

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **V.1 Kesimpulan**

Sistem Jak Lingko merupakan kebijakan yang dibentuk oleh Pemda DKI Jakarta yang telah diatur di dalam Pergub No. 68 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu dan Terintegrasi. Kebijakan sistem Jak Lingko dibentuk oleh Pemda DKI Jakarta untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan yang sudah terjadi selama bertahun-tahun di Jakarta. Kemacetan yang terjadi di Jakarta disebabkan oleh jumlah penduduk yang sangat tinggi di DKI Jakarta sendiri dan juga daerah penyangganya. Jumlah penduduk yang tinggi di Jakarta, juga meningkatkan kebutuhan masyarakat untuk bermobilitas. Tingginya kebutuhan mobilitas di Jakarta, tidak dibarengi dengan pembangunan transportasi publik di Jakarta. Hal tersebut membuat masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil dan motor untuk kebutuhan beraktivitas sehari-hari. Bergantungnya masyarakat kepada kendaraan pribadi untuk bermobilitas membuat jumlah kendaraan pribadi semakin tinggi setiap tahunnya dan memenuhi ruas jalan di Jakarta.

Permasalahan kemacetan di Jakarta yang disebabkan oleh dominasi penggunaan kendaraan pribadi, coba dikurangi dan bahkan diselesaikan oleh Pemda DKI Jakarta. Maka dari itu Pemda DKI Jakarta mulai menerapkan dimensi *smart mobility*, untuk memfokuskan arah pengembangan transportasi di Jakarta menjadi lebih pintar, berkelanjutan, dan memprioritaskan transportasi publik. Maka dari itu salah satu kebijakan yang menerapkan dimensi *smart mobility* untuk mengatasi kemacetan adalah kebijakan sistem Jak Lingko. Kebijakan tersebut memiliki tujuan untuk meningkatkan penggunaan transportasi publik dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi. Namun, implementasi dimensi *smart mobility* dan kebijakan Jak Lingko, masih belum bisa menurunkan angka kemacetan di Jakarta. Tingkat kemacetan di Jakarta menurut data dari Tom-Tom Traffic Index, tingkat kemacetan di DKI Jakarta selama 3 tahun terakhir meningkat seiring dengan kondisi kembali normal setelah pandemi Covid-19. Tingkat kemacetan yang tetap meningkat dipengaruhi oleh jumlah kendaraan pribadi yang

terus meningkat setiap tahunnya. Dengan hal tersebut Dominasi penggunaan kendaraan pribadi masih terjadi di Jakarta, melihat dari data bahwa modal share untuk transportasi publik di Jakarta tahun 2023 hanya sekitar 18% dari total seluruh perjalanan.

Berdasarkan data tentang tingkat kemacetan Jakarta yang meningkat, jumlah kendaraan pribadi yang terus bertambah, dan modal share transportasi publik yang masih rendah, penulis menilai implementasi dari dimensi *smart mobility* dan kebijakan sistem Jak Lingko belum terlaksana secara maksimal. Berdasarkan hasil penelitian melalui wawancara dan kajian literatur dan analisis menggunakan indikator *smart mobility* dari Wicaksana dan teori model implementasi kebijakan dari Grindle, penulis menilai masih terdapat beberapa kekurangan pada implementasi dimensi *smart mobility* dan kebijakan sistem Jak Lingko. Berikut beberapa kekurangan dari implementasi dimensi *smart mobility* dan kebijakan sistem Jak Lingko:

1. Masyarakat belum bisa mendapatkan manfaat kebijakan Jak Lingko dan dimensi *smart mobility* karena sosialisasi yang belum menjangkau seluruh lapisan masyarakat.
2. Pengembangan transportasi publik yang tidak terlalu diprioritaskan sampai ada kebijakan Jak Lingko, membuat target atau derajat perubahan penggunaan transportasi publik berjalan cukup lambat, dengan capaian tahun 2023 baru mencapai 18% dari jumlah pergerakan. Jika dibandingkan dengan target yang dicanangkan sebesar 60% pada tahun 2030, terlihat capaian tahun 2023 masih jauh dari yang diharapkan.
3. PT JakLingko Indonesia belum memiliki posisi dan wewenang yang kuat sebagai pelaksana sistem integrasi tarif, sehingga pada pelaksanaannya masih terdapat perbedaan model bisnis di BUMD transportasi yang menghambat integrasi tarif.
4. Terdapat kekurangan sumber daya baik dalam bentuk anggaran ataupun SDM yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan Jak Lingko. Hal tersebut berdampak pada terhambatnya sosialisasi dan pengembangan transportasi publik, sehingga kebijakan Jak Lingko juga tidak terlaksana dengan baik.

5. Pemda DKI Jakarta dan Pemda Bodetabek belum menggunakan kekuasaan dan menunjukkan *political will* yang optimal untuk membantu pelaksanaan kebijakan Jak Lingko. Terlihat dari Pembangunan transportasi publik yang belum merata, sosialisasi yang belum merata, pelaksanaan kebijakan *'push'* yang belum optimal, dan pembentukan kebijakan insentif kendaraan listrik pribadi yang bertentangan dengan tujuan kebijakan Jak Lingko.
6. Belum adanya kesamaan komitmen dan sinergi dari pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan Jak Lingko dan dimensi *smart mobility*. Terlihat dari belum optimalnya integrasi tarif dan data, karena sinergi antara Dishub DKI Jakarta, PT JakLingko Indonesia, dan BUMD transportasi belum terlaksana dengan baik. Selain itu terdapat perbedaan pandangan antara Lembaga yang terlibat tentang pengembangan jalur sepeda.
7. Belum adanya kepatuhan dari pihak yang terlibat pada kebijakan Jak Lingko. Pemda DKI Jakarta menerbitkan kebijakan insentif kendaraan Listrik pribadi, perbedaan model bisnis antara BUMD transportasi, operator swasta yang menolak layanan transportasi publik, merupakan beberapa bentuk ketidakpatuhan di dalam pelaksanaan kebijakan Jak Lingko.

## V.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas yang didapatkan dari hasil penelitian, Penulis bisa memberikan 2 jenis saran, yaitu

### V.2.1 Saran Praktis

1. Kepada Gubernur DKI Jakarta dan Kepala Daerah Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, diperlukan *political will* yang lebih optimal terutama dalam hal sosialisasi, alokasi anggaran, pelaksanaan kebijakan *'push'* dan Pembangunan sarana-prasarana transportasi publik, agar Masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi publik.
2. Kepada Pemda DKI Jakarta, penulis harap menghapus kebijakan insentif kendaraan Listrik pribadi, karena tidak sesuai dengan tujuan kebijakan Jak Lingko dan mendorong Masyarakat untuk membeli dan menggunakan kendaraan pribadi.

3. Kepada PT JakLingko Indonesia, penulis harap bisa lebih tegas dan bersuara untuk bisa membuat patuh seluruh pihak yang terlibat dalam sistem integrasi tarif Jak Lingko
4. Kepada BUMD transportasi DKI Jakarta, bisa lebih patuh kepada kebijakan sistem Jak Lingko dan terus meningkatkan pelayanan transportasi publik kepada Masyarakat.
5. Kepada Pemda Bodetabek, menggunakan kekuasaan dan wewenangnya untuk membangun sistem transportasi publik mandiri di seluruh wilayah daerahnya. Sebab Pembangunan transportasi publik di wilayah Bodetabek bisa menarik Masyarakat menggunakan transportasi publik dibandingkan kendaraan pribadi.

### **V.2.2 Saran Teoritis**

1. Penelitian ini perlu dilanjutkan karena pada saat penelitian ini ditulis kebijakan Jak Lingko baru terlaksana sekitar 3 tahun. Maka dari itu menurut penulis diperlukan penelitian lanjutan untuk memperbarui data dan kondisi implementasi kebijakan Jak Lingko di tahun-tahun mendatang.
2. Penelitian tentang kebijakan Jak Lingko dan dimensi *smart mobility* memerlukan lebih banyak sumber data primer melalui wawancara dengan berbagai pihak untuk mendapatkan pemahaman tentang pelaksanaan kebijakan Jak Lingko secara komprehensif.
3. Diperlukan lebih banyak penelitian yang membahas tentang dimensi *smart mobility* dan kaitannya dengan transportasi publik, untuk memperkaya sumber penelitian tentang mobilitas Masyarakat di tahun mendatang.