

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Gambaran Umum Provinsi Daerah Khusus Jakarta

Provinsi Daerah Khusus Jakarta (DKJ) merupakan daerah otonom pada tingkat provinsi sesuai dengan Undang-Undang Nomor 151 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta. Dalam dokumen RPJMD tahun 2025-2029 menegaskan bahwa Provinsi DKJ ditetapkan sebagai pusat perekonomian nasional dan kota global sekaligus pendorong pembangunan ekonomi secara berkelanjutan (Bappeda Provinsi DKI Jakarta, 2025). Provinsi DKJ terbagi menjadi lima wilayah administratif dan satu kabupaten administratif dengan luas keseluruhan wilayah Provinsi DKJ adalah 66.098 Ha.

Kedudukan Jakarta awalnya diatur melalui Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang menegaskan fungsi utamanya sebagai pusat pemerintahan dan ibukota negara. Namun, setelah disahkannya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024, Jakarta tidak lagi berstatus sebagai ibukota negara karena peran tersebut telah dipindahkan ke Ibu Kota Nusantara (IKN) di Kalimantan Timur. Sebagai pengganti, Jakarta ditetapkan dengan status baru sebagai Daerah Khusus Jakarta (DKJ) yang memiliki peran strategis sebagai pusat perekonomian nasional, kota global, serta kota jasa dan perdagangan internasional. Dalam regulasi terkait kedudukan Provinsi DKJ, seluruh jabatan gubernur, wakil gubernur, anggota DPRD, anggota DPR, dan anggota DPD yang semula melekat

kepada Provinsi Daerah Khusus Jakarta mengalami perubahan nomenklatur jabatan menjadi Provinsi Daerah Khusus Jakarta sesuai dengan UU No 151 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang-Undang No 2 Tahun 2024.

Dalam melaksanakan UU Nomor 151 Tahun 2024, Kementerian PPN/Bappenas menyusun Rencana Induk Pembangunan Kawasan Aglomerasi (RIPKA) guna menyelaraskan pembangunan Provinsi DKI dengan daerah sekitarnya meliputi Kabupaten Bogor, Kabupaten Tangerang, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Cianjur, Kota Bogor, Kota Depok, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, dan Kota Bekasi. Salah satu bidang yang memerlukan sinkronisasi dalam rencana tata ruang dan rencana induk pembangunan kawasan aglomerasi adalah bidang transportasi guna mendukung konektivitas antar wilayah aglomerasi Jabodetabek.

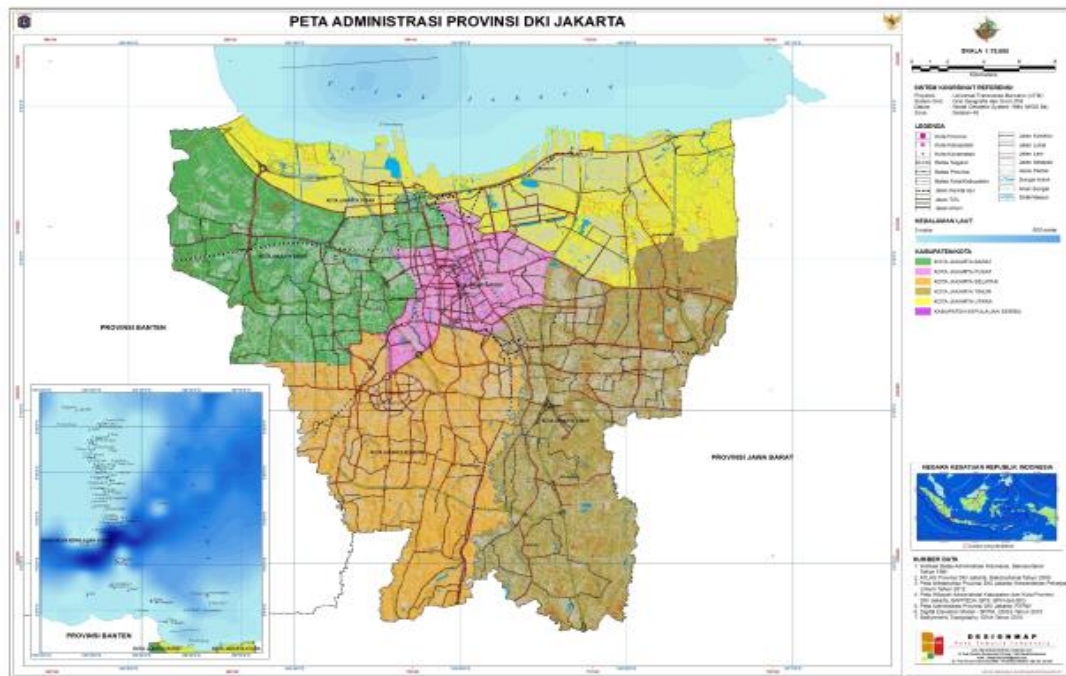
2.1.1 Kondisi Geografis

Secara astronomis, Provinsi DKI terletak pada $5^{\circ}10'00''$ hingga $6^{\circ}23'54''$ Lintang Selatan dan $106^{\circ}19'30''$ hingga $106^{\circ}58'18''$ Bujur Timur. Wilayah Jakarta memiliki keragaman karakter, meliputi daratan utama, kepulauan, perairan laut, hingga kawasan hasil reklamasi. Keberagaman kondisi wilayah ini berimplikasi pada pola perencanaan pembangunan Jakarta karena berkaitan dengan wilayah yang bukan menjadi wilayah daratan utama. Keterkaitan antar wilayah menjadi peluang dan tantangan untuk membangun konektivitas antar wilayah. Letak strategis tersebut menjadikan Jakarta sebagai pusat pertumbuhan yang memengaruhi daerah sekitarnya sekaligus menerima dampak dari perkembangan

wilayah penyangga di sekitar Jakarta, seperti Bogor, Tangerang, Depok, Bekasi.

Peta wilayah Provinsi DKI lebih lanjutnya terlampir dalam gambar 2.1.

Gambar 2. 1
Peta Administrasi Provinsi DKI



Sumber : Peta Tematik Indonesia, 2025

Dalam gambar 2.1 dapat diketahui bahwa Provinsi Daerah Khusus Jakarta terbagi menjadi lima wilayah administratif dan satu kabupaten administratif dengan total luas daratan 66.098 Ha, yang terdiri dari Kota Jakarta Pusat, Kota Jakarta Utara, Kota Jakarta Barat, Kota Jakarta Selatan, Kota Jakarta Timur, dan Kabupaten Administratif Kepulauan Seribu. Luas area, jumlah kecamatan, RT, dan RW dari masing masing wilayah administratif provinsi DKIJ dijabarkan lebih lanjut dalam tabel 2.1.

Tabel 2. 1
Pembagian Wilayah Jakarta

No	Kota/Kabupaten Administratif	Luas Area	Jumlah			
			Kecamatan	Kelurahan	RW	RT
1	Jakarta Pusat	4.756,5	8	44	386	4.531
2	Jakarta Utara	14.721,2	6	31	460	5.315
3	Jakarta Barat	12.500	8	56	587	6.529
4	Jakarta Selatan	14.494,2	10	65	579	6.056
5	Jakarta Timur	18.553,8	10	65	712	7.953
6	Kepulauan Seribu	1.072,5	2	6	24	127
Jumlah		66.098	44	267	2.748	30.511

Sumber : RPJMD Provinsi Daerah Khusus Jakarta Tahun 2025-2029

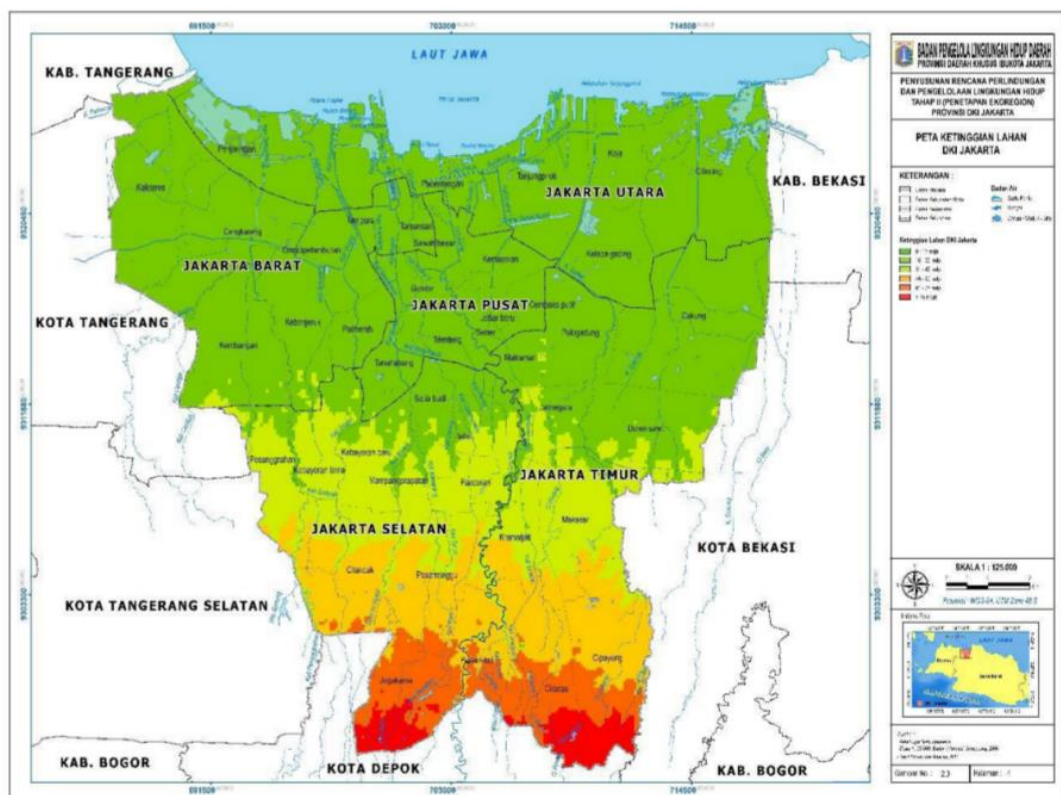
Dari tabel 2.1 diatas dapat diketahui bahwa Jakarta Timur memiliki wilayah yang paling luas dibandingkan Kota/Kabupaten Administratif lainnya, sedangkan Kepulauan seribu memiliki luas area paling kecil dibandingkan dengan Kota lainnya di Jakarta. Secara keseluruhan, Jakarta terbagi atas 44 kecamatan, 267 kelurahan, 2.748 RW, dan 30.511 RT. Hal ini menunjukkan variasi kepadatan dan struktur wilayah yang berimplikasi pada kebutuhan tata kelola yang berbeda di tiap kawasan.

2.1.2 Kondisi Topografis

Provinsi DKI Jakarta secara fisiografis terletak pada kawasan dataran rendah dengan ketinggian rata-rata 8 meter di atas permukaan laut. Karakteristik ini menjadikan sebagian besar wilayah Jakarta berada pada ketinggian yang relatif rendah. Selain itu, sekitar 40% dari total luas wilayah tercatat memiliki permukaan

tanah berada di bawah muka laut pasang, yaitu pada kisaran 1–1,5 meter. Dengan kondisi demikian, topografi Jakarta memiliki tingkat kerentanan yang tinggi terhadap genangan air dan banjir. Kondisi mengenai ketinggian lahan di Provinsi DKI dilampirkan dalam gambar 2.2.

Gambar 2. 2
Peta Ketinggian Lahan Provinsi DKI



Sumber: RKPd Provinsi DKI Tahun 2025

Dari segi kemiringan lahan, Jakarta umumnya ditandai oleh kontur yang landai hingga mendekati datar. Kondisi morfologi tersebut berimplikasi terhadap lambatnya aliran air permukaan, terutama pada musim penghujan. Keadaan ini diperparah oleh keberadaan 17 sungai utama dan bermuara ke Teluk Jakarta. Sungai-sungai tersebut sering mengalami peningkatan debit air ketika curah hujan

tinggi, sehingga memperbesar risiko meluapnya aliran ke kawasan permukiman padat.

Lebih lanjut, pesatnya pembangunan dan urbanisasi yang berlangsung di Jakarta serta wilayah sekitarnya seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang mengakibatkan penurunan daya serap lahan. Alih fungsi kawasan resapan menjadi permukiman, perkantoran, dan infrastruktur perkotaan menyebabkan infiltrasi air ke dalam tanah semakin terbatas (Putra et al., 2024). Akumulasi faktor-faktor tersebut menjadikan Jakarta sangat rentan terhadap banjir, baik yang bersumber dari curah hujan lokal, limpasan air dari daerah hulu, maupun fenomena pasang laut (rob).

2.1.3 Kondisi Demografis

Provinsi Daerah Khusus Jakarta memiliki jumlah penduduk sebesar 10.685.000 jiwa pada tahun 2024. Angka tersebut mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 12.900 jiwa. Provinsi Daerah Khusus Jakarta bukan provinsi dengan jumlah penduduk terbanyak di Indonesia, tetapi memiliki kepadatan penduduk tertinggi yang mencapai 16.165 jiwa/Km². Namun, tingkat kepadatan penduduk di Jakarta tidak terjadi secara merata pada Kabupaten/Kota di Provinsi DKI. Kota dengan kepadatan penduduk tertinggi adalah Kota Jakarta Pusat, yaitu 21.955 jiwa/Km². Data mengenai jumlah penduduk dan kepadatan penduduk Provinsi DKI Tahun 2022-2024 ini ditunjukkan dalam tabel 2.2.

Tabel 2. 2
Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Provinsi DKI 2022-2024

No	Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk			Kepadatan Penduduk (Per Km ²)		
		2022	2023	2024	2022	2023	2024
1	Jakarta Pusat	1.053.482	1.049.314	1.044.300	20.618	22.061	21.955
2	Jakarta Utara	1.799.220	1.808.985	1.815.600	12.812	12.288	12.333
3	Jakarta Barat	2.458.707	2.470.054	2.479.600	19.680	19.760	19.837
4	Jakarta Selatan	2.234.262	2.235.606	2.230.700	14.545	15.424	15.390
5	Jakarta Timur	3.066.074	3.079.618	3.086.000	16.879	16.598	16.633
6	Kepulauan Seribu	28.262	28.523	28.800	2.841	2.659	2.686
Jumlah		10.640.007	10.672.100	10.685.000	16.084	16.146	16.165

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2024

Dari tabel 2.2 dapat diketahui bahwa terjadinya keterbatasan luas wilayah Jakarta yang tidak sebanding dengan jumlah penduduk yang menempatinnya, sehingga dapat menjadi tantangan serius dalam pengelolaan tata ruang, lingkungan, dan kualitas hidup masyarakat Jakarta. Hal ini juga memberikan tekanan besar terhadap penyediaan layanan transportasi umum untuk mengakomodasi mobilitas masyarakat Jakarta.

Berdasarkan Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) Provinsi DKI Tahun 2025 bahwa Jakarta didominasi oleh kelompok usia produktif (15-64 tahun) sebesar 71,24% (7.609.545 jiwa) dibandingkan dengan kelompok penduduk usia

non produktif (0-14 tahun dan 65 tahun ke atas) yang hanya 28,76% (3.072.430 jiwa). Kondisi ini menunjukkan bahwa Provinsi Daerah Khusus Jakarta berada pada masa bonus demografi yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Data mengenai jumlah penduduk menurut kelompok umur dan jenis kelamin tahun 2025 dijabarkan pada tabel 2.3

Tabel 2. 3
Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin
Provinsi DKJ Tahun 2025

Kelompok Umur	Penduduk Laki Laki (ribu)	Penduduk Perempuan (ribu)
0-4	369.414,0	354.957,0
5-9	397.165,0	378.512,0
10-14	404.052,0	384.816,0
15-19	413.092,0	392.642,0
20-24	413.802,0	398.186,0
25-29	410.712,0	400.420,0
30-34	409.226,0	404.359,0
35-39	424.269,0	422.385,0
40-44	418.832,0	417.145,0
45-49	411.427,0	409.344,0
50-54	369.974,0	369.731,0
55-59	311.385,0	313.553,0
60-64	245.428,0	253.633,0
65-69	172.356,0	189.499,0
70-74	111.551,0	125.272,0

Kelompok Umur	Penduduk Laki Laki (ribu)	Penduduk Perempuan (ribu)
75+	78.142,0	106.694,0
Jumlah	5.360.827,0	5.317.148,0
Rasio jenis kelamin	101,1	

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2025

Dalam tabel 2.3 dapat diketahui bahwa Provinsi DKI memiliki proporsi jumlah penduduk laki laki dan perempuan yang hampir seimbang dengan rasio 101,1 pada tahun 2025. Kondisi tersebut artinya dalam setiap 100 penduduk perempuan, terdapat sekitar 101 penduduk laki-laki di Provinsi DKI.

2.1.4 Visi Misi Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta

Dalam RPJMD Tahun 2025-2029, visi Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta adalah "Jakarta Kota Global dan Pusat Perekonomian yang Berdaya Saing, Berkelanjutan, dan Menyejahterakan Seluruh Warganya". Visi tersebut diuraikan dalam beberapa langkah strategis yang tertuang dalam rumusan misi sebagai berikut:

1. Mewujudkan masyarakat megapolitan yang berdaya dan sejahtera.
2. Mewujudkan pusat ekonomi inovatif dengan pembangunan dan akses sumber daya yang merata.
3. Mewujudkan manajemen kota modern yang akuntabel dan responsif untuk layanan publik yang optimal.
4. Mewujudkan ruang kota layak huni, berketahanan, dan berkelanjutan.
5. Mewujudkan konektivitas dan sinergi kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya.

2.1.5 Moda Transportasi Umum di Provinsi Daerah Khusus Jakarta

Provinsi Daerah Khusus Jakarta sebagai kota global dan pusat perekonomian nasional menjadikannya sebagai kota penyangga dari daerah sekitarnya seperti Jabodetabek. Hal ini membuat mobilisasi harian antar lintas batas Kabupaten/Kota menuju Jakarta akan terus tinggi. Maka dari itu, diperlukannya sistem moda transportasi umum yang intermoda, terintegrasi, dan ramah pejalan kaki untuk mendukung mobilisasi. Dalam hal ini, pembangunan transportasi berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) menjadi salah satu strategi utama dalam mengoptimalkan ruang kota yang terbatas karena semakin banyak orang yang beraktivitas di sekitar simpul transportasi, maka semakin tinggi penggunaan transportasi umum (Agustin & Septiana, 2021:43). Penerapan konsep TOD di Provinsi DKI mengacu kepada Peraturan Gubernur Nomor 67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit. Dalam hal ini, masyarakat di Provinsi Daerah Khusus Jakarta memiliki beberapa alternatif transportasi umum yang dapat digunakan untuk melakukan mobilisasi diantaranya:

1. *Mass Rapid Transit* (MRT), yaitu layanan kereta berbasis rel untuk mengangkut penumpang dengan kecepatan tinggi dan memiliki lintasan layang dan bawah tanah. Kereta MRT memiliki jalur operasional Lebak Bulus-Bundaran HI dengan jarak 13 km melewati 13 stasiun MRT.
2. *Light Rail Transit* (LRT) Jakarta dan LRT Jabodebek, yaitu moda angkutan umum berbasis rel ringan yang memiliki lintasan di jalur layang untuk melayani jarak menengah dengan kecepatan yang tinggi. LRT Jakarta memiliki jalur lintasan dari Velodrome menuju Pegangsaan Dua,

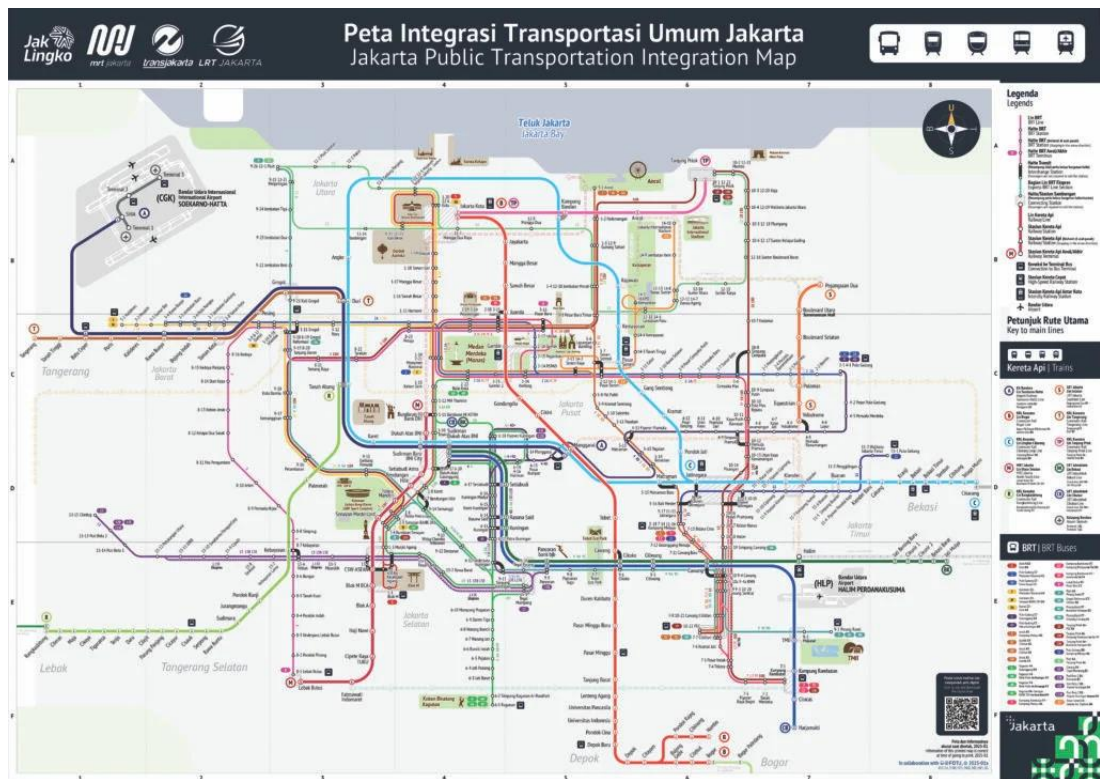
sedangkan LRT Jabodebek memiliki jalur litasan Bekasi-Dukuh Atas dan Cibubur-Dukuh Atas.

3. Kereta Rel Listrik (KRL), yaitu kereta yang melayani rute sekitar Jakarta. Jalur operasional dari kereta KRL meliputi lintas Bogor, Bekasi, Tangerang, dan Rangkasbitung.
4. Bus Transjakarta, yaitu layanan sistem bus dengan jalur khusus yang disediakan oleh PT Transjakarta dan didukung oleh berbagai jenis layanan transportasi lainnya seperti Mikrotrans sehingga dapat menjangkau hingga permukiman.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik yang tercantum dalam RPJMD DKJ Tahun 2025-2029, bahwa kawasan Jakarta mengatur sekitar 31 juta orang setiap harinya, dengan rincian 1,5 juta diantaranya merupakan komuter harian. Maka dari itu, pentingnya integrasi moda transportasi yang mempermudah penduduk dalam mengakses moda transportasi umum dan mendorong lebih banyak individu menggunakan transportasi umum. Dengan demikian, disediakan peta integrasi layanan Transportasi Umum Jakarta yang dilampirkan melalui gambar 2.3 sebagai pedoman bagi masyarakat untuk memahami konektivitas antar moda transportasi umum.

Gambar 2. 3

Peta Integrasi Transportasi Umum Jakarta



Sumber: Transport for Jakarta, 2025

Jika dilihat pada gambar 2.3 mengenai peta integrasi layanan transportasi umum di Daerah Khusus Jakarta dapat diketahui bahwa layanan bus Transjakarta juga terintegrasi dengan transportasi lainnya yang ada di Provinsi DKI Jakarta. Hal ini selaras dengan konsep TOD untuk menghubungkan transportasi Bus Transjakarta dengan transportasi lainnya.

2.2 Profil PT Transjakarta

Transjakarta merupakan sistem transportasi massal berbasis bus yang beroperasi pada jalur khusus (*busway*) atau dikenal dengan *Bus Rapid Transit* (BRT) dan menjadi sistem transportasi BRT pertama di Asia Tenggara. Transjakarta sebagai layanan transportasi umum pertama kali beroperasi sejak 1 Februari 2004

dan memiliki jalur lintasan terpanjang di dunia, yaitu 208 KM. Koridor yang pertama kali beroperasi dalam layanan BRT Transjakarta adalah rute Blok M - Kota.

Layanan Transjakarta pertama kali dikelola oleh Badan Pengelola (BP) sebagai badan non struktural yang dibentuk berdasarkan Keputusan Gubernur Nomor 110 Tahun 2003 dan beroperasi menggunakan dana transfer dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Dalam periode selanjutnya, BP Transjakarta diubah menjadi Badan Layanan Umum (BLU) sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang berlaku mulai tahun 2006-2010 berdasarkan Pergub DKI Nomor 48 Tahun 2006. Pada tahun 2011, layanan BRT Transjakarta berkembang dengan menyediakan *feeder busway* yang berfungsi sebagai layanan bus penghubung area pemukiman dan pusat transportasi utama sehingga meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas bagi pengguna. Pada 27 Maret 2014, pengelola Transjakarta berubah status menjadi BUMD dan resmi berganti menjadi PT. Transportasi Jakarta yang mengacu kepada Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 17 Tahun 2024. Secara kepemilikan, 99,7% kepemilikan PT Transjakarta dimiliki oleh Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta dan 0,3% adalah milik PT Jakarta Propertindo sebagai bagian dari Perseroda (PT Transjakarta, 2024).

Sejak tahun 2004 tiket BRT Transjakarta ditetapkan sebesar Rp2.000, kemudian tahun 2012 mengalami kenaikan tarif menjadi Rp3.500 dan masih berlaku hingga saat ini. Penerapan sistem e-ticketing di layanan BRT Transjakarta baru dimulai pada tahun 2013 dengan menggunakan kartu elektronik di seluruh koridor Transjakarta. Layanan BRT Transjakarta semakin berkembang setiap

tahunnya yang ditunjukkan dengan penambahan rute perjalanan hingga 55 rute BRT hingga saat ini. Pada tahun 2016, Transjakarta memiliki 1.347 unit armada yang beroperasi. Pada tahun yang sama, Transjakarta meluncurkan bus khusus wanita yang berwarna pink pada 21 April yang pertama kali hadir dalam koridor 1 Blok M-Kota sebanyak 10 unit untuk mencegah pelecehan seksual. Inovasi layanan transportasi umum oleh Transjakarta semakin berkembang dengan bertambahnya jenis moda transportasi seperti pengadaan bus *low entry*, Transjakarta Cares, Mikrotrans, Royaltrans, dan lainnya.

2.2.1 Visi Misi PT Transjakarta

PT Transportasi Jakarta memiliki visi “Menghubungkan Kehidupan Jakarta” dan memiliki misi “Bersama-sama menyediakan layanan transportasi terintegrasi yang memudahkan dan membahagiakan kehidupan Jakarta”. Dalam mewujudkan visi misi tersebut, Transjakarta memiliki kerangka kerja #BersihBerdayaBestari guna mewujudkan mobilitas berkelanjutan, yaitu:

1. Bersih, yaitu menghadirkan layanan transportasi umum yang bersih dan bertanggung jawab terhadap lingkungan.
2. Berdaya, yaitu mendorong pertumbuhan industri lokal dan koperasi melalui kolaborasi bersama Transjakarta.
3. Bestari, yaitu meningkatkan aksesibilitas dan menyediakan ruang yang inklusif dalam ekosistem Transjakarta dengan menghadirkan layanan ramah disabilitas, perempuan, dan anak.

PT Transportasi Jakarta juga memiliki nilai BISA, yang dijabarkan sebagai berikut:

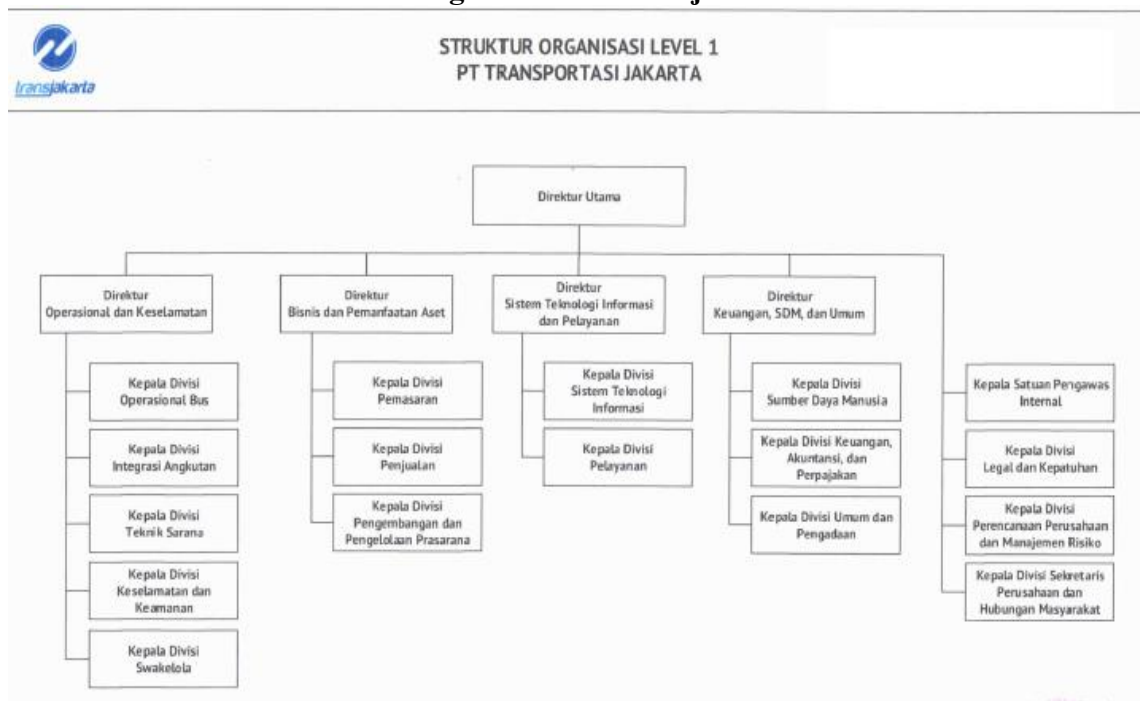
1. Bahagia, bekerja untuk menciptakan kepuasan pelanggan.

2. Inovatif, untuk menciptakan layanan integrasi terbaik.
3. Semangat, untuk menciptakan keunggulan.
4. Amanah, dalam memajukan Kota Jakarta.

2.2.2 Struktur Organisasi

Struktur organisasi PT Transportasi Jakarta per 8 Juli 2024 ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Direksi No. 106/ SKP-PT.TJ/VII/2024 mengenai Struktur Organisasi Level 1 PT Transportasi Jakarta dengan susunan terlampir pada gambar 2.4.

Gambar 2. 4
Struktur Organisasi PT Transjakarta



Sumber: PPID Transjakarta

2.2.3 Layanan Transjakarta

PT Transjakarta adalah salah satu penyedia jasa layanan angkutan umum yang memiliki segmen pasar yang dilayani mencakup masyarakat umum dari

berbagai lapisan yang melakukan mobilisasi, baik di wilayah DKJ maupun beberapa kota/kabupaten yang berbatasan dengan DKJ seperti Bogor, Tangerang, Tangerang Selatan, Depok, dan Bekasi. PT Transjakarta memiliki kerangka kerja berkelanjutan dengan *tagline* “Bersih, Berdaya, Bestari”. Tahun 2025 menjadi tahun ketiga bagi PT Transjakarta untuk menjalankan kerangka kerja berkelanjutan guna optimalisasi layanan yang diberikan oleh PT Transjakarta. Layanan yang disediakan oleh PT Transjakarta dalam jasa transportasi publik, sebagai berikut:

1. *Bus Rapid Test (BRT)*, yaitu layanan bus Transjakarta yang beroperasi di jalur khusus (*busway*) sehingga terpisah dari lalu lintas umum. Layanan BRT yang dimiliki oleh Transjakarta terdiri dari 46 rute BRT. Armada bus BRT dibedakan menjadi dua, yaitu layanan bus reguler berwarna biru yang ditujukan untuk penumpang laki-laki dan perempuan, dan layanan bus khusus perempuan berwarna pink yang ditujukan khusus perempuan. Jumlah armada bus Transjakarta adalah 823 armada (Per-September 2024) dan jumlah armada bus pink adalah 20 armada.
2. Mikrotrans adalah layanan angkutan umum pengumpan yang dapat melayani setiap titik pemberhentian sampai ke dalam lingkungan pemukiman. Layanan mikrotrans terdiri dari 99 rute aktif yang beroperasi. Layanan mikrotrans memiliki 2.662 armada.
3. Royaltrans, yaitu layanan bus premium yang disediakan oleh Transjakarta untuk menjemput warga di wilayah pinggir kota dan daerah penyangga menuju pusat kota. Dalam satu rute, layanan ini memiliki jalur operasional

yang cukup panjang dengan melewati jalan tol, serta dilengkapi fasilitas Wi-Fi. Bus Royaltrans memiliki 10 rute operasional. Selain itu, harga bus Royaltrans sedikit berbeda dengan layanan Transjakarta lainnya, yaitu tarif flat Rp20.000.

4. Transjakarta Cares, yaitu layanan transportasi umum yang ditujukan khusus bagi penyandang disabilitas di Jakarta guna memudahkan mobilitas menuju halte Transjakarta. Layanan ini disediakan secara gratis yang didampingi oleh satu orang pramudi dan pendamping bersertifikat. Transjakarta Cares memiliki 14 armada yang masih aktif beroperasi.
5. Transjabodetabek, yaitu layanan bus pendukung yang beroperasi di wilayah penyangga sekitar DKJ guna mendukung konektivitas ke layanan transportasi di Jakarta. Layanan ini beroperasi di 10 rute dengan jumlah 163 armada.
6. Angkutan Umum Integrasi, yaitu layanan bus non BRT yang memiliki tujuan untuk menghubungkan layanan BRT transjakarta dengan sarana transportasi lainnya. Bus ini melayani 64 rute dengan menyediakan 665 armada.
7. Rumah Susun, yaitu layanan bus yang tersedia untuk memudahkan masyarakat yang tinggal di rumah susun untuk berpergian menuju pusat kota. Layanan bus ini tersedia di 17 rute dan memiliki 35 unit bus.
8. Bus wisata, yaitu layanan bus *double decker* yang beroperasi di 4 rute dengan 13 armada untuk melayani masyarakat menikmati pemandangan khas Kota Jakarta.

9. Penugasan lainnya, yaitu layanan angkutan darat lainnya yang beroperasi sesuai dengan arahan Dishub Daerah Khusus Jakarta sesuai standar pelayanan minimal. Layanan ini memiliki 13 unit bus.

Dari 9 layanan transportasi umum yang disediakan oleh PT Transjakarta memiliki jumlah penumpang yang berbeda beda pada setiap jenis layanan. Hal ini dijabarkan dalam tabel 2.4 mengenai jumlah pelanggan, rute, dan jumlah unit bus dari setiap layanan Transjakarta.

Tabel 2. 4

Jumlah Pengguna, Rute, dan Unit Bus Transjakarta

No	Layanan	Jumlah Pengguna 2023	2023		Jumlah Pelangg an 2024	2024	
			Ru te	Unit Bus		Ru te	Unit Bus
1	BRT	120.708.488	49	781	139.059. 997	46	823
2	Mikrotrans	114.666.707	94	2.695	169.045. 018	99	2.662
3	Royaltrans	4.000	10	70	4.00	10	70
4	Transjakarta Cares	32.613	1	16	61.689	1	14
5	Transjabodetabe k	8.940.802	10	158	13.899.6 27	10	163
6	Angkutan Umum Integrasi	38.177.046	60	594	47.578.4 06	64	665

No	Layanan	Jumlah Pengguna 2023	2023		Jumlah Pelanggan 2024	2024	
			Ru te	Unit Bus		Ru te	Unit Bus
7	Rumah Susun	782.306	16	31	1.091.634	17	35
8	Bus Wisata	570.238	4	12	840.569	4	13
9	Penugasan Lainnya	-	1	6	-	1	13
Total Layanan			245	4.363	Total Layanan	252	4.458

Sumber: Laporan Tahunan PT Transjakarta Tahun 2024 (diolah kembali oleh Peneliti)

Berdasarkan informasi dalam tabel 2.4 dapat diketahui bahwa jumlah pengguna layanan Transjakarta masih fluktuatif setiap tahunnya setiap masing-masing layanan. Dari tabel 2.4 dapat diketahui pada tahun 2024 bahwa pengguna layanan BRT merupakan yang tertinggi kedua setelah layanan mikrotrans, yaitu 139.059.997 pengguna. Angka ini mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 15,2% atau 18.351.509 pelanggan.

2.3 Gambaran Umum Layanan Bus Transjakarta Khusus Perempuan

PT Transjakarta menyediakan layanan bus khusus perempuan yang diluncurkan pertama kali pada 21 April 2016. Layanan bus Transjakarta khusus perempuan merupakan respon Pemerintah Provinsi DKI sebagai upaya meningkatkan keamanan pada transportasi publik dari tindakan pelecehan seksual

sehingga menciptakan rasa aman dan nyaman bagi pengguna Perempuan. Layanan bus Transjakarta khusus perempuan atau bus pink pertama kali beroperasi di Koridor 1 rute Blok M-Kota dengan menghadirkan 10 unit armada.

Layanan bus Transjakarta khusus perempuan merupakan salah satu inovasi PT Transjakarta yang selaras dengan kerangka kerja PT Transjakarta, yaitu Bestari. Bestari merupakan salah satu kerangka kerja PT Transjakarta yang berupaya meningkatkan aksesibilitas serta menyediakan layanan transportasi publik yang ramah disabilitas, perempuan, dan anak. Layanan bus pink dihadirkan untuk memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penumpang perempuan dimana pengguna dan pelayanan di dalam bus pink adalah perempuan.

Bus Transjakarta khusus perempuan tetap menjadi bagian dari layanan BRT, namun memiliki perbedaan dari segi gender penumpang dimana bus berwarna pink hanya diperuntukan bagi perempuan, sedangkan bus BRT berwarna biru dapat digunakan bagi seluruh gender dengan tetap memiliki ruang khusus perempuan. Dengan adanya layanan ini, PT Transjakarta diharapkan mampu mengurangi rasa khawatir penumpang perempuan dalam menggunakan transportasi umum, khususnya layanan bus Transjakarta. Hal ini sebagai bentuk upaya PT Transjakarta sebagai penyedia transportasi publik dalam meningkatkan kepercayaan publik.

Menurut PPID Transjakarta dalam Siaran Pers berjudul “Transjakarta Perluas Layanan Bus Pink di Lima Koridor” bahwa Transjakarta khusus perempuan yang pada awalnya hanya beroperasi pada Koridor 1 (Blok M- Kota) dan Koridor 13 (Puri Beta-Tegal Mampang). Namun, saat ini PT Transjakarta menambah jangkauan operasional sejak tanggal 27 Februari 2025 di lima koridor diantaranya

Koridor 2 (Pulogadung-Harmoni), Koridor 3 (Kalideres-Pasar Baru), Koridor 9 (Pinang ranti-Pluit), Koridor 13 (Ciledug-Tendean) dan PGC-Harmoni. Secara keseluruhan bus pink memiliki 20 armada yang melayani di seluruh koridor yang telah ditentukan.