

BAB II

DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN

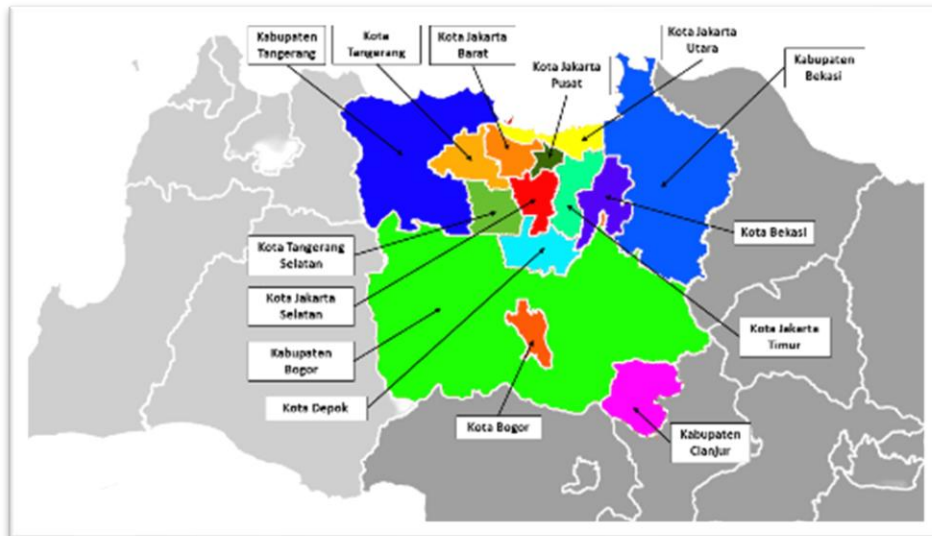
2.1 Gambaran Umum Wilayah

Gambaran umum wilayah dalam penelitian adalah Kawasan metropolitan Jabodetabek yang merupakan keseluruhan wilayah layanan dari Bus Rapid Transit. Wilayah administratif yang secara khusus melayani rute Bus Rapid Transit Transjakarta Provinsi Jakarta dengan daerah penyangga seperti Bogor, Kota Bogor, Bekasi, Kota Bekasi, Kota Depok, Tangerang, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan.

2.1.1 Gambaran Umum Kawasan Metropolitan Jabodetabek

Kawasan metropolitan adalah kawasan perkotaan terbesar di Indonesia yang terdiri atas Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi yang saat ini mengalami perubahan sebagai bentuk kota aglomerasi yang terintegrasi diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 60 Tahun 2020 yang merupakan salah satu wilayah metropolitan terbesar dan terpadat di Asia Tenggara, yang mengintegrasikan Daerah Khusus Jakarta sebagai pusat inti dengan berbagai kota dan kabupaten di sekitarnya yaitu Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur. Kawasan ini secara legal ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional melalui Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2008 karena perannya yang sangat penting secara nasional dalam aspek ekonomi, sosial, dan tata ruang. Secara administratif, Jabodetabekpunjur meliputi seluruh wilayah Daerah Khusus Jakarta, sebagian wilayah Banten (Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan), dan sebagian wilayah Jawa

Barat (Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Depok, Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, serta sebagian barat laut Kabupaten Cianjur).



Gambar 2.1 Peta Wilayah Kawasan Metropolitan Jabodetabek- Punjur
Sumber: El Fikri, N (2024)

Wilayah metropolitan ini terdiri dari 191 kecamatan yang tersebar di 10 kota dan 4 kabupaten, 667 kelurahan, dan 896 desa. Berdasarkan data terbaru jumlah penduduk Jabodetabek mencapai lebih dari 30 juta jiwa dengan populasi terbesar berada di Kabupaten Bogor serta tingkat kepadatan penduduk tertinggi terdapat di Daerah Khusus Jakarta. Secara keseluruhan penghuni akan diperkirakan sebesar 9,9 juta orang tinggal di Jakarta, 4,5 juta orang di Bekasi, 5,8 juta orang di Tangerang, 5,8 juta orang di Bogor, dan 6,7 juta orang di Depok.

Wilayah Khusus Jakarta berfungsi sebagai pusat kegiatan ekonomi dan pemerintahan, sehingga banyak individu dari daerah sekitar seperti Bekasi, Depok, Bogor, dan Karawang memilih untuk bekerja di Jakarta. Hasil survei menunjukkan bahwa proporsi komuter tertinggi relatif terhadap populasi di setiap distrik/kota terdapat di Kota Depok (24,5 %), diikuti oleh Kota Bekasi (19,2%), Kota Tangerang

Selatan (18,5 %), Kota Tangerang (18,2 %), Jakarta Timur (18,0%), Jakarta Pusat (16,2%), Jakarta Barat (15,5%), Jakarta Utara (14,4%), Kota Bogor (13,1%), Kabupaten Bogor (11,2%), dan Kabupaten Bekasi (11,2%). Kabupaten Tangerang memiliki persentase komuter terendah sebesar 9,0%. Distribusi demografis komuter berdasarkan jenis kelamin di Jabodetabek adalah 67,3% laki-laki dan 32,7% perempuan. Sebagian besar komuter (81,9%) beraktivitas utama sebagai pekerja, sementara 18,1% memprioritaskan sekolah, perguruan tinggi, atau kursus. 72% komuter di Jabodetabek termasuk dalam kelompok usia produktif tinggi (15-44 tahun), 16,4% berusia 45-54 tahun, dan hanya 6,5% berusia 55 tahun ke atas. Kelompok usia dominan komuter di Jabodetabek adalah kelompok usia 25-34 tahun yang mencapai 24,9 persen.

Berdasarkan jumlah komuter Jabodetabek berumur 5 tahun ke atas menurut tempat tinggal dan jenis kelamin tahun 2023, diketahui bahwa total komuter di wilayah Jabodetabek mencapai 4.414.974 orang, terdiri atas 2.970.777 laki-laki dan 1.444.197 perempuan. Jumlah komuter laki-laki lebih banyak dibandingkan perempuan di seluruh wilayah. Wilayah dengan jumlah komuter tertinggi adalah Kabupaten Bogor (584.041 orang), sedangkan jumlah terendah terdapat di Kota Bogor (130.470 orang). Data ini menunjukkan bahwa mobilitas penduduk di kawasan Jabodetabek masih didominasi oleh laki-laki, terutama dari daerah penyangga menuju pusat kegiatan di DKI Jakarta.

Data BPS 2023 menunjukkan bahwa total komuter laki-laki dan perempuan di wilayah Jabodetabek mencapai 4,41 juta orang, dengan sebagian besar (sekitar 3,61 juta orang) melakukan perjalanan untuk bekerja, sedangkan 800 ribu orang

beraktivitas untuk sekolah, kuliah, atau kursus. Wilayah dengan jumlah komuter tertinggi adalah Kabupaten Bogor (584 ribu orang), disusul Jakarta Timur dan Kota Depok, sedangkan jumlah terendah terdapat di Kota Bogor (130 ribu orang). Secara umum, data ini menunjukkan bahwa mobilitas penduduk di Jabodetabek didominasi oleh aktivitas ekonomi (bekerja), dan pola perjalanan banyak terjadi dari wilayah penyangga seperti Bogor, Bekasi, dan Depok menuju DKI Jakarta sebagai pusat kegiatan utama.

Total komuter di wilayah Jabodetabek tahun 2023 berjumlah 4,41 juta orang, terdiri dari 3,61 juta orang yang bekerja dan 800 ribu orang yang bersekolah, kuliah, atau mengikuti kursus. Kelompok umur 25-34 tahun merupakan komuter terbanyak (sekitar 1,1 juta orang), diikuti oleh kelompok umur 35-44 tahun dan 15-24 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas komuter didominasi oleh penduduk usia produktif, terutama mereka yang bekerja. Sementara itu, kelompok umur 5-14 tahun hampir seluruhnya berkomuter untuk keperluan sekolah, sedangkan kelompok umur 55 tahun ke atas sebagian besar berkomuter untuk bekerja, meskipun jumlahnya relatif kecil. Secara keseluruhan, pola ini menggambarkan bahwa mobilitas penduduk Jabodetabek sangat dipengaruhi oleh aktivitas ekonomi dan pendidikan, dengan puncak mobilitas terjadi pada usia produktif kerja (25-44 tahun).

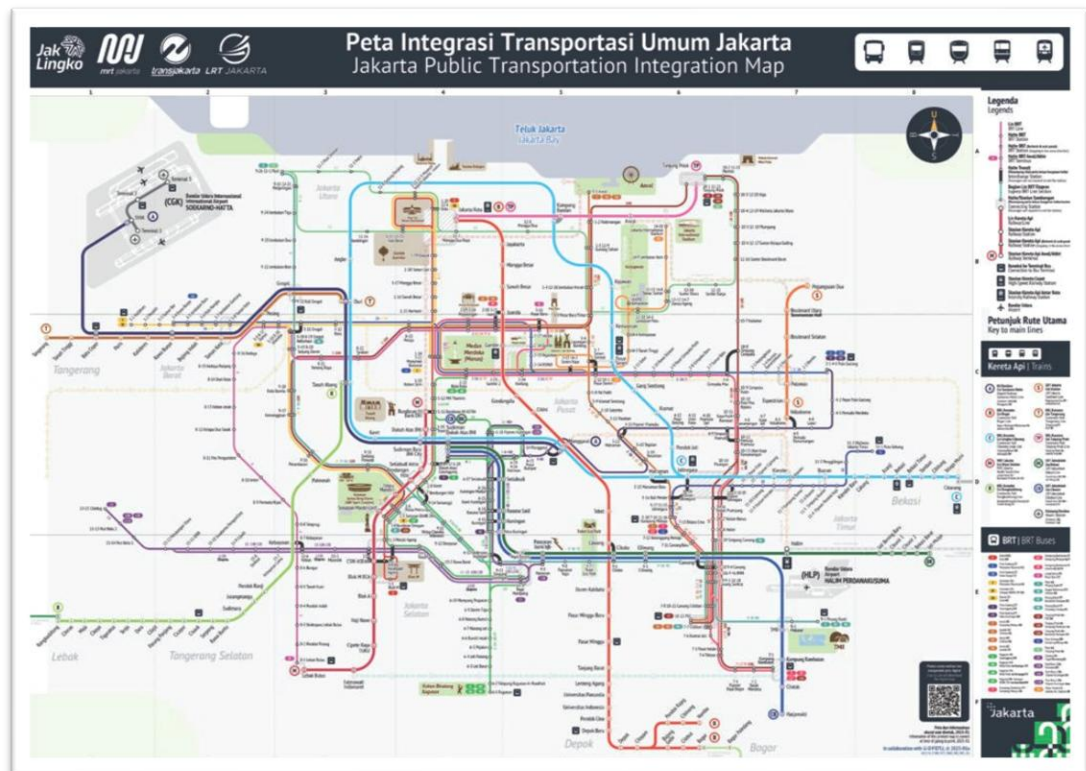
Tabel 2.1 Moda Transportasi dan Wilayah/Rute Layanan

Moda Layanan Transportasi	Wilayah/Rute Layanan
Transportasi Umum Berbasis Jalan Raya	
Transjakarta - Mikrotrans	- Provinsi DKI Jakarta - Kota Depok - Kota Bekasi - Kota Tangerang - Kota Tangerang Selatan
BisKita Trans Patriot	Kota Bekasi
BisKita Trans Depok	Kota Depok
BisKita Trans Pakuan	- Kabupaten Bogor - Kota Bogor
Trans Tangerang Ayo (Tayo)	Kota Tangerang
Transportasi Umum Berbasis Rel	
Kereta Api Indonesia	Antar Provinsi – Antar Kota
Kereta Rel Listrik (KRL)	<i>Commuter Line</i> Bandara Soekarno-Hatta <i>Commuter Line</i> Bogor <i>Commuter Line</i> Cikarang <i>Commuter Line</i> Rangkasbitung <i>Commuter Line</i> Tangerang <i>Commuter Line</i> Tanjung Priuk
MRT Jakarta	Lin Utara – Selatan (Lebak Bulus Grab – Bundaran HI)
LRT Jakarta	Lin Pegangsaan Dua – Velodrome
LRT Jabodebek	- Lin Cibubur (Dukuh Atas dan Harjamukti) - Lin Bekasi (Dukuh Atas dan Jatimulya)
Transportasi Udara	
Bandar Internasional Soekarno-Hatta	Bandara Udara Internasional/Domestik
Bandar Halim Perdanakusuma	Bandara Udara Domestik/Militer

Sumber: El Fikri, N 2025. Telah diolah kembali oleh penulis.

Temuan studi ITDP Indonesia (2024) menegaskan bahwa tujuan pemerintah untuk mencapai tingkat penggunaan angkutan umum sebesar 60% di wilayah Jakarta Raya pada tahun 2029 memerlukan peningkatan sistem integrasi antar moda, termasuk konektivitas fisik antara halte bus dan stasiun, struktur tarif yang terpadu, serta efisiensi layanan. Saat ini, penggunaan angkutan umum di wilayah

Jakarta mencapai sekitar 10% dari total perjalanan harian, menyoroti kebutuhan mendesak untuk pengembangan jaringan dan integrasi berbagai moda transportasi (ITDP Indonesia, Studi Integrasi Angkutan Umum Jabodetabek, 2024).



Gambar 2.2 Peta Integrasi Transportasi Umum Jakarta 2025
Sumber: FDTJ Transport for Metropolitan Jakarta

2.2 Gambaran Umum Bus Rapid Transit Transjakarta

2.2.1 Sejarah Bus Rapid Transit Transjakarta

TransJakarta merupakan sistem Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Asia Selatan, dengan lintasan mencapai 208 km menjadikannya salah satu jaringan BRT terpanjang di dunia. Sistem ini diadaptasi dari TransMilenio Bogotá dan mulai beroperasi pada 1 Februari 2004 sebagai layanan transportasi massal yang cepat, aman, dan efisien. Pada tahap awal, TransJakarta dikelola oleh

Badan Pengelola TransJakarta, kemudian bertransformasi menjadi Badan Layanan Umum (BLU) pada 2006 untuk memperkuat tata kelola dan meningkatkan akuntabilitas layanan publik. Perluasan layanan berlangsung pesat sejak 2010 melalui pembukaan koridor baru, penggantian armada, dan penerapan manajemen armada terpadu. Pada 2012, identitas visual TransJakarta diperbarui sebagai simbol integrasi dan modernisasi, diikuti dengan penerapan sistem e-ticketing sejak 2013 sebagai fondasi pembayaran terintegrasi. Transformasi besar terjadi pada 27 Maret 2014 ketika TransJakarta resmi menjadi BUMD dengan nama PT Transportasi Jakarta, memberi ruang lebih luas untuk inovasi operasional. Berbagai layanan khusus pun diluncurkan, seperti bus pink untuk wanita (2016), bus low-entry ramah disabilitas, dan layanan TransJakarta Cares.

Selama 2016-2018, TransJakarta memperkuat peran sosialnya melalui program Senior Traveler, Site Visit RPTRA, pelatihan pegawai SMARTER, hingga penyelenggaraan TransJakarta Symphony. Puncak integrasi transportasi terjadi pada 2018 dengan peluncuran sistem Jak Lingko, yang menyatukan layanan TransJakarta dengan MRT dan LRT dalam satu ekosistem mobilitas kota. Tahun 2019 ditandai meningkatnya jumlah armada menjadi 3.453 unit serta uji coba bus listrik sebagai bagian dari program ramah lingkungan. Rekor jumlah pelanggan harian mencapai 1 juta orang tercapai pada Februari 2020. Pada tahun yang sama dirumuskan strategi jangka panjang LEAPS (2021-2025) untuk mewujudkan perusahaan transportasi yang cerdas dan berorientasi pada pengalaman pelanggan. Periode 2021-2023 menunjukkan penguatan infrastruktur melalui pengoperasian depo baru, uji coba halte integrasi CSW lima lantai, peluncuran 30 unit bus listrik,

revitalisasi halte-halte utama seperti Bundaran HI, serta penyelesaian 20 halte integrasi. TransJakarta juga meluncurkan program keberlanjutan “Bersih, Berdaya, Bestari” dan berhasil mengoperasikan 100 bus listrik guna mendukung pengurangan emisi karbon.

Pada 2024, fokus beralih pada inovasi digital dan kolaborasi kreatif. Penerapan *naming rights* halte meningkatkan nilai komersial, sementara peluncuran aplikasi TJ: TransJakarta menghadirkan navigasi *real-time* dan panduan rute bagi masyarakat, dengan lebih dari 540.000 unduhan di akhir tahun. TransJakarta juga memperluas layanan rekreasi melalui peluncuran *Open Top Tour of Jakarta*, yang menawarkan pengalaman wisata menikmati panorama kota dari bus atap terbuka.

2.2.2 Rute Bus Rapid Transit Transjakarta

Pembangunan jalur BRT TransJakarta dimulai pada 2003 di era Gubernur Sutiyoso yang dikenal sebagai pencetus utama sistem ini. TransJakarta diresmikan pada 15 Januari 2004 dan mulai beroperasi komersial pada 1 Februari 2004, dengan Koridor 1 (Blok M-Kota) sepanjang $\pm 15,48$ km sebagai koridor perdana dan menjadi BRT pertama di Asia Tenggara dan Asia Selatan. Koridor 1 dirancang sebagai koridor percontohan dengan jalur khusus terpisah, halte ber-AC, sistem tiket prabayar, dan pengawasan terpusat. Keberhasilan koridor awal mendorong perluasan jaringan ke seluruh wilayah Jakarta.

Pada 2006-2008, TransJakarta membuka Koridor 2 hingga Koridor 7 yang melayani kawasan timur, barat, selatan, dan utara Jakarta. Perluasan berlanjut dengan Koridor 8 pada 2009 serta Koridor 9 dan 10 pada 2010, yang memperkuat konektivitas antara permukiman padat dan pusat aktivitas kota. Tahun 2013,

Koridor 12 (Pluit–Tanjung Priok) diresmikan, sehingga total jaringan melebihi 200 km. Selain koridor utama, TransJakarta mengembangkan rute penghubung (*feeder*) bekerja sama dengan operator swasta dan diperkuat melalui integrasi Jak Lingko sejak 2018, yang menghubungkan layanan BRT dengan MRT, LRT, dan Mikrotrans.



Gambar 2.3 Peta Rute BRT Transjakarta (2025)
Sumber: Transjakarta 2025

Hingga 2024, TransJakarta mengoperasikan 13 koridor utama dan lebih dari 250 rute feeder/non-BRT dengan jangkauan mencapai DKI Jakarta serta sebagian Tangerang, Depok, dan Bekasi. Sistem ini menggunakan konsep *hub-and-spoke*, menjadikan koridor utama sebagai tulang punggung mobilitas dan feeder sebagai penghubung ke kawasan perumahan. Integrasi multimoda di titik-titik utama seperti CSW, Dukuh Atas, dan Bundaran HI memungkinkan perjalanan antarmoda tanpa hambatan. Koridor 1 sebagai rute pertama dan paling strategis menghubungkan Blok M- Kota sepanjang $\pm 12,9$ km melalui koridor bisnis Sudirman-Thamrin serta kawasan bersejarah Kota Tua. Rute ini merupakan salah satu yang paling padat digunakan oleh pekerja, pelajar, dan wisatawan. Koridor 1 beroperasi 24 jam serta memiliki waktu perjalanan sekitar 35-73 menit tergantung kondisi lalu lintas. Pada jam sibuk, headway bus hanya 2-5 menit.

Koridor 1 terdiri dari 23 halte bus utama, yaitu: Blok M, ASEAN, Kejaksaan Agung, Masjid Agung, Bundaran Senayan, Senayan Bank DKI, Polda Metro Jaya, Bendungan Hilir, Karet, Dukuh Atas, Tosari, Bundaran HI ASTRA, MH Thamrin, Kebon Sirih, Monas, Harmoni, Sawah Besar, Mangga Besar, Taman Sari, Glodok, Kota, Museum Sejarah Jakarta, dan Kali Besar. Di sepanjang jalan utama, Koridor 1 dilengkapi dengan 12 rute penghubung yang melayani kawasan perumahan di sekitar rute utama.

Rute penghubung ini memperkuat sistem integrasi horizontal dan vertikal sepanjang rute utama, memperluas cakupan layanan ke wilayah yang saat ini belum tercakup oleh koridor BRT utama. Dari sudut pandang transportasi perkotaan, Koridor 1 berfungsi sebagai tautan vital antara wilayah-wilayah kunci dan berperan sebagai sumbu mobilitas ekonomi Jakarta. Rute ini melintasi wilayah dengan aktivitas komersial yang signifikan, termasuk Sudirman-Thamrin-Senayan, sekaligus menghubungkan tempat wisata bersejarah seperti Monas dan Kota Tua.

2.2.3 Sarana Bus Rapid Transit Transjakarta

Berbasis pada sumber resmi dan pemberitaan terbaru (2024-2025), sarana BRT TransJakarta dapat diringkas sebagai ekosistem yang mencakup armada bus multikelas, halte/jalur khusus beserta fasilitas publik dan area komersial, serta perangkat pendukung operasional-integrasi. Dari sisi armada, TransJakarta kini mengoperasikan kombinasi bus konvensional dan bus listrik yang terus diperluas. Perusahaan menargetkan transisi bertahap menuju elektrifikasi penuh pada 2030 dan per 2025 menambah ratusan unit baru serta mengoperasikan 13 trayek bus

listrik resmi (antara lain untuk layanan koridor dan mix/BRT-non-BRT). TransJakarta mengoperasikan minimal tujuh jenis bus.

Kategori bus yang ada di jalan meliputi *articulate bus* (bus gandeng) berkapasitas besar, terutama pada wilayah Jakarta banyak menggunakan sasis Scania K320IA dengan standar emisi Euro 6 untuk beban puncak. Lalu *low entry bus* Metrotrans (umumnya berbasis Scania K250UB atau Mercedes-Benz O500 1726 berkaroseri Laksana/Nusantara Gemilang) untuk layanan koridor dan Non-BRT. Selanjutnya *double decker bus*, bus ini biasa dikenal dengan bus atap terbuka yang familiar dengan bus untuk berwisata keliling Jakarta, bahkan kerap digunakan untuk mengarak atlet berprestasi. Berikutnya terdapat big/maxi bus, single bus, Minitrans (medium bus) yang pada 2025 kembali diperkuat lewat serah terima 53 unit Isuzu ELF NQR B sebagai pengumpan ke koridor utama, dan terakhir ialah mikrotrans. Pada tahun 2020, TransJakarta mengoperasikan total 4.079 bus. Saat ini, operator memiliki 3.203 bus, sementara 876 bus dikelola secara mandiri. TransJakarta saat ini mengoperasikan 13 koridor. TransJakarta mengoperasikan sekitar 200 halte. Selain penambahan unit, TransJakarta melaksanakan uji teknis pada bus listrik (GPS, pengumuman suara, LED/running text) sebelum operasi reguler sebagai bagian dari standarisasi sarana. Sarana halte/jalur khusus (busway) mengalami revitalisasi menyeluruh agar memenuhi standar aksesibilitas dan kenyamanan. Revitalisasi mencakup toilet, musala, lift/escalator, Wi-Fi, serta ruang kolaborasi dan area komersial skala ringan (minimarket/ritel F&B), sehingga halte berfungsi sebagai simpul mobilitas sekaligus ruang publik.

Salah satu ruang publik di Halte Bundaran HI yang direnovasi menjadi bangunan dua lantai dengan anjungan (*sky deck*) ini merupakan spot interaksi publik dan edukasi perkotaan, serta fasilitas dasar bagi penumpang, sementara Simpang Temu/CSW–ASEAN diposisikan sebagai hub integrasi dengan tenant ritel (minimarket) dan tempat salat. Sejalan dengan itu, program revitalisasi 46 halte menegaskan komitmen penyediaan toilet dan musala sebagai kebutuhan mendasar, dan pada 2024-2025 Pemprov DKI mendorong penambahan fasilitas serupa pada halte lain. Di sisi komersialisasi aset, TransJakarta memperluas skema hak penamaan (*naming rights*) seperti pada beberapa halte, yakni Halte Bundaran HI Astra, Halte Senayan Bank DKI, Halte Widya Chandra Telkomsel, Halte Cawang Sentral 1 Polypaint, Halte Swadarma Paragon Corp, Halte Petukangan D'Masiv dan yang terbaru adalah Halte Senen TOYOTA Rangka untuk meningkatkan kualitas sarana sekaligus membuka peluang layanan ritel/kemitraan di lingkungan halte. Transjakarta berkomitmen menghadirkan inovasi dan peningkatan kualitas layanan untuk warga Jakarta salah satunya melalui kolaborasi lintas sektor.

Melengkapi itu, sarana pendukung operasional dan integrasi meliputi depo dan fasilitas istirahat pramudi, SPKLU/charging untuk bus listrik, sistem pembayaran elektronik dan aplikasi pelanggan (pelacakan bus, rute, integrasi tarif), serta jaringan feeder–Mikrotrans/JakLingko sebagai pengumpan ke koridor BRT. Peran JakLingko menegaskan integrasi fisik–layanan–manajemen–pembayaran lintas moda (BRT, MRT, LRT, KRL, Mikrotrans), sementara Mikrotrans/Minitrans menjadi sarana penting menjangkau kantong permukiman ke halte BRT, skema ini terus diperluas pada 2024–2025 bersamaan dengan penambahan armada

menengah/mini. Dengan kombinasi armada multikapasitas, halte yang inklusif dan berfasilitas lengkap (toilet, musala, lift, ritel), serta perangkat integrasi digital–antarmoda, sarana BRT TransJakarta bergerak menuju ekosistem mobilitas modern yang andal, ramah disabilitas, serta berorientasi pada pengurangan emisi di wilayah metropolitan.

2.2.4 Operator Bus Rapid Transit Transjakarta

Pengelolaan BRT Transjakarta pada awalnya berada di bawah Badan Pengelola (BP) TransJakarta Busway, sebuah lembaga non-struktural yang dibentuk melalui Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003 dan bertanggung jawab langsung kepada Gubernur. Lembaga ini mengelola operasional tahap awal dengan mekanisme pendanaan yang fleksibel. Seiring meningkatnya kebutuhan layanan dan volume pengguna, pada 4 Mei 2006 TransJakarta dialihkan menjadi Badan Layanan Umum (BLU) di bawah Dinas Perhubungan sesuai Peraturan Gubernur Nomor 48 Tahun 2006, untuk memperkuat efisiensi, akuntabilitas, dan pelayanan publik.

Dalam praktik operasionalnya, PT Transportasi Jakarta tidak mengoperasikan seluruh bus secara langsung, melainkan bekerja sama dengan berbagai perusahaan mitra melalui sistem kontrak. Skema kolaborasi ini mulai berkembang sejak 2011 ketika perluasan koridor dilakukan. PT Transportasi Jakarta bertindak sebagai pemilik sistem dan pengatur standar pelayanan, sementara operator bertanggung jawab atas pelaksanaan operasional harian, pengelolaan pramudi, serta pemeliharaan armada. Operator besar yang terlibat antara lain PT Jakarta Trans Metropolitan, PT Primajasa, Perum DAMRI, Mayasari Bakti, Kopaja,

PT Bianglala Metropolitan, serta sejumlah operator swasta lainnya. Untuk menjaga keterlacakan, setiap perusahaan operator diberi kode khusus di bodi bus seperti BHL, BMP, DMR, MYS, PKT, SAF, dan TJ.

Kerja sama ini menggunakan skema kontraktual berbasis rupiah per kilometer (Rp/Km), di mana pembayaran diberikan berdasarkan jarak tempuh operasional, bukan dari pendapatan tiket. Sistem ini memastikan kualitas layanan tetap stabil dan tidak bergantung pada fluktuasi jumlah penumpang. Operator juga berperan dalam pengembangan jaringan TransJakarta, termasuk pengoperasian layanan feeder dan Mikrotrans JakLingko yang menghubungkan permukiman dengan halte utama. Sejak 2023, beberapa operator seperti DAMRI, Sinar Jaya, dan Bianglala Metropolitan turut mengoperasikan bus listrik (e-bus) sebagai bagian dari program elektrifikasi armada. Skema kolaboratif ini memungkinkan TransJakarta memperluas jangkauan layanan, meningkatkan standar operasional, serta memperkuat integrasi transportasi publik di Jakarta.

2.3 Gambaran Umum PT. Transportasi Jakarta

2.3.1 Sejarah PT. Transportasi Jakarta

PT Transportasi Jakarta (Tranjakarta) adalah Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang bergerak dalam bidang jasa transportasi dengan kepemilikan saham dimiliki oleh Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta (99,70%) dan PT Jakarta Propertindo (0,30%). Sejak berdiri pada 27 Maret 2014 hingga 31 Desember 2024, Perusahaan tidak pernah melakukan pergantian nama dan tetap menggunakan nama PT Transportasi Jakarta. TransJakarta adalah sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Asia Selatan yang mulai beroperasi pada 1 Februari

2004. Perusahaan ini secara resmi mengelola operasional layanan Bus Rapid Transit (BRT) Jakarta pada 1 Januari 2015. Namun untuk gagasannya sendiri telah berlangsung sejak 2001 dan sistem ini dikembangkan dengan memodifikasi model TransMilenio Bogotá dari Kolombia dan telah menjadi sejarah transportasi baru di Indonesia, khususnya di Jakarta. TransJakarta awalnya dikelola oleh Badan Pengelola Busway TransJakarta (BP), yang didirikan berdasarkan Keputusan Gubernur No. 110 Tahun 2003. Badan ini memiliki status non-struktural dengan kerangka anggaran yang fleksibel dan langsung bertanggung jawab kepada Gubernur DKI Jakarta.

Pada masa awal, TransJakarta bekerja sama dengan lima operator bus yang sebelumnya melayani jalur Koridor 1 (Blok M- Kota). Antara 2004-2008, sistem berkembang menjadi tujuh koridor dengan konsep koridor tertutup. Tahun 2009, jaringan diperluas menjadi antarkoridor melalui rute 2A dan 6A untuk meningkatkan mobilitas tanpa perpindahan halte. Pada 2010, Koridor 9 dan 10 diresmikan, disusul Koridor 11 dan 12 pada 2011, serta penggantian armada Koridor 1 menjadi bus articulated. Pada 2012, TransJakarta meluncurkan logo baru “TJ” sebagai simbol integrasi layanan. Tahun 2013, sistem jaringan terbuka mulai diterapkan untuk menjangkau wilayah di luar koridor utama melalui layanan APTB, BKTB, dan Kopaja AC cikal bakal integrasi tarif dan layanan JakLingko.

2.3.2 Visi, Misi, dan Nilai PT. Transportasi Jakarta

Berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 35 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Unit Pengelola TransJakarta, ditetapkan visi, misi, dan nilai-nilai perusahaan sebagai landasan penyelenggaraan layanan transportasi

publik di DKI Jakarta. Visi TransJakarta adalah *“Menghubungkan Kehidupan Jakarta”*, yang mencerminkan komitmen perusahaan dalam menyediakan layanan transportasi yang mampu menjadi penghubung aktivitas masyarakat di seluruh wilayah kota. Sedangkan Misi TransJakarta adalah *“Bersama-sama menyediakan layanan transportasi terintegrasi yang memudahkan dan membahagiakan kehidupan Jakarta”*. Pernyataan ini menegaskan peran kolaboratif TransJakarta dalam menghadirkan sistem transportasi yang tidak hanya efisien dan terjangkau, tetapi juga memberikan kenyamanan serta kebahagiaan bagi penggunanya.

Adapun nilai-nilai perusahaan TransJakarta dikenal dengan sebutan “BISA”, yang merupakan akronim dari Bahagia, Inovatif, Semangat, dan Amanah. BISA memiliki makna: a) Bahagia, bermakna bekerja dengan tulus untuk menciptakan kebahagiaan bagi pelanggan; b) Inovatif, menunjukkan semangat untuk terus menghadirkan layanan dan integrasi transportasi terbaik; c) Semangat, mencerminkan tekad dan dedikasi tinggi dalam mencapai keunggulan pelayanan; d) Amanah, berarti menjalankan tanggung jawab dengan penuh integritas demi kemajuan Kota Jakarta.

2.3.3 Tujuan dan Tugas PT. Transportasi Jakarta

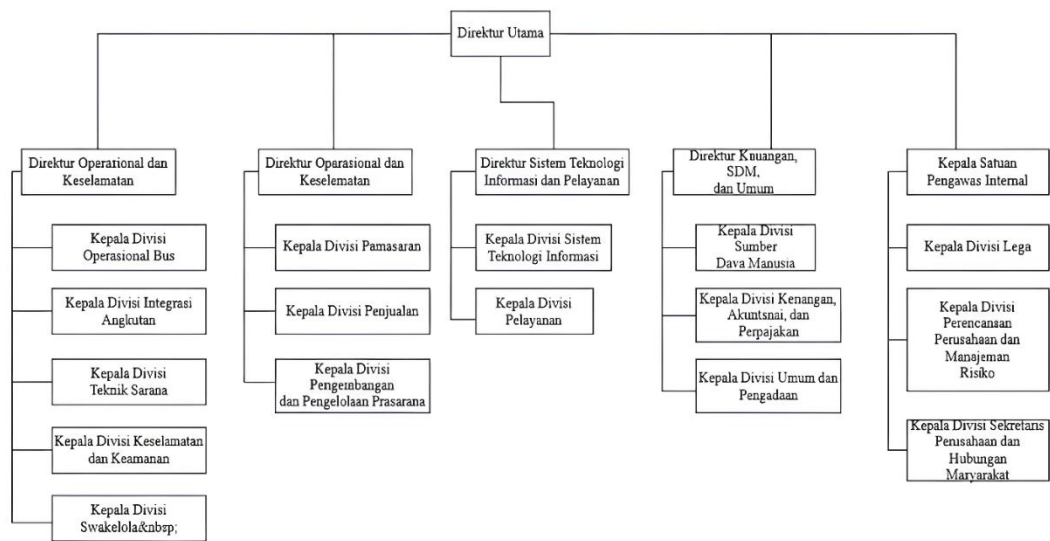
PT Transportasi Jakarta didirikan berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 4 Tahun 2014 tentang Pembentukan BUMD PT Transportasi Jakarta. Secara umum, peran, tugas, dan fungsi PT Transportasi Jakarta meliputi beberapa aspek utama, yaitu; a) Penugasan, pengoperasian, dan perawatan sarana sistem Bus Rapid Transit (BRT); b) Perawatan halte serta Stasiun Pengisian Bahan Bakar (SPBB); c) Pembangunan, pengoperasian, dan perawatan sistem manajemen

pendukung; d) Pengembangan serta pengelolaan bisnis atas aset; dan pengembangan serta pengelolaan properti. Pembentukan PT. Transportasi Jakarta ini menjadi landasan kelembagaan bagi penyelenggaraan sistem Bus Rapid Transit (BRT) yang efisien, terintegrasi, dan dapat diandalkan oleh masyarakat

Sejalan dengan visi tersebut, Peraturan Gubernur Nomor 160 Tahun 2016 menetapkan bahwa pemberian layanan gratis dari TransJakarta dan bus gratis bagi masyarakat memiliki maksud dan tujuan yang jelas. Hal ini termaktub pada Pasal 2 menyatakan bahwa peraturan ini “dimaksudkan sebagai dasar hukum dan pedoman operasional bagi PT Transportasi Jakarta dalam memberikan pelayanan TransJakarta kepada masyarakat tertentu secara gratis.” Sementara Pasal 3 merincikan tujuan, yakni; (a) menjamin kepastian hukum atas pelayanan gratis; (b) mewujudkan layanan TransJakarta yang aman, nyaman, dan murah; (c) mendukung warga daerah dalam melakukan aktivitas sehari-hari; dan (d) menumbuhkan kesadaran warga daerah untuk selalu menggunakan angkutan umum massal.

2.3.4 Struktur Organisasi PT. Transportasi Jakarta

Struktur Organisasi PT Transportasi Jakarta mengacu pada Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 52 Tahun 2011 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Transjakarta Busway.



Gambar 2.4 Struktur Organisasi PT. Transportasi Jakarta
Sumber: Formulasi Peneliti (2025)