12.652.492.500
Koridor V (Kp. Melayu-Ancol)	12.329.691	5.959.530	38.144.616.872	18.468.433.022
Koridor VI (Ragunan-Dukuh Atas 2)	12.051.594	5.526.020	38.855.459.654	17.879.747.000
Koridor VII (Kp. Rambutan-Kp. Melayu)	11.558.274	5.330.683	34.379.598.199	16.078.734.549
Koridor VIII (Lebak Bulus-Harmoni)	12.504.656	6.288.549	39.826.013.203	20.247.399.500
Koridor IX (Pinang Ranti-Pluit)	17.527.958	9.525.362	55.483.788.767	30.379.656.492
Koridor X (PGC 2-Tanjung Priok)	9.960.874	5.545.169	31.109.086.987	17.258.548.000
Koridor XI (Kp. Melayu-Pulo Gebang)	3.875.702	2.040.909	11.032.062.040	5.865.508.500
Koridor XII (Penjaringan-Tanjung Priok)	3.012.110	1.898.532	9.371.415.690	6.085.049.501
Koridor XIII (Puri Beta-Tendean)	8.825.641	4.289.675	27.028.211.502	13.536.280.509
Layanan Bus Pengumpan	47.682.471	11.590.665	126.947.054.994	32.531.332.752
Layanan Premium	1.166.631	1.445	23.332.620.000	28.900.000

(Royaltrans)				
Layanan Pengumpan Bus Kecil (Mikrotrans)	47.366.369	36.752.930	-	-
Layanan Perbatasan (Transjabodetabek)	12.936.584	2.854.246	44.343.934.000	9.700.379.526
Layanan Bus Wisata	2.587.362	405.426	-	-
Lainnya	343.124	143.637	-	-
Jumlah	264.032.780	126.845.277	672.148.292.788	280.277.306.064
Sumber/Source: PT Trans Jakarta/Trans Jakarta Corporate				

Jumlah penumpang Trans Jakarta pada tahun 2019 sampai 2020 menunjukkan perbedaan angka yang signifikan. Hal tersebut terjadi dikarenakan pada tahun 2020 Pandemi COVID-19 melanda Indonesia, menyebabkan adanya penurunan jumlah penumpang. Namun, TransJakarta masih tetap beroperasi pada saat itu walaupun dengan protokol kesehatan yang berlaku. Berdasarkan data tersebut, penumpang TransJakarta paling sering ditemukan di Koridor I, dimana dengan rute Blok M menuju Kota, yang mana di rute tersebut melewati berbagai stasiun MRT Jakarta.

Selanjutnya terdapat KRL yang sudah beroperasi sejak 1925. Jumlah perjalanan KRL pun terus bertambah. Mulai 1 Juni 2023, KRL Jabodetabek menambah perjalanan harian dari 1.081 menjadi 1.133. Berikut gambaran total jumlah penumpang KRL per tahun.

Tabel 1.6 Jumlah Penumpang *Commuter Line* Tahun 2017 – 2021



Sumber : Badan Pusat Statistik

Dari bagan tersebut, terdapat perbedaan signifikan yang terjadi di tahun 2020 yang merupakan awal terjadinya pandemi COVID-19. Walaupun demikian, KRL masih tetap beroperasi dengan protokol kesehatan yang berlaku. Sebagian masyarakat DKI Jakarta yang masih harus beraktivitas pada saat itu juga masih dapat menggunakan moda transportasi publik tersebut.

KRL menjadi salah satu *Supporting System* yang penting dalam keberlangsungan integrasi moda transportasi di DKI Jakarta. KRL memiliki peran menghubungkan satu wilayah dengan yang lain sehingga lebih cepat. Dikarenakan keberadaan MRT Jakarta masih belum mencakup seluruh wilayah di DKI Jakarta, hanya membentang dari Jakarta Selatan hingga Jakarta Pusat. Sama halnya seperti KRL, peran TransJakarta juga menghubungkan satu wilayah dengan lainnya yang tidak terdapat transportasi publik lain. Dari berbagai stasiun MRT Jakarta, belum semua

terhubung dengan wilayah di DKI Jakarta, maka diperlukan bantuan oleh KRL dan TransJakarta.

MRT Jakarta sendiri memiliki peran yang signifikan bagi keterhubungan antar wilayah yang ada pada lingkup DKI Jakarta. Kondisi tersebut dibuktikan dengan keberadaan stasiun dimana dapat menjangkau moda transportasi lain. Contohnya, TransJakarta memiliki peranan kunci bagi keterhubungan antar wilayah DKI Jakarta, serta KRL menjadi keterhubungan antar wilayah DKI Jakarta sampai luar wilayah DKI Jakarta. Pernyataan itu dibuktikan dengan besarnya animo penumpang yang ada.

1.2. RUMUSAN MASALAH

Berlandaskan latar belakang yang sudah dibuat di atas, maka rumusan masalah dari studi ini, yaitu :

- a. Bagaimana implementasi *Mass Rapid Transit* (MRT) terhadap moda transportasi publik di DKI Jakarta?
- b. Faktor-faktor apa saja yang menjadi pendukung dan penghambat implementasi *Mass Rapid Transit* (MRT)?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari pelaksanaan studi ini, yaitu:

- a. Menganalisis implementasi MRT (*Mass Rapid Transit*) terhadap moda transportasi publik di DKI Jakarta.

- b. Mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat implementasi *Mass Rapid Transit* (MRT).

1.4. KEGUNAAN PENELITIAN

A. Praktis

Harapannya, studi ini mampu memberikan manfaat bagi masyarakat yang memerlukan informasi tentang implementasi MRT (*Mass Rapid Transit*) terhadap moda transportasi publik di DKI Jakarta serta faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat implementasi *Mass Rapid Transit* (MRT) dan bisa menjadi saran bagi pemerintah dalam menjalankan pengelolaan transportasi publik.

B. Akademis

Harapannya, penelitian ini bisa menjadi acuan dalam meneliti permasalahan implementasi MRT (*Mass Rapid Transit*) terhadap moda transportasi publik di DKI Jakarta dengan faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat implementasi *Mass Rapid Transit* (MRT).

1.5. KERANGKA PEMIKIRAN TEORITIS

1.5.1. Penelitian Terdahulu

Studi sebelumnya dibutuhkan untuk dijadikan referensi dalam penulisan kajian ini. Oleh karena itu, peneliti menyantumkan beberapa penelitian terkait yang berhubungan dengan proses penulisan penelitian

yang sedang ditulis. Beberapa penelitian yang digunakan adalah sebagai berikut.

Sabrina Handayani, Dessy Angga Afrianti dan Mega Suryandari (2021) dalam jurnalnya yang berjudul “Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta” melihat bahwa Pemerintah DKI Jakarta, melalui Dinas Perhubungan dan bekerja sama dengan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, menerapkan sejumlah kebijakan guna merangsang minat publik dalam memanfaatkan transportasi umum⁸. Studi ini memakai pendekatan deskriptif sebagai metodenya. Temuan studi menampilkan bahwa sebanyak 91% dari sistem integrasi di DKI Jakarta belum sepenuhnya terpadu. Meskipun demikian, Pemerintah DKI Jakarta terus meningkatkan keterpaduan transportasi publik di wilayah tersebut. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi strategi transportasi umum yang mendukung kebijakan *push* and *pull* yang memfasilitasi kemampuan pengguna untuk berpindah moda, metode pembayaran, dan jadwal secara fisik.

Ana Ramadhayanti (2020) dalam jurnalnya yang berjudul “Analisis Pengaruh Dampak Tata Ruang Kota dan Antusias Masyarakat dalam Menggunakan *Mass Rapid Transit* (MRT) terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Lebak Bulus – Hotel Indonesia)” mengatakan bahwa dampak tata ruang dan kota serta antusiasme dari masyarakat dengan bersamaan membawa pengaruh yang signifikan dalam mengurai kemacetan

⁸ Sabrina Handayani, Dessy Angga Afrianti dan Mega Suryandari, *Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta, 2021*

di DKI Jakarta⁹. Penelitian ini memanfaatkan metode kuantitatif dengan mendistribusikan kuesioner kepada para pengguna MRT Jakarta. Hasil dalam kajian, menjelaskan bahwa dengan adanya MRT Jakarta, dan seiring dengan antusias yang baik oleh masyarakat, MRT Jakarta diharapkan mampu mengurai kemacetan di DKI Jakarta. Berlakunya kebijakan Ganjil – Genap pun nantinya mampu menaikkan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik seperti MRT Jakarta guna beralih moda transportasi dari penggunaan kendaraan pribadi menjadi menggunakan moda transportasi umum yang tersedia di DKI Jakarta.

Rosiwarna Anwar, Imam Salehudin, Basuki Muhammad Mukhlis dan Kirana Rukmayuninda Ririh (2017) dalam jurnalnya yang berjudul “*Intention to Adopt and Willingness to Pay: Mass Rapid Transport System in Greater Jakarta, Indonesia*” melihat faktor-faktor yang mendukung penerapan sistem dalam MRT Jakarta¹⁰. Penulis jurnal ini menerapkan metode survei dengan menggunakan pendekatan *Purposive Sampling*. Responden dari kajian ini ialah pengguna dari transportasi di sepanjang rute utara sampai selatan dari proyek pengembangan MRT Jakarta dan terdiri dari 400 orang (50% pengguna kendaraan pribadi, 50% pengguna transportasi umum). Data yang didapat lalu dianalisis menggunakan statistik deskriptif dan analisis korelasi. Temuan dari studi ini mencakup elemen

⁹ Ana Ramadhayanti, *Analisis Pengaruh Dampak Tata Ruang Kota dan Antusias Masyarakat dalam Menggunakan Mass Rapid Transit (MRT) Terhadap Pengurangan Kemacetan DKI Jakarta (Lebak Bulus – Hotel Indonesia)*, 2020

¹⁰ Rosiwarna Anwar, Imam Salehudin, Basuki Muhammad Mukhlis dan Kirana Rukmayuninda, *Intention to Adopt and Willingness to Pay: Mass Rapid Transport System in Greater Jakarta, Indonesia*, 2023

seperti sikap, norma subjektif serta persepsi kegunaan secara signifikan mempengaruhi niat dari pengguna untuk menggunakan MRT Jakarta. Pengguna potensial untuk menggunakan MRT Jakarta merupakan masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi dan pengguna transportasi umum itu sendiri. Hal ini mengkaji niat dari calon pengguna MRT Jakarta untuk membayar tarif sesuai yang telah ditetapkan. Pengeluaran untuk biaya transportasi dan keinginan dari calon pengguna menjadi hal yang signifikan untuk kesediaan masyarakat dalam membayar tarif suatu moda seperti MRT Jakarta tersebut.

Dari berbagai penelitian terdahulu, penelitian penulis menguatkan 3 penelitian diatas. Penelitian pertama mengatakan berbagai kebijakan telah dilakukan untuk menaikkan minat masyarakat menggunakan transportasi umum di DKI Jakarta. Penelitian kedua mengatakan semangat publik harus memanfaatkan MRT Jakarta dibandingkan mobil pribadi. Penelitian ketiga mengatakan niat pengguna MRT Jakarta untuk membayar tarif sesuai dengan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, penelitian penulis akan menguatkan 3 referensi diatas dalam hal memindahkan masyarakat atau individu yang awalnya menggunakan kendaraan pribadi beralih untuk memanfaatkan transportasi publik, sehingga tarif yang sudah dibayarkan dari masyarakat menjadi sesuai dengan apa yang mereka dapatkan pada moda transportasi publik tersebut terutama MRT Jakarta. Penelitian kedua juga menjelaskan tentang antusiasme masyarakat sangat berpengaruh dalam

mengurai kemacetan di DKI Jakarta, hal itu memperkuat penelitian dari penulis.

1.5.2. Kerangka Teori

A. Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi merupakan proses penerapan suatu kebijakan dalam suatu situasi yang dapat diukur dengan berbagai indikator. Implementasi dilakukan dalam pelaksanaan suatu kebijakan di lingkup tertentu. Dengan adanya implementasi, suatu hal dapat dievaluasi untuk dilihat apakah kebijakan tersebut berhasil atau tidak. Serta pelaksanaan kebijakan adalah suatu tahap dalam proses penerapan kebijakan publik yang sebelumnya direncanakan dari *stakeholders*. Dalam berjalannya suatu implementasi kebijakan, para *stakeholders* tetap harus mengevaluasi kebijakan yang dibuat guna sampai kepada tujuan yang diharapkan. Kebijakan publik ialah keputusan yang dikeluarkan dari pemerintah atau pemangku kepentingan lain yang didasari oleh permasalahan yang timbul dalam masyarakat. Oleh karenanya, implementasi kebijakan publik menjadi hal yang penting dalam tiap elemen masyarakat dalam bernegara.

Grindle menyampaikan bahwa kegiatan administratif secara umum, yang dikenal sebagai implementasi, dapat dipelajari pada tingkat program. *Grindle* memberikan tambahan bahwa setelah program kegiatan telah dibuat dan tujuan serta sasaran telah ditetapkan, maka

tahap pelaksanaan baru akan dimulai, serta biaya yang diperlukan untuk mencapai sasaran telah siap dan disalurkan. Pendekatan penerapan kebijakan publik yang diajukan oleh *Grindle* dikenal dengan "*Implementation as a Political and Administrative Process*". *Grindle* mengungkapkan bahwa suksesnya pelaksanaan pencapaian tujuan akhir kebijakan publik, atau apakah tujuan yang diharapkan telah tercapai, dapat digunakan untuk mengukur efektivitasnya.

Pengukuran keberhasilan bisa dinilai dari dua aspek. Pertama, isi kebijakan yang mengacu pada komponen yang terdapat dalam kebijakan. Isi kebijakan dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Kedua, lingkungan implementasi yang mengacu pada faktor yang berada di luar kebijakan. Lingkungan implementasi dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Derajat implementasi kebijakan yang meliputi substansi kebijakan dan konteks implementasinya juga mempunyai dampak yang substansial pada keberhasilan implementasi kebijakan publik.

Menurut Teori Implementasi menurut *Merilee S. Grindle*, isi kebijakan terdiri dari enam poin, yaitu:

- 1) Kepentingan Kelompok Sasaran

Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan dapat berupa kepentingan individu, kelompok, atau organisasi. Kebijakan yang mempengaruhi kepentingan yang kuat akan lebih sulit diimplementasikan. Kepentingan kelompok sasaran merupakan salah

satu faktor konten dalam strategi ini. Se jauh mana kepentingan kelompok sasaran terwakili dalam substansi kebijakan yang menentukan kepentingan siapa yang terkena dampak kebijakan. Kepentingan-kepentingan ini terkait dengan kepentingan-kepentingan lain yang mempengaruhi bagaimana kebijakan diimplementasikan. Gagasan bahwa berbagai kepentingan terlibat dalam implementasi kebijakan dan sejauh mana kepentingan-kepentingan ini mempengaruhi implementasi kebijakan didukung oleh indikator ini.

2) Tipe Manfaat

Tipe manfaat adalah jenis manfaat yang diterima dari kelompok sasaran. Ditinjau dari isi kebijakan, upaya untuk menjelaskan dan menekankan perlunya suatu kebijakan mencakup berbagai manfaat dan mempunyai dampak yang baik pada implementasi merupakan tujuan dari kegiatan manfaat kebijakan.

3) Derajat Perubahan yang Diinginkan

Derajat perubahan yang diinginkan oleh kebijakan dapat berupa perubahan yang kecil atau perubahan yang besar. Kebijakan yang bertujuan untuk mengubah perilaku atau sikap akan lebih sulit diimplementasikan. Tingkat perubahan yang diharapkan atau besarnya perubahan yang ditimbulkan oleh adanya suatu kebijakan. Tingkat perubahan yang diinginkan menunjukkan sejauh mana

diperlukan skala yang jelas untuk perubahan yang diantisipasi atau diinginkan sebagai akibat dari pelaksanaan kebijakan. (4)

4) Letak Pengambilan Keputusan

Tempat pengambilan keputusan merupakan sikap suatu program cocok atau tidak untuk diimplementasikan. Penjelasan dimana posisi pengambilan keputusan dalam kebijakan yang akan dijalankan karena pengambilan keputusan memiliki peranan penting dalam implementasi kebijakan.

5) Pelaksanaan Program

Pelaksana program adalah lembaga atau organisasi yang memiliki tanggungjawab untuk melaksanakan kebijakan. Kebijakan yang dilaksanakan oleh lembaga atau organisasi yang memiliki kapasitas dan sumber daya yang memadai akan lebih mudah diimplementasikan secara efektif.

6) Sumber Daya yang Dilibatkan

Sumber daya yang tersedia untuk mendukung pelaksanaan kebijakan dapat berupa sumber daya manusia, sumber daya finansial, dan sumber daya fisik. Kebijakan yang didukung oleh sumber daya yang memadai akan lebih mudah diimplementasikan. Pelaksanaan suatu kebijakan akan berhasil, jika sumber daya memadai dan sudah tersedia.

Menurut Teori Implementasi menurut *Merilee S. Grindle*, lingkungan implementasi terdiri dari tiga poin, yaitu:

1) Kekuasaan, Kepentingan dan Strategi Aktor yang Terlibat

Keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh interaksi antara kekuasaan, kepentingan serta strategi aktor yang terlibat. Aktor yang memiliki kekuasaan yang besar, kepentingan yang sejalan dengan kebijakan dan strategi yang efektif akan lebih mudah untuk mempengaruhi proses implementasi kebijakan dan mencapai tujuan kebijakan.

2) Karakteristik Lembaga dan Pengusaha

Keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh interaksi antara karakteristik lembaga dan pengusaha. Lembaga yang memiliki kemampuan dan sumber daya yang memadai, kepemimpinan yang kuat dan kebijakan internal yang mendukung akan lebih mudah untuk melaksanakan kebijakan. Suatu lembaga akan berpengaruh pada suatu kebijakan karena bergantung pada sejauh mana suatu kebijakan dapat dilaksanakan dan dapat mempengaruhi keberhasilannya.

3) Tingkat Kepatuhan dan Daya Tanggap (Responsivitas) Kelompok Sasaran

Proses penerapan kebijakan bergantung pada kepatuhan dan daya tanggap para pelaksana. Kelompok sasaran yang patuh dan tanggap akan lebih mudah untuk melaksanakan kebijakan dan mencapai tujuan kebijakan.

1.6. OPERASIONALISASI KONSEP

Implementasi merupakan tahapan penting dalam siklus kebijakan di mana keputusan yang telah ditetapkan diubah menjadi tindakan nyata untuk mencapai hasil yang diharapkan. Pada implementasi kebijakan, proses realisasi dan pelaksanaan aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah atau lembaga pembuat kebijakan dilakukan melalui serangkaian tindakan konkret yang bertujuan untuk menerjemahkan kebijakan tersebut menjadi hasil yang dapat diamati dan dirasakan di lapangan. Salah satu contoh implementasi yang relevan adalah Implementasi MRT Jakarta, dimana proses penerapan moda transportasi *Mass Rapid Transit* (MRT) dengan moda transportasi lain di DKI Jakarta dilakukan untuk mencapai tujuan implementasi dan efisiensi dalam pergerakan massa di area perkotaan.

Teori Implementasi dari *Grindle* dibutuhkan untuk menetapkan indikator pada variabelnya. Pernyataan tersebut dapat dibuktikan sebagai berikut:

Tabel 1.7 Operasionalisasi Konsep

No	Indikator	Sub Indikator	Keterangan
1.	Isi Kebijakan	Kepentingan Kelompok Sasaran	Perjanjian angkutan dengan Penumpang 2021 yang dikeluarkan oleh PT MRT Jakarta (Perseroda), kelompok sasaran pengguna MRT Jakarta terdiri dari seluruh masyarakat yang membutuhkan transportasi publik di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya.
		Tipe Manfaat	a) MRT Jakarta dapat membantu mengurangi kemacetan dan mengurangi polusi udara. b) MRT Jakarta memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penggunanya.

		Derajat Perubahan yang Diinginkan	Perubahan <i>mindset</i> , dimana masyarakat beralih dari menggunakan kendaraan pribadi beralih menjadi menggunakan transportasi publik
		Letak Pengambilan Keputusan	Aktor-aktor yang merumuskan kebijakan dan melakukan pengambilan keputusan atas keberadaan MRT di DKI Jakarta.
		Pelaksanaan Program	a) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai perumus kebijakan. b) PT MRT Jakarta bertanggungjawab pada perencanaan, pengoperasian, pengelolaan, pengawasan dan pengembangan MRT Jakarta.
		Sumber Daya yang Dilibatkan	a) Sumber Daya Manusia (SDM) yang mendukung keberjalanan MRT Jakarta. b) Sumber anggaran untuk operasional MRT Jakarta. c) Sarana dan prasarana yang menunjang kegiatan operasional MRT Jakarta.
2.	Lingkungan Implementasi	Kekuasaan, Kepentingan dan Strategi Aktor yang Terlibat	a) Kekuasaan, Kepentingan dan Strategi PT MRT Jakarta sebagai pelaksana kebijakan. b) Kepentingan masyarakat sebagai sasaran kebijakan.
		Karakteristik Lembaga dan Pengusaha	Budaya kerja yang diterapkan PT MRT Jakarta dalam rangka pelaksanaan <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT). a) Otoritas pengambilan keputusan strategis, perencanaan dan pengelolaan operasional MRT Jakarta. b) Menjalin kerjasama dan keterlibatan yang baik antara Pemerintah, masyarakat serta pemangku kepentingan lainnya guna suksesnya program MRT Jakarta dan koordinasi yang efektif dalam implementasinya. c) Orientasi yang kuat untuk pelayanan publik dengan fokus pemenuhan kebutuhan serta kepentingan pengguna MRT Jakarta, dengan memberikan

			aksesibilitas, keamanan, kenyamanan dan kualitas layanan yang baik.
		Tingkat Kepatuhan dan Daya Tanggap (Responsivitas) Kelompok Sasaran	a) Ketersediaan informasi dan aksesibilitas. b) Tingkat kepatuhan masyarakat terhadap penegakan peraturan di MRT Jakarta.

Sumber : Diolah Penulis, 2023.

1.7. METODE PENELITIAN

1.7.1. Desain Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang diteliti, peneliti melakukan riset menggunakan penelitian deskriptif kualitatif. Sedangkan data deskriptif yang berupa kata-kata tertulis atau lisan orang dan perilaku yang diamati dihasilkan oleh penelitian kualitatif, menurut Bogdan dan Taylor. Penelitian kualitatif didasarkan pada fakta obyektif yang relevan dengan permasalahan yang dihadapi. Penelitian ini memadukan pendekatan kualitatif dengan metodologi deskriptif, bermaksud guna memberikan gambaran terperinci tentang masalah yang diteliti dan mengidentifikasi serta menjelaskan data yang ada secara terstruktur.

1.7.2. Situs Penelitian

Situs studi yang dipilih oleh peneliti dalam menjalankan studi ini berfokus pada PT MRT Jakarta serta Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan informasi yang didapatkan dari kedua instansi tersebut, maka diharapkan peneliti dapat memenuhi studi ini.

1.7.3. Subjek Penelitian

Subjek studi yang diperoleh dari penelitian ini, yaitu :

- 1) *Government and International Relation Department* PT MRT Jakarta
- 2) Dinas Perhubungan DKI Jakarta
- 3) Masyarakat pengguna Moda Transportasi MRT Jakarta

1.7.4. Jenis Data

Penelitian kualitatif memanfaatkan informasi dalam bentuk teks, seperti istilah tekstual, ekspresi atau simbol yang menjadi ciri orang, perilaku, atau peristiwa dalam kerangka interaksi sosial.

1.7.5. Sumber Data

- 1) Data Primer

Data Primer merupakan data yang didapatkan langsung dari sumbernya. Data primer merupakan informasi yang diperoleh dan penting dalam studi, berasal dari responden atau informan, dan menjadi sumber utama melalui observasi dan penelitian.

- 2) Data Sekunder

Data sekunder ialah informasi yang tidak diambil secara langsung dari sumbernya. Informasi sekunder melibatkan bahan hukum, seperti literatur, karya ilmiah, opini, surat kabar, jurnal ilmiah, dan situs internet yang terkait dengan isu penelitian dan masih relevan sebagai referensi peneliti dalam penyusunan studi ini.

1.7.6. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data pada studi ini sebagai penelitian kualitatif diterapkan dengan metode tertentu. Pada studi ini, peneliti menerapkan teknik pengamatan dan melakukan wawancara. guna dapat memperoleh informasi atau data.

1) Observasi

Peneliti dapat mengumpulkan data dengan mengamati secara langsung dan mendokumentasikan keadaan atau perilaku objek penelitian melalui penggunaan observasi di lokasi yang menjadi fokus studi. Pengamatan dilakukan langsung oleh peneliti di Stasiun MRT Jakarta dan sepanjang ruas jalan dimana dilewati oleh MRT Jakarta.

2) Wawancara

Wawancara ialah teknik pengumpulan data yang terdiri dari pertukaran tanya jawab verbal satu arah di mana orang yang melakukan wawancara mengajukan pertanyaan dan orang yang ditanyai menjawab. Proses tanya jawab dilakukan antara peneliti dengan narasumber yang berkaitan erat dengan MRT Jakarta. Narasumber yang ada ialah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sebagai Pemerintah Provinsi DKI Jakarta serta masyarakat yang menggunakan moda transportasi MRT Jakarta.

3) Dokumentasi

Data dikumpulkan dan dianalisis melalui proses dokumentasi, yang meliputi catatan tekstual, visual, dan elektronik. Teknik ini melibatkan

penghimpunan data dengan mengumpulkan gambar yang terkait dengan MRT Jakarta yang diambil sendiri oleh peneliti.

1.7.7. Analisis dan Interpretasi Data

Analisis dan Interpretasi Data pada studi kualitatif akan dilakukan menggunakan cara reduksi data, penyajian data serta verifikasi, dan penarikan simpulan.

1) Reduksi Data

Reduksi data ialah sebuah cara menganalisis yang menajamkan, mengkategorikan, mengarahkan serta menyingkirkan yang tidak dibutuhkan serta menggolongkan data dengan penataan tertentu sehingga menjadi suatu simpulan yang dapat diambil juga diverifikasi.

2) Penyajian Data

Penyajian data ialah suatu himpunan data informasi yang tersusun dan dipaparkan dalam bentuk tertulis berdasarkan situasi nyata yang saling berkaitan.

3) Verifikasi dan Penarikan Kesimpulan

Tahap terakhir dalam proses analisis data kualitatif adalah verifikasi dan penarikan kesimpulan. Kesimpulan diverifikasi selama penelitian berlangsung serta penarikan kesimpulan memiliki hasil yang ditentukan pada besaran data yang didapatkan selama melakukan penelitian.

1.7.8. Kualitas Data (*Goodness Criteria*)

Kualitas data pada studi ini tergolong baik kualitasnya dikarenakan teknik pengambilan data dilakukan dari berbagai sumber dan terverifikasi kebenarannya.