

BAB II

GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

2.1 Geografis DKI Jakarta

Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta atau biasa disingkat dengan DKI Jakarta merupakan ibukota negara Indonesia sekaligus pusat ekonomi dan pemerintahan negara Indonesia. DKI Jakarta berada pada koordinat $5^{\circ} 19' 12''$ - $6^{\circ} 23' 54''$ LS dan $106^{\circ} 22' 42''$ - $106^{\circ} 58' 18''$ BT. Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 72 Tahun 2019, luas daratan provinsi DKI Jakarta adalah $664,01 \text{ km}^2$.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007, provinsi DKI Jakarta berbatasan dengan:

- Sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa
- Sebelah timur berbatasan dengan provinsi Jawa Barat
- Sebelah selatan berbatasan dengan provinsi Jawa Barat
- Sebelah barat berbatasan dengan provinsi Banten

Dalam struktur wilayah administrasi, provinsi DKI Jakarta memiliki 5 kota administrasi dan 1 kabupaten administrasi. Wilayah administrasi yang paling luas adalah Kota Administrasi Jakarta Timur dengan luas daratan $182,70 \text{ km}^2$. Berikut pembagian luas wilayah administrasi di DKI Jakarta, antara lain:

- Kota administrasi Jakarta Utara dengan luas daratan $139,99 \text{ km}^2$
- Kota administrasi Jakarta Timur dengan luas daratan $182,70 \text{ km}^2$
- Kota administrasi Jakarta Selatan dengan luas daratan $154,32 \text{ km}^2$

- Kota administrasi Jakarta Barat dengan luas daratan 124,44 km²
- Kota administrasi Jakarta Pusat dengan luas daratan 52,38 km²
- Kabupaten administrasi Kepulauan Seribu dengan luas daratan 10,18 km²

Gambar 2.1
Wilayah Provinsi DKI Jakarta



Sumber: <https://jakarta.go.id/wilayah>

2.2 Demografis dan Ketenagakerjaan DKI Jakarta

Berdasarkan data yang dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, jumlah penduduk DKI Jakarta pada tahun 2020 sebesar 10.562.088 jiwa dengan kepadatan penduduk 14.555 jiwa/km². Jumlah ini mengalami penurunan dari jumlah penduduk DKI Jakarta pada tahun 2019 yang mencapai 11.063.324 jiwa dengan kepadatan penduduk mencapai 16.704 jiwa/km².

Tabel 2.1
Jumlah Penduduk, Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk DKI Jakarta
Berdasarkan Wilayah Kabupaten/Kota Administrasi

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk	Luas Wilayah (km ²)	Kepadatan Penduduk (/km ²)
Kepulauan Seribu	27.749	10,18	2.461
Jakarta Pusat	1.056.896	52,38	18.603
Jakarta Utara	1.778.981	139,99	11.272
Jakarta Barat	2.434.511	124,44	17.701
Jakarta Selatan	2.226.812	154,32	14.664
Jakarta Timur	3.037.139	182,70	14.390
DKI JAKARTA	10.562.088	664,01	14.555

Sumber: Provinsi DKI Jakarta dalam angka 2021, BPS Provinsi DKI Jakarta¹

Laju pertumbuhan penduduk DKI Jakarta pada rentang waktu 2000 hingga 2010 adalah 1.42%, sedangkan dalam rentang waktu 2010 hingga 2020 adalah 0.92%. Artinya pertumbuhan penduduk DKI Jakarta mengalami penurunan dalam 20 tahun terakhir. Kabupaten/Kota Administrasi yang memiliki laju pertumbuhan penduduk tertinggi adalah Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, yaitu sebesar 2.03% pada tahun 2000-2010 dan 2.69% pada tahun 2010-2020.

¹ Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, *Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka 2021* (DKI Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta, 2021), <https://doi.org/1102001.31>.

Tabel 2.2
Laju Pertumbuhan Penduduk DKI Jakarta Berdasarkan Wilayah Kabupaten/Kota
Administasi

Kabupaten/Kota	Laju Pertumbuhan Penduduk (%)	
	2000-2010	2010-2020
Kepulauan Seribu	2.03	2.69
Jakarta Pusat	0.32	1.53
Jakarta Utara	1.49	0.76
Jakarta Timur	1.38	1.17
Jakarta Selatan	1.46	0.75
Jakarta Barat	1.83	0.63
DKI JAKARTA	1.42	0.92

Sumber: Provinsi DKI Jakarta dalam angka 2021, BPS Provinsi DKI Jakarta

Kabupaten/Kota yang memiliki penduduk paling banyak adalah Kota Adminisrasi Jakarta Timur. Kota Jakarta Timur memiliki penduduk sebanyak 3.037.139 jiwa, yaitu sebesar 28.76% dari total penduduk DKI Jakarta.

Tabel 2.3
Persentase Sebaran Penduduk DKI Jakarta 2020

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk	Persentase
Kepulauan Seribu	27.749	0.26
Jakarta Pusat	1.056.896	10.01
Jakarta Utara	1.778.981	16.84
Jakarta Barat	2.434.511	23.05
Jakarta Selatan	2.226.812	21.08
Jakarta Timur	3.037.139	28.76
DKI JAKARTA	10.562.088	100.00

Sumber: Provinsi DKI Jakarta dalam angka 2021, BPS Provinsi DKI Jakarta

Dari total 10.562.088 jiwa penduduk DKI Jakarta, yang merupakan angkatan kerja aktif mencapai 5.232.031 jiwa atau sebesar 49.53%. Dari jumlah

angkatan kerja aktif tersebut, penduduk yang aktif bekerja adalah sebesar 4.659.251 jiwa, sedangkan yang menganggur adalah sebesar 572.780 jiwa. Hal ini menciptakan tingkat mobilitas yang tinggi di wilayah DKI Jakarta yang berdampak pada kondisi lalu lintas.

Tabel 2.4
Jumlah Angkatan Kerja DKI Jakarta Berdasarkan Kelompok Umur

Kelompok Umur	Angkatan Kerja		Jumlah Angkatan Kerja Aktif
	Bekerja	Pengangguran	
15-19	108.331	82.870	191.201
20-24	489.343	148.978	638.321
25-29	629.011	99.279	728.290
30-34	618.977	56.680	675.657
35-39	630.026	52.818	682.844
40-44	627.166	30.897	658.063
45-49	523.436	28.041	551.477
50-54	428.267	29.784	458.051
55-59	301.832	18.645	320.477
60+	302.862	24.788	327.650
Jumlah	4.659.251	572.780	5.232.031

Sumber: Provinsi DKI Jakarta dalam angka 2021, BPS Provinsi DKI Jakarta²

Kondisi demografi DKI Jakarta memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kondisi lalu lintas di DKI Jakarta. Tingginya jumlah penduduk DKI Jakarta yang mencapai 10.562.088 jiwa yang 5.232.031 diantaranya merupakan angkatan kerja aktif menjadi salah satu penyebab mobilitas tinggi yang terjadi di DKI Jakarta. Ditambah fakta bahwa jumlah tersebut selalu tumbuh dan bertambah setiap tahunnya.

2.3 Transportasi DKI Jakarta

Kondisi transportasi dapat dilihat dengan membandingkan jumlah kendaraan dengan kondisi infrastruktur jalan di suatu wilayah. Pada tahun 2020

² Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.

jumlah kendaraan di DKI Jakarta mencapai 20.221.821 unit terdiri dari kendaraan mobil, bus, truk dan sepeda motor. Jumlah tersebut didominasi oleh kendaraan sepeda motor sebanyak 16.141.380 atau 79.82% dari total keseluruhan kendaraan di DKI Jakarta.

Tabel 2.5
Jumlah Kendaraan DKI Jakarta Berdasarkan Jenis Kendaraan 2020

Jenis Kendaraan	Jumlah
Mobil	3.365.467
Bus	35.266
Truk	679.708
Sepeda Motor	16.141.380
TOTAL	20.221.821

Sumber: Provinsi DKI Jakarta dalam angka 2021, BPS Provinsi DKI Jakarta³

Sedangkan kondisi infrastruktur jalan di DKI Jakarta masih kurang cukup untuk menampung jumlah kendaraan yang ada. Tercatat total panjang jalan di DKI Jakarta hanya mencapai 6.652 km, dan total luas jalan di DKI Jakarta hanya seluas 46.426 km².

Tabel 2.6
Panjang Jalan dan Luas Jalan DKI Jakarta Berdasarkan Wilayah Administrasi 2020

Wilayah	Panjang Jalan (km)	Luas Jalan (km²)
Jakarta Selatan	2.028,618	12.643,872
Jakarta Timur	1.570,279	11.248,019
Jakarta Pusat	694,657	6.019,548
Jakarta Barat	1.212,448	8.041,740
Jakarta Utara	1.146,677	8.473,352
DKI JAKARTA	6.652,679	46.426,531

³ Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.

Sumber: Provinsi DKI Jakarta dalam angka 2021, BPS Provinsi DKI Jakarta⁴

2.4 Sejarah Transportasi Umum DKI Jakarta

Transportasi umum merupakan sarana vital bagi masyarakat yang tinggal di kota besar seperti DKI Jakarta. Selain sebagai ibukota negara Indonesia, DKI Jakarta menjadi pusat perekonomian Indonesia sehingga tingkat mobilitas penduduk di DKI Jakarta sangat tinggi. Tingginya mobilitas penduduk di suatu wilayah tidak jarang membuat lalu lintas di wilayah tersebut terjadi kemacetan. Oleh karena itu dibutuhkan transportasi umum untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan perjalanan sekaligus upaya dalam mengurangi kemacetan. Transportasi umum di DKI Jakarta telah melalui perkembangan yang pesat dari masa ke masa, mulai dari delman hingga memiliki Moda Raya Terpadu (MRT) seperti saat ini⁵.

a. Delman

Dimulai saat masa kolonial, moda transportasi umum yang digunakan oleh masyarakat adalah delman. Moda transportasi delman belum menggunakan tenaga mesin, melainkan hanya mengandalkan tenaga kuda. Pada masa sekarang, delman masih digunakan sebagai moda transportasi bagi sebagian masyarakat, delman digunakan sebagai transportasi wisata untuk menarik minat pariwisata di DKI Jakarta seperti di Taman Margasatwa Ragunan dan Kampung Budaya Betawi.

b. Trem

Pada masa kolonial, masyarakat Batavia (nama Jakarta saat itu) selain menggunakan delman juga menggunakan moda transportasi trem. Pada awalnya

⁴ Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.

⁵ "Angkutan Umum Di Jakarta Dari Masa Ke Masa," hajipurwanto.com, 2020, <https://www.hajipurwanto.com/ragam/angkutan-umum-di-jakarta-dari-masa-ke-masa>.

moda transportasi trem yang digunakan adalah jenis trem kuda. Sama seperti delman, trem kuda juga mengandalkan tenaga kuda. Namun, dalam perjalanannya trem kuda memiliki banyak kekurangan antara lain meningkatnya angka kematian kuda, banyaknya kotoran kuda di sepanjang jalur trem, dan kecepatan trem yang lambat. sehingga pada tahun 1881 trem kuda diganti menjadi trem uap sebelum pada akhirnya berganti menjadi trem listrik pada tahun 1897. Moda transportasi trem berhenti beroperasi sepenuhnya pada tahun 1960 dan digantikan oleh moda transportasi bus. Pemberhentian ini disebabkan karena angkutan trem sudah tidak lagi menguntungkan.

c. Becak

Becak digunakan masyarakat sebagai moda transportasi pada tahun 1930 hingga tahun 1989. Masyarakat menggunakan becak sebagai transportasi penghubung karena becak pada umumnya mangkal di area pemukiman. Karena kondisi jalanan Jakarta yang mulai dipenuhi oleh kendaraan pribadi, pada tahun 1989 pemerintah provinsi DKI Jakarta secara resmi melarang pengoperasian becak karena dianggap menjadi salah satu penyebab kemacetan di jalanan ibukota.

d. Oplet

Kehadiran oplet sebagai transportasi umum masyarakat DKI Jakarta dimulai pada tahun 1950. Pada tahun 1960 hingga 1970 oplet menjadi kendaraan umum paling populer bagi masyarakat DKI Jakarta. Masyarakat memilih menggunakan oplet sebagai kendaraan umum karena dianggap lebih cepat dan nyaman. Namun, pada tahun 1979 diberlakukan kebijakan oleh gubernur DKI

Jakarta Tjokropranolo untuk menghapus oplet dan menggantinya dengan angkutan yang lebih modern, yaitu mikrolet.

e. Mikrolet

Mikrolet muncul sebagai pengganti dari oplet. Di kalangan masyarakat mikrolet lebih dikenal dengan sebutan Angkot (Angkutan Kota). Perbedaan antara oplet dan mikrolet terletak pada kapasitas penumpang. Mikrolet mampu mengangkut penumpang yang lebih banyak daripada oplet. Hingga kini mikrolet masih beroperasi bahkan menjadi bagian dari sistem integrasi transportasi umum pemerintah provinsi DKI Jakarta.

f. Taksi

Taksi pertama yang resmi beroperasi di DKI Jakarta adalah taksi Blue Bird. Blue Bird memperkenalkan taksi yaitu transportasi umum berupa mobil yang dilengkapi alat bernama argometer pada tahun 1972. Taksi masih digunakan masyarakat sampai sekarang, bahkan sudah berkembang menjadi taksi online yang bisa dipesan pelanggan secara online.

g. Metromini

Metromini hadir pertama kalinya pada tahun 1962 sebagai transportasi bagi peserta Pesta Olahraga Nasional (PON). Namun, setelahnya metromini dikembangkan menjadi transportasi umum hingga saat ini. Metromini berupa bus kecil yang dapat mengangkut banyak penumpang. Metromini banyak digunakan masyarakat karena menjangkau banyak daerah di DKI Jakarta. Akan tetapi, keberadaan metromini mulai terpinggirkan semenjak adanya Transjakarta dan

Moda Raya Terpadu (MRT) yang memiliki sistem transportasi yang lebih modern dan terintegrasi.

h. Transjakarta

Transjakarta diperkenalkan pada tahun 2004 sebagai sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia tenggara dan Asia Selatan. Kehadiran transjakarta memiliki tujuan untuk menghadirkan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman dan terjangkau bagi warga Jakarta. Transjakarta resmi beroperasi pada tanggal 1 Februari 2004 hingga saat ini. Sampai saat ini, transjakarta sudah memiliki 13 koridor rute yang mencakup wilayah DKI Jakarta, Kota Bekasi, Kota Depok, Kota Tangerang dan Kota Tangerang Selatan sekaligus menjadi bagian utama dari sistem integrasi transportasi umum pemerintah provinsi DKI Jakarta.

i. Moda Raya Terpadu (MRT)

Moda Raya Terpadu (MRT) merupakan era baru transportasi umum DKI Jakarta dan Indonesia. MRT resmi beroperasi pada tahun 2019 dan masih dalam proses pengembangan. Kehadiran MRT diintegrasikan dengan transjakarta untuk memberikan pelayanan transportasi umum yang cepat, nyaman, aman dan terjangkau bagi warga Jakarta.

Dari masa penjajahan hingga saat ini, transportasi umum DKI Jakarta telah melalui banyak perkembangan. Mulai dari moda transportasi delman yang hanya mengandalkan tenaga kuda hingga MRT yang menggunakan mesin kereta canggih telah beroperasi di DKI Jakarta. Kehadiran beragam moda transportasi tersebut memiliki tujuan akhir yaitu mengurangi tingkat kemacetan DKI Jakarta yang menjadi salah satu masalah utama DKI Jakarta.

2.5 Integrasi Transportasi Umum DKI Jakarta

Sistem integrasi transportasi umum DKI Jakarta merupakan bagian dari upaya menata sistem transportasi umum di kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) yang mengacu pada Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ). Kebijakan ini melibatkan berbagai pihak antara lain Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta, dan perusahaan transportasi terkait seperti PT. Transjakarta dan PT. Kereta Api Indonesia sehingga dalam implementasinya membutuhkan sinergitas antar instansi.

Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) mencakup program dan strategi pembangunan transportasi secara terpadu, antara lain:

- Pertama, integrasi perencanaan dan kebijakan pengembangan pelayanan transportasi multimoda.
- Kedua, integrasi jaringan prasarana dan pelayanan intramoda dan antarmoda.
- Ketiga, integrasi moda transportasi mencakup proses perencanaan, pembangunan hingga tahap pengoperasian.
- Keempat, integrasi tarif perjalanan dengan sistem *e-ticketing* untuk layanan intramoda dan antarmoda.
- Kelima, integrasi sistem informasi dengan pemanfaatan teknologi informasi untuk pelayanan jasa informasi sarana dan prasarana transportasi yang mudah diakses pengguna.

- Keenam, integrasi pembiayaan dan kelembagaan agar terciptanya koordinasi antar lembaga dalam suatu kerangka perencanaan, pelaksanaan dan pengoperasian.

Program dan strategi dalam RITJ tersebut menjadi indikator dan acuan bagi pemerintah provinsi DKI Jakarta dalam merumuskan kebijakan integrasi transportasi umum DKI Jakarta. Integrasi transportasi umum DKI Jakarta terdiri atas tiga pilar integrasi, yaitu:

- Pertama, integrasi fisik. Yaitu mengintegrasikan sarana dan prasarana fisik intramoda dan antarmoda mencakup terminal, halte, stasiun, dan kawasan sekitarnya serta rute perjalanan antar moda.
- Kedua, integrasi sistem pembayaran. Yaitu mengintegrasikan sistem pembayaran berbagai moda menjadi satu sistem pembayaran dengan konsep *one man one card* menggunakan satu kartu JakLingko.
- Ketiga, integrasi pengembangan pelayanan. Yaitu mengintegrasikan pengembangan pelayanan pendukung seperti layanan informasi, layanan keamanan, layanan internet, dan lain lain.

Sejak diresmikan pada tahun 2019, kebijakan integrasi transportasi umum DKI Jakarta sudah berjalan lebih dari satu tahun. Beberapa program sudah terlaksana dengan mengacu pada tiga pilar integrasi transportasi umum DKI Jakarta, antara lain:

2.5.1 Reformasi Kelembagaan Transportasi DKI Jakarta

Dalam mengelola transportasi di wilayah Jabodetabek dan wilayah DKI Jakarta khususnya, pemerintah provinsi DKI Jakarta memiliki keterbatasan

wewenang karena berbagai moda transportasi yang beroperasi di DKI Jakarta tidak dinaungi oleh satu instansi, melainkan terdapat beberapa instansi lain di luar pemerintah provinsi DKI Jakarta. Hambatan-hambatan tersebut antara lain, sebagai berikut⁶:

- Berbagai moda transportasi di DKI Jakarta dikelola oleh beberapa instansi berbeda di luar pemerintah provinsi DKI Jakarta, contohnya PT. MRT dan PT KAI yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan.
- Rencana Jangka Panjang dalam bentuk RITJ dilakukan tanpa adanya *ownership* dari pemerintah provinsi DKI Jakarta sebagai pemilik otoritas di wilayah DKI Jakarta.
- Koordinasi lemah antar instansi yang terlibat menimbulkan hambatan pada saat proses pengambilan keputusan.

Berangkat dari hambatan-hambatan tersebut, langkah pertama yang diambil pemerintah provinsi DKI Jakarta dalam upaya membangun sistem transportasi yang terintegrasi adalah melakukan reformasi kelembagaan. Pada tahun 2019, pemerintah provinsi DKI Jakarta telah membentuk sebuah perusahaan patungan (*joint venture*) yang bernama PT. Jak Lingko Indonesia. PT Jak Lingko Indonesia merupakan perusahaan patungan antara PT. MRT Jakarta, PT. Jakarta Propertindo, PT. Transportasi Jakarta dan PT. Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek.

⁶ Institute for Transportation and Development Policy, “Menata Ulang Transportasi Di Jabodetabek,” 2019, <https://www.itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2019/02/Usulan-ITDP-untuk-Menata-Ulang-Transportasi-Di-Jakarta-220119.pdf>.

2.5.2 Penataan Kawasan Stasiun Berorientasi Transit (*Transit Oriented Development*)

Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 44 Tahun 2017 tentang Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development Pasal 1, *Transit Oriented Development* yang selanjutnya disingkat TOD adalah suatu konsep pengembangan kawasan yang berbasis dan berpusat di stasiun angkutan umum massal yang mengakomodir pertumbuhan baru menjadi suatu kawasan campuran dengan area berjarak 350 m sampai 700 m dari pusat kawasan yang terintegrasi dengan kawasan sekitarnya melalui pemanfaatan permukaan tanah, ruang layang dan bawah tanah.

Kriteria umum dan dan teknis bagi penetapan TOD sebagaimana dimaksud pada Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 44 Tahun 2017 Pasal 5 antara lain:

- Perpotongan koridor angkutan massal dua atau lebih dengan salah satunya berbasis rel dengan indikator besarnya bangkitan penumpang dan keberadaan sistem pengumpan.
- Kawasan dengan nilai ekonomi tinggi dan/atau yang diprediksi akan memiliki nilai ekonomi tinggi.
- Kawasan yang direncanakan dan/atau ditetapkan sebagai pusat kegiatan dalam radius 350 m untuk zona perkantoran, perdagangan dan jasa, zona campuran, zona perumahan, zona pemerintahan dan zona pelayanan umum dan sosial.

Pada awal tahun 2021, pemerintah provinsi DKI Jakarta sudah menyelesaikan program revitalisasi kawasan stasiun tahap pertama yang terdiri dari Stasiun Pasar Senen, Stasiun Tanah Abang, Stasiun Juanda, dan Stasiun Sudirman.

a. Revitalisasi Kawasan Stasiun Pasar Senen

Kawasan Pasar Senen merupakan salah satu kawasan yang ditetapkan sebagai TOD oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta. Kawasan Pasar Senen memiliki posisi yang strategis yang mencakup pusat perbelanjaan, hotel, hunian dan *transit point* berbagai angkutan massal. Oleh karena itu penataan kawasan pasar senen dibutuhkan untuk meningkatkan aksesibilitas kawasan. Penataan kawasan pasar senen terdiri dari:

- Penataan Stasiun KA, mencakup pembangunan fasilitas pedestrian, pengadaan fasilitas petunjuk jalan, penataan trotoar dan taman, dan penataan kawasan angkot dan bajaj.
- Pembangunan Underpass, bertujuan untuk mengurangi titik simpang pada *traffic light* senen, yang sebelumnya berjumlah 5 titik simpang menjadi 4 titik simpang.
- Pembangunan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO), bertujuan untuk menghubungkan stasiun KA pasar senen dengan halte transjakarta pasar senen. sehingga menciptakan integrasi antar moda transportasi.
- Penataan trotoar dan jalur pejalan kaki dari Stasiun KA ke halte Transjakarta, mencakup petunjuk jalan, spot tempat duduk dan ubin pemandu tuna netra.

- Renovasi halte transjakarta, mencakup penambahan dermaga bus dari sebelumnya 6 dermaga menjadi 12 dermaga. Selain itu halte transjakarta senen juga dilengkapi fasilitas pembayaran elektronik, mushollah, toilet disabilitas, lift, dan ruang ramah perempuan dan anak.

Penataan Kawasan Pasar Senen dengan konsep TOD bertujuan untuk mengurangi kemacetan, menghubungkan beberapa moda transportasi, dan menata kawasan pedestrian yang ramah pejalan kaki sehingga dapat menunjang aktivitas kawasan sekitarnya.

b. Revitalisasi Kawasan Stasiun Tanah Abang

Stasiun Tanah Abang merupakan kawasan strategis berikutnya yang ditetapkan sebagai kawasan TOD oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta. Kawasan Tanah Abang mencakup pusat perbelanjaan, perkantoran, permukiman dan merupakan *transit point* dari beberapa moda transportasi. Sebelum dilakukan penataan, Tanah Abang terkenal dengan kemacetan yang disebabkan oleh keberadaan pasar Tanah Abang dan stasiun Tanah Abang yang semrawut. Kondisi tersebut tidak mampu mengakomodasi kegiatan masyarakat di sekitar kawasan stasiun Tanah Abang. Selain itu, kurangnya fasilitas yang memadai mengakibatkan banyak angkutan umum seperti mikrolet, ojek pangkalan dan ojek online berhenti sembarangan dan menyebabkan kemacetan. Oleh karena itu, pemerintah provinsi DKI Jakarta melakukan revitalisasi kawasan Tanah Abang yang mencakup beberapa hal sebagai berikut:

- Pembangunan pedestrian stasiun KA, untuk mengakomodasi para penumpang yang ingin berpindah moda transportasi. Misalnya dari kereta api ke transjakarta, kereta api ke mikrolet, kereta api ke ojek, begitupun sebaliknya.
- Penyediaan area *pick-up/drop-off*, sehingga angkutan umum yang sebelumnya berhenti sembarangan dapat teratur dengan rapi pada jalur masing-masing. Area *pick-up/drop-off* menyediakan jalur untuk mikrolet, ojek pangkalan, hingga ojek online. sehingga arus keluar dari stasiun KA dapat dikontrol dengan baik.
- Perbaikan trotoar dan jalur pejalan kaki, mencakup petunjuk jalan, spot tempat duduk dan ubin pemandu tuna netra. Hal ini juga menyebabkan para pedagang kaki lima di sekitar stasiun harus direlokasi.
- Relokasi pedagang kaki lima, pedagang kaki lima merupakan salah satu penyebab kemacetan yang terjadi di Tanah Abang. Oleh karena itu, keberadaan pedagang kaki lima tersebut tidak dihilangkan namun dipindahkan.

Tujuan utama dalam penataan kawasan stasiun tanah abang adalah menertibkan angkutan umum seperti mikrolet, ojek pangkalan dan ojek online yang selama ini berhenti sembarangan dengan membangun fasilitas penurunan dan penjemputan bagi angkutan umum tersebut, dan menertibkan pedagang kaki lima yang memenuhi trotoar sekitar stasiun dan pasar tanah abang yang juga menjadi penyebab kemacetan kawasan tanah abang.

c. Revitalisasi Kawasan Stasiun Juanda

Stasiun Juanda merupakan kawasan yang ditetapkan sebagai TOD yang berikutnya setelah stasiun senen dan tanah abang. Penataan kawasan stasiun Juanda mencakup antara lain:

- Penyediaan area *pick-up/drop-off*, area ini tersedia untuk mikrolet, ojek online, ojek pangkalan, dan kendaraan pribadi.
- Penyediaan area pengendapan, area ini berfungsi sebagai tempat parker bagi angkutan yang menunggu penumpang. Tersedia untuk mikrolet, ojek online dan ojek pangkalan.
- Penyediaan *lay-by* bajaj, merupakan pangkalan bajaj.
- Penyediaan fasilitas informasi, seperti papan informasi, petunjuk arah, dan tanda jalan bertaraf internasional.

d. Revitalisasi Kawasan Stasiun Sudirman

Stasiun Sudirman merupakan kawasan TOD berikutnya yang telah selesai dilakukan revitalisasi. Setelah dilakukan revitalisasi, kawasan stasiun sudirman memiliki konektivitas yang tinggi antar moda transportasi. Terdapat 5 moda transportasi yang saling terhubung di kawasan ini, yaitu MRT Jakarta, KRL Jabodetabek, Transjakarta, Kereta Bandara Soekarno Hatta, dan Ojek pangkalan maupun Ojek online. Jumlah itu masih akan bertambah dengan LRT Jabodebek dan LRT Jakarta yang sedang dibangun. Revitalisasi kawasan stasiun sudirman meliputi:

- Pembangunan area pedestrian, area Jl. Kendal yang dulunya diisi dengan minimarket dan pos polisi dihilangkan dan dibuat menjadi luas. Berfungsi sebagai jalur transit atau perpindahan moda.

- Penyediaan petunjuk arah, dilengkapi dengan petunjuk arah berstandar internasional untuk memudahkan pengguna transportasi beralih dari satu moda ke moda lainnya.
- Pembangunan area pengendapan dan area *pick-up/drop-off*, tersedia untuk ojek pangkalan, ojek online, dan taksi.

2.5.3 Peremajaan Armada Transportasi Umum

Berdasarkan Instruksi Gubernur DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2019 tentang Pengendalian Kualitas Udara, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta diinstruksikan untuk melakukan peremajaan armada transportasi yang terintegrasi dengan program JakLingko. Instruksi peremajaan armada tersebut berbunyi sebagai berikut:

“Memastikan tidak ada angkutan umum yang berusia di atas sepuluh tahun dan tidak lulus uji emisi beroperasi di jalan serta menyelesaikan peremajaan seluruh angkutan umum melalui program Jak Lingko pada tahun 2020, dengan rincian aksi sebagai berikut:

- a. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta agar mempercepat peremajaan 10.047 (sepuluh ribu empat tujuh) armada bus kecil, sedang, dan besar melalui integrasi ke dalam Jak Lingko pada tahun 2020.
- b. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta agar menyiapkan rancangan peraturan daerah tentang pembatasan usia kendaraan untuk angkutan umum pada tahun 2019.

- c. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta agar memperketat ketentuan uji emisi bagi seluruh kendaraan umum mulai pada tahun 2019.”

Peremajaan armada transportasi umum tersebut memiliki beberapa tujuan yaitu, untuk menyediakan armada yang nyaman bagi penumpang, menambah rute dan mengurangi waktu tunggu (*headway*) penumpang, menambah cakupan wilayah operasional angkutan umum menjadi 90%, mengurangi polusi udara yang berasal dari angkutan umum, dan mengurangi 141 titik kemacetan yang tersebar di lima wilayah administrasi di DKI Jakarta. Sejauh ini, jumlah armada yang telah dilakukan peremajaan berjumlah 3.359 unit terdiri dari 1.779 bus besar, 420 bus sedang, dan 1.160 bus kecil.

2.5.4 Digitalisasi Sistem Pembayaran Transportasi

Sistem pembayaran pada berbagai moda transportasi umum di DKI Jakarta sebelumnya belum memanfaatkan teknologi digital yang berbasis *cashless*. Hal tersebut sering menimbulkan tumpukan dan antrian penumpang pada jam-jam sibuk. Dengan adanya digitalisasi sistem pembayaran, penumpang diharuskan memiliki kartu *e-money* yang berisi saldo tertentu untuk melakukan pembayaran. Pembayaran menggunakan kartu tersebut dilakukan dengan cara menempelkan kartu pada alat yang tersedia dan gerbang akan terbuka secara otomatis, sehingga pembayaran lebih ringkas, cepat, aman dan tidak menimbulkan antrian.

Sistem pembayaran berbasis *cashless* tersebut telah diterapkan pada beberapa moda transportasi antara lain Transjakarta, MRT Jakarta, KRL Jabodetabek, Kereta Bandara, hingga Mikrolet. Untuk moda transportasi berbasis

jalan penumpang masih bisa menggunakan satu kartu untuk lebih dari satu penumpang, sedangkan untuk moda transportasi berbasis rel penumpang diharuskan memiliki satu kartu untuk satu orang karena sudah menerapkan sistem *one man one card*.