

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Provinsi DK Jakarta

Daerah Khusus Jakarta (DKJ) merupakan wilayah yang dikenal sebagai pusat kegiatan ekonomi dan juga pusat pemerintahan. Sebelumnya, Jakarta memiliki status sebagai ibu kota negara dengan nama Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta atau DKI Jakarta. Namun, status tersebut mengalami perubahan sesuai dengan Undang-Undang (UU) Nomor 3 Tahun 2022 terkait Ibu Kota Negara (IKN) yang menetapkan pemindahan ibu kota negara ke Nusantara, Kalimantan Timur. (Michelle Gabriela, Tempo, 2025).

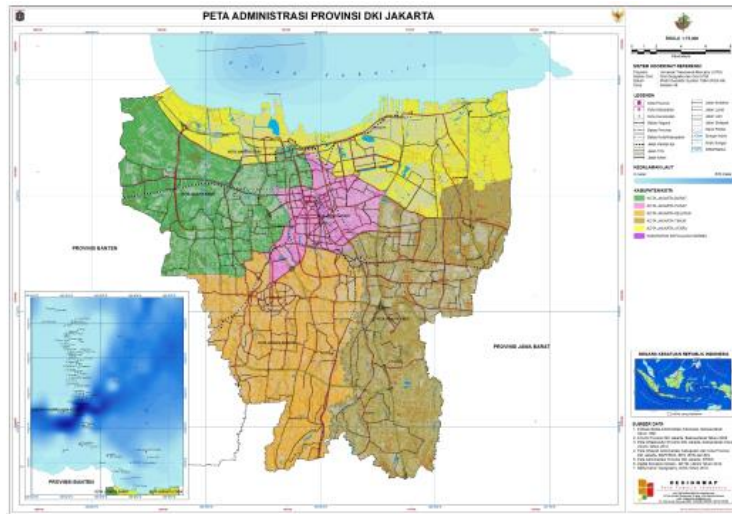
Perubahan status tersebut tidak mengurangi peran strategis yang dimiliki Jakarta sebagai Pusat perekonomian Indonesia, terlebih sampai saat ini kegiatan pemerintahan masih berpusat di Jakarta. Sebagai kota metropolitan, Pemerintah Provinsi Jakarta melakukan berbagai upaya dalam memenuhi kebutuhan masyarakat, terutama dalam penyediaan fasilitas umum dan layanan transportasi publik. Upaya ini sejalan dengan Misi Pemerintah Provinsi DK Jakarta, yaitu mewujudkan *smart living* dengan transportasi terintegrasi, efisien, dan ramah lingkungan guna meningkatkan kualitas hidup masyarakat perkotaan (Amira Sofa, JSC, 2025).

2.1.1 Geografi DK Jakarta

Jakarta terletak di bagian utara Laut Jawa, dengan luas wilayah sebesar 662 km² dengan ketinggian rata rata mencapai 8 meter di atas permukaan laut. Selain itu

Jakarta juga menjadi tempat dari 13 sungai, 2 kanal, serta 2 *floodway* bermuara, hal ini menyebabkan kondisi Jakarta yang rentan dengan gelombang pasang surut dan penurunan muka tanah. 85,64% dari total luas wilayah digunakan sebagai kawasan permukiman dengan total 90% lahan di Jakarta sudah terbangun. (Admin, 2025 Provinsi DKI Jakarta, SCIP.) Menurut proyeksi BPS 2025 jumlah populasi Jakarta mencapai angka 10,68 juta jiwa (Adi Ahdiat, 2025 “Proyeksi Jumlah Penduduk Jakarta Tahun 2025”)

Provinsi Daerah Khusus Jakarta secara umum tergolong datar dengan ketinggian rata-rata 8 meter di atas permukaan laut. Kota Jakarta berbatasan dengan berbagai wilayah, sebelah selatan berbatasan dengan Kota Depok dan Kabupaten Bogor, sebelah timur dengan Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi, sebelah barat berbatasan dengan Kota Tangerang dan Kabupaten Tangerang, serta sebelah utara berbatasan dengan laut jawa (Teluk Jakarta). Secara geografis, Jakarta terletak pada koordinat 6°12’ Lintang Selatan dan 106°48’ Bujur Timur ((2025) “Pemerintah Provinsi DKI Jakarta,” *BPK RI*) Lokasi strategis ini juga menjadikan Kota Jakarta pernah menjabat sebagai ibu kota negara sejak 1950, karena dianggap sebagai pintu gerbang utama di pesisir utara jawa, baik dalam bidang diplomasi dan juga perdagangan.



Gambar 2. 1 Peta Administrasi Provinsi Jakarta
 Sumber : dministrasi Provinsi DKI Jakarta, Peta Tematik Indonesia, 2013)

Secara administrasi, Jakarta terbagi atas 5 wilayah Kotamadya dan 1 kabupaten administrasi, 44 kecamatan dan 267 kelurahan (Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, *BPK RI*), diantaranya:

1. Kota Administrasi Jakarta Pusat – memiliki luas 58,13 km² dan terdiri atas 8 kecamatan.
2. Kota Administrasi Jakarta Utara – memiliki luas 139,56 km² dan terdiri atas 6 kecamatan.
3. Kota Administrasi Jakarta Barat– memiliki luas 129,54 km² dan terdiri atas 8 kecamatan.
4. Kota Administrasi Jakarta Selatan – memiliki luas 141, 37 km² dan terdiri atas 10 kecamatan.

5. Kota Administrasi Jakarta Timur – memiliki luas 188,03 km² dan terdiri atas 10 kecamatan.
6. Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu – memiliki luas 7.006,48 km² dan terdiri atas 2 kecamatan.

2.1.2 Visi dan Misi Daerah Khusus Jakarta

Gubernur Daerah Khusus Jakarta, Pramono Anung-Rano Karno yang baru terpilih pada tahun 2024, menyoroti permasalahan yang dihadapi masyarakat Jakarta, seperti kemacetan, polusi udara, penanganan banjir, dan layanan air bersih. Dengan demikian pemerintahan saat ini membawa visi misi daerah khusus Jakarta, sebagai berikut;

A. Visi Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta

Jakarta kota global dan pusat perekonomian yang berdaya saing, berkelanjutan, dan menyejahterakan seluruh warganya.

B. Misi Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta

1. Membangun masyarakat megapolitan yang mandiri dan sejahtera.
2. Mengembangkan pusat ekonomi inovatif dengan pembangunan merata.
3. Mewujudkan manajemen kota modern, transparan, dan responsif guna mewujudkan pelayanan publik yang optimal.
4. Mewujudkan lingkungan perkotaan yang layak huni dan berkelanjutan.
5. Menciptakan konektivitas dan sinergitas baik dalam ekonomi, sosial, dan budaya.

2.1.3 Kependudukan Daerah Khusus Jakarta

Provinsi DKI Jakarta merupakan wilayah dengan tingkat kepadatan penduduk yang cukup tinggi, Menurut Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas),

populasi Jakarta pada pertengahan tahun 2025 mencapai 10,5 juta penduduk dengan kepadatan penduduk sebesar 5.966 jiwa per km². (Bappenas, (2025) Provinsi DKI Jakarta – GEF Indonesia SCIP). Tingginya angka kepadatan ini tidak terlepas dari peran Kota Jakarta sebagai pusat pemerintahan, perekonomian dan sosial yang menjadikan kota Jakarta sebagai arus urbanisasi dari berbagai daerah, terutama daerah sekitar seperti Jabodetabek.

Namun demikian, data dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta (BPS) Provinsi DKI Jakarta menunjukkan bahwa terdapat tren penurunan dalam laju pertumbuhan penduduk. Pada Tahun 2025 laju pertumbuhan menurun menjadi, 0,23% jauh lebih kecil jika dibandingkan dengan pertumbuhan laju penduduk tahun 2020 dengan angka 0,92%. Penurunan ini mencerminkan adanya perubahan dinamika dalam kependudukan masyarakat Jakarta dan juga sebagai gambaran yang menunjukkan kondisi Jakarta yang tetap menjadi pusat aktivitas ekonomi dan pemerintahan namun mengalami perlambatan jumlah penduduk setiap tahunnya. Kondisi ini juga dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti adanya migrasi, angka kelahiran yang kecil, serta kebijakan yang ada dari pemerintah daerah dengan tujuan menekan angka pertumbuhan jumlah penduduk.

TABEL 2. 1 JUMLAH PENDUDUK DK JAKARTA (2020 - 2025)

KOTA	JUMLAH PENDUDUK			LAJU PERTUMBUHAN	
	2023	2024	2025	2024	2025
Jakarta Selatan	2.235,6	2.230,7	2.219.225	0,05	-0,07
Jakarta Timur	3.079,6	3.086,0	3.085.058	0,43	0,33
Jakarta Pusat	1.049,3	1.044,3	1.038.396	-0,32	-0,37
Jakarta Barat	2.470,1	2.479,6	2.487.199	0,49	0,45
Jakarta Utara	1.809,1	1.815,6	1.819.009	0,54	0,47
Kepulauan Seribu	28,5	28,8	29,1	1,00	1,00

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2025
(<https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTI0Izl=/>) Diakses 19 Sept 2025.

Berdasarkan hasil data kependudukan yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik Provinsi Jakarta menunjukkan angka kependudukan di Jakarta yang cukup tinggi. Namun, angka ini menunjukkan adanya penurunan jika dibandingkan dengan pertumbuhan yang terjadi pada tahun 2020 sampai dengan 2022. Penurunan ini, menurut penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (nama peneliti) diakibatkan oleh angka migrasi yang keluar lebih besar dibandingkan dengan angka migrasi yang masuk ke DK Jakarta, sehingga mengakibatkan migrasi neto minus

Secara keseluruhan kependudukan di Provinsi DKI Jakarta menunjukkan dinamika yang cukup kompleks, di mana setiap wilayah yang ada memiliki karakteristik demografis yang berbeda. Adapun, salah satu wilayah yang menarik untuk diperhatikan, adalah Kota Administrasi Jakarta Selatan, yang sekaligus akan menjadi lokasi penelitian ini. Jakarta Selatan merupakan kota yang terkenal sebagai kawasan pemukiman, kawasan perkantoran dan komersialnya (Awang Eka Novia Rizali *et al.* (2024) *Jurnal Dimensi Seni Rupa dan Desain*, 21(1),15–34.) menjadikan wilayah ini sebagai kawasan yang cukup padat sekaligus sebagai pusat aktivitas bisnis, hunian yang mencerminkan dinamika ekonomi sosial yang terjadi di wilayah Jakarta.

Berdasarkan data yang didapat melalui Badan Pusat Statistik menunjukkan angka pertumbuhan penduduk Jakarta yang cenderung menurun dari tahun sebelumnya. Kondisi ini sejalan dengan temuan penelitian yang menyebutkan laju migrasi keluar menjadi tren di Jakarta saat ini. Meski demikian, jumlah penduduk yang ada saat ini masih tergolong tinggi mencapai angka 10,5 Juta Jiwa (SCIP – BAPPENAS 2025). Angka kependudukan ini tentu berdampak pada aspek lainnya, termasuk ketersediaan ruang dan transportasi publik. Dengan demikian, diperlukan pemahaman terkait kondisi kependudukan yang ada di Jakarta.

2.2 Transportasi di Provinsi DK Jakarta

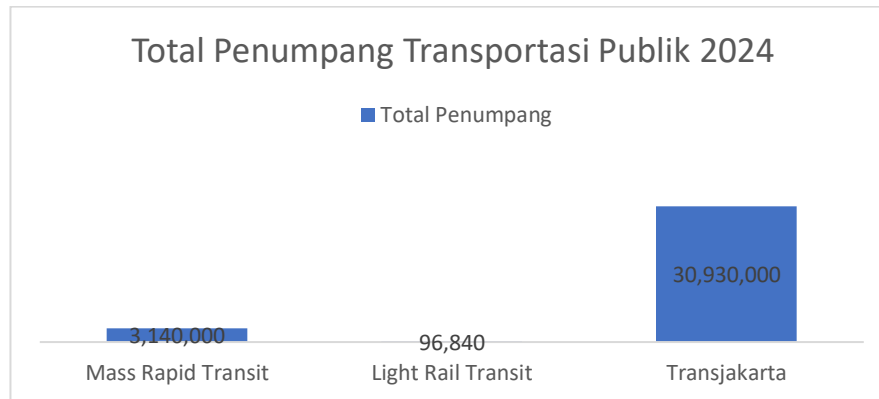
Kepadatan penduduk di Jakarta tentu memberikan pengaruh secara signifikan terhadap kondisi transportasi di wilayah ini. Salah satu tantangan utama yang dihadapi pemerintah adalah penyediaan transportasi publik yang mampu memberikan

kenyamanan, keandalan, serta aksesibilitas bagi para pengguna. Permasalahan kemacetan menjadi isu krusial yang terjadi pada kota besar, termasuk Jakarta, permasalahan memberikan dampak yang merugikan tidak hanya bagi masyarakat namun juga bagi pemerintah. Kemacetan sendiri dapat disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain kurangnya pengembangan infrastruktur lalu lintas yang tidak dapat memenuhi kebutuhan pembangunan sosial, dan juga jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan luas jalan.

Kemacetan yang terjadi di Jakarta nyatanya sudah menjadi hal lumrah bagi sebagian besar warganya. Jakarta dikenal sebagai kota padat dengan lalu lintas yang tinggi, kepadatan ini diakibatkan oleh jumlah kendaraan yang tidak sesuai dengan kapasitas jalan yang ada. Namun, kondisi kemacetan di Jakarta menunjukkan adanya penurunan dalam kemacetan, Berdasarkan data *TomTom Traffic Index* Kota Jakarta pada tahun 2024 berhasil menempati peringkat ke-90 sebagai kota termacet. Angka ini menunjukkan adanya perbaikan dibandingkan tahun 2021 dengan urutan ke-46 dan 2017 di posisi 4 sebagai kota termacet didunia dengan tingkat kemacetan mencapai 61% (MRT Jakarta, 2021. *Turun ke peringkat 46 dunia, indeks kemacetan Jakarta semakin baik*)

Dalam konteks ini, transportasi memiliki peranan yang sangat penting sebagai instrument pengelola pertumbuhan kota Jakarta yang berfungsi sebagai episentrum kegiatan nasional (Ananda, D. *et al.* (2025) *Integrative Perspectives of Social and Science Journal*. 4788.) Sebagai respons terhadap permasalahan tersebut, Pemerintah Provinsi Jakarta sebagai otoritas berwenang melakukan berbagai upaya untuk

memenuhi kebutuhan masyarakat dengan menghadirkan transportasi publik, baik MRT Jakarta, LRT Jakarta, KRL, Jaklingko, dan juga Transjakarta.

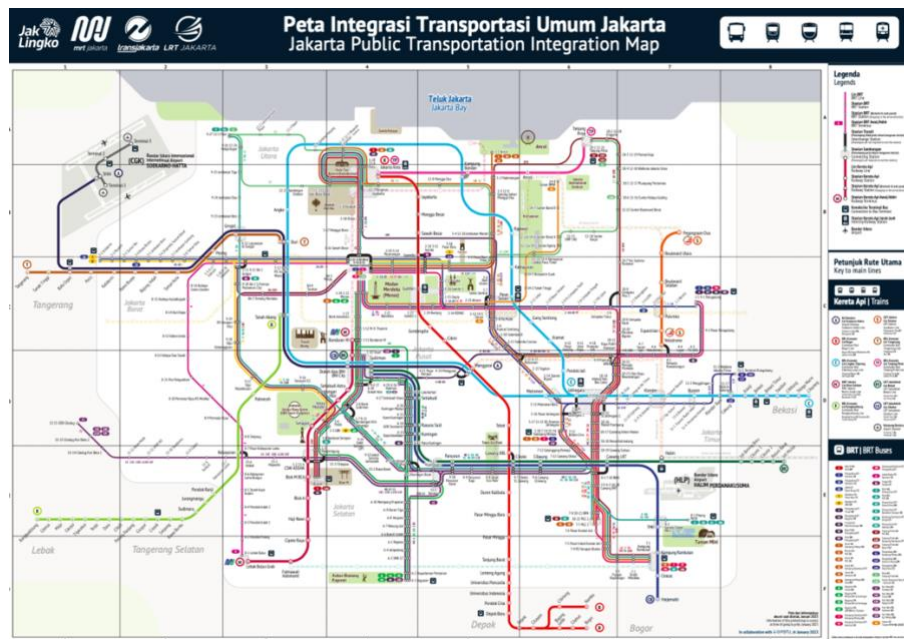


Sumber : Berita Resmi Statistik Badan Pusat Statistik Provinsi Jakarta.

Meskipun pemerintah telah menghadirkan berbagai moda transportasi publik sebagai upaya dalam mengurangi ketergantungan masyarakat dalam penggunaan kendaraan pribadi, nyatanya permasalahan transportasi masih belum terselesaikan. Tingginya mobilitas masyarakat dan kemaetan yang tinggi menjadikan transportasi umum dirasa inefisiensi. Kondisi inilah yang kemudian menimbulkan persoalan lain yang perlu mendapat perhatian lebih lanjut, pemerintah dalam hal ini mendorong pergeseran perilaku masyarakat dalam penggunaan transportasi umum dengan melakukan pengembangan sistem transportasi.

Transportasi umum konvensional merupakan sarana mobilitas bersama yang yang dapat digunakan masyarakat secara bersama dengan membayarkan tarif yang telah ditentukan oleh pemerintah. Melalui skema subsidi, sebagian biaya operasional yang diperlukan dapat ditekan sehingga masyarakat hanya perlu membayar dengan harga yang terjangkau. Hal ini juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang pemberian subsidi angkutan penumpang umum perkotaan. Kebijakan ini dilakukan dengan tujuan untuk meningkatkan daya tarik transportasi umum sehingga menarik minat masyarakat dalam beralih menggunakan transportasi publik.



Gambar 2. 2 Peta Integrasi Tranportasi Umum Jakarta

Sumber : <https://transportforjakarta.or.id/wp-content/uploads/2025/04/2025-04a-Peta-Integrasi-Jakarta-FDTJ-Web.pdf>

Berbagai kebijakan telah dilakukan pemerintah untuk mengurangi permasalahan transportasi di Jakarta, mulai dari pemberlakuan 3 in 1, ganjil genap dan juga pembatasan kendaraan roda dua di beberapa ruas jalan telah diterapkan dengan tujuan menekan angka kemacetan di Jakarta. Tidak sampai disitu, pemerintah provinsi juga telah memberikan berbagai fasilitas dan program yang dijalankan dalam pengadaan transportasi publik, seperti pengoprasian Transjakarta, MRT, dan juga

LRT. Lebih lanjut, pemerintah memberikan kebijakan tarif khusus bagi beberapa golongan masyarakat dan juga pengadaan program ASN wajib menggunakan transportasi umum setiap rabu. Namun, permasalahan seperti kepercayaan terhadap transportasi umum, rendahnya minat masyarakat, dan juga persepsi yang buruk terkait transportasi umum ini masih menjadi isu yang kompleks.

Berdasarkan data pengguna transportasi publik, terlihat adanya ketimpangan jumlah penumpang antar moda transportasi umum di Jakarta, di mana Transjakarta menempati posisi unggul. Hal ini dipengaruhi oleh aksesibilitas dan juga cakupan rute Transjakarta yang lebih memadai dibandingkan transportasi publik lainnya. Hal ini menjadikan Transjakarta menjadi moda transportasi yang lebih mudah dijangkau oleh masyarakat dan menjadi transportasi andalan dalam memenuhi kebutuhan mobilitas di Jakarta.

2.3 Gambaran Umum Transjakarta

Transjakarta hadir sebagai salah satu pionir sistem transportasi massal terbesar yang ada di Jakarta, bahkan menjadi salah satu acuan dalam sistem Buss Rapit Transit (BRT) di Asia Tenggara dan Selatan (Gandrie Ramadhan (2025) “15 Tahun Transjakarta” *ITDP*.) Layanan ini dirancang untuk menyediakan moda transportasi massal yang cepat dan terjangkau bagi masyarakat Jakarta. beroperasi sejak 2004 dalam perkembangannya Transjakarta mengalami berbagai perubahan, mulai dari sistem pembayaran, tata Kelola, dan logo. Transjakarta hadir sebagai solusi atas permasalahan mobilitas kota Jakarta. Kini Transjakarta menunjukkan posisi sebagai tulang punggung transportasi massal dan juga andalan pemerintah provinsi DK

Jakarta dalam memenuhi kebutuhan transportasi bagi warga Jakarta terlebih cakupan halte Transjakarta tersebut lebih dari 60% di keseluruhan kota Jakarta (Gandrie Ramadhan, 2025. *ITDP*),

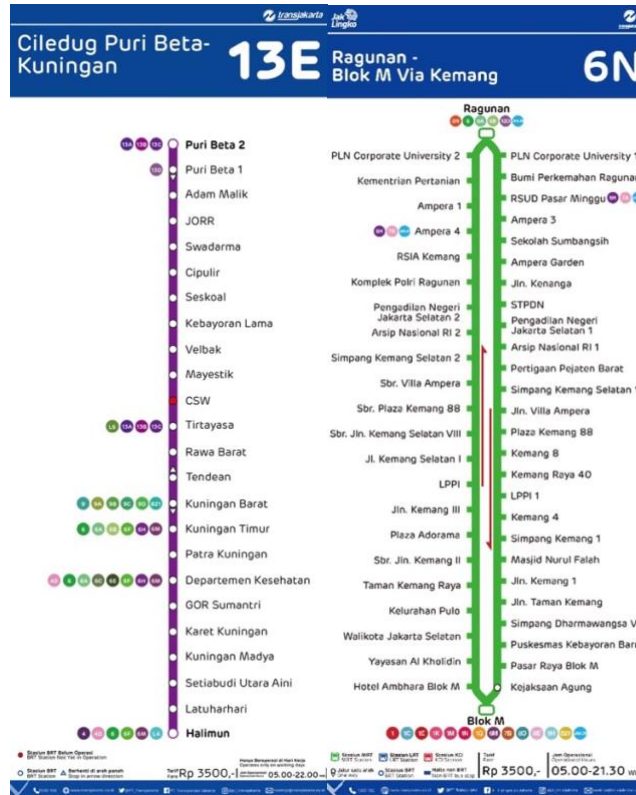
Di tahun 2025, Transjakarta berhasil melakukan ekspansi dengan penambahan jumlah halte yang sebelumnya 242 menjadi 269 rute, dengan jangkauan sebesar 91,7% cakupan polulasi. Tidak hanya melayani wilayah Jakarta, jaringan Transjakarta juga menjangkau daerah di sekitar, seperti, Tangerang, Bekasi dan Depok. Perluasan jangkauan Transjakarta ini menunjukkan perannya dalam mendorong integrasi transportasi lintas wilayah jabodetabek sebagai upaya dalam mengurangi kepadatan lalu lintas dan memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat.

Berdasarkan laporan kinerja tahunan, sepanjang tahun 2024, Transjakarta dituliskan memiliki banyak pencapaian yang membanggakan. Pada tahun 2024 Transjakarta berhasil memberikan pelayanan kepada 371,4 juta penumpang dengan hasil rata rata 1 juta per hari. Saat ini Transjakarta memiliki total 7.790 pemberhentian bus yang tersebar, diantaranya Jakarta pusat sebanyak 796 bus stop, Jakarta Barat sebanyak 1.358, Jakarta Utara sebanyak 1.411, Jakarta Selatan sebanyak 1.877, dan Jakarta Timur sebanyak 2.348 bus stop. Adapun halte ter ramai berada di wilayah Jakarta Selatan, yaitu CSW dengan total layanan 6.035 pelanggan per hari dan juga Halte Adam Malik, dengan total pelanggan 7.049 perharinya (2025, *Transjakarta*, 22 January).

Berdasarkan laporan data tersebut menunjukkan bahwa Jakarta Selatan memiliki peran krusial dalam operasional Transjakarta. Sebagai wilayah dengan

jumlah *bus stop* terbanyak kedua dengan jumlah pelanggan menunjukkan wilayah Jakarta Selatan sebagai salah satu pusat mobilitas utama bagi masyarakat. Secara geografis, Jakarta Selatan merupakan salah satu wilayah administratif yang memiliki karakteristik mobilitas yang tinggi. Kawasan ini didominasi oleh perkantoran, pemerintahan, area komersial, pusat pendidikan, serta permukiman penduduk. Hal ini menjadikan Transjakarta sebagai wilayah yang padat dan membutuhkan transportasi publik yang efisien, aman, dan terintegrasi guna mendukung mobilitas masyarakat. Dalam konteks ini layanan Transjakarta, khususnya wilayah Jakarta Selatan dilalui oleh sejumlah koridor yang melintasi Jakarta Selatan, diantaranya, Koridor 6,8,9, dan 13. Keberadaan koridor tersebut berfungsi untuk menghubungkan wilayah Jakarta dengan wilayah yang berada disekitarnya.

Secara khusus, Koridor 13 yang berperan penting dalam melayani mobilitas masyarakat yang berlokasi pinggiran kota menuju kawasan bisnis seperti, Kebayoran, Senayan, hingga Pancoran. Rute ini hadir sebagai alternatif baik bagi para pekerja dan juga pelajar yang sebelumnya bergantung dengan kendaraan pribadi. Keberadaan simpul integrasi menjadi faktor strategis dalam mendukung mobilitas kawasan Jakarta Selatan. Kawasan CSW menandakan tingginya ketergantungan warga Jakarta Selatan terhadap layanan transportasi umum. CSW merupakan halte yang tidak hanya berfungsi sebagai pemberhentian tetapi juga sebagai titik integrasi yang dapat mempermudah perpindahan antar koridor maupun moda transportasi. Sebagai contoh Koridor 13 dan 6 yang melintasi skyline. Rute ini tidak hanya menghubungkan Jakarta namun juga sekitarnya.



Gambar 2. 3 Rute Koridor 13 & 6 Jakarta Selatan
Sumber : Transjakarta.Com

Berdasarkan gambar penjelasan rute di atas, kedua koridor strategis tersebut tidak hanya melintasi wilayah Jakarta Selatan, tetapi juga menjangkau sebagian area Jakarta Pusat dan juga sebagian area Kota Tangerang. Koridor 13E merupakan hasil pengembangan dari koridor 13 yang sebelumnya hanya beroperasi sampai Halte Tegal Mampang, yang kemudian mengalami pembaharuan dan diperpanjang hingga Halte Halimun, Jakarta Selatan, dengan tujuan meningkatkan konektivitas antarkoridor. Kedua koridor ini saling terhubung melalui simpul utama di CSW, yang

berfungsi sebagai titik integrasi antara beberapa moda transportasi. Kawasan CSW sendiri berisikan empat halte strategis dan satu stasiun MRT, diantaranya :

- Halte CSW 1, melayani koridor 13;
- Halte CSW, melayani koridor 1C, 1M, 1Q dan 8E;
- Halte Kejaksaan Agung, melayani koridor 1, 6N, 6M, 4K, 7B, 8E, dan S21;
- Halte ASEAN, melayani koridor 1, 6M, 6V;
- Stasiun MRT ASEAN.

Tidak hanya CSW, beberapa halte lainnya juga berperan penting sebagai titik transfer antarmoda, karena terhubung langsung dengan stasiun KRL Kebayoran melalui Skywalk. Berbagai halte tersebut digunakan untuk mempermudah mobilitas masyarakat yang menggunakan Transjakarta untuk berpindah moda ataupun melanjutkan perjalanan ke berbagai tujuan yang tidak hanya di Jakarta Selatan melainkan wilayah lainnya juga.



Gambar 2. 4 Kondisi halte Kuningan Barat

Dengan demikian, wilayah Jakarta selatan tidak hanya menjadi wilayah dengan layanan terpadat dengan pemberhentian yang banyak tetapi juga sebagai

wilayah strategis yang dapat mempresentasikan keberhasilan Transjakarta dalam menjawab tingginya kebutuhan transportasi publik bagi masyarakat. Peran penting Jakarta sekatan dalam jaringan ini sekaligus memperlihatkan urgensi dalam melakukan pengembangan sistem transportasi terintegrasi yang berkelanjutan dengan kualitas pelayanan yang mampu mendukung aktivitas perkotaan yang semakin kompleks.

2.3.1 Sejarah Transjakarta

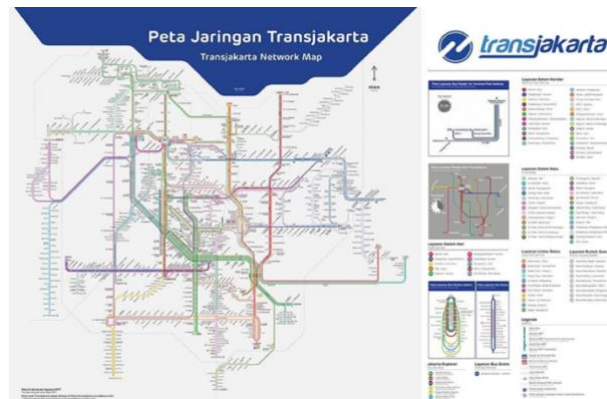
Transjakarta merupakan suatu sistem Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Asia Selatan, yang terinspirasi dari Trans Milenio di Bogota, Kolombia. Ide pendirian Transjakarta ini diusulkan oleh Sutiyoso, Gubernur DKI Jakarta saat itu dan diresmikan pada 1 Februari tahun 2004 dengan koridor pertama Blok M-Kota yang dibuka pada tanggal 15 Januari 2004 dengan lintasan sepanjang 12,9 km. Di awal kemunculannya, pelayanan Transjakarta dikenakan tarif sebesar Rp 2.000 dan kemudian mengalami kenaikan sebesar 40% menjadi Rp 3.500 dan diberlakukan hingga saat ini. Tarif ini telah ditetapkan pemerintah provinsi melalui skema pembiayaan subsidi sehingga masyarakat mendapatkan pelayanan transportasi yang nyaman dengan biaya yang terjangkau.

Peresmian Transjakarta dilakukan berdasarkan keputusan Gubernur No.110/2003 di awal berdirinya Transjakarta dikelola melalui Badan Pengelola (BP) dan kemudian mengalami perubahan pada 4 Mei 2006, dimana Gubernur saat itu, Sutiyoso mengubah tata kelola Transjakarta menjadi Badan Layanan Umum Transjakarta (BLU). Perubahan tersebut diatur dalam Peraturan Gubernur DKI No.

48 Tahun 2006, yang menjadikan Transjakarta sebagai unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah naungan Dinas Perhubungan Provinsi (Dinas Perhubungan (2025) Transjakarta)

Setiap tahunnya, Transjakarta mengalami perbaikan dan inovasi yang mampu meningkatkan kualitas pelayanan dan menjadikan Transjakarta lebih dikenal dan digunakan oleh berbagai kalangan masyarakat. Transjakarta memperluas jangkauan dengan pembukaan koridor-koridor baru yang tersebar di berbagai wilayah Jakarta dan juga penambahan unit armada setiap tahunnya, sehingga masyarakat lebih dapat menggunakan transportasi umum yang handal.

Pada 27 Maret 2014 pengelolaan Transjakarta kembali mengalami perubahamn, yang semula sebagai BLU berubah menjadi Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dengan nama baru menjadi PT Transportasi Jakarta. Perubahan ini memberikan keleluasaan bagi Transjakarta dalam mengatur dan mengelola pelayanan transportasi bagi masyarakat Jakarta. Kemudian, Transjakarta melakukan berbagai inovasi baik dengan kehadiran bus khusus Wanita yang beroperasi sejak 21 April 2016 dalam rangka memperingati Hari Kartini. Langkah ini menunjukkan kepedulian Transjakarta dalam memberikan rasa aman bagi para perempuan dalam menggunakan layanan transportasi umum, dan juga dengan melakukan pembelian 300 unit bus *low entry* yang didesain lebih ramah bagi difabel yang memiliki keterbatasan dalam menggunakan Transjakarta.



Gambar 2. 5 Peta Transjakarta

Sumber : Maps-Jakarta.com

Berbagai kebijakan telah dilakukan pemerintah untuk mengatasi permasalahan transportasi di Jakarta, mulai dari pemberlakuan 3 in 1, ganjil genap dan pembatasan kendaraan roda dua di beberapa ruas jalan telah diterapkan dengan tujuan menekan angka kemacetan di Jakarta. Tidak sampai disitu, pemerintah provinsi juga telah menghadirkan transportasi umum seperti Bus Rapid Transit, Mass Rapid Transit, dan Kereta Rel Listrik sebagai pilihan moda transportasi masal masyarakat Jakarta.

Hingga saat ini, Transjakarta telah berkembang menjadi BRT dengan lintasan terpanjang di dunia, yaitu mencapai total 251,2 km, 14 koridor dan juga 269 halte yang tersebar di seluruh wilayah Jakarta (*"Transjakarta" (2025) Portal Resmi Provinsi DKI Jakarta*). Pencapaian ini menjadikan Transjakarta sebagai salah satu transportasi publik yang unggul di Jakarta. Dalam perjalanannya Transjakarta terus melakukan inovasi guna meningkatkan kualitas pelayanan bagi para pelanggan Transjakarta. Sejak tahun 2013 sistem pembayaran tiket Transjakarta telah menggunakan Kartu Uang Elektronik (KUE) dan juga dengan memidai kode QR

yang berisikan saldo elektronik. Sistem ini dirancang untuk memudahkan metode pembayaran, mempercepat proses masuk keluar halte, serta mengurangi ketergantungan pada transaksi tunai. Selain itu, Transjakarta juga melakukan inovasi dalam layanan integrasi transportasi guna memudahkan masyarakat yang hendak melanjutkan perjalanan dengan moda lain, seperti MRT, LRT, dan KRL.

Lebih lanjut, Transjakarta juga memiliki keunggulan berupa jalur khusus yang hanya dapat dilalui oleh armada Transjakarta. Kehadiran jalur khusus ini memungkinkan bus Transjakarta terhindar dari kemacetan lalu lintas Jakarta. Selain itu, Transjakarta juga memiliki jalur layang yang hanya dilaluisalah satu koridor, sehingga perjalanan menjadi lebih cepat dan dapat diprediksi oleh pengguna. Keunggulan tersebut tentu menjadikan Transjakarta sebagai transportasi pilihan masyarakat Jakarta. Aksesibilitas yang tinggi, efisiensi waktu tempuh, kesesuaian jadwal, dan juga tarif yang murah menjadi faktor penting yang mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. Adapun Koridor Transjakarta :

- a) Koridor 1 : Blok M – Kota
- b) Koridor 2. : Pulo Gadung – Monumen Nasional
- c) Koridor 3 : Kalideres – Monumen Nasional via Veteran
- d) Koridor 4. : Pulo Gadung – Galunggung
- e) Koridor 5 : Kampung Melayu – Ancol
- f) Koridor 6 : Ragunan – Galunggung
- g) Koridor 7 : Kampung Melayu – Kampung Rambutan
- h) Koridor 8. : Lebak Bulus – Pasar Baru

- i) Koridor 9 : Pinang Ranti – Pluit Koridor
- j) Koridor 10 : Tanjung Priok – PGC
- k) Koridor 11. : Pulo Gebang – Kampung melayu
- l) Koridor 12 : Pluit – Tanjung Priok
- m) Koridor 13 : Puri Beta – Tegal Mampang
- n) Koridor 14 : Jakarta Internasional Stadium – Senen.

Setelah 21 tahun, Transjakarta telah menjadi simbol transportasi publik bagi masyarakat Jakarta. Transjakarta memiliki peran penting dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat, sebelumnya layanan Transjakarta hanya beroperasi dari pukul 05-22.00 WIB, namun kini Transjakarta telah melayani penumpang sepanjang hari, 24 jam tanpa penti (Tempo). Pada tahun 2011 jumlah penumpang Transjakarta mengalami penurunan menjadi 111 juta per tahun, yang sebelumnya mencapai 114 juta. (Arif Agus Setiawan, 2016) Penurunan ini disebabkan oleh lemahnya pelayanan dan perbaikan sehingga penumpang yang sebelumnya menggunakan bus Transjakarta kembali beralih dengan kendaraan pribadi. Penurunan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi publik ini juga diakibatkan banyaknya kendala yang terjadi, seperti bus yang sering mogok, keterlambatan parah, dan fasilitas yang tidak memadai.

Dalam memperbaiki citra dan kepercayaan masyarakat, Transjakarta melakukan perubahan pengelolaan, yang sebelumnya berada di bawah naungan dinas perhubungan menjadi Lembaga mandiri BUMD. Dengan adanya status pengelolaan

ini menjadikan Transjakarta lebih memiliki ruang dalam mengatur tata Kelola perusahaan dengan mandiri.

TABEL 2. 2 Jumlah Penumpang dan Pendapatan Transjakarta Menurut Koridor

NO	KORIDOR	JUMLAH PENUMPANG	
		2024	APRIL 2025
1	Blok M – Kota	20.861.793	1.805.010
2	Pulo Gadung – Monumen Nasional	11.222.022	951.710
3	Kalideres – Monumen Nasional via Veteran	10.570.644	906.681
4	Pulogadung – Galunggung	6.146.351	459.667
5	Kampung Melayu – Ancol	10.355.845	857.994
6	Raguan – Galunggung	10.449.294	862.285
7	Kampung Melayu – Kampung Rambutan	9.336.044	768.512
8	Lebak Bulus – Pasar Baru	12.249.028	476.160
9	Pinang Ranti – Pluit Koridor	19.480.944	1.626.534
10	Tanjung Priok – PGC	8.261.792	654.768
11	Pulo Gebang – Kampung melayu	3.080.924	255.762
12	Pluit – Tanjung Priok	3.311.390	261.674

NO	KORIDOR	JUMLAH PENUMPANG	
		2024	APRIL 2025
13	Puri Beta – Tegal Mampang	13.067.677	1.044.906
14	Jakarta Internasional Stadium – Senen.	19.480.944	57.480

Sumber : Transjakarta

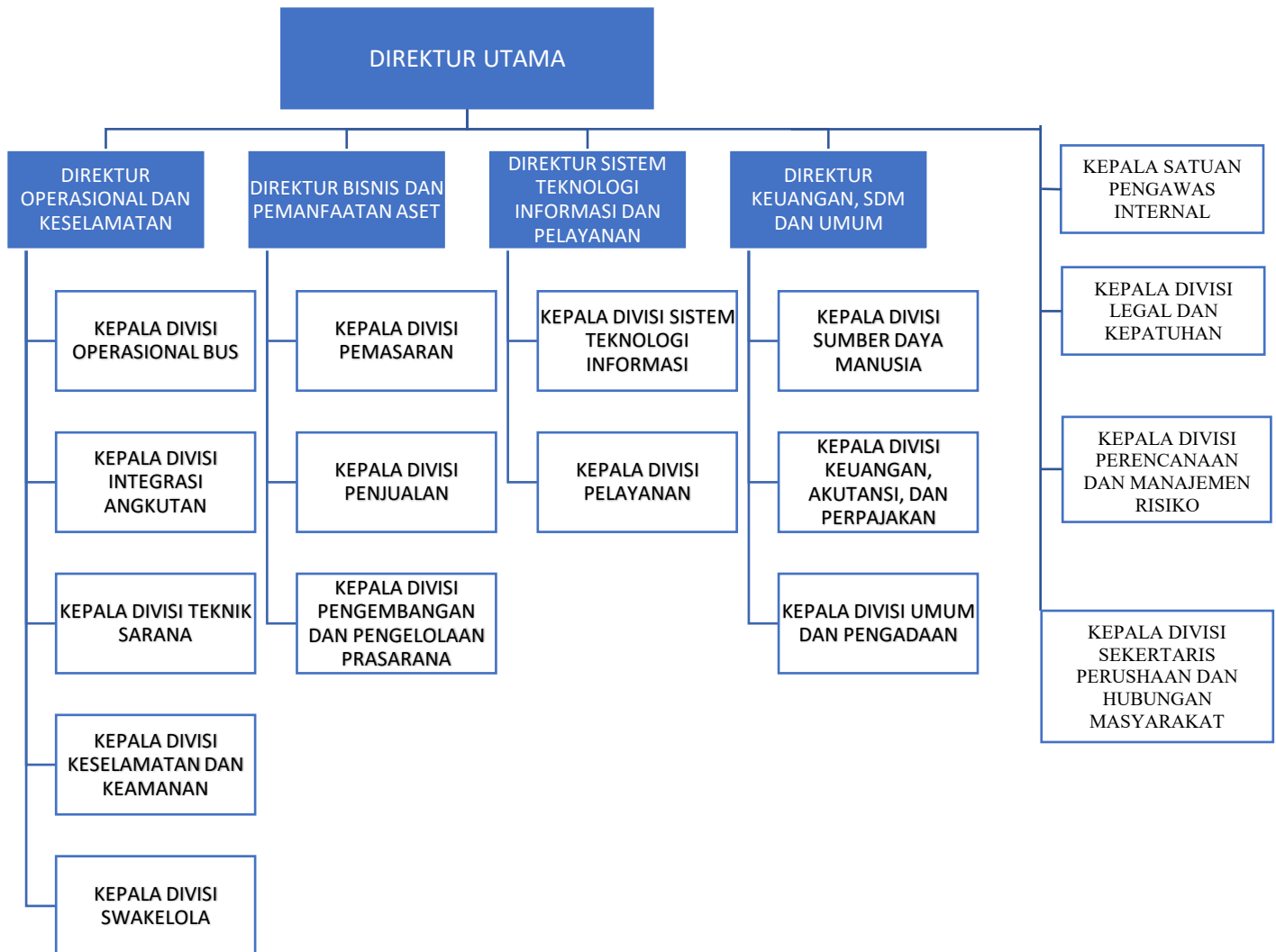
Dalam menjalankan operasionalnya, Transjakarta tentu memiliki pedoman tata Kelola yang disusun dengan tujuan sebagai pedoman dalam memberikan pelayanan untuk mewujudkan *Good Corporate Governance* (GCG). Melalui surat keputusan direksi No. 1.1/SKP-PT.TJ/I/2024 tentang Pedoman Tata Kelola Perusahaan PT Transportasi Jakarta. Melalui keputusan ini perusahaan diwajibkan menjalankan praktik GCG dengan tujuan memperkuat kepercayaan dan meningkatkan nilai perusahaan baik bagi pemegang saham dan juga masyarakat. Sebagai Badan Usaha Miliki Daerah, tentu Transjakarta memiliki kewajiban dalam meningkatkan pembangunan daerah dalam aspek penyediaan jasa transportasi bagi masyarakat, dimana hal ini juga tertuang dalam visi Transjakarta sebagai transportasi yang mampu menghubungkan kehidupan Jakarta. BUMD juga berfungsi sebagai alat pembangunan ekonomi daerah, yang mampu menyerap angka tenaga kerja dan meningkatkan pendapatan asli daerah.

Dalam usaha untuk mengoptimalkan nilai perusahaan, maka Transjakarta menerapkan prinsip-prinsip GCG yang terintegrasi dengan pengelolaan kepatuhan,

manajemen resiko, dan juga pengendalian internal yang berpedoman dengan, Pengendalian internal, kode etik, penduan dewan komisaris dan direksi. Adapun prinsip-prinsip GVG yang diterapkan adalah, Keterbukaan, Kemandirian, Akuntabilitas, Pertanggungjawaban. Selain itu, PT Transportasi Jakarta juga menganut nilai yang dianggap sebagai landasan dalam berperilaku yang disebut dengan BISA (Transjakarta, *Tata Kelola Perusahaan.*)

- Bahagia bekerja untuk menciptakan kebahagiaan pelanggan.
- Inovatif untuk menciptakan layanan integrasi terbaik.
- Semangat untuk mencapai keunggulan.
- Amanah dalam kebersamaan memajukan kota Jakarta.

TABEL 2.3 Struktur Organisasi PT Transportasi Jakarta



Sumber : ppid.Transportasi Jakarta, diolah oleh peneliti, 2025

2.3.2 Visi dan Misi Transjakarta

Visi dan Misi yang dimiliki oleh Transjakarta ini mencerminkan komitmen perusahaan dalam menyediakan layanan transportasi yang mudah diakses serta mampu memenuhi kebutuhan transportasi yang dapat memberikan kenyamanan dan juga juga kepuasan bagi para pengguna Transjakarta, baik dari segi aksesibilitas maupun kualitas pelayanan. Adapun visi dan misi tersebut adalah sebagai berikut :

Visi Transjakarta

- Menghubungkan kehidupan Jakarta.

Misi Transjakarta

- Bersama-sama menyediakan layanan transportasi terintegrasi yang memudahkan dan membahagiakan kehidupan Jakarta.