

BAB II

GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

2.1 Gambaran Umum Wilayah Daerah Khusus Jakarta

Daerah Khusus Jakarta (DKJ) adalah provinsi otonom dengan status keistimewaan dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah dalam kerangka NKRI. Perubahan status Jakarta dari Ibu kota NKRI menjadi DKJ ditetapkan melalui Undang-Undang RI Nomor 2 tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta yang sekaligus mencabut UU Nomor 29 Tahun 2007 Tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai ibu kota NKRI. Perubahan ini juga mengakibatkan perubahan nomenklatur pejabat di Jakarta, sebagaimana termuat dalam UU Nomor 151 Tahun 2024 Tentang Perubahan Atas UU Nomor 2 Tahun 2024 Tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta.

DKJ berperan sebagai Pusat Perekonomian Nasional sekaligus kota Global. Ibu kota negara akan segera dipindahkan ke Ibu Kota Nusantara (IKN) yang berlokasi di Kalimantan Timur setelah seluruh pembangunan infrastruktur selesai dibangun. Provinsi DKJ dapat memperoleh pinjaman dari lembaga asing guna mendanai kegiatan-kegiatan prioritas. Selain itu, DKJ diberi kewenangan di berbagai bidang, antara lain pekerjaan umum dan penataan ruang, perumahan rakyat dan kawasan permukiman, kebudayaan, penanaman modal, perhubungan, perdagangan, perindustrian, dan sektor lain yang telah ditetapkan dalam ketentuan perundang-undangan.

2.1.1 Letak Geografis Daerah Khusus Jakarta

Daerah Khusus Jakarta secara astronomis terletak di antara $5^{\circ}10'00''$ hingga $6^{\circ}23'54''$ LS dan $106^{\circ}19'30''$ hingga $106^{\circ}58'18''$ BT. Jakarta berada di dataran rendah dengan ketinggian rata-rata 7 m di atas permukaan laut di mana sekitar 40% luas wilayahnya terletak pada ketinggian 1-1,5 m di bawah permukaan laut, terletak di muara daerah aliran sungai dan dilintasi oleh 13 sungai. Wilayah Jakarta berbatasan langsung dengan Laut Jawa dan Kabupaten Tangerang Provinsi Banten di sebelah utara; Kabupaten Bekasi dan Kota Bekasi Provinsi Jawa Barat di sebelah timur; Kota Depok Provinsi Jawa Barat di sebelah Selatan; dan Kota Tangerang dan Kota Tangerang Selatan Provinsi Banten di sebelah barat. Lokasi geografis yang strategis menjadi faktor pendorong pembangunan wilayah sekitarnya, begitu pun sebaliknya, pembangunan Jakarta turut dipengaruhi oleh perkembangan di kota sekitarnya.



Gambar 2. 1 Peta Wilayah Administrasi DKI Jakarta

Sumber: <https://jakarta.bpk.go.id/peta-wilayah-jakarta/>

Jakarta terdiri atas 6 (enam) wilayah administrasi, meliputi 5 (lima) kota administrasi dan 1 (satu) Kabupaten Administrasi, yaitu Kota Administrasi Jakarta Timur dengan luas 18.553,8 Ha, Jakarta Utara dengan luas 14.753,4 Ha, Jakarta Selatan dengan Luas 14.492,2 Ha, Jakarta Barat dengan luas 12.500 Ha, Jakarta Pusat dengan luas 4.756,5 Ha, dan Kabupaten Administrasi Kepulauan seribu dengan luas 1.095,1 Ha. Secara administratif, Jakarta memiliki 44 kecamatan dan 267 kelurahan.

2.1.2 Kondisi Demografi Daerah Khusus Jakarta

Kondisi kependudukan merupakan faktor krusial dalam perencanaan pembangunan jangka pendek, menengah, dan panjang karena memengaruhi dinamika sosial, ekonomi, dan lingkungan. Berdasarkan Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Jakarta tahun 2025 - 2029, jumlah penduduk Jakarta pada tahun 2020 tercatat sebanyak 10,57 juta jiwa dengan laju pertumbuhan sebesar 0,92%, menurun menjadi 0,57% di tahun 2021 dan diproyeksikan akan terus menurun hingga 0,05% di tahun 2030. Jumlah pertumbuhan di tahun 2025 sedikit mengalami peningkatan mencapai 10,68 juta Jiwa dan mulai stagnan hingga sekitar 10,62 juta jiwa di tahun 2030. Hasil proyeksi mengacu pada sensus penduduk tahun 2020 dan faktor utama penurunan dipicu oleh perpindahan penduduk ke IKN dan migrasi ke wilayah penyangga, yaitu Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi karena ruang terbatas, mahalnya biaya hidup, dan tekanan lingkungan serta infrastruktur. Pada saat yang sama, infrastruktur, ekonomi, pendidikan, dan transportasi kota penyangga telah berkembang. Fenomena ini dapat dilihat sebagai kejenuhan urbanisasi.

Piramida penduduk Jakarta tahun 2024 mendekati stasioner dengan populasi kelompok usia 0-4 tahun hingga 50-54 tahun merata dan kelompok usia tua mengecil. Namun, pada tahun 2030 nanti diproyeksikan menjadi limas terbalik dengan kelompok anak-anak dan remaja (0-14 tahun) mengecil (indikasi penurunan angka kelahiran), pelebaran pada usia produktif (15-64 tahun), dan peningkatan usia lansia atau 60 tahun ke atas (indikasi potensi peningkatan beban ketergantungan lansia di masa depan). Angka kelahiran dan kematian juga memengaruhi jumlah penduduk, angka kematian di Jakarta cenderung naik pada tahun 2020 - 2023 yang disebabkan oleh Covid-19. Namun, secara kumulatif, apabila membandingkan angka kelahiran dan kematian, jumlah penduduk Jakarta dalam kurun waktu 2020-2024 mengalami peningkatan jika tidak mempertimbangkan angka imigrasi.

2.2 Kawasan Aglomerasi Daerah Khusus Jakarta

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 mengatur pembentukan kawasan Aglomerasi sebagai upaya sinkronisasi pembangunan Provinsi Daerah Khusus Jakarta dengan daerah penyangganya, yaitu Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, dan sekarang ditambah dengan Cianjur (Jabodetabekjur). Kawasan aglomerasi merupakan wilayah yang terhubung secara fungsional melalui prasarana wilayah yang terintegrasi. Sinkronisasi pembangunan dicapai melalui harmonisasi dokumen rencana tata ruang serta rencana induk pembangunan Kawasan Aglomerasi. Dalam rangka mengoordinasikan pelaksanaan penataan ruang dan penyusunan dokumen perencanaan maka dibentuklah Dewan Kawasan Aglomerasi yang ketua dan anggotanya ditunjuk langsung oleh Presiden. Dewan Kawasan Aglomerasi bertugas

untuk melakukan koordinasi penataan ruang kawasan strategis nasional di wilayah aglomerasi, melakukan penyusunan dokumen Rencana Induk Pembangunan Kawasan Aglomerasi (RIPKA) serta melakukan koordinasi, pemantauan, dan evaluasi terhadap implementasi program dan kegiatan yang tercantum dalam RIPKA

Kementerian PPN/Bappenas juga turut menyusun Rencana Induk Pembangunan Kawasan Aglomerasi sebagai pelaksana UU Nomor 2 Tahun 2024 yang mencakup beberapa bidang, yaitu transportasi, pengelolaan persampahan, pengelolaan lingkungan hidup, pengendalian banjir, pengelolaan air minum, pengelolaan B3 dan limbah B3, infrastruktur wilayah, penataan ruang, dan energi. Pemerintah pusat juga dapat memberikan dukungan pendanaan kepada daerah di Kawasan Aglomerasi dengan mempertimbangkan kemampuan fiskal. Selain itu, Pemerintah DKI diwajibkan untuk melakukan kerjasama antar daerah untuk memperkuat penyelenggaraan pengelolaan kota Jakarta dan daerah di sekitarnya.

2.2.1 Mobilitas dan Transportasi publik Kawasan Aglomerasi Daerah Khusus Jakarta

Agglomerasi Jakarta sebagai pusat aktivitas ekonomi nasional menyebabkan adanya mobilitas tinggi dengan jarak *commuting* harian yang terhitung jauh, rata-rata 20 km per hari. Menurut BPS tahun 2023, pergerakan penduduk Jabodetabek sebesar 4,4 juta penduduk. Proporsi pergerakan komuter Jabodetabek tahun 2023 didominasi oleh kendaraan pribadi sebesar 79% dan transportasi publik sebesar 19,5%, dan sisanya berjalan atau menggunakan kendaraan lain. Kondisi ini memicu kemacetan yang menyebabkan kerugian signifikan dalam ekonomi, polusi bahkan

kesehatan masyarakat. Kerugian ekonomi terjadi akibat dari lamanya waktu perjalanan sehingga menyebabkan semakin tingginya biaya transportasi. Kerugian ekonomi di Jabodetabek akibat kemacetan mencapai sekitar Rp 40 Triliun untuk biaya operasional transportasi dan sekitar Rp 60 Triliun untuk waktu perjalanan setiap tahunnya. Kemacetan di Jakarta disebabkan oleh transportasi publik yang *mode share* rendah, transportasi publik yang belum efektif dan menjangkau wilayah yang luas, dan sarana prasarana transportasi yang belum inklusif dan andal.

Selama ini, Jakarta dan daerah aglomerasi, terutama Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi telah memiliki Transportasi publik sendiri. Di Jakarta sendiri ada KRL, MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan Transjakarta; di Bogor ada KRL BisKita Trans Pakuan; di Depok ada Biskita Trans Depok; di Tangerang ada Bus Tayo; di Bekasi ada Trans Patriot. Transportasi yang selama ini paling utama menghubungkan Jakarta dengan kota penyangganya, adalah KRL. Namun, sejak Agustus Tahun 2023, pemerintah akhirnya mengoperasikan LRT Jabodebek dengan tujuan untuk menekan ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi sehingga dapat menurunkan tingkat kemacetan dan menyediakan alternatif transportasi publik untuk memecah kepadatan di satu moda transportasi.

2.3 Light Rail Transit (LRT) Jabodebek

Light Rail Transit (LRT) Jabodebek ditetapkan sebagai salah satu Proyek Strategis Nasional sesuai dengan Permenko Nomor 9 Tahun 2022 Tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional. Mantan Presiden ke-7 RI, Joko Widodo, menyatakan bahwa pembangunan LRT Jabodebek bertujuan untuk mencegah potensi kerugian besar dari kemacetan. LRT Jabodebek memiliki visi

sebagai moda transportasi cerdas yang mendukung gaya hidup modern perkotaan. LRT Jabodebek diharapkan mampu mendorong peningkatan produktivitas dan percepatan pembangunan ekonomi yang pada gilirannya dapat menurunkan biaya logistik, meningkatkan pemerataan pertumbuhan ekonomi di Jabodebek, menumbuhkan peluang usaha UMKM, mempercepat waktu perjalanan, mengurangi kemacetan, mempermudah akses ke daerah agar lebih mudah dijangkau, terintegrasinya transportasi publik, dan berkontribusi terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak. LRT Jabodebek mendukung mobilitas masyarakat melalui layanan transportasi yang bebas dari kemacetan, aman, dan nyaman karena memiliki *Operation Control Center* (OCC) yang berfungsi untuk mengelola lalu lintas kereta dan monitoring kereta, CCTV serta persinyalan. LRT Jabodebek sudah beroperasi sejak 28 Agustus 2023 dan tidak melibatkan Tangerang karena wilayah tersebut masuk ke dalam proyek pembangunan MRT Jakarta.

Berdasarkan Perpres Nomor 49 Tahun 2017 tentang Percepatan penyelenggaraan LRT di Wilayah Jabodebek, pembangunan LRT Jabodebek dilakukan melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang melibatkan 3 (tiga) pihak utama, yaitu Kementerian Perhubungan, PT KAI, dan PT Adhi Karya Tbk. Kementerian perhubungan melalui Direktorat Prasarana Perkeretaapian (DJKA) memiliki tugas yang mencakup menetapkan kriteria atau spesifikasi teknis pembangunan prasarana Kereta Api Ringan (LRT) terintegrasi; Mengevaluasi anggaran biaya pembangunan dan pengoperasian; dan Mengawasi serta Mengoordinasikan pembangunan proyek LRT. PT Adhi Karya bertanggung jawab dalam menyusun dokumen teknis dan rencana anggaran biaya terkait

pembangunan prasarana serta melaksanakan pembangunan LRT hingga selesai sesuai Perpres 98 Tahun 2015. Lalu, PT KAI dalam Perpres 65 Tahun 2016 ditugaskan sebagai operator yang akan mengoperasikan LRT Jabodebek setelah tahap pembangunan selesai, termasuk melakukan perawatan prasarana. PT KAI juga menjadi investor utama yang akan mengusahakan prasarana, termasuk pendanaan pembangunan. Di samping itu, perusahaan BUMN lain ikut terlibat, seperti PT INKA yang berperan dalam merancang kereta dengan spesifikasi sistem *Communication-Based Train Control (CBTC) GoA Level 3* (kereta tanpa masinis) dan PT LEN industri (Persero) yang menyediakan teknologi persinyalan *Moving Block* untuk identifikasi posisi kereta dengan cepat dan tepat.

Pembangunan LRT Jabodebek fase 1 memerlukan dana sebesar RP 32,5 triliun dan dalam proyek ini tidak ada investor asing atau swasta yang terlibat, pihak luar hanya menjadi kreditur. PT KAI mendapatkan pendanaan dari beberapa sumber, yaitu 1) Penyertaan Modal Negara (PMN) melalui APBN dari Kementerian Keuangan sebesar Rp 7,6 triliun kepada PT KAI dan Rp 1,4 triliun kepada Adhi Karya; 2) pinjaman dari bank BUMN dan swasta; 3) Pinjaman pemerintah dari luar atau dalam negeri; 4) Penerbitan obligasi; 5) Pinjaman PT KAI dari lembaga keuangan. Pembayaran terkait pembangunan prasarana oleh PT Adhi Karya dialokasikan melalui Anggaran Belanja Kementerian Perhubungan dan PT KAI. Kekurangan biaya pembangunan prasarana ditutup menggunakan anggaran Internal PT Adhi Karya yang nantinya akan dibayar oleh PT KAI. Lalu, pembebasan lahan LRT Jabodebek didanai oleh Kementerian Keuangan melalui Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN).

PT KAI sebagai penyelenggara LRT Jabodebek dapat dikenakan kewajiban membayar konsesi kepada pemerintah apabila hasil revidi menunjukkan kondisi keuangan yang sudah stabil. Untuk mengembalikan pinjaman dan mendukung operasional, PT KAI memperoleh pendapatan dari iklan prasarana, kawasan TOD, royalti terkait prasarana, pendapatan perbankan, iklan sarana, royalti terkait sarana, dan pendapatan lainnya. Pembangunan trase LRT Jabodebek memanfaatkan Barang milik Negara (BMN) dalam bentuk skema sewa dengan PT KAI sebagai pihak penyewa. Berdasarkan Permenkeu 115/2020 Pasal 13 ayat (3), jangka waktu sewa dalam kerjasama pembangunan infrastruktur maksimum adalah 50 (lima puluh) tahun dan memiliki opsi untuk diperpanjang. Pembayaran sewa inilah yang menjadi PNBPN yang diharapkan dapat membantu mengurangi defisit fiskal APBN sehingga proyek strategis nasional ini dapat memberikan manfaat maksimal bagi kesejahteraan masyarakat.

2.3.1 Fasilitas LRT Jabodebek

LRT Jabodebek dilengkapi dengan beragam fasilitas penunjang yang tersedia di dalam kereta dan stasiun untuk menghadirkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi pengguna sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang terdapat di Permenhub No. 63 Tahun 2019. Terdapat beberapa fasilitas yang ada di dalam kereta, yaitu: 1) Tempat duduk penumpang. Kursi penumpang yang berwarna merah khusus untuk pengguna prioritas, seperti ibu hamil, lansia, dan disabilitas. Untuk kursi berwarna biru untuk pengguna umum. Di setiap ujung kursi dilengkapi dengan *Hand Rest* (tempat untuk menopang tangan) dan tempat menaruh barang penumpang. Lalu, di samping kursi

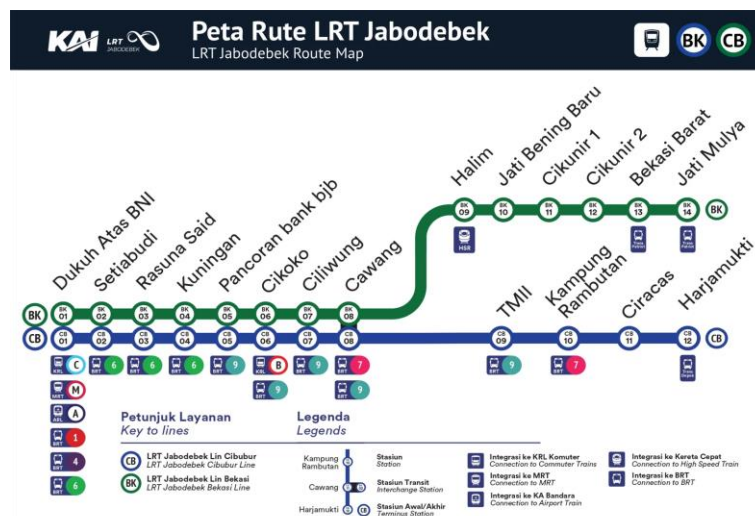
penumpang tersebut disediakan *space* khusus untuk penumpang disabilitas yang menggunakan kursi roda, kursi roda sendiri telah disediakan oleh pihak LRT Jabodebek di setiap stasiun. 2) *Air Conditioner* (AC) yang tersedia di setiap gerbong; 3) Rak di atas untuk menaruh barang; 4) *Handgrip* (Pegangan tangan) yang tingginya telah disesuaikan agar tidak terlalu tinggi; 5) *Passenger Information System* atau sistem informasi penumpang. Sistem digital yang dapat menampilkan informasi rute dan stasiun yang akan dilewati; 6) *Passenger Emergency Call*. Fasilitas ini dapat digunakan oleh pengguna ketika ada kondisi darurat yang membutuhkan penanganan dari *Train Attendant* dan petugas keamanan yang sedang berjaga di dalam gerbong LRT Jabodebek.; 7) CCTV. Fasilitas ini dapat memberikan rasa aman kepada pengguna dalam menghadapi kemungkinan terjadinya situasi yang tidak diinginkan, seperti kehilangan barang dan pelecehan maka CCTV ini dapat digunakan sebagai barang bukti; 8) *Emergency Bridge* (Jembatan Darurat). Salah satu perlengkapan darurat yang telah disediakan di setiap rangkaian kereta LRT Jabodebek. Letaknya berada di bawah kursi penumpang dan berfungsi membantu penumpang keluar dari kereta menuju *walkway* apabila kereta mati di tengah perlintasan. 9) Kotak P3K dan APAR. P3K terdapat di gerbong LRT Jabodebek dan digunakan ketika ada penumpang yang sakit atau terluka, seperti berdarah sehingga mendapat penanganan yang cepat dari petugas. Kemudian, untuk APAR sapat digunakan saat kondisi darurat, seperti terjadi kebakaran.

Kemudian, terdapat beberapa fasilitas di stasiun LRT Jabodebek, yaitu: 1) *Gate Tap-In dan Tap-out*. *Gate* ini dibedakan untuk penumpang umum dan penumpang disabilitas yang ditandai dengan ukuran lebih besar agar mudah dilalui

oleh pengguna kursi roda; 2) *Passenger Information Display System (PIDS)*. Sistem digital yang menampilkan jadwal kedatangan kereta berikutnya, informasi lokasi kereta dan peta jalur, pemberitahuan terkait gangguan operasional, informasi stasiun dan konektivitas, dan promosi serta pesan keselamatan. PIDS yang menunjukkan visual dan pengumuman suara membantu pengguna disabilitas dalam mendapatkan informasi perjalanan secara *real-time*; 3) Papan tanda (*signage*) untuk menunjukkan arah peron, jalan keluar, dan berbagai fasilitas yang ada di stasiun, seperti mushola; 4) *Crowd Detector*. Sebuah sistem yang digunakan untuk memantau kepadatan dan pergerakan pengguna secara *real time* dan dapat dilihat oleh pengguna lain; 5) *Charging Station* untuk mengisi *battery*, *water station* untuk mengisi air, dan pengering payung untuk mengeringkan payung sebelum masuk ke dalam kereta. Selain itu, LRT Jabodebek juga menyediakan kursi roda di setiap stasiun yang dapat digunakan oleh pengguna prioritas; 6) Papan Informasi Layanan. Fasilitas ini berisi informasi terkait jadwal, rute dan tarif LRT jabodebek; 7) Ruang Menyusui, *Playground*, Mushola, Toilet difabel dan toilet pria serta wanita, *Coworking Space*, dan pos kesehatan; 8) Lift dan Eskalator. Ini sangat bermanfaat terutama untuk pengguna prioritas karena posisi stasiun LRT Jabodebek berada di atas. Namun, juga terdapat tangga yang dapat digunakan oleh pengguna; 9) *Fire Alarm*, APAR, dan CCTV. Ketiganya digunakan untuk memastikan keamanan pengguna di mana *fire alarm* akan bunyi ketika ada asap kebakaran, APAR digunakan untuk memadamkan api sebagai upaya pemadaman pertama, dan CCTV untuk mengantisipasi hal-hal yang tidak diinginkan; 10) *Platform Screen Door*. Untuk memastikan keamanan pengguna agar tidak terjatuh dari peron ke dalam

lintasan karena *platform* ini hanya akan terbuka ketika kereta berhenti; 11) *Guiding Block* (Jalur Pemandu). Ini untuk membantu pengguna tunanetra dalam bernavigasi di stasiun dan area peron agar lebih aman; 12) Parkir Sepeda. Parkir ini diperuntukkan untuk pengguna yang membawa sepeda ke stasiun LRT Jabodebek; 13) *Ticketing Counter*. Fasilitas ini dapat membantu pengguna prioritas, yaitu ibu hamil untuk mendapatkan pin ibu hamil dan mengisi saldo kartu elektronik. Untuk mengisi saldo kartu elektroik juga disediakan *vending machine*.

2.3.2 Rute dan Tarif LRT Jabodebek



Gambar 2. 2 Rute LRT Jabodebek

Sumber: <https://transportforjakarta.or.id/lrtjabodebek/>

LRT Jabodebek yang sudah beroperasi sejak tahun 2023 ini terus melakukan optimalisasi operasional, salah satunya dengan terus menambah jumlah *trainset* selaras dengan peningkatan jumlah pengguna. 1 *trainset* LRT Jabodebek terdiri dari 6 gerbong. Sejak Maret 2025, jumlah *trainset* yang dioperasikan bertambah dari 20 menjadi 22 dan sampai akhir tahun 2025 akan terus mengalami penambahan hingga 26 *trainset* yang beroperasi serta terdapat 4 *trainset* cadangan untuk memastikan LRT tetap andal dan mendukung adanya potensi lonjakan pengguna.

LRT Jabodebek saat ini memiliki 18 stasiun yang membentang sepanjang 44,3 km melintasi Provinsi DKI dan Jawa Barat. Stasiun LRT, meliputi Dukuh Atas BNI, Setiabudi, Rasuna Said, Kuningan, Pancoran Bank BJB, Cikoko, Ciliwung, Cawang, Halim, Jatibening Baru, Cikunir 1 dan 2, Bekasi Barat, Jatimulya, TMII, Kampung Rambutan, Ciracas, dan Harjamukti. LRT Jabodebek terbagi atas dua lintas pelayanan, yaitu Bekasi *line* dengan jarak 27,3 km (Dukuh Atas BNI - Jatimulya) dan Cibubur *line* dengan jarak 24,3 km (Dukuh Atas BNI - Harjamukti). LRT Jabodebek akan memulai fase 2 pada tahun 2026 dengan memperpanjang layanan sampai ke Bogor. Stasiun LRT juga terintegrasi dengan berbagai moda transportasi publik, yaitu KRL, MRT Jakarta, KA Bandara, Kereta Cepat, Transjakarta, Bis Kita Depok, Trans Patriot, dan Jaklingko.

WEEKDAY			
PEAK HOUR	Senin s.d. Jum'at (Dihar Libur Nasional)	OFF PEAK HOUR	Senin s.d. Jum'at (Dihar Libur Nasional)
	06.00 s.d. 08.59 16.00 s.d. 19.59		06.00 s.d. 08.59 16.00 s.d. 19.59
Maksimal Tarif Peak Hour : Rp20.000,-		Maksimal Tarif Off Peak Hour : Rp10.000,-	
Rp5.000,- (1 kilometer pertama) Rp700,- (setiap kilometer berikutnya)		Rp5.000,- (1 kilometer pertama) Rp700,- (setiap kilometer berikutnya)	
WEEKEND			
SABTU, MINGGU DAN LIBUR NASIONAL			
Maksimal Tarif Rp10.000,-			
Rp5.000,- (1 kilometer pertama) Rp700,- (setiap kilometer berikutnya)			
*Tarif maksimal juga dikenakan terhadap penumpang yang akan naik dan turun di stasiun yang sama (tanpa melakukan tap out di stasiun tujuan), dengan waktu tunggu selama 60 menit.			
@lrtjabodebek @lrt_jabodebek @Divisi LRT Jabodebek			

Gambar 2. 3 Tarif LRT Jabodebek

Sumber: <https://x.com/lrtjabodebek/status/1798546059951780098/photo/2>

Berdasarkan Gambar 2.3, tarif LRT Jabodebek dibedakan berdasarkan waktu operasional, yaitu *peak hour* (06.00 - 08.59 WIB dan 16.00 - 19.59) WIB

dan *off peak hour*. Besaran tarif ditetapkan sebesar Rp 5.000,- untuk kilometer pertama dan Rp 700,- untuk kilometer berikutnya. Maksimal tarif pada *peak hour* di *weekday* adalah Rp 20.000,- dan tarif *off peak hour*, akhir pekan, dan libur nasional adalah Rp 10.000,-. Pengguna yang melakukan perjalanan dengan naik dan turun di stasiun yang sama tanpa melakukan *tap-out* di stasiun tujuan akan dikenakan tarif maksimal dengan durasi perjalanan maksimal 60 menit. Tarif ini relatif lebih tinggi dibandingkan moda alternatif lain, seperti KRL (Rp 3.500,-/25 km), MRT Jakarta (Rp 8.500,-/10 km). LRT Jakarta (Rp 5.000,-/perjalanan), dan Transjakarta (Rp 3.500,-/perjalanan). Pembayaran dilakukan secara *cashless* menggunakan Kartu Uang Elektronik (e-Money, Tapcash, Flazz, Brizzi, Jakcard), Kartu Multi Trip (KMT), dan Aplikasi Mobile Digital, seperti Acces by KAI dan Link Aja. Saldo minimum di kartu adalah Rp 10.000,- dan khusus untuk LinkAja minimum saldonya adalah Rp 20.000,-. Sistem pembayaran *cashless* ini menawarkan kemudahan, kepraktisan, dan keamanan.

Tarif LRT Jabodebek diusulkan oleh PT KAI selaku operator kepada Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan. Tarif ditentukan dengan memperhitungkan faktor-faktor, seperti jarak, fasilitas, biaya operasional, dan biaya pengembalian operasional yang dibutuhkan. Penetapan tarif akhir dilakukan oleh Kemenhub melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2023 tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Ringan (LRT) Terintegrasi Jabodebek setelah pemerintah memberikan subsidi penyelenggaraan prasarana dan *Public Service Obligation* (PSO) yang berasal dari APBN. Subsidi PSO diberikan setelah melihat kemampuan atau daya beli masyarakat dan arus kas operator LRT

Jabodebek. Pemerintah menanggung selisih biaya yang diajukan oleh operator LRT Jabodebek dengan tujuan agar tarif LRT Jabodebek masih dapat dijangkau oleh masyarakat sebagai pengguna sehingga mendorong minat masyarakat untuk beralih ke angkutan umum. Dilansir dari *website* Kementerian Perhubungan (2023), sebelum tarif diputuskan maka dilakukan beberapa kajian mengenai *Ability To Pay* (ATP), *Willingness to pay* (WTP), perbandingan dengan tarif transportasi lain, dan biaya operasional yang ditanggung oleh operator.

2.3.3 Tugas Pokok dan Fungsi (Tupoksi) Petugas LRT Jabodebek

Operasional LRT Jabodebek didukung oleh petugas dengan tugas pokok dan fungsi (tupoksi) yang berbeda untuk memastikan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pengguna. Adapun tugas pokok dan fungsi setiap petugas dijelaskan sebagai berikut:

1. Petugas *Operation Control Center* (OCC) atau pengendali operasi terpusat (*centralized train operator controllers*)

Bertanggung jawab atas kelancaran, keselamatan, dan efisiensi operasional seluruh jaringan LRT Jabodebek selama 24 jam dan berada di setiap depo LRT. Tugas pokok meliputi: Mengatur jadwal keberangkatan, rute, dan kecepatan serta posisi kereta secara *real-time* untuk menghindari tabrakan atau keterlambatan; Mengawasi kondisi lintasan, sinyal, pintu peron, dan perangkat lainnya untuk memastikan aman tanpa gangguan dan kerusakan; dan Mengelola data operasional harian, seperti jumlah penumpang untuk ditampilkan di *Crowd Detection System* dan informasi layanan lain yang ditampilkan di layar PIDS. Fungsi utama petugas OCC adalah pengawasan

dan pengendalian seluruh operasional LRT Jabodebek, termasuk melakukan pengalihan OCC ke BOCC untuk mengatur kecepatan kereta dan berkoordinasi dengan petugas stasiun serta *train attendant* untuk mengoperasikan kereta secara manual apabila terjadi situasi darurat (kegagalan sistem dan gangguan).

2. *Train Attendant* (Petugas Kereta Api)

Di dalam 1 *trainset* KRL Jabodebek terdapat 1 petugas *train attendant* yang akan menemani penumpang selama perjalanan. Petugas ini juga dikenal dengan nama “Reno” yang memiliki karakter Lincah (Gesit/sigap/siaga dengan mobilitas tinggi), Ramah (Simpatik, senyum, dan ikhlas melayani penumpang), dan Tegas (Bertindak tepat sesuai dengan standar operasional). *Train Attendant* memiliki beberapa tugas pokok yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 765 Tahun 2017 Tentang Kriteria Desain LRT Jabodebek, meliputi: Melakukan pengawasan dan pemantauan penumpang (*Supervising Passenger in Operation*) dengan *mobile* di dalam rangkaian untuk memastikan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan penumpang; Melayani dan membantu pengguna dengan memberikan atau menjawab pertanyaan pengguna terkait informasi perjalanan dan memberikan bantuan kepada pengguna, terutama pengguna prioritas, seperti memastikan pengguna mendapatkan bangku prioritas; memastikan fasilitas kereta berfungsi dengan baik; Menangani Kondisi darurat (*Operation in event of disruption*) dengan mengambil alih kendali LRT Jabodebek secara manual (mengemudikan dan mengatur pintu kereta)

apabila terjadi gangguan sistem otomatis; dan Menginformasikan gangguan, prosedur evakuasi, serta melakukan evakuasi pengguna. Fungsi *Train Attendant* adalah sebagai masinis sementara dalam kondisi tertentu; Pemeriksa Pra-Operasional sehingga harus hadir 60 menit sebelum operasional untuk *briefing* teknis, pemeriksaan kesehatan, dan pengecekan peralatan keselamatan; dan koordinator operasional.

3. Petugas Kebersihan

Bertugas di stasiun dan kereta LRT Jabodebek dan dibagi menjadi 3 (tiga) kelompok, yaitu kebersihan dan keindahan stasiun (K2), *On Trip Cleaning* (OTC), dan Cuci Kereta (Cuker). Tugas pokoknya, meliputi: Membersihkan area stasiun (lantai, dinding, kaca, toilet, ruang tunggu dan fasilitas lainnya) dan *trainset* (*body* kereta kursi, lantai, dinding, pintu, pegangan tangan, dan jendela); Mengumpulkan sampah dari stasiun dan kereta serta Memastikan sanitasi toilet tetap higienis. Fungsinya adalah menjaga kebersihan, kerapian, kenyamanan, dan higienitas di seluruh area operasional LRT demi memberikan kenyamanan dan pengalaman perjalanan yang terbaik bagi penumpang.

4. Petugas *Frontliner*

Terdiri dari *Passenger* dan *Ticketing Service* yang ruang lingkup kerjanya di area stasiun. *Passenger service* berada di *gate* masuk/keluar dan memiliki tugas pokok, meliputi: Memberi dan menjawab pertanyaan terkait informasi layanan LRT Jabodebek, termasuk jadwal, tarif, rute; dan Membantu proses *tap in* dan *tap out* pengguna di *gate*. Fungsinya adalah memastikan

penumpang mendapatkan informasi akurat dan *real-time* untuk mendukung navigasi (menemukan rute, peron, dan fasilitas lainnya). Lalu, *Ticketing Officer* bertugas di loket stasiun dengan tugas pokok membantu pembelian dan *top-up* Kartu Multi Trip (KMT), menjelaskan cara bayar dan pengecekan saldo serta memberikan informasi terkait rute dan tarif. Fungsinya adalah memastikan kelancaran proses pembelian tiket oleh pengguna di loket, mesin tiket otomatis atau sistem pembayaran digital.

5. Petugas Keamanan

Salah satu prioritas LRT Jabodebek adalah keamanan. Kehadiran petugas keamanan harus mampu membuat pengguna aman, tertib, nyaman, dan bebas dari rasa khawatir. Di dalam 1 rangkaian kereta LRT Jabodebek terdapat 1 petugas keamanan yang berpatroli. Tugas pokoknya, meliputi: Melakukan patroli rutin dan selalu siaga di stasiun, peron, dan *trainset* LRT Jabodebek; Menangani berbagai situasi, termasuk situasi darurat dengan melakukan evakuasi darurat pengguna pada saat gangguan dan melakukan pertolongan pertama kepada pengguna bersama *train attendant*; Membantu penumpang prioritas; dan Menangani *lost and found* jika barang pengguna hilang atau tertinggal. Fungsinya adalah pengawasan Keamanan operasional harian dan pemeliharaan ketertiban. Apabila pengguna mengalami hal yang mencurigakan maka dapat melaporkan ke petugas keamanan terdekat.

2.3.4 PT KAI (Persero)

PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan salah satu badan usaha yang berada di bawah Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam penyelenggaraan layanan angkutan kereta api yang telah berkembang menjadi solusi ekosistem terbaik di Indonesia. KAI fokus pada pengembangan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berorientasi pada kebutuhan berbagai segmen masyarakat. KAI turut mendukung program pemerintah dengan melakukan investasi pada SDM, infrastruktur, dan teknologi pengembangan layanan terintegrasi, seperti LRT Jabodebek dan Kereta Cepat Jakarta Bandung (WHOOSH) serta mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan *net zero emission* dengan menerapkan prinsip *Environmental, Social, and Governance* (ESG).

Perkembangan perkotaan di Indonesia berawal pada tahun 1864, ditandai dengan dibangunnya jalur kereta api pertama, Semarang-Surakarta oleh Belanda, diikuti pengambilalihan stasiun dan kantor kereta api oleh Jepang termasuk penguasaan kantor Pusat Kereta Api Bandung pada 28 September 1945 serta didirikan Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Perkembangan berlanjut dengan pembentukan Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) pada 1963 yang kembali diubah menjadi menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). PJKA kembali bertransformasi menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) pada tahun 1990 dan akhirnya berubah bentuk menjadi perusahaan perseroan yang tercatat pada 1 Juni 1999, yaitu PT KAI (persero) dengan orientasi pada layanan dan laba. Operasional disokong oleh subsidi pemerintah, termasuk PSO.

KAI beroperasi di Pulau Jawa dan Sumatera. Terdapat 4 Divisi Regional 1 sub Divisi Regional di Pulau Sumatera, yaitu SubDivre 1 Aceh, Divre I Medan, Divre II Padang, Divre III Palembang, dan Divre IV Tanjung Karang. Di Pulau Jawa terdapat 9 Daerah Operasional, yaitu Daop 1 Jakarta, Daop 2 Bandung, Daop 3 Cirebon, Daop 4 Semarang, Daop 5 Purwokerto, Daop 6 Yogyakarta, Daop 7 Madiun, Daop 8 Surabaya, dan Daop 9 Jember. Adapun anak Perusahaan dan *joint venture* PT KAI (persero), meliputi: KAI *Service*, KAI *commuter*, KAI Wisata, KAI Logistik, KAI Properti, KAI Bandara, PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia, dan PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek. Pendapatan KAI bersumber dari angkutan penumpang dan barang, usaha pendukung perkotaan, pendapatan non-angkutan, dan subsidi pemerintah (PSO, IMO, dan perintis).

Untuk mempermudah pengguna, KAI menyediakan aplikasi Acces dengan fitur unggulan, seperti *Trip Planner*, *Hotel Reservation*, *Live Tracking*, *Loyalty Point*, Transfer Tiket, *Premium Entertainment*, layanan pembelian tiket, makanan, dan minuman pembelian pulsa, paket data, token listrik, memesan porter, dan isi ulang KMT. KAI juga melakukan langkah preventif dan aktif untuk memastikan keselamatan penumpang, yaitu perawatan rutin sarana, pemeliharaan jalur dan infrastruktur, pengamanan di pelintasan sebidang, dan penanggulangan bencana serta gangguan jalur.

2.3.4.1 Visi, Misi, dan Budaya PT KAI (Persero)

PT KAI memiliki visi, yaitu “Menjadi Solusi Ekosistem Transportasi Terbaik Untuk Indonesia”. Adapun Misi PT KAI (Persero) meliputi:

1. Menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan adaptif terhadap perkembangan guna terpenuhinya kebutuhan pelanggan.
2. Mengembangkan transportasi massal yang terintegrasi melalui penguatan pada SDM, infrastruktur, dan teknologi
3. Memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemrakarsa dan pelaksana pengembangan infrastruktur strategis di bidang transportasi.

Adapun Budaya Perusahaan PT KAI (Persero) mengacu pada nilai AKHLAK yang berlaku di lingkungan BUMN meliputi Amanah, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, dan Kolaboratif. Budaya ini mencerminkan komitmen perusahaan terhadap integritas, profesionalisme, kerjasama yang sinergis, lingkungan yang harmonis, inovatif, dan Pengabdian kepada bangsa serta negara.