

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

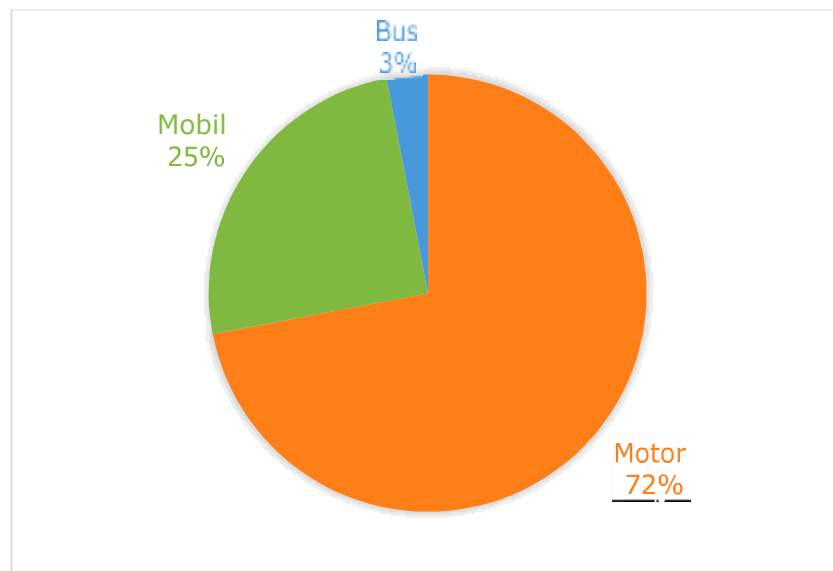
Transportasi merupakan satu dari berbagai komponen yang mempunyai peranan krusial dalam mobilitas untuk pengembangan suatu wilayah. Dampak hadirnya transportasi mempengaruhi di pelbagai bidang seperti bidang ekonomi, sosial, dan lain sebagainya. Namun, kehadiran transportasi juga mempengaruhi fenomena di suatu wilayah tersebut salah satunya yaitu kemacetan. Kemacetan merupakan suatu fenomena ketika lebih banyak mobil di jalan daripada yang dapat diakomodasi dengan aman oleh rute. Kemacetan mempunyai dampak yang dapat berimbas secara langsung terhadap semua bidang dan mempengaruhi perkembangan di suatu 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.

Gambar 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Jenis Kendaraan di DKI Jakarta Tahun 2019



Source: Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Jenis Kendaraan di DKI Jakarta Tahun 2019 (<https://jakarta.bps.go.id/>)

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 sejak tahun 2016 mulai bertransformasi paradigma pembangunan perkotaan lebih condong menuju kota yang humanis dengan prioritas pembangunan pertama yaitu pejalan kaki, pengendara sepeda, angkutan umum ramah lingkungan, angkutan umum reguler, dan yang tak kalah pentingnya, mobil pribadi. Hal tersebut sesuai dengan visi Kota Jakarta yang ingin mewujudkan proyeksi pengguna angkutan umum di angka 60% di tahun 2030. Adapun alternatif transportasi publik yang diberikan seperti TransJakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan KRL CommuterLine. Tindakan tersebut secara tidak langsung mendorong masyarakat untuk mengubah kendaraan pribadi beralih ke transportasi publik sebagai moda transportasi masyarakat untuk mengurai kemacetan yang semakin tahun semakin padat.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berhasil memperbaiki keadaan permasalahankecametan yang ada. Hal tersebut dibuktikan dari hasil riset TomTom Traffic Index di tahun 2021 menunjukkan bahwasanya DKI Jakarta mengalami penurunan angka kemacetan yang terbilang cukup signifikan dari

tahun-tahun sebelumnya yaitu menjadi peringkat ke 46 dengan tingkat kemacetan sebesar 34%.

Gambar 1.2 Data TomTom Traffic Index di DKI Jakarta Tahun 2021



Source: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2021

(<https://dishub.jakarta.go.id/tag/tomtom-traffic-index>)

Sejak 2019, indeks kemacetan kota Jakarta pun secara berangsur-angsur mengalami peningkatan. Pada tahun 2018, Jakarta turun ke peringkat 7 dalam indeks kemacetan kota di seluruh dunia dengan persentase kemacetan 53%. Setahun setelahnya, Jakarta kembali memperbaiki peringkat hingga menduduki peringkat ke-10 meski persentase kemacetannya sama seperti tahun sebelumnya. Perubahan signifikan pun terjadi di tahun 2020 di mana Jakarta berhasil keluar dari sepuluh besar kota termacet di dunia. Di tahun tersebut, Jakarta berhasil meraih peringkat ke-31 dengan tingkat kemacetan sebesar 36% atau turun 17% dari tahun sebelumnya.

Namun pandemi COVID-19 yang melanda dunia sejak awal tahun 2020

telah membawa dampak signifikan pada berbagai aspek kehidupan, termasuk sektor transportasi umum di Jakarta. Menurut (Rasyid et al., 2022) permasalahan terbesar yang dihadapi masyarakat selama penerapan PSBB di Provinsi DKI Jakarta adalah sulitnya akses transportasi umum sebesar 35,09. Selama pandemi, banyak penumpang angkutan umum mengalami penurunan drastis karena adanya kebijakan pembatasan sosial dan lockdown. Hal ini berdampak pada penurunan pendapatan pengemudi dan pengusaha angkutan umum, serta menimbulkan tantangan besar dalam mempertahankan keberlangsungan operasional dan menjaga kesehatan dan keselamatan pengguna transportasi. Selain itu, pandemi juga memicu perubahan perilaku dan preferensi masyarakat terhadap moda transportasi yang lebih aman dan terjamin kesehatannya, sehingga membutuhkan solusi inovatif dan adaptasi dalam menghadapi situasi yang berubah ini.

Walaupun terobosan tersebut memberikan dampak yang positif, namun kekhawatiran muncul yaitu dalam persaingan kompetisi diantara moda transportasi dalam melayani penumpang antara layanan *rail-based transit* (MRT, LRT dan CommuterLine) dengan TransJakarta sehingga diperlukan sebuah integrasi baru untuk merespon hal tersebut sehingga keseluruhan dapat saling menunjang satu sama lain. Integrasi tersebut yaitu Program Jak Lingko yang merupakan pengganti program sebelumnya yaitu OK-Trip.

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.

Sesuai dengan pernyataan dari (ITDP, 2019) yaitu agar 60% perjalanan di kota Jakarta ditempuh dengan angkutan umum memerlukan kerja sama seluruh sistem angkutan umum di bawah Pemprov DKI. Integrasi fisik, metode dan tarif pembayaran, dan integrasi sistem operasi hanyalah hal-hal minimal yang perlu terjadi antara layanan MRT, LRT, CommuterLine, dan TransJakarta. Fakta lain seperti yang dilansir dari media online bahwasanya “Indeks kemacetan di DKI Jakarta yang konsisten turun adalah kabar baik yang patut disyukuri, karena ini merupakan hasil kerja keras seluruh jajaran Pemprov Jakarta” kata Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Syafrin Liputo dalam keterangannya, Kamis (10/2/2022).

Berdasarkan uraian fakta yang telah dipaparkan di atas, maka peneliti memilih judul “Efektivitas Program Jak Lingko Dalam Upaya Menurunkan Indeks Kemacetan di DKI Jakarta”. Atas dasar fenomena kemacetan dan integrasi transportasi publik yang mulai didorong oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, maka efektivitas program Jak Lingko harus lebih jauh diteliti untuk mengetahui hambatan dan solusi dari hambatan tersebut dalam upaya pengurangan kemacetan DKI Jakarta.

1.2. Rumusan Masalah

Integrasi transportasi publik mulai dilakukan untuk mengurai kemacetan sekaligus mengurangi persaingan transportasi yang terjadi di DKI Jakarta. Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah **bagaimana efektivitas program Jak Lingko dalam upaya menurunkan indeks kemacetan di DKI Jakarta?**

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, 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. Dengan mengetahui tersebut maka peneliti mampu untuk memperdalam kajian sehingga dapat memberikan manfaat yang konkrit dalam bentuk penelitian ataupun bahan evaluasi dari pemerintah supaya lebih baik lagi kedepannya.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

Penelitian seperti ini diharapkan akan membantu memajukan ilmu pemerintahan, khususnya di bidang-bidang seperti angkutan umum. Selain itu, diharapkan penelitian ini dapat menjadi sumber yang berguna bagi para peneliti di tahun-tahun mendatang.

1.4.2. Manfaat Praktis

Pertama, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi khususnya kepada Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dalam rangka sejauh mana efektivitas program JakLingko yang diharapkan dapat meningkatkan kualitas pelayanan dan menurunkan indeks kemacetan. Selain itu, kontribusi ini juga bisa meningkatkan kualitas pelayanan publik dan menjadi contoh bagi kota lain untuk diikuti dalam rangka pengurangan angka kemacetan.

Kedua, penelitian ini diharapkan dapat menjadi suatu pengetahuan baru bagi masyarakat tentang adanya program Jak Lingko oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai upaya mendorong penggunaan transportasi publik untuk pengurangan angka kemacetan.

1.5. Tinjauan Pustaka

Dalam sebuah penulisan karya ilmiah diperlukan tinjauan penelitian terdahulu supaya dapat memberikan gambaran serta pertimbangan dalam relevansi topik yang akan disajikan. Pemaparan penelitian terdahulu dimaksudkan supaya penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti merupakan penelitian yang original dan terhindar dari unsur plagiat. Adapun berikut beberapa tinjauan penelitian terdahulu, yaitu:

Tabel 1.3. Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis	Judul	Hasil Temuan
1.	(Handayani et al., 2021)	Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menerapkan kebijakan memberlakukan Ganjil Genap secara ketat, melarang sepeda motor di jalan raya tertentu, memperkenalkan Electronic Road Pricing, memperluas dan memodernisasi layanan angkutan umum, serta meningkatkan jumlah penumpang dan kepuasan penggunaannya. Untuk lebih memfasilitasi kebijakan dorong dan tarik, peralihan moda fisik, pembayaran tarif, dan penjadwalan perjalanan, pemerintah harus mempertimbangkan peraturan angkutan umum secara bersamaan.
2.	(Aji et al., 2019)	Rancang Bangun Sistem Integrasi Angkutan Kota (SIANGKOT) Guna Mendukung Program Jak Lingko	Aplikasi SIANGKOT masih dalam tahap pengembangan, dimana masih dalam pengerjaan untuk membuat fitur-fitur yang harus ada di dalam aplikasi. Alur kerja menentukan bahwa pengujian harus dimulai setelah aplikasi selesai. Setelah aplikasi tersebut diuji, dievaluasi, dan diperbaiki secara menyeluruh, aplikasi tersebut akan disosialisasikan kepada khalayak sarannya: mahasiswa rantau yang tinggal di Jakarta Utara dan masyarakat DKI Jakarta pada khususnya, agar lebih banyak orang

			mengetahui tentang program Jak Lingko.
3.	(Zahra et al., 2020)	Evaluasi Kualitas Pelayanan pada Industri Angkutan Umum: Studi Kasus Mikrotrans Jak Lingko	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Customer Satisfaction Index (CSI) Mikrotrans Jak Lingko masuk ke dalam kategori puas dengan nilai 79,40%. Dari 22 atribut kualitas layanan, keseluruhan atribut menunjukkan angka kesenjangan antara persepsi dan harapan dengan nilai negatif, sehingga diperlukan peningkatan pada keseluruhan atribut.
4.	(Mulyadi & Joewono, 2021)	Studi Deskriptif Faktor yang Menyebabkan Kenaikan Penumpang Transjakarta	Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat enam faktor penyebab, yaitu: (1) Peningkatan jumlah dan kualitas armada Transjakarta, (2) Peningkatan jumlah trayek yang dilayani Transjakarta, (3) Peningkatan jumlah trayek yang dilayani Transjakarta, (4) Peningkatan jumlah rute yang dilayani Transjakarta, (5) Mengintegrasikan tarif melalui gagasan Jak Lingko, (6) Mengintegrasikan terminal bus Transjakarta dengan moda transportasi kereta api, dan seterusnya dan seterusnya. (6) Pembangunan halte non BRT yang terintegrasi dengan tata ruang trotoar, serta perluasan Kebijakan ganjil genap di 25 ruas jalan yang menawarkan layanan Transjakarta.
5.	(Endrawati et al., 2020)	Tingkat Kepuasan Pelanggan Terhadap	Pengaruh parsial variabel Sarana Prasarana (X1) memberikan pengaruh terhadap variable Kepuasan pelanggan

		Pelayanan Jak Lingko Pada PT Jaklingko Jakarta	sebesar 62,5%, sedangkan Pengaruh variabel Kesiapan Pengemudi (X2) memberikan pengaruh terhadap variable Kepuasan pelanggan sebesar 10,1%, dan pengaruh Ketepatan waktu(X3) terhadap variable Kepuasan pelanggan sebesar 16,9%, Pengaruh variable Perilaku Pengemudi (X4) terhadap variable Kepuasan pelanggan sebesar 8,2%, dan variable Kemudahan biaya (X5) memberikan pengaruh terhadap variable Kepuasan pelanggan (Y) sebesar 25,4%, Pengaruh secara bersamaan (simultan) terhadap variable Kepuasan pelanggan sebesar 71,9%, sedangkan sisanya sebesar 29,1% ditentukan oleh faktor lain yang belum diketahui yang tidak masuk dalam model penelitian.
6.	(Sukmarini, 2022)	Studi Kemacetan Lalulintas dan Penanganannya pada Simpang Lima Kawasan Senen - Jakarta Pusat	Hasil penelitian menunjukkan konsep penanganan kemacetan lalu lintas di Kawasan simpang lima Senen melalui konsep pembangunan underpas, konsep penataan sirkulasi pada setiap kavling bangunan komersial, penataan jalur pejalan kaki, pengaturan manajemen transportasi. Namun, diperlukan penataan kembali terhadap jalur pedestrian yang menghubungkan aktivitas masyarakat dalam pemindahan moda dari jalur busway menuju pusat kegiatan, penataan rambu lalu lintas, konsep pengaturan sirkulasi pada setiap kawasan

			pembangunan dan jasa, pengaturan terhadap larangan pada ruang publik dan pengaturan pola manajemen transportasi menjadi satu arah.
7.	(Limantara et al., 2017)	Solusi Pengawasan Kebijakan Mengatasi Kemacetan Jalan dan Parkir Kota Berbasis Internet Cerdas	<p>Berbagai upaya telah dilakukan Pemprov DKI Jakarta untuk mengurai kemacetan, antara lain sistem three in one, sistem ganjil genap, electronic road pricing (ERP), dan inisiatif menambah jalan tol yang sudah teruji, terutama simpang semanggi. Skenario kebijakan menunjukkan bahwa, selain langkah-langkah untuk memperluas jalan, strategi untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di ibu kota negara secara teori sederhana tetapi menantang dalam praktiknya. Pengawasan, keamanan, dan penuntutan adalah semua area di mana Internet of Things (IoT) dapat digunakan untuk membantu. Database pengguna dan kendaraan digabungkan dalam sebuah chip dan diinstal menggunakan cara ini. Chip ini akan memudahkan organisasi afiliasi untuk bekerja sama menjalankan fungsi kontrol dan merespons dengan tepat jika terjadi kesalahan pengguna. Diharapkan studi ini akan membuka jalan bagi IoT untuk secara signifikan memengaruhi kehidupan sehari-hari masyarakat di masa mendatang, terutama terkait dengan cara mereka memilih untuk bepergian.</p>

8.	(Ratnaningtyas et al., 2021)	Berwisata ke Kota Jakarta dengan Kemacetannya	<p>Penelitian ini memberikan lima rekomendasi kepada pemerintah DKI Jakarta untuk mengurai kemacetan lalu lintas:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) mengeluarkan kebijakan pembatasan jumlah kendaraan pribadi; (2) memperkenalkan sistem jalan tol; (3) menyusun rencana angkutan umum yang komprehensif; (4) menambah jumlah jalan layang dan underpass; dan (5) revitalisasi trotoar dan jalan. <p>Lalu, ada berbagai pilihan bagi mereka yang ingin mengunjungi tempat wisata Jakarta meskipun macet: Jika Anda merencanakan perjalanan ke Jakarta, Anda dapat menghindari kemacetan kota yang terkenal dengan melakukan salah satu dari hal berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) memutuskan melakukan perjalanan pada hari libur atau hari raya Idul Fitri; (2) menghindari perjalanan selama jam kerja dan setelah jam kerja; (3) tidak mengikuti arus kemacetan; (4) naik angkutan umum; (5) menggunakan aplikasi di smartphone seperti akun Twitter TMC Polda Metro Jaya dan Google Maps serta aplikasi waze; (6) mengundang teman yang sudah lama tinggal di Jakarta; (7) Meninggalkan pemberangkatan pesawat, kereta api, bus pada sore hari.
9.	(Aminah, 2018)	Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan	<p>Sistem transportasi massal atau publik belum sepenuhnya dapat diakses oleh masyarakat. Masalahnya bukan hanya terkait dengan masalah tarif,</p>

			<p>tetapi juga karena terus berkembangnya sistem transportasi massal yang belum memenuhi kebutuhan nyata masyarakat akan transportasi massal. Pada prinsipnya, angkutan umum harus secara terbuka memungkinkan semua kelompok masyarakat memiliki akses untuk itu; itu terutama harus memberikan keadilan jaminan bagi orang miskin.</p>
10.	(Haryono et al., 2018)	Persepsi Masyarakat Tentang Kemacetan Lalu Lintas di Jakarta	<p>Studi ini menemukan bahwa jumlah kendaraan pribadi di Jakarta merupakan penyumbang utama kemacetan lalu lintas kota.. Karena kondisi itu, transportasi umum yang cocok Modanya adalah, Monorel, Bus TransJakarta, Trem, MRT, dan LRT. 48% warga Jakarta memilih monorel sebagai transportasi yang paling cocok sementara 38% dari mereka lebih suka Bus Transjakarta, dan 14% orang meminta trem. Harapan realisasi moda transportasi modern, dalam hal ini monorel, adalah untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi. Dengan demikian, kemacetan lalu lintas di Jakarta bisa dikurangi.</p>
11.	(Rahadian et al., 2022)	Analisis Implementasi Kebijakan Sistem Ganjil Genap Dalam Mengatasi Kemacetan Di	<p>Hasilnya menunjukkan bahwa penerapan kebijakan ini telah berjalan dengan baik, jarak di jalan protokol menjadi lebih pendek, kemacetan berkurang, dan penggunaan angkutan umum sudah mulai</p>

		Provinsi DKI Jakarta	meningkat. Namun dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa kendala, seperti: pelanggaran oleh masyarakat dan beberapa warga yang memiliki lebih dari dua pribadi kendaraan dengan nomor polisi yang berbeda, sehingga hasil dari pelaksanaan ini adalah kurang optimal. Dampak negatif dari kebijakan ini adalah ditemukannya orang-orang yang memalsukan nomor registrasi kendaraan mereka. Sedangkan dampak positifnya adalah dalam jangka panjang kebijakan ini akan meningkatkan pergeseran masyarakat untuk menggunakan transportasi umum.
12.	(Supriyadi et al., 2020)	Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Umum Jak Lingko di Jakarta Selatan	Penelitian ini menemukan bahwa (1) tidak terdapat hubungan yang signifikan antara tarif dan kepuasan pengguna (koefisien jalur = 0,284). (2) Dengan koefisien jalur 0,308, kualitas layanan memiliki dampak yang signifikan terhadap kebahagiaan pelanggan. (3) Ada hubungan substansial antara promosi dan kebahagiaan pengguna (0,408). Kepuasan pengguna memiliki nilai R Squared sebesar 0,617.
13.	(Agni et al., 2021)	Evaluasi Penerapan <i>Smart Mobility</i> di Jakarta	Implementasi smart mobility di Jakarta masih tergolong conditionally ready berdasarkan fitur-fitur yang telah dipelajari pada setiap elemen smart mobility di Jakarta tentang

			tingkat kesiapan yang diperoleh dari data sekunder dan primer. Jakarta secara umum siap untuk penerapan mobilitas pintar dalam hal aksesibilitas dan konektivitas, serta penggunaan teknologi informasi dan komunikasi; namun, masih ada ruang untuk perbaikan dalam persyaratan kota untuk perbaikan dan pengadaan di sejumlah aspek mobilitaspinter, terutama transportasi berkelanjutan dan infrastruktur fisik.
14.	(Sitorus, 2022)	Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial	Prinsip keadilan sosial telah terpenuhi dalam reformasi sistem transportasi umum Jakarta, yang dibuktikan dengan klasifikasi enam indikator pendekatan kemampuan. Meski masih dalam tahap pembangunan, integrasi sistem transportasi umum Jakarta telah meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan bagi mereka yang mengandalkannya. Demi pelanggan stasiun, revitalisasi dihentikan dan diselesaikan. KRL, MRT, LRT, dan TJ diintegrasikan untuk meningkatkan aksesibilitas. Meskipun sistem transportasi terpadu di Jakarta memenuhi beberapa indikasi pendekatan kapasitas, penggunaan moda transportasi massal masih jauh dari ideal. Tidak semua orang memiliki akses ke internet, sehingga masalah konektivitas internet murah untuk aplikasi

			pembayaran terintegrasi masih perlu diperbaiki.
15.	(Mu'allimah & Mashpufah, 2021)	Analisis Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi di Perkotaan	<p>Berbagai inisiatif telah diluncurkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatasi masalah ini. Salah satu teori tentang cara mengurangi kemacetan di ibu kota negara melibatkan penerapan sistem nomor jalan "ganjil-genap". Seperti proyek MRT yang berpotensi memperkuat infrastruktur transportasi DKI Jakarta dan menarik lebih banyak minat masyarakat untuk beralih ke transportasi umum. Pemerintah telah memperbarui armada bus Transjakarta, merenovasi halte, dan membuka koridor tambahan untuk memastikan aksesibilitas bus Transjakarta. Jika kebijakan ganjil genap ingin terus menjadi alat yang efektif dalam memerangi kemacetan lalu lintas, penerapannya perlu dipantau secara rutin, dan pemerintah juga perlu memberlakukan undang-undang lain untuk memastikan keberhasilannya yang berkelanjutan. Bus transjakarta akan terus mengalami kendala, namun Pemprov DKI Jakarta harus berupaya meningkatkan kehandalannya.</p>

Berdasarkan pemaparan beberapa tinjauan penelitian terdahulu, penelitian yang relevan dengan penelitian ini terdapat dalam penelitian (Sitorus,

2022) dan penelitian (Mu'allimah & Mashpufah, 2021). Penelitian pertama fokus terhadap sistem transportasi yang terintegrasi dan penelitian kedua fokus terhadap upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengatasi permasalahan transportasi. Menimbang fenomena yang relevan tersebut, penelitian 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.

1.6. Kerangka Dasar Teori

1.6.1. Efektivitas

1.6.1.1. Pengertian 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).

Berdasarkan kesimpulan di atas, jika kesuksesan dalam mencapai tujuan daripada organisasi semakin besar, maka semakin akan semakin tinggi efektivitasnya. Dari sini, kita dapat menarik kesimpulan bahwa semakin banyak tujuan yang dapat dicapai oleh suatu organisasi, semakin banyak pula hasil yang diperoleh dari tujuan tersebut.

Efektivitas dan efisiensi bukanlah hal yang sama. Ibnu Syamsi menulis dalam bukunya “Pokok-Pokok Organisasi dan Manajemen bahwa: bahwa:

“Efektivitas (hasil guna) ditekankan pada efeknya, hasilnya dan kurang memperdulikan pengorbanan yang perlu diberikan untuk memperoleh hasil tersebut. Sedangkan efisiensi (daya guna), penekanannya disamping pada hasil yang ingin dicapai, juga besarnya pengorbanan untuk mencapai hasil tersebut perlu diperhitungkan.” (Syamsi, 1988)

Bersumber pada pendapat di atas, efektivitas dan efisiensi bukanlah hal yang sama. Perbedaan antara efektivitas dan efisiensi adalah bahwa efektivitas

menitikberatkan pada hasil atau akibat pencapaian tujuan, sedangkan efisiensi menekankan pada pemanfaatan sumber daya.

Definisi lain yang dikemukakan oleh Susanto, “Efektivitas merupakan daya pesan untuk mempengaruhi atau tingkat kemampuan pesan-pesan untuk mempengaruhi” (Susanto, 2005). Menurut Susanto, efektivitas dapat diartikan sebagai ukuran pencapaian tujuan yang telah direncanakan dengan matang sebelumnya. Pendapat ini berpendapat bahwa efektivitas merupakan metrik yang menunjukkan sejauh mana tujuan lembaga atau organisasi yang telah ditetapkan sebelumnya dapat dicapai. Setiap organisasi atau institusi mengejar tujuannya melalui tindakannya. Semua tindakan lembaga akan berjalan efektif jika didukung oleh unsur-unsur peningkat efektivitas.

Menurut Mahmudi yang dimaksud dengan “efektivitas didefinisikan sebagai sejauh mana produksi memberikan kontribusi untuk mencapai tujuan, suatu perusahaan, program, atau kegiatan dikatakan semakin berhasil semakin besar kontribusi (sumbangan) keluarannya untuk mencapai tujuan.” (Mahmudi, 2005). Berdasarkan uraian di atas, jelaslah bahwa suatu program atau kegiatan dapat dikatakan efektif apabila terdapat keterkaitan antara tujuan program dengan outcome atau output yang diinginkan. Keefektifan suatu program dapat ditentukan oleh sejauh mana hasil-hasilnya berkontribusi pada pencapaian tujuannya. Semakin besar kontribusi hasil terhadap tujuan, semakin efektif suatu organisasi atau aktivitas.

Berdasarkan gagasan efektivitas sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa segala sesuatu efektif jika mencapai hasil yang diinginkan. Dengan demikian, pencapaian hal yang dimaksud adalah pencapaian tujuan melakukan langkah-langkah yang diperlukan. Efektivitas dapat didefinisikan sebagai proses mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya..

1.6.1.2. 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.

Selanjutnya Steers dalam (Tangkilisan, 2005) mengemukakan 5 (lima) tolok ukur dalam pengukuran efektivitas, yaitu:

1. Produktivitas.
2. Kemampuan adaptasi kerja.
3. Kepuasan kerja.
4. Kemampuan berlaba
5. Pencarian sumber daya

Sehingga efektivitas dapat dipahami sebagai derajat dimana jika sebuah perusahaan, institusi, atau organisasi berhasil dalam melakukan semua tanggung jawab utama yang telah ditetapkan untuk dirinya sendiri atau mencapai tujuan yang telah ditetapkannya, yang diperlukan untuk menjalankan program secara efektif dengan kemampuan operasional dalam melaksanakan program kerja sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

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.

1.6.2. Program Jak Lingko

Program Jak Lingko adalah metode transportasi yang disederhanakan yang mencakup perencanaan, pengoperasian, dan pembayaran. Sistem MRT dan LRT, serta transit berbasis rel lainnya yang dikendalikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, terintegrasi dengan bus TransJakarta yang lebih besar, sedang, dan kecil. Istilah Jak Lingko merupakan gabungan dari dua kata: "Jak" untuk "Jakarta" dan "Lingko" untuk "jaringan" atau "integrasi" (diambil dari sistem persawahan tanah adat di Manggarai, Nusa Tenggara Timur).

Pada tanggal 15 Juli 2020, Jak Lingko secara resmi diluncurkan oleh Gubernur Provinsi DKI Jakarta, Menteri BUMN RI, dan Menteri Perhubungan RI pada acara penandatanganan Perjanjian Pemegang Saham (SHA) oleh pemegang saham sesuai ketentuan DKI Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 63 Tahun 2020 tentang Penugasan kepada BUMD untuk menyelenggarakan Sistem Pembayaran Terpadu Angkutan Antar Moda. PT MRT Jakarta (Perseroda), PT Jakarta Propertindo (Perseroda), PT Transportasi Jakarta, dan PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek telah menjalin kerjasama yang dikenal dengan Jak Lingko.

Menurut Gubernur DKI Jakarta, Anies Rasyid Baswedan menyatakan bahwasanya selain mewujudkan transportasi publik yang nyaman, efisien, dan terjangkau serta menghadirkan kesetaraan. Di kendaraan umum kesetaraan hadir, apa pun jabatan dan status sosialnya, kita semua berinteraksi dan duduk di kursi yang sama. Bukan cuma mengintegrasikan sistem transportasi, melainkan masyarakatnya juga.

1.7. Definisi Konseptual

1.7.1. Efektivitas

Efektivitas mengacu pada kualitas keberadaan atau keadaan mampu melakukan sesuatu sedemikian rupa untuk membawa hasil yang diinginkan untuk suatu organisasi atau lembaga.

1.7.2. Efektivitas Program

Efektivitas program adalah suatu evaluasi atau pengukuran keberhasilan suatu program dilakukan untuk menentukan sejauh mana tindakan program, setelah dilakukan, dapat mencapai tujuan yang ditetapkan pada awal program.

1.8. Definisi Operasional

Untuk mengetahui sejauh mana efektivitas suatu program terkhusus program Jak Lingko diperlukan sebuah indikator untuk mengukurnya. Buku dari (Budiani, 2007) menjelaskan bahwa terdapat beberapa indikator dari efektivitas

program Adapun berikut merupakan definisi operasional yang akan digunakan peneliti, yaitu:

Tabel 1.4. Definisi Operasional

VARIABEL	INDIKATOR	PARAMETER
Efektivitas Program Jak Lingko Dalam Upaya Menurunkan Indeks Kemacetan	1. Ketetapan Sasaran Program	sejauh mana peserta program tepat sasaran dengan tujuan yang telah diputuskan sebelumnya.
	2. Sosialisasi Program	kapasitas penanggung jawab pelaksanaan program untuk mensosialisasikannya sedemikian rupa sehingga informasi dapat disebarluaskan kepada masyarakat umum serta mereka yang secara khusus menjadi sasaran program.
	3. Tujuan Program	sejauh mana tujuan program yang telah ditentukan

		sebelumnya terpenuhi sebagai hasil dari pelaksanaannya
	4. Pemantauan Program	tindakan tindak lanjut yang dilakukan setelah program dimulai untuk meyakinkan orang-orang yang telah berpartisipasi dalam program bahwa mereka masih mendapatkan perhatian

1.9. Metode Penelitian

Penelitian ini secara spesifik menggunakan metode penelitian kualitatif. Karena dalam penelitian kualitatif merupakan sebuah tipe penelitian yang digunakan untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam dalam fenomena penelitian, dapat mengembangkan sebuah teori, sifatnya mendeskripsikan dan berisi kompleksitas sosial, selain itu faktor penjas dalam penelitian tipe ini ditentukan saat berada di lapangan yang biasa disebut tema-tema penelitian, bisa berkembang sejalan dengan penelitian di lapangan, dan juga tipe penelitian ini Teknik pengumpulan datanya bisa berupa observasi dan wawancara kepada narasumber (Firmansyah et al.,2021), sehingga metode yang paling relevan

dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Namun dalam pengertiannya sendiri penelitian kualitatif menurut Denzin & Lincoln (2011: 3-4) dalam (Al-Hamdi et al., 2020) adalah upaya untuk memahami, menafsirkan, dan memaknai kehidupan berdasarkan apa yang dilihat oleh peneliti. Menurut (Creswell, 2014) sebagai bagian dari upaya penelitian, metodologi studi kasus memungkinkan peneliti untuk menawarkan informasi mendalam mengenai suatu proses, peristiwa, aktivitas, atau program. Menggunakan pendekatan penelitian kualitatif menguntungkan karena memungkinkan pencarian data yang komprehensif dan eksplorasi berbagai topik, dengan penekanan khusus pada penelitian untuk mendapatkan data yang rinci dan luas.

1.9.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan model pendekatan deskriptif kualitatif khususnya. Ini adalah salah satu pendekatan penelitian yang menghasilkan data deskriptif dalam bentuk bahasa tertulis atau lisan dari informan yang dikumpulkan selama survei dengan mengolah data yang dapat diamati. Dalam pendekatan penelitian ini, tidak ada penambahan atau pengurangan terhadap data yang terkumpul di lapangan; sebaliknya, gejala, kondisi, dan peristiwa dijelaskan dengan cara yang orisinal, tanpa perubahan berbasis lapangan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menggambarkan variabel atau keadaan dari hal-hal yang diamati dalam keadaan alaminya yang tidak berubah.

Dalam penyusunan penelitian ini, peneliti secara khusus menggunakan jenis dan metodologi penelitian deskriptif kualitatif agar penulisan deskriptif dan sistematik lebih terarah dan terstruktur.

Dengan mereferensikan dan mengevaluasi sejumlah item:

- *Pertama*, penelitian kualitatif ini berfokus pada makna, dasar pemikiran, dan definisi situasi tertentu (dalam lingkungan tertentu) dan menyelidiki aspek tambahan dari kehidupan sehari-hari..
- *Kedua*, studi kualitatif ini menekankan pada makna, penalaran, dan definisi situasi tertentu (dalam konteks tertentu), dan menyelidiki lebih banyak topik yang relevan dengan kehidupan sehari-hari.
- *Ketiga*, penulis tidak menghindari dari apa yang dikaji karena hubungan yang dibangun dilandasi oleh kepercayaan yang telah digarap secara intensif..

1.9.2. Lokasi Penelitian

Peneliti melakukan penelitiannya di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, tepatnya melalui Dinas Perhubungan yang bertujuan untuk mengumpulkan data terkait Program Jak Lingko. Oleh karena itu, peneliti memilih lokasi tersebut karena ingin memahami dan mengetahui terkait sejauh mana efektivitas program Jak Lingko dalam upaya menurunkan indeks kemacetan di DKI Jakarta.

1.9.3. Jenis Data

1.9.3.1. Data Primer

Data primer inilah yang digunakan untuk analisis dalam penelitian ini. Adapun wawancara dengan perwakilan dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan PT Jak Lingko Indonesia berfungsi sebagai sumber data primer. Data primer yang digunakan ini dikumpulkan dengan mewawancarai orang dan melakukan perjalanan ke lapangan yang merupakan metode utama untuk mengumpulkan data yang digunakan, dan tujuan utamanya adalah mendapatkan data yang benar sehingga dapat mendalami sejauh mana efektivitas program Jak Lingko dalam upaya menurunkan indeks kemacetan di DKI Jakarta.

Tabel 1.5. Data Narasumber

NARASUMBER	KETERANGAN	JUMLAH
Kepala Pusat Data dan Informasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta	Mencari sumber data mengenai tujuan dan strategi yang dilakukan dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan	1
Direktur Utama PT Jak Lingko Indonesia	Mencari sumber data mengenai latar belakang dan definisi serta arah Program Jak Lingko kedepannya	1

Masyarakat pengguna MRT		5
Masyarakat pengguna LRT		5
Masyarakat pengguna KRL		5
Masyarakat pengguna Transjakarta		5
Masyarakat pengguna micrortrans		5

1.9.3.2. Data Sekunder

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini disebut data sekunder. Adapun data sekunder adalah data yang dikumpulkan dari sumber-sumber yang terkait dengan subjek penelitian. Sumber-sumber ini bisa berupa buku, jurnal, arsip, atau bahkan internet. Data sekunder yang digunakan dalam penyelidikan ini diambil dari sumber-sumber yang diterbitkan, seperti penelitian lain dan jurnal terkait efektivitas program yang dijalankan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, serta beberapa media yang memberikan informasi tentang Program Jak Lingko dan Kemacetan. Adapun beberapa data sekunder yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu RPJMD DKI Jakarta, Renstra Dinas Perhubungan DKI Jakarta, website Jak Lingko, website MRT, website TransJakarta, website

LRT dan data sekunder lainnya yang ditemukan di lapangan sambil berjalannya penelitian.

1.9.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan sebuah cara yang dilakukan peneliti untuk memperoleh data penelitian yang akurat dan spesifik. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

1.9.4.1. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi yang lebih dalam seputar hal yang ingin diteliti. Menurut (Sugiyono, 2014) berpendapat jika wawancara merupakan pengumpulan data untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti dan untuk mengetahui hal-hal yang lebih mendalam dari responden. Dalam melakukan penelitian ini, peneliti akan melakukan wawancara dengan petunjuk umum. Dalam hal ini peneliti akan mempersiapkan garis besar pokok pembicaraan yang akan ditanyakan dan akan diperdalam sesuai dengan temuan di lapangan. Kemudian agar menghindari kelupaan informasi, peneliti akan meminta ijin kepada narasumber untuk menggunakan alat bantu seperti *handphone*.

1.9.4.2. Dokumentasi

Salah satu cara untuk menemukan data adalah melalui penggunaan dokumentasi, yang dapat berupa catatan, buku, surat kabar, majalah, dll. (Arikunto, 2006). Dalam penelitian ini, kami menggunakan dokumen dan

catatan yang sudah ada sebelumnya untuk mengumpulkan data dan informasi yang diperlukan tentang karyawan. Peneliti dalam penelitian ini mengumpulkan informasi dari berbagai tempat, termasuk gambar, makalah, dan catatan lapangan dari lembaga yang terlibat, serta data dari lembaga dan pasar terkait. Selain itu peneliti juga menggunakan catatan pengolahan data yang sudah terjadi.

1.9.4.3. Observasi

Observasi adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung terhadap objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan.

1.9.5. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan, salah satu kegiatan yang berbentuk proses penyusunan dan pengelolaan data melalui penggunaan interpretasi data dan yang telah dikumpulkan. Menurut peneliti (Sugiyono, 2014) Istilah "analisis data" mengacu pada proses yang terjadi setelah informasi dikumpulkan dari semua responden dan sumber data lain yang relevan. Analisis data mencakup pemilahan informasi ke dalam kategori menurut variabel dan jenis responden, tabulasi informasi menurut variabel untuk semua responden, menyajikan informasi untuk setiap variabel yang diselidiki, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah, dan melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis. Pemeriksaan data

dimaksudkan untuk menanggapi semua masalah yang diangkat selama fase identifikasi masalah.

Kegiatan teknik analisis data yang ada meliputi, pengumpulan data, reduksi data, dan penyajian data adalah semua komponen dari data yang sudah tersedia, yang dikumpulkan melalui pengolahan data berbasis lapangan. Adapun berikut adalah beberapa langkah yang menguraikan analisis teknis yang digunakan dalam penelitian kualitatif ini:

a. Pengumpulan Data

Pada proses ini, penulis akan memasukkan informasi yang dikumpulkan dalam bentuk narasi atau kata-kata dari berbagai data dan sumber informasi dan menggabungkannya menjadi satu dokumen yang kohesif.

b. Reduksi Data

Reduksi data merupakan proses pengurangan jumlah data yang akan dianalisis dari perspektif kualitatif. Reduksi data adalah jenis analisis yang membantu peneliti menghasilkan temuan definitif dengan memfokuskan, mengkategorikan, mengarahkan, menghilangkan, dan mengatur data. Untuk mempermudah dan menyeleksi data mentah atau temuan yang diperoleh di lapangan, dilakukan proses yang dikenal dengan istilah “reduksi”. Proses ini tidak boleh dikacaukan dengan "kuantifikasi" data, melainkan dengan

"peringkasan" atau "pemilihan", dengan tujuan untuk fokus pada aspek yang paling penting dan mencari tema dan pola.

c. Penyajian Data

Penyajian data merupakan salah satu metode yang digunakan dalam analisis data kualitatif. Kegiatan penyajian data merupakan kegiatan yang melibatkan pengumpulan informasi dan menyusunnya, yang kemudian memungkinkan adanya potensi untuk menarik kesimpulan. Teks naratif (dalam bentuk catatan lapangan), matriks, grafik, jaringan, dan bagan yang menyusun penyajian data kualitatif adalah mode tampilan utama untuk jenis informasi ini.

d. Penarikan Kesimpulan

Penyusunan kesimpulan merupakan langkah terakhir dalam proses analisis data. Kesimpulan tersebut ditandai dengan terkumpulnya data yang telah dipaparkan sejauh pemahaman dan interpretasi peneliti. Sampai di sini, temuan penelitian ini diambil dari informasi yang telah dikumpulkan, sementara penelitian itu sendiri masih dilakukan di lapangan. Metode triangulasi, yaitu suatu metode untuk memeriksa keabsahan data dengan memanfaatkan sesuatu yang bukan merupakan bagian dari data itu sendiri dan kemudian memerlukan pengecekan lebih lanjut sebagai data pembanding, digunakan dalam penelitian ini untuk tujuan validasi data.

