



Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial

Alhamudin Maju Hamonangan Sitorus

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia, Depok

email: alhamudin.maju@ui.ac.id

Abstract: *This study aims at analyzing the transformation process of the integrated transportation system in Jakarta City using Amartya Sen's Capability Approach (CA) in terms of social justice. The exploration of the indicator of CA by Beyazid is used to identify social justice in the related program. Unlike previous studies that focus on the evaluation and public opinion against the integrated transportation system in Jakarta, this article fills the gap in the social justice perspective in transportation system studies. Textual Network Analysis (TNA) is used as an analysis technique. Digital approaches are used in the data collection process. This study provides the frame of the social justice principle in an integrated transportation system in Jakarta. The result shows that the developing process of the integrated transportation system already uses a social justice approach. However, the strategy of maximizing the use of mass transportation needs to be fixed.*

Keywords: *keadilan sosial; transformasi; transportasi terintegrasi; Jakarta*

A. PENDAHULUAN

Jakarta merupakan salah satu Ibukota Negara dengan tingkat kemacetan yang cukup tinggi di dunia. Data dari *tomtom traffic index ranking* menunjukkan bahwa Jakarta berada pada peringkat ke-46 dari total 406 kota termacet di dunia, dengan indeks kemacetan mencapai 34% pada tahun 2021 (Tomtom Traffic Index, 2021). Banyaknya laju orang yang keluar masuk Kota Jakarta menjadi salah satu penyebab utama kemacetan. Selain itu, laporan dari Dinas Perhubungan Kota Jakarta menyatakan bahwa lalu lintas yang padat (banyaknya jumlah kendaraan), jalan yang sempit, angkutan umum yang *ngetem*, tidak adanya lahan parkir, dan banyaknya *intersection/traffic light* menyebabkan kemacetan di Jakarta semakin memburuk (Dishub Jakarta, 2011). Masalah kemacetan ini setidaknya telah menyebabkan kerugian ekonomi sebesar 71,4 triliun rupiah setiap tahunnya (CNN Indonesia, 2021).

Untuk mengatasi masalah kemacetan di Kota Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah melakukan beberapa program antisipasi, diantaranya melalui kebijakan ganjil-genap, penambahan armada Transjakarta, pembangunan Moda Raya Terpadu (MRT), dan pembangunan jalan layang (Kumparan.com, 2021). Beberapa tahun belakangan ini, pemerintah Kota Jakarta mulai mengembangkan

sistem transportasi terintegrasi untuk mendorong pengguna kendaraan pribadi beralih menggunakan transportasi publik, sehingga jumlah kendaraan di jalanan dapat berkurang secara signifikan. Para peneliti berpendapat bahwa investasi pada transportasi publik secara efektif dapat mengurangi dampak kemacetan (Pavkova, et al., 2015).

Tahap awal pengembangan sistem transportasi terintegrasi di Kota Jakarta sudah dimulai semenjak pembangunan model transportasi massal, yaitu Moda Raya Terpadu (MRT). Pemerintah DKI Jakarta juga sudah mulai melakukan pembangunan jaringan *Bus Rapid Transit* (BRT) dan mendukung revitalisasi *Commuter Line* di Jabodetabek sebagai program pengembangan sistem transportasi terintegrasi. Salah satu program terbaru yang diluncurkan adalah Jak Lingko, yang mengintegrasikan sistem pembayaran dan moda transportasi publik lainnya di Jakarta, termasuk MRT, Lintas Raya Terpadu (LRT), *Commuter Line* Kereta Api Indonesia (KAI), dan Bus Transjakarta (TJ) (Rachman, et al., 2021). Dalam program Jak Lingko ini juga terdapat Mikrotrans Jak Lingko yang merupakan pengembangan model transportasi *angkot* yang berada di bawah naungan TJ untuk membantu mobilitas pengguna TJ.

Meskipun belum selesai seratus persen, penerapan transportasi terintegrasi dilakukan secara bertahap oleh Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta. Dalam implementasinya terdapat sejumlah tantangan, salah satunya adalah masalah integrasi tarif transportasi Jabodetabek. Seperti yang disampaikan oleh perwakilan manajemen PT. MRT, bahwa persiapan yang belum matang dan masalah inklusivitas terkait akses masyarakat ke lembaga finansial yang berperan penting dalam integrasi pembayaran penggunaan jasa transportasi masih harus dibenahi (CNBC Indonesia, 2021).

Selain mengatasi masalah kemacetan, pembangunan sistem transportasi terintegrasi memang seharusnya memperhatikan aksesibilitas bagi seluruh masyarakat. Hal ini karena membebaskan Jakarta dan kota penyangganya dari kemacetan merupakan salah satu tujuan mencapai predikat kota sosial berkelanjutan. Untuk mencapai predikat berkelanjutan sosial, program yang dilakukan harus memberikan keadilan sosial seperti distribusi merata pada beban lingkungan, sosial, dan ekonomi serta manfaat pembangunan (Fainstein, 2014). Seperti pandangan Campbell (2021) yang mengungkapkan bahwa prinsip keadilan sosial dapat mewujudkan kondisi sosial masyarakat yang lebih baik. Dalam konteks transportasi, keadilan sosial berarti semua orang memiliki hak secara fisik untuk mengakses, menempati, dan menggunakan ruang kota melalui kesempatan yang disediakan kota dan untuk berpartisipasi dalam kehidupan kota (Capron, 2002).

Dalam lingkup studi sosial terkait sistem transportasi terintegrasi, khususnya di Kota Jakarta, penelitian sebelumnya (Rachman, et al., 2021; Zahra, et al., 2020) cenderung membahas evaluasi kualitas layanan dan opini publik terhadap sistem transportasi terintegrasi. Berbeda dari penelitian sebelumnya, studi ini menggunakan perspektif keadilan sosial dalam transformasi sistem transportasi terintegrasi di Kota Jakarta yang lebih bisa menjawab efektifitas sistem transportasi terintegrasi dalam memberikan manfaat yang sama kepada seluruh masyarakat. Perspektif keadilan sosial dalam lingkup studi transformasi di bidang transportasi di Indonesia bisa dikatakan sangat langka, sehingga studi ini mengisi kekosongan

dari penelitian sebelumnya. Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan utama yaitu bagaimana mekanisme transformasi sistem transportasi terintegrasi berdasarkan pendekatan keadilan sosial di Kota Jakarta.

Artikel ini terdiri dari beberapa bagian. Pertama, bagian Pendahuluan mendeskripsikan masalah kemacetan dan sistem transportasi terintegrasi sebagai upaya mengurai kemacetan di Jakarta. Kontribusi penelitian juga dipaparkan dalam bagian ini. Kajian Literatur terkait perspektif keadilan sosial dalam transformasi dijelaskan pada bagian kedua. Ketiga, metode menjelaskan pendekatan penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan keterbatasan penelitian. Hasil Penelitian dan Analisis dipaparkan dalam bagian keempat. Terakhir, Kesimpulan dibahas pada bagian akhir artikel.

B. METODE

Studi ini menggunakan penelitian kualitatif dengan pendekatan digital. Data yang digunakan adalah artikel dari portal media online yang membicarakan tentang sistem transportasi terintegrasi di Kota Jakarta. Artikel media online menjadi data inti dalam menggambarkan proses transformasi sistem transportasi terintegrasi dalam perspektif keadilan sosial. Teknik analisis yang digunakan adalah *Textual Network Analysis* (TNA). Segev (2020) mengembangkan teknik analisis teks untuk menganalisis konten dengan fokus pada jaringan kata per kata yang muncul secara bersamaan dalam sebuah dokumen (Segev, 2020). Berbeda dari analisis konten, TNA tidak membutuhkan kategorisasi sehingga mengurangi bias pada sebuah teks. Jaringan teks ini memetakan topik maupun tema dalam sebuah teks.

Penelitian ini dimulai dengan menyaring berita sistem transportasi terintegrasi di Jakarta melalui kata kunci "transportasi terintegrasi Jakarta" di *google* selama satu tahun terakhir. Terdapat 45 berita di media online yang membahas tentang sistem transportasi terintegrasi di Jakarta. Semua artikel berita dikumpulkan menggunakan fitur NCapture dari NVIVO. Data yang sudah dikumpulkan ini kemudian divisualisasikan menggunakan perangkat lunak *gephi* untuk proses analisis teks. Dalam analisis TNA, terdapat *nodes* atau kata yang berperan sebagai aktor dan *edges* yang melambangkan hubungan antar aktor atau kata tersebut. Gephi secara otomatis akan menghitung jumlah *nodes* dan *edges* pada data. Pengukuran jaringan teks pada TNA menggunakan *betweenness centrality* dan *modularity class*. *Betweenness centrality* merupakan pengukuran terhadap kemampuan suatu *nodes* untuk menjadi medium diantara *nodes* lainnya. Sementara *modularity class* digunakan untuk mengidentifikasi tema atau topik yang ada dalam jaringan teks (Segev, 2020).

Hasil jaringan teks melalui TNA ini kemudian dikelompokkan dan dioperasionalkan menggunakan pendekatan kapabilitas Amartya Sen. Hal ini dilakukan untuk mengidentifikasi keadilan sosial dalam transformasi sistem transportasi terintegrasi di Jakarta yang tergambar dalam wacana media online.

Penelitian ini terbatas pada penggunaan data digital, khususnya artikel media online untuk identifikasi prinsip keadilan sosial menggunakan pendekatan kapabilitas pada sistem transportasi terintegrasi di Jakarta. Penelitian-penelitian selanjutnya sangat terbuka untuk memperluas spektrum analisis keadilan sosial

menggunakan pendekatan kapabilitas terhadap sistem transportasi terintegrasi di berbagai kota.

C. TINJAUAN PUSTAKA

Studi ini menggunakan konsep keadilan sosial berdasarkan perspektif sosiologis yang merujuk pada pandangan Campbell. Sebagai ilmu yang membahas tentang kehidupan sosial, sosiologi bertujuan untuk mendeskripsikan dan menjelaskan fenomena sosial. Campbell berpendapat bahwa penggunaan konsep keadilan sosial dalam sosiologi seharusnya lebih luas agar dapat mewujudkan kehidupan sosial yang lebih baik. Konsep keadilan sosial selama ini cenderung digunakan oleh para aktivis dan terbatas untuk mengkritik dan membentuk ulang dunia sosial (Campbell, 2021). Keadilan sosial seringkali dibahas dari perspektif konflik yang memandang masyarakat sebagai sistem penindasan dan keadilan sosial merangkul moralitas yang berfokus pada pembebasan.

Johnston berpendapat bahwa keadilan sosial adalah prinsip yang dapat menyusun distribusi hak dan beban yang dapat didistribusikan secara adil dan ideal untuk mendukung transformasi lembaga (Johnston, 2011). Keadilan sosial secara luas menyangkut pertanyaan moral terkait cara dan tujuan ketika sumber daya, modal, dan kekayaan dialokasikan di berbagai anggota masyarakat (Patterson, et al., 2018). Campbell menilai bahwa konsep keadilan sosial dapat berkontribusi pada perkembangan manusia, kesetaraan, atau apapun yang berhubungan dengan hal moral melalui evaluasi pengaturan kelembagaan. Penulis berpendapat bahwa konsep keadilan sosial Campbell dalam perspektif sosiologis tidak terbatas dari paradigma konflik saja. Namun lebih kepada upaya mewujudkan kehidupan sosial yang lebih baik.

Dalam hal transformasi sistem transportasi publik, studi ini menggunakan pendekatan kapabilitas (*Capability Approach*) yang dikembangkan oleh Amartya Sen untuk melihat keadilan sosial pada sistem transportasi terintegrasi di Jakarta. Menggunakan abstraksi teoritis Beyazid (2011) tentang pendekatan kapabilitas Amartya Sen, penelitian ini mendeskripsikan keadilan sosial sistem transportasi dari sisi *basic needs and basic capabilities* (kebutuhan dasar dan kemampuan dasar), *functionings* (fungsi), *freedom and opportunity* (kebebasan dan kesempatan). Kebutuhan dan kemampuan dasar artinya memenuhi standar kebutuhan dan kemampuan dasar. Selanjutnya Sen menyatakan bahwa fungsi suatu barang lebih penting dari barang itu sendiri (Sen, 2009). Sementara makna kebebasan dan kesempatan dalam pendekatan kapabilitas menunjukkan kebebasan dan kesempatan dalam membuat keputusan untuk meraih kesejahteraan yang diinginkan (Beyazid, 2011). Mengadaptasi pendekatan kapabilitas dalam mengidentifikasi keadilan sosial dalam proses transformasi sistem transportasi terintegrasi di Jakarta, berikut beberapa indikator yang digunakan:

Tabel 1. Pendekatan Kapabilitas dalam Transportasi

Konsep Pendekatan Kapabilitas	Keterkaitan Dalam Transportasi
Functioning/Fungsi	Akses terhadap kebutuhan dan keinginan
Capabilities/Kapabilitas	Kemampuan mobilitas
Opportunities/Kesempatan	Sistem transportasi (ketersediaan dan akses)
Values/Nilai	Pertimbangan masalah lingkungan, keuangan, waktu, kualitas pelayanan, ketersediaan lapangan kerja, interaksi sosial
Freedom/Kebebasan	Secara ekonomi dan sosial bebas menentukan keputusan
Choices/Pilihan	Pilihan moda transportasi, lokasi, alasan penggunaan, dan waktu

Sumber: Beyazid, 2011

D. TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Analisis jaringan teks data media *online* memberikan gambaran tentang proses transformasi pada sistem transportasi terintegrasi di Kota Jakarta. Kelompok teks yang dipetakan melalui TNA ini terdiri dari beberapa *nodes* atau kata kunci utama yang menjadi acuan dalam mengidentifikasi keadilan sosial. Visualisasi TNA menghasilkan 714 *nodes* atau kata-kata yang menggambarkan wacana yang terbentuk dalam proses pembangunan transportasi terintegrasi. Sementara jumlah *edgess* atau garis yang menunjukkan hubungan antar *nodes* adalah sejumlah 845. Jarak rata-rata hubungan antar *node* dalam jaringan adalah 1,138. Artinya, jarak antara satu *node* ke *node* yang lainnya adalah 1. Kemudian, nilai *network diameter* adalah 11. Nilai ini menunjukkan jarak terjauh antara satu *node* ke *nodes* yang lainnya. Semakin kecil nilainya, maka semakin kuat hubungan antar *nodes*.

Tabel 2. Data Perhitungan Visualisasi TNA

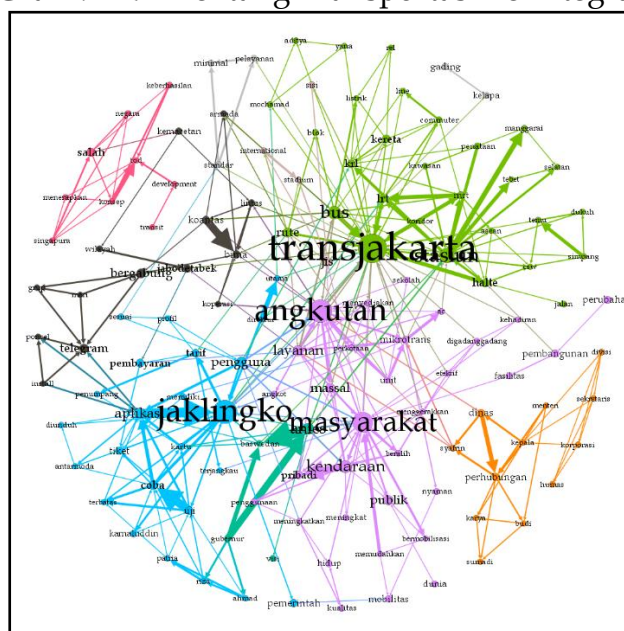
Elemen	Nilai/Jumlah
<i>Nodes</i>	714
<i>Edgess</i>	845
Average Degree	1,138
Network Diameter	11

Sumber: Diolah Peneliti melalui Gephi, 2022

Berdasarkan hasil visualisasi data media online, terdapat beberapa kluster tema maupun topik terkait masalah ini. Kluster-kluster ini menunjukkan kelompok teks yang paling dominan muncul secara bersamaan dalam pemberitaan tentang integrasi sistem transportasi di Jakarta. Jaringan teks ini kemudian menggambarkan wacana utama dalam proses transformasi sistem transportasi di Jakarta. Pada Gambar 1 dapat dilihat beberapa kluster besar, yaitu kluster hijau, kluster ungu, dan

klaster biru muda. Beberapa klaster kecil lainnya yaitu klaster jingga, klaster merah, klaster coklat tua, dan klaster hijau tosca. Pada klaster hijau, *nodes*/aktor/kata yang memiliki kedekatan hubungan (*betweenness centrality*) adalah kata “transjakarta”, “stasiun”, “bus”, “rute”, “halte”, “LRT”, “MRT”, dan “KRL”. Wacana yang ada dalam klaster hijau ini adalah moda transportasi publik yang terintegrasi dalam program transportasi terintegrasi di Jakarta, seperti Bus Transjakarta, MRT, LRT, dan KRL. Masalah yang ditekankan adalah pembangunan sarana penghubung moda transportasi tersebut, seperti halte dan stasiun. Klaster ini juga membahas rancangan rute yang akan terhubung dalam sistem transportasi terintegrasi di Jakarta.

Gambar 1. Grafik TNA Tentang Transportasi Terintegrasi di Jakarta



Sumber: Diolah menggunakan Gephi (*layout Fruchterman Reingold*), 2022

Selanjutnya pada klaster ungu, *nodes* yang memiliki kedekatan hubungan dan muncul secara bersamaan dengan nodes lainnya adalah “angkutan”, “masyarakat”, “layanan”, “kendaraan”, “pribadi”, “publik”, “beralih”, dan “nyaman”. Klaster ini membicarakan masalah tujuan pengembangan sistem transportasi terintegrasi, yaitu peralihan penggunaan angkutan umum dari kendaraan pribadi. Tuntutannya angkutan publik harus nyaman dan memudahkan masyarakat. Sementara itu, pada klaster biru muda, beberapa *nodes* yang muncul adalah “jaklingko”, “aplikasi”, “uji”, “coba”, “pengguna”, “tarif”, dan “pembayaran”. Topik yang berkembang dalam klaster ini adalah percobaan Jak Lingko dan sistem pembayaran terintegrasi untuk transportasi publik di Jakarta. Layanan terintegrasi untuk pembayaran transportasi publik di Jakarta diuji coba secara terbatas. Tuntutan untuk layanan ini adalah terjangkau bagi pengguna aplikasi dan transportasi publik yang terintegrasi.

Selain tiga klaster besar tersebut, klaster kecil juga menunjukkan beberapa wacana yang muncul terkait masalah ini. Salah satunya adalah klaster jingga yang menyinggung dinas perhubungan sebagai institusi terkait dalam pengembangan sistem transportasi terintegrasi. Selanjutnya, klaster merah dengan topik TOD atau *transit-oriented development*. Klaster ini menyinggung perencanaan transportasi

terintegrasi Kota Jakarta yang mengedepankan sistem transit antar moda transportasi publik. Sementara itu, pada klaster cokelat tua menyinggung tentang Koantas Bima yang bergabung dalam sistem transportasi terintegrasi. Koantas Bima sendiri merupakan salah satu armada transportasi publik yang cukup tua di Jakarta. Terakhir pada klaster hijau toska menunjukkan aktor yang memiliki hubungan dekat dengan topik sistem transportasi terintegrasi di Jakarta, yaitu Gubernur DKI Jakarta saat ini, Anies Baswedan.

Penulis kemudian menggunakan kumpulan wacana di atas untuk mengidentifikasi perspektif keadilan sosial dalam sistem transportasi terintegrasi di Jakarta. Topik yang terbentuk dalam jaringan teks di kategorisasi berdasarkan indikator pendekatan kapabilitas Amartya Sen, yaitu fungsi, kapabilitas, kesempatan, nilai, kebebasan, dan pilihan yang dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Identifikasi Keadilan Sosial Berdasarkan Pendekatan Kapabilitas

Fungsi	Kapabilitas	Kesempatan	Nilai	Kebebasan	Pilihan
revitalisasi stasiun KRL	Transit oriented system	Moda transportasi yang terintegrasi: TJ, MRT, LRT, KRL	Sistem pembayaran terintegrasi	Bebas menentukan pilihan menggunakan moda transportasi	Pilihan stasiun, halte dengan akses terdekat
halte dan stasiun transit			Tarif terjangkau		Pilihan rute
			Mikrotrans Jak Lingko memiliki AC		Pilihan waktu/lokasi: tidak berhenti/naik sembarangan)
			Kenyamanan		

Sumber: Diolah Peneliti, 2022

Pada Tabel 3. dapat dilihat bahwa enam indikator pendekatan kapabilitas dibahas dalam wacana terkait sistem transportasi terintegrasi di Kota Jakarta. Terkait fungsi, saat ini transportasi terintegrasi di Jakarta sudah melakukan revitalisasi pada beberapa halte dan stasiun KRL yang menjadi lokasi transit, seperti Stasiun Manggarai dan Stasiun Tebet. Selanjutnya pada indikator kapabilitas, transformasi sistem transportasi mengedepankan konsep *transit-oriented development*, artinya ruang mobilitas pengguna transportasi publik diperluas agar mudah melakukan transit. Dalam hal kesempatan, alternatif dan akses transportasi yang terintegrasi semakin beragam. Selanjutnya, berdasarkan indikator nilai, mulai dari pengembangan aplikasi pembayaran yang terintegrasi, tarif yang terjangkau untuk beberapa moda transportasi yang sudah mulai terintegrasi, dan beberapa

perbaikan layanan sudah mulai dilakukan. Sementara dalam hal pilihan, jumlah pilihan lokasi halte/stasiun diperbanyak.

Berdasarkan kategorisasi wacana di atas, secara keseluruhan indikator pendekatan kapabilitas sudah terpenuhi dalam pembangunan sistem transportasi terintegrasi di Kota Jakarta. Meskipun beberapa catatan masih perlu menjadi perhatian, seperti masalah pilihan dalam waktu akses yang masih mengikuti jadwal dari masing-masing koordinator transportasi publik. Hal ini menyebabkan pilihan waktu dalam menggunakan jasa transportasi publik masih terbatas.

Untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di Ibukota, pemerintah menerapkan sistem transportasi massal terintegrasi yang menghubungkan Ibukota dengan kota-kota penyangga di pinggiran Jakarta, seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang sudah menyatu secara ekonomi dan saling bergantung satu sama lain. Transportasi massal seperti *Mass Rapid Transit* (MRT) merupakan upaya untuk menyerap pergerakan orang pada moda transportasi publik. Sebagaimana indikator Kinerja Utama dalam Perpres Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) yang mensyaratkan penyerapan pergerakan orang dalam transportasi umum sebesar 60%. Pengembangan sistem transportasi terintegrasi di Jakarta pun terus berlangsung dan berkembang hingga saat ini.

Hasil analisis jaringan teks pada media online menunjukkan bahwa proses integrasi saat ini menekankan pada pembangunan fasilitas moda transportasi publik. Beberapa waktu belakangan mulai dikembangkan layanan sistem pembayaran yang terintegrasi agar memudahkan pengguna. Peningkatan fasilitas dan kenyamanan pengguna transportasi publik juga menjadi prioritas dalam sistem transportasi terintegrasi di Jakarta. Hal ini untuk mendorong para pengguna kendaraan pribadi mau beralih menggunakan kendaraan umum, sehingga kemacetan dapat diurai.

Tidak dapat dipungkiri bahwa transformasi sistem transportasi terintegrasi di Jakarta masih dalam proses pembangunan. Meskipun beberapa target pembangunan sudah selesai dan dapat digunakan, namun belum seratus persen. Sehingga efektifitasnya belum maksimal. Terlepas dari hal tersebut, masalah standar keadilan sosial dalam proses transformasi harus tetap diperhatikan, agar pembangunan tersebut memberikan kehidupan sosial yang lebih baik

Berdasarkan analisis visualisasi TNA, keadilan sosial dalam transformasi moda transportasi publik di Jakarta yang sudah berjalan terlihat dalam kategorisasi pendekatan kapabilitas yang sudah dibahas pada bagian sebelumnya. Dari enam indikator pendekatan kapabilitas, masalah **nilai** merupakan indikator yang cukup signifikan dalam hal keadilan sosial, seperti memberikan tarif terjangkau untuk moda transportasi dan memberikan kenyamanan serta keamanan bagi pengguna kendaraan umum. Kemudian dalam hal fungsi, keseriusan Pemerintah Kota Jakarta dalam mengembangkan ragam moda transportasi publik juga menambah akses transportasi yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan pengguna. Sementara itu, berdasarkan indikator pilihan, masalah ketersediaan waktu untuk masing-masing moda transportasi masih dalam proses penyesuaian. Pilihan waktu masih mengandalkan kebijakan masing-masing moda transportasi publik, sehingga pilihan waktu terbatas.

Terlepas dari indikator pendekatan kapabilitas yang dapat dikatakan cukup terpenuhi pada sistem transportasi terintegrasi di Jakarta, beberapa kendala masih terjadi dalam implementasi sistem transportasi terintegrasi di Jakarta. Sebagai contoh, kapasitas penuh MRT maupun LRT adalah 173.400 sampai 360.000 orang per hari (merdeka.com, 2017). Sementara faktanya pengguna MRT pada kondisi normal (sebelum pandemi) maksimal hanya 109.000 orang per hari dan LRT hanya 4.500 orang per hari, masih sangat jauh dari kapasitas penuh (beritasatu.com, 2021).

Untuk memaksimalkan penggunaan MRT dan LRT, pemerintah perlu untuk melakukan percepatan pembangunan Bus Rapid Transit (BRT). Hal ini juga untuk memperluas jangkauan jaringan dan kapasitas. Jika integrasi MRT/LRT dan BRT dilakukan, maka biaya juga akan lebih rendah dan tarif juga bisa diturunkan sehingga dapat diakses oleh seluruh lapisan sosial masyarakat. Integrasi transportasi umum ini tentu membutuhkan sarana dan infrastruktur yang baik, sehingga perlu untuk membangun terminal/stasiun yang multifungsi untuk titik perpindahan penumpang.

E. KESIMPULAN

Dalam mewujudkan keadilan sosial pada sistem transportasi terintegrasi, kebutuhan dan kapabilitas dasar, fungsi, dan kebebasan pilihan harus menjadi perhatian utama. Hal ini untuk mewujudkan kehidupan sosial yang lebih baik. Hasil kategorisasi enam indikator pendekatan kapabilitas menunjukkan bahwa prinsip keadilan sosial sudah terpenuhi dalam transformasi sistem transportasi publik di Jakarta. Meskipun masih dalam proses pembangunan, integrasi sistem transportasi publik di Jakarta sudah mengedepankan aksesibilitas dan kenyamanan bagi pengguna transportasi publik. Revitalisasi halte dan stasiun dilakukan untuk kenyamanan pengguna. Sementara integrasi KRL, MRT, LRT, dan TJ dilakukan untuk mempermudah aksesibilitas.

Terlepas dari indikator pendekatan kapabilitas yang dapat dikatakan cukup terpenuhi pada sistem transportasi terintegrasi di Jakarta, penggunaan moda transportasi massal masih belum maksimal. Selain itu, masalah keterjangkauan akses aplikasi pembayaran yang terintegrasi masih membutuhkan perhatian, karena tidak semua orang dapat mengakses aplikasi yang membutuhkan internet.

F. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada Profesor Sudarsono Hardjosoekarto dari departemen sosiologi, Universitas Indonesia sebagai supervisor, yang telah memberikan banyak masukan, arahan, dan mengembangkan tulisan ini sehingga dapat menjadi tulisan ilmiah yang memenuhi standar penulisan.

DAFTAR PUSTAKA

- Beyazit, E., 2011. Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to be Learned from the Capability Approach. *Transport Reviews*, 31(1).
- Campbell, B., 2021. Social Justice and Sociological Theory. *Society*, 58. pp 355-364.
- CNN Indonesia, 2021. *Kerugian Ekonomi Akibat Macet Jabodetabek Capai Rp71,4 T*, s.l.: CNN Indonesia.
- Dishub Jakarta, 2011. *Penyebab Kemacetan Di Jakarta Tahun 2011*, Jakarta: s.n.
- Fainstein, S. S., 2014. The just city. *International Journal of Urban Science*, 18(1). pp1-18.
- Jha, A. K., Bloch, R. & Lamond, J., 2012. *Cities and Flooding: A Guide to Integrated Urban Flood Risk Management for the 21st Century*. Washington, D.C.: s.n.
- Johnston, D., 2011. *A Brief History of Justice*. Malden, Massachusetts: Wiley-Blackwell.
- Patterson, J. J. et al., 2018. Political feasibility of 1.5°C societal transformations: the role of social justice. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, Volume 31, pp. 1-9.
- Pavkova, K., Currie, G., Sarvi, M. & Delbosc, A., 2015. New methods exploring urban public transport congestion using Lorenz curves. s.l., 33rd *Conference of Australian Institutes of Transport Research*.
- Rachman, F. F., Nooraeni, R. & Yuliana, L., 2021. Public Opinion of Transportation integrated (Jak Lingko), in DKI Jakarta, Indonesia. *Procedia Computer Science*, 179. pp 696-703.
- Segev, E., 2020. Textual network analysis: Detecting prevailing themes and biases in international news and social media. *Sociology Compass*.
- Zahra, N., Baihaqi, I. & Ardiantono, D. S., 2020. Evaluasi Kualitas Pelayanan pada Industri Angkutan Umum: Studi Kasus Mikrotrans Jak Lingko. *Jurnal Sains Dan Seni Its* , 9(1).
- Sen, A., 2009. *The Idea of Justice*. London: Penguin Books.
- Tomtom Traffic Index, 2021. *Tomtom Traffic Index Ranking*.https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking.
- Beritasatu.com, 2021. *Selama Pandemi, Penumpang LRT Hanya 900 Orang Per Hari*. <https://www.beritasatu.com/megapolitan/725651/selama-pandemi-penumpang-lrt-hanya-900-orang-per-hari>.
- CNBC Indonesia, 2021. *Sejumlah Tantangan Integrasi Tarif Transportasi Jabodetabek*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210729092113-4-264502/sejumlah-tantangan-integrasi-tarif-transportasi-jabodetabek>.
- Katadata.co.id, 2022. *Daftar Kota Termacet di Dunia Tahun 2021, Jakarta Peringkat Berapa?*, s.l.: Katadata.co.id.
- Kumparan.com, 2021. *Solusi yang Dilakukan Pemerintah untuk Mengatasi Kemacetan Jakarta*. <https://kumparan.com/info-otomotif/solusi-yang-dilakukan-pemerintah-untuk-mengatasi-kemacetan-jakarta-1wnnLa9GLNt/full>

Merdeka.com, 2017. *Transportasi berbasis rel, ini perbedaan MRT, LRT dan KRL.*
<https://www.merdeka.com/jakarta/transportasi-berbasis-rel-ini-perbedaan-mrt-lrt-dan-krl.html>