



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB II

KERANGKA KONSEP

2.1. Tinjauan Karya Sejenis

Terdapat dua karya sejenis yang dijadikan oleh penulis sebagai acuan dan perbandingan dalam melakukan pembuatan game. Contoh pertama ialah produk game buatan perusahaan game dari Jepang, berjudul **THE UBER GAME**, karya dari the Financial Times. Kemudian contoh kedua ialah **DOKI-DOKI LITERATURE CLUB** karya Team Salvato.

2.1.1. The Uber Game

The Uber Game merupakan *Newsgames* yang dikembangkan dan diproduksi oleh the Financial Times pada tahun 2017. Game ini bergenre *Slice of Life*. The Uber Game menceritakan tentang game di mana pemain berperan sebagai *driver* Uber. The Uber Game dibuat berdasarkan rangkuman wawancara yang dilakukan oleh Financial Times kepada *driver* Uber (Kaser, 2017, para. 2). Tampilan game ini berupa *Cartoon Art* dengan warna yang cerah membuat game tampak lebih indah (Kaser, 2017, para. 10). *Gameplay* yang disajikan oleh The Uber Game hampir serupa dengan tipe game Visual Novel karena mengadaptasi sistem simulasi *text-adventure* pada game (Kaser, 2017, para. 7). Dalam game, pemain akan bertemu dengan beberapa *customer* yang memiliki kepribadian yang berbeda (Kaser, 2017, para. 8). Pemain juga akan melewati skenario dan rute yang berbeda tergantung *choice* pilih. Setiap *choice* yang dipilih akan berpengaruh terhadap

bonus pendapatan (Kaser, 2017, para. 5). Pada akhir game, keuntungan yang didapatkan pemain akan diukur dengan biaya yang telah dikeluarkan oleh pemain terkait penyewaan mobil dan kuota internet. Apabila pemain berhasil mendapatkan \$ 1.000, maka pemain yang berperan sebagai *driver* Uber dapat membayar hipotek (Kaser, 2017, para. 6).



Sumber: (<https://www.ft.com/>), 2018

Gambar 2.1. Ilustrasi The Uber Game

Kelebihan game ini adalah mengetahui pandangan yang tidak nyaman *driver* Uber menghadapi para *customer* (Kaser, 2017, para. 2). Kemudian terdapat tingkat kesulitan yang dihadirkan dalam game yang dapat dipilih oleh pemain sesuai keinginan, yakni “*Easier*” dan “*Harder*” (Kaser, 2017, para. 4).

Kekurangan pada game ini ialah telah berulang kali mengulang game, tetapi pernah mendapatkan kuantitas pendapatan yang benar. Selain itu, kekurangan lainnya adalah permainan game tidak aktual, maksudnya game yang disajikan atau

ditampilkan tidak benar-benar layaknya seperti *driver* yang mengemudi sebuah mobil (Kaser, 2017, para. 7).

2.1.2. Doki-Doki Literature Club



Sumber: (http://store.steampowered.com/app/698780/Doki_Doki_Literature_Club/), 2018

Gambar 2.2. Ilustrasi Doki-Doki Literature Club

Doki-Doki Literature Club merupakan game visual novel dikembangkan dan diproduksi oleh Team Salvato yang rilis pada tahun 2017. Game ini bergenre *Romance* dan *Horror*. Game bertipe *Role-playing Game* ini mempunyai tiga *arc* yang di dalamnya berisi dengan kejutan di setiap *arc-nya* (“Doki Doki Literature and Kejutan”, 2017, para. 1 - 6). Doki-Doki Literature Club menceritakan tentang remaja laki-laki SMA yang bergabung dengan klub literasi.

Tidak hanya itu, game ini juga dibumbui dengan cerita romansa remaja yang klise di awal skenario, namun berkembang ke permasalahan yang lebih kompleks seiring dengan jalannya cerita dalam game. Karakter utama akan menghadapi

permasalahan kompleks dengan empat *heroine* yang ada di klub literasi. Permasalahan kompleks dengan empat *heroine* dalam game ini dikarenakan masing-masing karakter memiliki kepribadian yang berbeda serta memiliki masalah personal dengan psikologis yang mereka derita. Dalam game ini juga terselip tulisan-tulisan puisi yang berisi refleksi kegelapan yang ada dalam diri remaja yang terkadang tidak mudah untuk ditangani (Santoso, 2017, para 5).

Kemudian yang game ini unik adalah *developer* game ini, Team Salvato berhasil memaksimalkan pemain 4th wall dengan cara mengganggu tampilan game dan elemen meta yang membuat game ini berbeda dengan Visual Novel lainnya (“Doki-Doki Literature and Mencekam”, 2017, para. 8). Game ini mendapatkan penghargaan dari IGN dengan meraih beberapa kategori, yakni “*Best of 2017 IGN*”, “*Most Innovative*”, “*Best PC Game*”, “*Best Story*”, dan *Runner-up* “*Best Adventure Game*” (Ireuna, 2018, para. 3).

Kelebihan game ini adalah visual *arts* yang bagus untuk dipandang. Selain itu, cerita yang ada dalam game ini pun tidak terprediksi (penuh kejutan). Tidak hanya itu, deskripsi kepribadian para karakter ditampilkan melalui puisi. Kemudian game ini juga dihiasi dengan musik yang riang dan nyaman untuk didengarkan pada saat bermain game ini. Yang menarik, pemain bebas memberi nama karakter utama sesuai keinginan pemain (Santoso, 2017, para. 7).

Kekurangan game ini adalah plot yang *linear* dan kesan horror yang ada dalam game ini tidak cocok untuk dimainkan anak-anak usia di bawah tiga tahun. Horror dalam game ini, misalnya ada *arts* yang melukai diri sendiri hingga bunuh

diri. Game ini tidak dianjurkan bagi pemain yang mengidap depresi. Tidak hanya itu, pemain mungkin akan dibuat sebal karena adanya *glitch* yang sengaja dihadirkan oleh *developer* pada game ini (Santoso, 2017, para. 8).

Tabel 2.1. Tinjauan karya sejenis

1	JUDUL KARYA	The Uber Game	Doki-Doki Literature Club	Jakarta Trip
2	KARYA BUATAN	The Financial Times <i>(Professional)</i>	Team Salvato <i>(Indie/Semi- Professional)</i>	Muhamad Farid Hardika 14140110375
3	JENIS/TIPE GAME	<i>Choice Game</i> <i>(Newsgames)</i>	Visual Novel	Visual Novel <i>(Newsgames)</i>
4	<i>ENGINE</i>	Inkle Studios	Ren'py	Ren'py
5	HASIL	Game yang memberikan pengetahuan tentang pandangan yang tidak nyaman sebagai <i>driver</i> Uber.	Game visual novel yang mencampurkan nuansa <i>romance</i> dan <i>horror</i> . Tidak dianjurkan dimainkan bagi	Game tentang kemacetan sebagai sarana edukasi yang menghibur

			yang mengidap depresi	
--	--	--	--------------------------	--

Dari tabel di atas bisa dilihat persamaan dari karya yang dibuat dengan peneliti ialah sama-sama membuat game visual novel. Satu dari karya sejenis yang dibahas menggunakan *engine* yang sama dengan penulis, yakni Ren'py. Sementara perbedaan dari karya sejenis yang dibuat dari *Professional Developer* dan *Indie* atau *Semi-Professional* dengan penulis ialah pada tema yang diangkat. *Professional Developer* (Financial Times) mengangkat tema *Slice of Life* yang memfokuskan pemain yang berperan sebagai *driver* Uber sedangkan *developer Indie* atau *Semi-Professional* mengangkat tema remaja yang dibumbui dengan *romance* dan *horror*. Sementara penulis memilih untuk mengangkat tema kemacetan dengan fokus kemacetan di Jakarta. Pengangkatan tema yang dipilih oleh penulis dikarenakan penulis ingin menghadirkan *newsgames* dengan menonjolkan sisi edukasi dan pengetahuan melalui teks narasi berupa informasi kemacetan di Jakarta yang ditampilkan dalam game. Karena game yang dibuat oleh penulis bertipe Visual Novel *Newsgames*, pemain akan dituntut untuk memilih *choice* pada setiap skenario agar dapat melanjutkan cerita ke skenario selanjutnya. Game yang dibuat penulis mengedepankan posisi pemain yang sebagai Nara, yakni staf pemerintahan di Jakarta.

2.2. Konsep-Konsep yang Digunakan

2.2.1. Visual Novel

Visual Novel adalah game yang bisa dimainkan di PC berbasis interaktif dengan menampilkan cerita dalam bentuk gambar-gambar (yang kebanyakan bergaya animasi Jepang) dan dilengkapi dengan kotak yang isinya teks untuk menyampaikan narasi dan ucapan interaksi antara karakter utama dengan karakter lainnya (Cavallaro, 2010, p. 8).

Cavallaro (2010), Visual Novel termasuk salah satu game berjenis *adventure* yang difokuskan di bagian ceritanya sehingga pemain diharuskan memilih di antara pilihan-pilihan (*decision*) yang ada untuk melanjutkan permainan ke jalan cerita selanjutnya karena setiap pilihan yang diambil pemain dapat mempengaruhi jalan cerita yang ada dari Visual Novel yang dimainkan tersebut (Cavallaro, 2010, p. 9).

Lebowitz & Klug (2011), Kebanyakan visual novel mempunyai beberapa jalan cerita dan *ending* yang ditentukan oleh para pemain itu sendiri setelah mereka diberi pilihan untuk menentukan jalan cerita. Jenis permainan ini telah dibandingkan dengan buku-buku di mana pembaca menentukan pilihan seperti layaknya menggerakkan halaman. Banyak peminat game bertipe ini karena cerita yang terkandung di dalamnya menarik (Lebowitz & Klug, 2011, p. 193).

2.2.2. Newsgames

Menurut Bosch (2014), *Newsgames* sangatlah baik dalam memberi *feedback*, interaktif, dan membuat jurnalisme menjadi lebih nyata karena media tradisional sangat linear (dikutip dalam Laube, 2014, para. 2).

Freyermuth (2014) menyatakan, *Newsgames* khususnya dapat dijadikan untuk melengkapi laporan dan cocok untuk mengetengahkan tema yang bertahan dalam waktu yang lama. Disinyalir bukannya jurnalis saja yang dapat memanfaatkan *Newsgames*, tetapi aktivis pun dapat memanfaatkannya (dikutip dalam Laube, 2014, para. 6). Menurut Breitlauch (2014), *Newsgames* juga diharapkan dapat membangkitkan empati pemain. Melalui *Newsgames*, orang akan terlibat secara emosi dan menyebabkan orang akan menyerap informasi dengan lebih cepat (dikutip dalam Mueller, 2014, para. 5).

Menurut Sicart (2008), *Newsgames* sengaja dibuat untuk menggambarkan aspek konkret dan spesifik dari berita yang didasarkan pada retorika prosedural yang dirancang (Sicart, 2008, p. 28 - 29).

Rouse (2004), menyatakan, sedikitnya terdapat empat tahap dalam pembuatan *newsgames* (Rouse, 2004, p. 42-45), yakni:

- a. Memulai dengan sistem poin, poin yang telah dirancang dapat menentukan kejelasan dan nilai yang dipetik dalam pembuatan suatu game.

- b. Memulai dengan *gameplay*, biasa disebut dengan tipe permainan. Semua permainan pasti memiliki *gameplay*. Hal yang lumrah bagi *developer game* memikirkan tipe *gameplay* dalam proses pembuatan game.
- c. Memulai dengan teknologi, pembuatan suatu game tentunya membutuhkan teknologi atau *engine* dalam proses pembuatan game. Setiap game memiliki karakteristik yang berbeda dan menggunakan *engine* yang berbeda tergantung konsep awal terkait game yang ingin *developer* buat.
- d. Memulai dengan cerita, setiap game membutuhkan cerita. Dalam cerita tersebut, nantinya dapat mempengaruhi pemain untuk melanjutkan hingga ingin menyelesaikan game tersebut.

Game yang dibuat penulis menerapkan sistem poin dan menggunakan *engine* yang sesuai tipe game yang dipilih, yakni Visual Novel. *Gameplay* yang dihadirkan berupa *role-playing game* dan cerita yang diangkat merupakan *storytelling* terkait kemacetan.

Menurut Salen & Zimmerman (2004) menyatakan, terdapat enam jenis macam *newsgames* (Salen & Zimmerman, 2004, p. 327 – 488), yaitu:

- a. Game sebagai kesenangan
- b. Game sebagai pengalaman

- c. Game sebagai permainan narasi
- d. Game sebagai permainan sosial
- e. Game sebagai arti
- f. Game sebagai permainan simulasi

Dari jenis yang disebutkan tadi, game yang dibuat penulis menggunakan game yang dibuat sebagai permainan simulasi. Karena niat penulis ingin menyediakan game simulasi tentang kemacetan. Simulasi tersebut nantinya dapat memberikan wawasan kepada pemain untuk mengetahui apa saja penyebab kemacetan di DKI Jakarta.

Pembuatan *newsgame* juga memerlukan data untuk ditampilkan dalam konten *newsgame* yang dibuat. Menurut Thornburg (2011), terdapat empat hal yang perlu dilakukan dalam pengumpulan data (Thornburg, 2011, p. 245), yaitu:

- a. Melakukan observasi
- b. Mengumpulkan data melalui situs atau *media online*.
- c. Memperoleh data melalui digital dokumen atau *web pages*
- d. Melalui data diri pengguna dari situs tertentu.

2.2.3. Interactive Multimedia Journalism

Menurut Thornburg (2011), meningkatnya penggunaan internet membuat *platform* ini banyak digunakan sebagai medium untuk menciptakan interaksi yang

instant antara subjek dari berita, reporter, dan khalayak. Berita menjadi lebih berisi dengan perbincangan. Penggunaan *e-mail* menjadi marak, begitu juga dengan munculnya *links* di antara situs dan adanya bagian komentar dari artikel yang menandakan bahwa berita telah selesai ditulis oleh jurnalis termasuk tercantumnya sumber berita. Interaktivitas pada media seakan membuat koneksi antara orang-orang yang ingin tahu tentang sesuatu secara lengkap dan orang yang ingin melihat kebenaran secara luas (Thornburg, 2011, p. 18).

Thornburg (2011), menyatakan, pikirkan apa yang akan terjadi ketika Anda menceritakan sesuatu kepada teman Anda. Teman Anda pasti menambahkan detail atau memberi perspektif yang berbeda. Lalu Anda akan mencoba bertanya satu sama lain. Kemudian Anda juga akan merespon pertanyaan dari orang lain. Begitulah cara interaktif jurnalisme bekerja, di mana perbincangan merupakan kunci dari proses kerja interaktif jurnalisme (Thornburg, 2011, p. 18.).

Menurut Thornburg (2011), level interaktivitas media berdasarkan tiga hal, yakni bagaimana banyak orang akan mengontrol konten yang mereka konsumsi, bagaimana mudahnya orang membuat, mempublikasikan, dan menyebarkan konten yang mereka buat, serta yang terakhir ialah berapa banyak tingkat persebaran terkait konten yang telah dibuat (Thornburg, 2011, p. 19).

Thornburg (2011), menjelaskan contoh tentang interaktivitas jurnalisme yang dapat diketahui ketika dalam posisi *online* (Thornburg, 2011, p. 19-21), sebagai berikut;

- a. *Tip Line*, posisi di saat reporter menggunakan internet untuk mencari sumber dari orang pertama yang mengetahui terkait topik yang spesifik sehingga reporter ingin mengangkat topik tersebut. Banyak berita dari situs yang mengizinkan pembaca untuk mengirimkan pesan melalui *Tip Line* secara pribadi kepada staf jurnalis. Contohnya bertanya soal hal yang tidak dipublikasikan di situs media.
- b. *User-generated content*, beberapa situs media mengizinkan pembaca untuk membuat konten berita ataupun memasukkan foto, video, dan audio di situs media.
- c. *Distributed reporting and crowdsourcing*, beberapa reporter di media diizinkan untuk mengambil sumber dari cerita atau berita yang telah dibuat oleh khalayak pengguna media baik yang sudah lengkap ataupun belum lengkap.
- d. *Third-party social site*, posisi di mana jurnalis aktif dalam ikut menyebarkan sebuah berita melalui media sosial yang tidak terkontrol oleh situs di mana mereka bekerja.
- e. *Article comments*, beberapa situs berita mengizinkan pembaca untuk menyatakan pendapat mereka melalui kolom komentar. Tentunya setiap situs media memiliki standar yang berbeda untuk verifikasi komentar yang muncul di kolom komentar.

- f. *Discussion board*, bisa dikenal dengan sebutan forum. Setiap pembaca diizinkan untuk mengikuti perbincangan terkait sebuah artikel yang dibuat atau dimuat oleh staf di situs forum.
- g. *Live chat*, pembuat berita dan jurnalis ketika melakukan *live chat*, pertanyaan yang muncul dari khalayak tentunya telah dipilih secara perhitungan oleh media yang menayangkan pertanyaan tersebut. Hal ini disebabkan karena *chat* tersebut memiliki batas waktu sehingga media harus memilih secara pasti mana pertanyaan dari khalayak yang mesti dimunculkan ke publik.

Dari sini bisa diketahui bahwa kekuatan interaktivitas multimedia jurnalisme berasal dari konektivitas antara media dan partisipasi khalayak luas.

2.2.4. Kemacetan

Menurut Tamin (2000), kemacetan merupakan keadaan di mana kendaraan mengalami pelambatan kecepatan di bawah normal yang diakibatkan oleh beberapa kendala. Beberapa kerugian yang dialami oleh pengguna jalan pada saat dalam keadaan kemacetan, yakni, pemborosan bahan bakar, pemborosan waktu, pemborosan tenaga dan mengurangi kenyamanan dalam berkendara serta meningkatnya polusi baik udara maupun polusi suara (Tamin, 2000, p. 493).

Federal Highway Administration (2005), menyatakan terdapat tujuh penyebab kemacetan secara umum (Federal Highway Administration, 2005, p. 36-37). Tujuh penyebab kemacetan tersebut, yaitu:

- a. *Physical Bottlenecks*, kemacetan yang disebabkan oleh jumlah kendaraan yang melebihi batas atau berada pada tingkat tertinggi. Kapasitas tersebut telah ditentukan dari faktor jalan, tata letak jalan, dan persimpangan jalan.
- b. *Traffic Incident* (Kecelakaan Lalu Lintas), kemacetan yang disebabkan oleh kecelakaan dalam jalur perjalanan yang menyebabkan macet dikarenakan kecelakaan tersebut memakan ruas jalan. Kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan biasanya perlu waktu untuk disingkirkan dari ruas jalan.
- c. *Work Zone* (Area Pekerjaan), kemacetan yang disebabkan oleh adanya aktivisasi konstruksi pada ruas jalan. Akibatnya, perubahan seperti ruas lebar jalan, penutupan jalan dan pengalihan jalur lalu lintas.
- d. *Bad Weather* (Cuaca Buruk), kemacetan yang disebabkan oleh cuaca buruk yang berdampak pada perubahan perilaku pengemudi, misalnya mengurangi jarak penglihatan mereka sehingga dapat mempengaruhi arus lalu lintas.
- e. *Poor Signal Timing* (Alat Pengatur Lalu Lintas), kemacetan yang disebabkan oleh pengaturan lalu lintas yang bersifat kaku dan tidak cepat mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas. Misalnya, lampu merah dan jalur lintasan kereta api.

f. *Special Event* (Acara Khusus), kemacetan yang disebabkan oleh acara-acara tertentu sehingga terjadi pengalihan jalur dan biasanya terdapat banyak parkir liar yang memakan ruas jalan.

g. *Fluctuations in Normal Traffic* (Fluktuasi pada Arus Normal), kemacetan yang disebabkan oleh naiknya arus kendaraan pada jalan pada waktu tertentu, misalnya pada jam masuk kantor dan pulang kantor.

Dilansir Kompas.com, nyatanya pemerintah DKI Jakarta ketika masih dipimpin oleh Gubernur Fauzi Bowo (2007) telah mencetuskan 17 langkah untuk mengatasi kemacetan. Langkah-langkah meliputi berbagai aspek, wilayah, sektorial, dan kementerian (Adi, 2010, para. 1). 17 langkah tersebut mulai dari perbaikan jalan, kebijakan perparkiran, penetapan harga gas bagi angkutan transportasi, penerapan *electronic road pricing* (ERP), perbaikan pengelolaan angkutan kereta api, pembangunan jalur kereta api lingkaran dalam kota, pembuatan jalur ganda berganda (*double-double track*), restrukturisasi angkutan jalan raya, sterilisasi dan penambahan jalur *busway*, penambahan jalan tol, dan peninjauan penggunaan kendaraan kecil bagi angkutan transportasi sampai larangan angkutan liar (Adi, 2010, para. 2).

Tidak hanya itu, pada masa itu pula pemerintahan DKI Jakarta sudah bertekad untuk merealisasikan pembangunan transportasi massal seperti MRT, Monorel, dan kereta api bandara Soekarno-Hatta hingga Stasiun Manggarai, sarana transportasi terpadu Jabodetabek hingga pengendalian jumlah kendaraan hingga

penyiapan lahan parkir di dekat stasiun kereta api di wilayah Kabupaten Bogor dan Tangerang, dan pembentukan badan otorisasi transportasi Jabodetabek (Adi, 2010, para. 3).

Dari 17 langkah tersebut, beberapa langkah yang masih belum tercapai ialah MRT (karena masih tahap pembangunan), Monorel (kini berganti menjadi LRT dan beberapa akses sudah bisa digunakan mulai Agustus 2018), perbaikan kebijakan perparkiran, dan penerapan *Electronic Road Pricing* yang pada 2014 rumornya akan diuji coba tetapi sampai sekarang masih belum jelas kelanjutannya.

Namun, langkah-langkah yang telah terealisasi pun nyatanya masih belum mampu mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Jika ditelisik lebih dalam soal kebijakan yang dibuat oleh pemerintah dari periode ke periode, banyak kebijakan yang dibuat untuk mengurangi kemacetan di Jakarta terkesan coba-coba (Lubis, 2017, para. 17).

Mengutip dari Metrotvnews.com, contoh kebijakan coba-coba oleh pemerintahan tersebut bisa dilihat dari masa pemerintahan Gubernur Sutiyoso pada tahun 2003, yakni kebijakan *three in one* (3 in 1) di sejumlah jalan protokol di mana kebijakan tersebut bermaksud untuk mengendalikan kemacetan di Jalan Sudirman, Gatot Subroto, dan M.H. Thamrin dengan mewajibkan kendaraan pribadi jenis roda empat paling sedikit berpenumpang tiga orang di jam-jam tertentu (Lubis, 2017, para. 18). Namun, karena dianggap tidak efektif, pada 2016 ketika masa Gubernur Basuki Tjahaja Purnama memimpin Jakarta, kebijakan tersebut dicabut dan diganti dengan kebijakan baru. Basuki Tjahaja Purnama meluncurkan kebijakan

pembatasan kendaraan pribadi pada tanggal ganjil atau genap yang dikaitkan dengan plat nomor kendaraan. Basuki juga kembali menyinggung soal *Electronic Road Pricing* (ERP) yang rumornya akan diuji coba pada Juli 2014, meski sampai sekarang belum ada kelanjutan lagi (Lubis, 2017, para. 19 – 21).

Lalu pada 2015, munculnya kebijakan antikemacetan yang hingga kini masih diberlakukan, yakni melarang kendaraan roda dua melintas di jalan utama. Sampai sekarang belum jelas pengaruh kebijakan itu untuk mengatasi kemacetan karena dinilai mempersempit lebar jalan (Lubis, 2017, para. 22).

Kebijakan baru seperti penerapan sistem ganjil-genap pada awal tahun 2018 di tol Bekasi juga masih belum efektif mengurangi jumlahnya kendaraan yang menuju ke arah Jakarta karena menumpuknya jumlah kendaraan di dalam tol (Widjaja, 2018, para. 7-11). Demikian juga penegakkan aturan larangan parkir di bahu jalan di sekitar kawasan hunian dan mewajibkan masyarakat memiliki garasi apabila memiliki kendaraan pribadi yang malah memunculkan masalah baru, yakni warga yang bersitegang dengan Dinas Perhubungan (Lubis, 2017, para. 25). Satu-satunya harapan yang diyakini oleh Pemerintah Provinsi Jakarta untuk mengurangi kemacetan ialah menunggu selesainya pembangunan sinergi transportasi massal seperti MRT dan LRT (Indopos, 2017, para. 1-2). Dari situ baru bisa dinilai lebih lanjut teratasi tidaknya kemacetan di DKI Jakarta.

Memperdalam soal kemacetan, penulis berasumsi bahwa ada faktor lain yang menyebabkan kemacetan yang terjadi di Jakarta, beberapa faktor penyebab kemacetan tersebut, antara lain:

a. Mudahnya seseorang dalam mendapatkan lisensi atau surat izin mengemudi dengan menyogok atau pungutan liar yang dilakukan pihak salah satu oknum dalam SAMSAT (Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap). Dengan membayar sesuai kesepakatan, masyarakat dapat dengan mudah memperoleh SIM tanpa perlu mengikuti test mengemudi di lokasi pembuatan SIM. Di Jakarta (Indonesia) menyogok sekitar Rp. 600.000 – Rp. 750.000 sudah berhasil mendapat SIM (satu lisensi). Jika dua antara SIM C dan A, biaya dikeluarkan untuk mendapatkan dua SIM tersebut sekitar Rp 1.300.000 (Sari, 2016, para. 5). Untuk perbandingan, pembuatan SIM Motor di Jepang sekitar 80.000 - 160.000 (Yen) = Rp 8.000.000 - Rp 16.000.000. Sedangkan untuk SIM Mobil sekitar 350.000 - 400.000 (Yen) = 35 Jt - 40 Jt dan wajib mengikuti sekolah mengemudi. Diperlukan waktu sekitar 21-26 Jam untuk pelajaran Teori dan 31-34 Jam untuk praktik (Kashiki, 2017, Streaming Video).

b. Transportasi Daring (*Online*), ini merupakan salah satu faktor lain penyebab kemacetan di Jakarta. Menurut Silvianto (2017), bertambahnya volume kendaraan yang diakibatkan masyarakat ingin memiliki pekerjaan sambilan, yakni menjadi pengemudi transportasi daring. Permintaan terhadap layanan transportasi daring semakin tinggi dan akibatnya jumlah *driver* daring pun semakin

banyak. Kemacetan yang terjadi akibat *driver* daring berkumpul di satu titik di tempat banyak konsumen berada seperti stasiun, terminal, sekolah, perkantoran, dan rumah sakit (Silvianto, 2017, para. 9 - 17).

c. Moda transportasi konvensional yang ada sudah jauh dari syarat layak untuk beroperasi, misalnya bus umum sehingga tak jarang terjadi menyebabkan kecelakaan (Nursalikhah, 2016, para. 2).

d. Hampir 80 persen ruas tata kota di Jakarta salah. Hal tersebut bisa dilihat dengan memantau di beberapa titik di wilayah Jakarta, contohnya Kemang, Kelapa Gading, dan Kapuk Angke. Akibatnya daerah yang disebutkan tadi jadi rawan banjir. Hal tersebut disebabkan oleh makin sempitnya ruang terbuka hijau di ibu kota (Sumandoyo, 2016, para. 1-17).

e. Malasnya perilaku masyarakat untuk berjalan kaki. Perilaku masyarakat untuk berjalan kaki tersebut berbanding lurus dengan 90 persen trotoar di Jakarta yang tak layak bagi pejalan kaki. Selain itu, 99 persennya tidak layak bagi penyandang disabilitas (Hasan, 2017, para. 1-9).

f. Masyarakat dengan mudah memiliki kendaraan pribadi dengan cara mengkredit kendaraan tersebut, kasus paling banyak ialah kendaraan roda dua (motor). Hanya dengan uang muka Rp. 500.000,

masyarakat akan dengan mudahnya membawa pulang kendaraan roda dua tersebut (Detik Finance, 2012, para. 2).

g. Biaya parkir di Jakarta termasuk salah satu yang paling murah di dunia dengan tarif rata-rata Rp. 5.000 (Aya, 2018, para. 2 – 4). Sementara di Jepang (Tokyo), parkir tiap 30 Menit sekitar 300 (Yen) = Rp 36.000-an (Apriliananda, 2017, para. 7).

h. Bahan Bakar Minyak (BBM) harganya masih rendah di tengah kenaikan harga minyak dunia. Dengan harga per liter bahan bakar berjenis Premium sekitar Rp 6.500. Harga BBM di Indonesia termasuk yang paling murah jika dibandingkan dengan negara seperti Jepang (Wicaksono, 2018, para. 1 – 4). Di Jepang, setiap hari harga BBM terus berganti dan setiap pom bensin harganya berbeda. Per liter dari harga 120 - 140 (yen) = Rp 12.000 – Rp 14.000 (Kashiki, 2017, Streaming Video).

i. Tidak adanya sanksi yang tegas bagi pelanggar lalu lintas di Indonesia. Pengendara motor atau mobil di Indonesia akan langsung ditindak langsung (tilang) apabila melakukan pelanggaran lalu lintas. Setelah itu, baik pengendara motor atau mobil masih diperbolehkan untuk berkendara kembali. Sementara di Jepang, terdapat poin apabila pengemudi melanggar lalu lintas, misalnya jika mabuk mendapatkan poin 25 dan membayar denda sekitar 1,3 - 1,5

juta (yen) = Rp 130 juta – Rp 150 juta. Apabila tidak memiliki SIM akan mendapat poin 19 dan denda sekitar 200.000 – 300.000 (yen) atau sama dengan sekitar Rp 20 juta - 30 juta. Jika pengendara melanggar lampu merah akan dikenakan sanksi sekitar 9.000 (yen) = Rp. 900.000. Jika pengendara itu dalam setahun sudah banyak melanggar dan poinnya habis, maka terakhir SIM-nya akan dicabut untuk selama-lamanya. Artinya, orang tersebut tidak diperbolehkan lagi mengendarai kendaraan (Maulana, 2017, para. 1 - 5).

Berdasarkan informasi di atas, berikut merupakan daftar solusi terbaik untuk mengatasi kemacetan di Ibu kota Jakarta, yaitu:

- a. Perbanyak transportasi umum yang layak seperti Mini Bus.
- b. Perbaiki sistem transportasi di Jakarta untuk KRL dan Busway
- c. Meningkatkan edukasi masyarakat Jakarta baik lansia maupun anak-anak dalam hal berperilaku saat menaiki kendaranya umum atau pribadi.
- d. Perketat pembuatan SIM.
- e. Perketat pembatasan kepemilikan kendaraan.
- f. Perketat sanksi bagi pelanggar lalu lintas.
- g. Perbaiki sistem transportasi *online* (harga, perilaku pengemudi, dan kelayakan transportasinya).

h. Perbaiki biaya sistem parkir

i. Atur ulang harga BBM.

2.2.5. Engine Ren'py

Seperti yang dilansir *Teknojurnal* (2015), Ren'Py merupakan engine yang dapat digunakan untuk mengembangkan game maupun aplikasi yang berjenis Visual Novel. Pada engine ini pengembangnya dapat menggunakan bahasa pemrograman Python dan menyusun gambar, kata-kata, serta suara menjadi sebuah Visual Novel (Putra, 2015, para. 2).

Ren'Py memberikan berbagai kemudahan bagi pengembangan Visual Novel secara efisien. Dengan *engine* ini pengembangnya bisa membuat karya Visual Novel dan game simulasi kehidupan baik yang sederhana maupun kompleks untuk nantinya dimainkan oleh pengguna. (Putra, 2017, para. 5).

Game maupun aplikasi Visual Novel yang telah dikembangkan menggunakan Ren'Py, nantinya dapat diatur untuk digunakan di Sistem Operasi sejenis Windows XP atau ke atas, Mac OS X atau ke atas, Linux atau ke atas, Android 2.3 atau ke atas, dan iOS 6 + atau ke atas (Putra, 2017, para. 6).



Sumber: (<https://www.renpy.org/>), 2018

Gambar 2.3. logo Ren'py