

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Gambaran Umum Kota Jakarta

DKI Jakarta merupakan ibu kota negara dan pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, serta perdagangan Indonesia. Sebagai metropolitan terbesar di Indonesia, Jakarta memiliki luas wilayah sekitar 661,5 km² dengan wilayah administratif yang terbagi menjadi lima kota dan satu kabupaten. Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Kependudukan dan Catatan Sipil, jumlah penduduk Jakarta mencapai 11,34 juta jiwa pada tahun 2023 dengan tingkat kepadatan mencapai 18.822,89 jiwa per km². Angka ini menjadikan Jakarta sebagai salah satu kota terpadat di Asia Tenggara. Kepadatan penduduk tersebut diperkuat oleh tingginya arus urbanisasi.

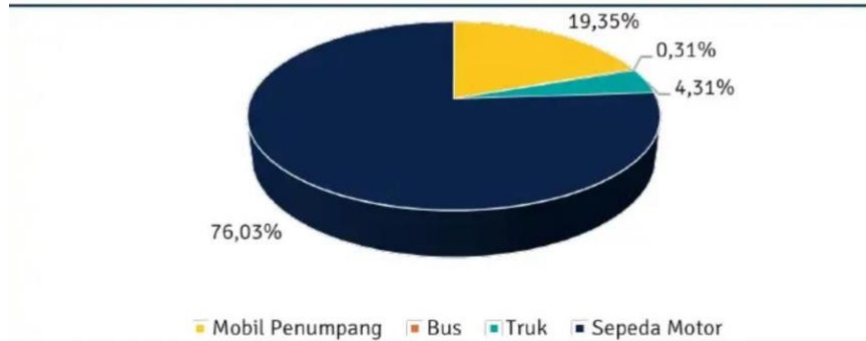
Jakarta menjadi pusat perekonomian utama Indonesia dengan kontribusi yang besar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional. Berbagai sektor seperti perdagangan, jasa, keuangan, industri kreatif, dan pemerintahan berpusat di kota ini. Menurut Badan Pusat Statistik, sektor jasa memberikan kontribusi terbesar terhadap struktur ekonomi DKI Jakarta, mencerminkan tingginya aktivitas masyarakat di berbagai wilayah kota.

Selain sebagai pusat kegiatan ekonomi, Jakarta juga merupakan lokasi berbagai pusat pendidikan, pusat bisnis, kawasan komersial, dan fasilitas publik berskala nasional. Aktivitas tersebut menciptakan mobilitas penduduk yang sangat tinggi sepanjang hari. Mobilitas ini tidak hanya berasal dari penduduk Jakarta sendiri,

tetapi juga dari masyarakat sekitar Jabodetabek yang melakukan perjalanan harian untuk bekerja atau beraktivitas di kota Jakarta.

Tingkat mobilitas masyarakat yang tinggi berdampak pada tingginya penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini menjadi salah satu penyebab utama kemacetan kronis di berbagai ruas jalan. Berdasarkan Survei Komuter Jabodetabek BPS, sekitar 79,1% komuter asal Jakarta memilih menggunakan kendaraan pribadi. Kondisi ini semakin diperburuk oleh pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan kapasitas infrastruktur jalan, sehingga permasalahan lalu lintas menjadi isu strategis yang harus ditangani secara komprehensif.

Data kepemilikan juga menunjukkan tingginya jumlah sepeda motor dan mobil. Menurut laporan Greenpeace, terdapat sekitar 16,14 juta sepeda motor dan 4,05 juta mobil di Jakarta. Hal ini menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan kronis di berbagai ruas jalan di ibukota. Karena mobilitas sangat tinggi, kebutuhan akan transportasi publik menjadi sangat krusial untuk mengurangi beban lalu lintas dan kemacetan.



Gambar 2. 1 Persentase Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan di Jabodetabek, 2024

Sumber: Korlantas Polda Metro Jaya, 2025

Jenis Kendaraan	Tahun			Pertumbuhan per Tahun (persen)
	2022 ⁽¹⁾	2023 ⁽¹⁾	2024 ⁽¹⁾	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Mobil Penumpang	2.120.532	2.272.301	2.333.391	9,80
Bus	33.151	34.877	36.381	9,52
Truk	475.488	500.146	520.051	9,16
Sepeda Motor	8.550.413	8.889.450	9.167.512	7,09
Total	11.179.584	11.696.774	12.057.335	7,70

Gambar 2. 2 Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar Menurut Jenis (Unit), 2023-2024

Sumber: Korlantas Polda Metro Jaya, 2025

Untuk mengatasi masalah tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengembangkan sistem transportasi publik yang lebih terintegrasi dan efektif. Berbagai moda transportasi seperti Transjakarta, MRT Jakarta, KRL Commuter Line, dan LRT yang memang dijalankan untuk meningkatkan alternatif perjalanan masyarakat sekaligus mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi.

Pemerintah juga meluncurkan sistem integrasi tarif dan pembayaran melalui JakLingko untuk memudahkan perpindahan antarmoda.

Perkembangan transportasi publik di Jakarta menunjukkan tren positif. Transjakarta, MRT, dan KRL mencatat peningkatan jumlah pengguna setiap tahunnya. Hal ini menunjukkan bahwa pilihan masyarakat terhadap angkutan umum mulai meningkat seiring dengan meningkatnya kualitas layanan dan kemudahan akses. Dengan demikian, pengembangan transportasi publik di Jakarta menjadi fondasi penting untuk menciptakan mobilitas perkotaan yang lebih aman, nyaman, dan berkelanjutan.

2.2 Sistem Transportasi Publik di Jakarta

Transportasi merupakan salah satu sektor penting dalam mendukung aktivitas masyarakat di DKI Jakarta yang dikenal sebagai pusat pemerintahan, bisnis, dan kegiatan ekonomi nasional. Tingginya tingkat mobilitas penduduk, baik penduduk Jakarta sendiri maupun komuter dari wilayah Bodetabek, menjadikan kebutuhan akan sistem transportasi yang efektif, terjangkau, dan memadai sebagai bagian penting dari pembangunan perkotaan.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus melakukan evaluasi dan modernisasi sistem transportasi untuk menciptakan mobilitas yang lebih efisien dan ramah lingkungan. Upaya-upaya tersebut dilakukan dengan memperluas cakupan transportasi publik, meningkatkan kapasitas layanan, menyediakan

fasilitas ramah disabilitas, serta mendorong penggunaan teknologi dalam pengelolaan transportasi perkotaan.

Sistem transportasi publik di Jakarta terdiri dari berbagai moda yang saling melengkapi dan terintegrasi. Moda transportasi tersebut meliputi:

1. Transjakarta (Bus Rapid Transit/BRT)

Sebagai moda BRT terbesar di dunia dalam hal panjang jaringan, Transjakarta beroperasi selama 24 jam, memiliki jaringan koridor utama, rute non-BRT, dan layanan Mikrotrans. Transjakarta juga merupakan moda dengan jumlah pengguna harian tertinggi.

Sebagai moda massal, Transjakarta melayani mobilitas harian masyarakat Jakarta dengan jangkauan yang luas. Data Dinas Perhubungan dan BPS DKI Jakarta menunjukkan bahwa Transjakarta masih menjadi moda transportasi publik dengan jumlah penumpang terbesar di Jakarta, dengan penggunaan yang terus meningkat setiap tahunnya.



Gambar 2.3 Perkembangan Jumlah Penumpang dan Jumlah Bus Transjakarta yang Beroperasi (Unit), 2023-2025

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, 2025

Indikator	Jumlah			Perubahan (persen)	
	Jan 2024	Des 2024	Jan 2025	Jan'25 thd Des'24 (m-to-m)	Jan'25 thd Jan'24 (y-on-y)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Total Perjalanan (Perjalanan)	4.395	4.481	4.341	-3,12	-1,23
Total Penumpang (Orang)	30.934.491	33.141.311	32.227.028	-2,76	4,18

Gambar 2.4 Perkembangan Indikator Moda Transjakarta, Januari 2025

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, 2025

Transjakarta memiliki puluhan koridor utama yang menghubungkan kawasan inti Jakarta seperti pusat bisnis, pemerintahan, permukiman, hingga wilayah perbatasan. Transjakarta juga terintegrasi dengan moda lain seperti MRT, LRT, dan KRL melalui program tarif dan rute terintegrasi JakLingko, sehingga memudahkan perpindahan antar moda dalam satu perjalanan.

Sebagai salah satu pilar transportasi publik Jakarta, keberadaan Transjakarta mendukung upaya pemerintah dalam mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi, meningkatkan konektivitas antar wilayah, serta menekan tingkat kemacetan di pusat kota.

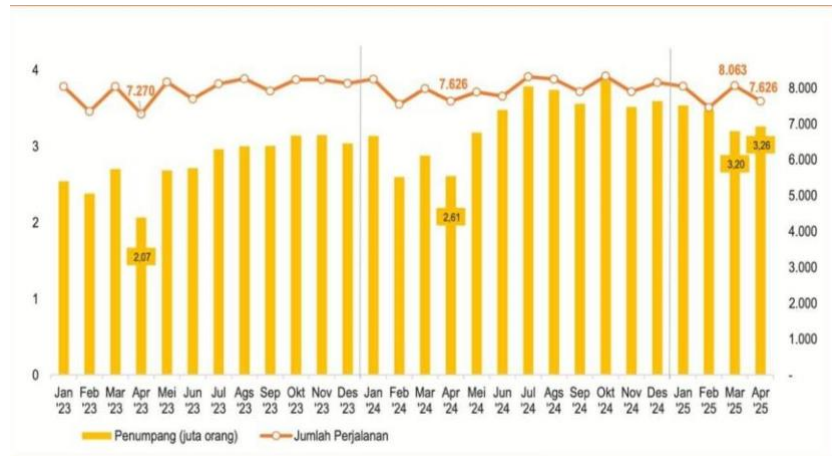
2. **MRT Jakarta**

MRT Jakarta merupakan moda kereta cepat berbasis rel yang beroperasi sejak 2019. MRT beroperasi di jalur Lebak Bulus–Bundaran HI dan telah menjadi moda transportasi cepat dan nyaman bagi masyarakat. Keberadaan MRT membantu mengurangi kepadatan lalu lintas di wilayah selatan dan pusat Jakarta.

Menurut MRT Jakarta Sustainability Report 2024, jumlah penumpang MRT meningkat setiap tahun dan layanan ini menjadi salah satu moda paling konsisten dalam ketepatan waktu.

Sebagai transportasi massal modern pertama di Indonesia, MRT Jakarta mengusung konsep perjalanan cepat, aman, nyaman, stabil, dan memiliki ketepatan waktu tinggi. Kereta MRT beroperasi dengan *headway* (jarak antar kereta) yang teratur, sehingga memudahkan pengguna dalam merencanakan perjalanan. Standar kenyamanan seperti pendingin udara, kebersihan sarana, keamanan stasiun, serta fasilitas

disabilitas juga menjadi ciri khas MRT dibandingkan moda transportasi lainnya.



Gambar 2. 5 Perkembangan Jumlah Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta, 2023-2025
Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, 2025

Indikator	Jumlah					Perubahan (persen)		
	Apr 2024	Mar 2025	Apr 2025	Jan-Apr 2024	Jan-Apr 2025	Apr'25 thd Mar'25 (m-to-m)	Apr'25 thd Apr'24 (y-on-y)	Jan-Apr'25 thd Jan-Apr'24 (c-to-c)
	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Total Perjalanan (Perjalanan)	7.626	8.063	7.626	31.383	31.184	-5,42	-	-0,63
Total Penumpang (Orang)	2.607.904	3.197.089	3.258.454	11.213.253	13.467.308	1,92	24,95	20,10

Gambar 2. 6 Perkembangan Indikator Moda Transportasi Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta, April 2025

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, 2025

Dengan keberadaan stasiun-stasiun penting seperti Dukuh Atas BNI, Setiabudi, dan Bundaran HI, MRT menjadi moda favorit pekerja, pelajar, maupun wisatawan yang membutuhkan mobilitas cepat di pusat kota. BPS DKI Jakarta juga mencatat bahwa perjalanan MRT pada tahun

2024 meningkat secara kontinu, menegaskan bahwa MRT sudah menjadi salah satu moda yang paling diandalkan masyarakat perkotaan.

MRT Jakarta juga memiliki peran signifikan dalam sistem integrasi moda Jakarta. Melalui kerja sama dengan TransJakarta, LRT Jakarta, KRL, dan JakLingko, pengguna dapat berpindah antar moda melalui stasiun integrasi seperti Dukuh Atas dan Lebak Bulus. Integrasi ini tidak hanya mempermudah perpindahan moda, tetapi juga menciptakan pengalaman perjalanan yang lebih efisien dan mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi.

MRT Jakarta juga dirancang sebagai bagian dari pengembangan jangka panjang transportasi publik kota. Rencana pengembangan fase 2 (Bundaran HI–Kota) serta fase berikutnya yang direncanakan menjangkau wilayah timur dan barat Jakarta menunjukkan komitmen pemerintah untuk memperluas jaringan rel perkotaan. Ekspansi ini ditujukan untuk membentuk sistem mobilitas yang terhubung dari ujung ke ujung kota, sehingga dapat menurunkan tingkat kemacetan dan meningkatkan kualitas udara di Jakarta.

Secara keseluruhan, MRT Jakarta tidak hanya menjadi moda transportasi yang efisien, tetapi juga ikon transformasi mobilitas perkotaan yang modern, ramah lingkungan, dan terintegrasi. Keberadaan MRT semakin memperkuat kerangka sistem transportasi publik Jakarta menuju kota dengan mobilitas yang berkelanjutan.

3. KRL Commuter Line

KRL Commuter Line merupakan moda rel utama yang menghubungkan Jakarta dengan wilayah Bodetabek (Bogor, Depok, Bekasi, Tangerang). Moda ini menopang mobilitas jutaan komuter setiap hari, terutama pekerja yang melakukan perjalanan dari kota penyangga menuju pusat kota Jakarta.

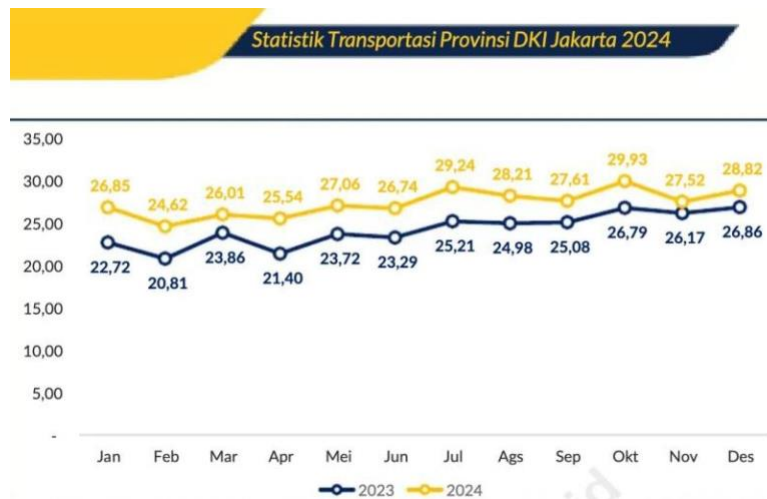
Moda ini melayani perjalanan lintas daerah Jabodetabek dengan volume penumpang yang besar setiap hari. Banyak pengguna KRL yang bermigrasi ke Transjakarta atau MRT untuk melanjutkan perjalanan ke titik-titik tertentu.

KRL memiliki kapasitas angkut yang sangat besar, waktu tempuh yang cepat, serta tarif yang terjangkau, sehingga menjadi moda yang paling banyak digunakan dibanding moda publik lain di Jabodetabek. Laporan ITDP Indonesia (2024) menyebutkan bahwa KRL berperan krusial dalam mengurangi beban kendaraan pribadi dan mengatasi kemacetan di wilayah metropolitan.

Kementerian Perhubungan juga menegaskan bahwa KRL adalah tulang punggung konektivitas harian Jabodetabek karena frekuensi yang tinggi dan jangkauan wilayah yang luas.

Jenis Barang	Perjalanan per Hari		
	2022	2023	2024
(1)	(2)	(3)	(4)
Bogor Line	424	402	379
Bekasi Line/Cikarang Line	203	267	260
Serpong Line/ Rangkasbitung Line	210	211	211
Tangerang Line	106	124	124
Tanjung Priok Line	62	86	86
Total	1.005	1.090	1.060

Gambar 2. 7 Rata-Rata Jumlah Perjalanan Per Hari KRL Jabodetabek Menurut Rute Perjalanan, 2022-2024
Sumber: PT KAI Cabang Jakarta, 2025



Gambar 2. 8 Perkembangan Jumlah Penumpang Commuter Line (KRL) (Juta Pelanggan), 2023-2024
Sumber: PT KAI Cabang Jakarta, 2025

4. LRT Jakarta

LRT Jakarta merupakan moda rel ringan yang beroperasi pada rute dalam kota, seperti Kelapa Gading–Velodrome. Kehadiran LRT bertujuan menyediakan pilihan transportasi publik modern di wilayah yang sebelumnya tidak tersentuh akses transportasi massal berbasis rel.

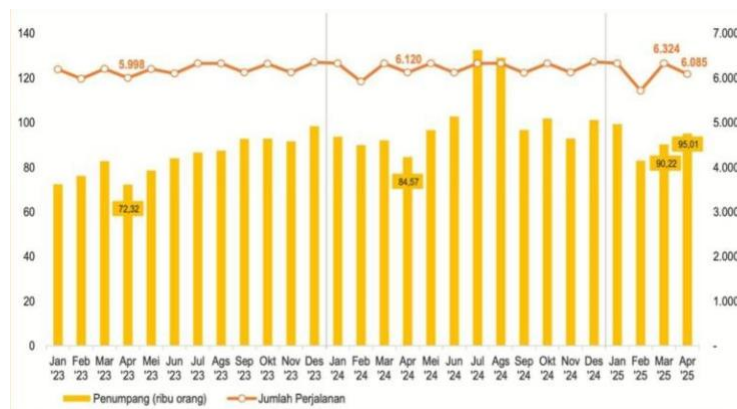
LRT didesain untuk memberikan waktu tempuh yang cepat, armada yang nyaman, dan operasional yang presisi. Berdasarkan data BPS DKI (2024), jumlah perjalanan LRT meningkat, menandakan adanya pertumbuhan minat masyarakat terhadap moda ini sebagai alternatif perjalanan keseharian. Kereta dan stasiunnya dilengkapi dengan fasilitas modern seperti pendingin udara, akses disabilitas, area tunggu yang bersih, serta sistem keamanan yang terstandarisasi.

LRT Jakarta juga dirancang dengan tujuan jangka panjang untuk mendukung pengembangan transportasi publik yang terintegrasi. Menurut laporan PwC Indonesia (2024), pengembangan fase berikutnya diarahkan agar LRT dapat terkoneksi dengan MRT Jakarta dan TransJakarta, sehingga membentuk jaringan rel kota yang saling terhubung. Integrasi ini diproyeksikan akan meningkatkan konektivitas kawasan utara, timur, dan pusat kota.

Pengembangan lanjutan LRT direncanakan terhubung dengan MRT dan Transjakarta agar menciptakan jaringan transportasi publik yang benar-benar terintegrasi.

Dari perspektif sistem transportasi, LRT Jakarta memperkuat integrasi antar moda karena terkoneksi dengan TransJakarta pada sejumlah titik, dan dalam pengembangan ke depan akan terhubung langsung dengan MRT Jakarta melalui kawasan Velodrome dan Dukuh Atas. Hal ini

menjadikan LRT sebagai bagian penting dalam kerangka mobilitas masa depan Jakarta.



Gambar 2. 9 Perkembangan Jumlah Perjalanan dan Jumlah Penumpang Light Rail Transit (LRT) Jakarta, 2023-2025
Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, 2025

Indikator	Jumlah					Perubahan (persen)		
	Apr 2024	Mar 2025	Apr 2025	Jan-Apr 2024	Jan-Apr 2025	Apr'25 thd Mar'25 (m-to-m)	Apr'25 thd Apr'24 (y-on-y)	Jan-Apr'25 thd Jan-Apr'24 (c-to-c)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Total Perjalanan (Perjalanan)	6.120	6.324	6.085	24.681	24.445	-3,78	-0,57	-0,96
Total Penumpang (Orang)	84.571	90.223	95.011	360.140	367.487	5,31	12,34	2,04

Gambar 2. 10 Perkembangan Indikator Moda Transportasi Light Rail Transit (LRT) Jakarta, April 2025
Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, 2025

5. JakLingko dan Integrasi Moda

Sistem Jak Lingko awalnya dikenal sebagai OK-Otrip (*One Karcis One Trip*), yang diresmikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada 15 Januari 2018 di bawah pemerintahan Anies Baswedan dan Sandiaga Uno. Program ini kemudian bertransformasi menjadi Jak Lingko pada 1 Oktober

2018 untuk memperluas integrasi moda transportasi umum di Jakarta. Mikrotrans Jak Lingko, yang merupakan bagian dari sistem JakLingko merujuk pada angkutan umum berskala kecil di Jakarta, yang sebelumnya dikenal sebagai mikrolet atau angkot. Berbeda dengan sistem sebelumnya yang menggunakan setoran kepada pemilik, Mikrotrans kini dioperasikan dengan sistem transportasi terintegrasi sesuai dengan skema Jak Lingko.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengelola sistem ini melalui PT Transportasi Jakarta, yang diubah statusnya menjadi BUMD pada tahun 2014. Dengan adanya Jak Lingko, Mikrotrans beroperasi dengan aturan baru yang menghubungkan berbagai moda transportasi dan mengubah perilaku pengemudi serta penumpang, terutama di wilayah Jakarta Selatan. Kebijakan ini membawa perubahan signifikan dalam operasional angkutan umum Mikrotrans dibandingkan dengan angkot atau mikrolet sebelumnya.

Sistem ini memungkinkan pengguna berpindah antar-Transjakarta, MRT, LRT, dan Mikrotrans dengan satu metode pembayaran, sehingga meningkatkan efisiensi mobilitas.

Integrasi di antara moda-moda tersebut menjadi kunci untuk menciptakan sistem transportasi publik yang menyeluruh. Keberadaan halte terintegrasi seperti Blok M, Harmoni, Dukuh Atas, dan Lebak Bulus membuktikan bahwa sistem transportasi massal Jakarta semakin mendekati standar metropolitan dunia.

2.3 Gambaran Umum Transjakarta

PT Transportasi Jakarta (PT TransJakarta) merupakan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) milik Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan layanan Bus Rapid Transit (BRT) serta berbagai layanan turunan seperti non-BRT, bus pengumpan (*feeder*), dan Mikrotrans. Perusahaan ini resmi dibentuk pada tahun 2014 sebagai transformasi kelembagaan dari pengelolaan Transjakarta yang sebelumnya berada di bawah Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Pembentukan BUMD ini bertujuan memperkuat profesionalisme, efisiensi operasional, serta efektivitas manajemen transportasi publik di Jakarta.

Dalam perkembangan layanannya, Transjakarta terus memperluas jaringan koridor dan rute untuk menyesuaikan kebutuhan mobilitas warga. Saat ini, jaringan layanan PT TransJakarta mencakup koridor BRT utama, rute non-BRT, serta jaringan Mikrotrans yang menjangkau area-area pemukiman padat, kawasan perumahan, hingga titik-titik yang sebelumnya sulit dijangkau transportasi umum besar. Ekspansi ini bertujuan meningkatkan aksesibilitas publik serta mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi.

Selain menjalankan fungsi operasional, PT TransJakarta juga berperan sebagai agen perubahan dalam mendorong budaya menggunakan transportasi publik. Perusahaan aktif melakukan sosialisasi, peningkatan kualitas layanan, edukasi keselamatan berkendara, serta kolaborasi dengan berbagai pihak untuk memperbaiki ekosistem transportasi perkotaan. Tidak hanya fokus pada mobilitas, PT TransJakarta juga mendukung pembangunan kota berkelanjutan melalui

pengurangan kemacetan, penurunan polusi udara, dan penyediaan akses transportasi yang lebih merata.

Koridor	Rute	Jumlah Pelanggan (orang)		Perubahan (persen)	Kontribusi Jumlah Pelanggan Tahun 2024 (persen)
		2023	2024		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Koridor 1	Blok M-Kota	19.263.919	20.894.026	8,46	5,60
Koridor 2	Pulo Gadung – Monumen Nasional	8.783.006	11.222.022	27,77	3,01
Koridor 3	Kalideres – Bundaran HI via Veteran	9.624.480	10.571.114	9,84	2,84
Koridor 4	Pulo Gadung – Galunggung	6.730.848	6.146.351	-8,68	1,65
Koridor 5	Kampung Melayu – Ancol	7.798.435	10.355.845	32,79	2,78
Koridor 6	Ragunan – Galunggung	8.972.720	10.449.294	16,46	2,80
Koridor 7	Kampung Melayu – Kampung Rambutan	7.414.293	9.399.044	26,77	2,52
Koridor 8	Lebak Bulus – Pasar Baru	10.411.881	12.285.028	17,99	3,30
Koridor 9	Pinang Ranti – Pluit	16.128.602	19.489.741	20,84	5,23
Koridor 10	Tanjung Priok – PGC	7.970.404	8.261.792	3,66	2,22
Koridor 11	Pulogebang – Kampung Melayu	3.069.323	3.081.020	0,38	0,83
Koridor 12	Pluit – Tanjung Priok	3.227.935	3.311.400	2,59	0,89
Koridor 13	Ciledug – Tegal Mampang	11.212.621	13.067.677	16,54	3,50
Koridor 14	Senen – Jakarta International Stadium	30.111	525.643	1.645,68	0,14
	Lainnya	164.281.538	233.667.551	42,24	62,69
Total		284.920.116	372.727.548	30,82	100,00

Gambar 2. 11 Jumlah dan Pertumbuhan Jumlah Penumpang Bus Transjakarta Menurut Koridor, 2023-2024

Sumber: PT. Transportasi Jakarta, 2025

Transjakarta memiliki karakteristik sebagai berikut:

- Mengoperasikan lebih dari 13 koridor utama dan ratusan rute non-koridor.
- Memiliki armada yang beragam, mulai dari bus standar, gandeng, hingga bus listrik.
- Menyediakan layanan ramah disabilitas, seperti jalur pemandu, kursi prioritas, dan petugas khusus.
- Memiliki halte di lokasi strategis dan berfungsi sebagai titik integrasi antarmoda.

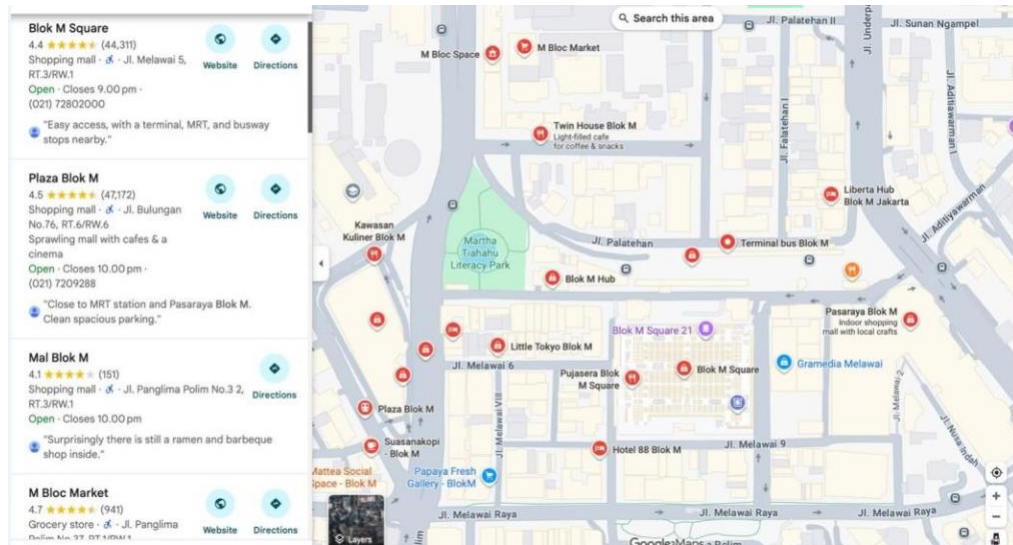
- e. Mengoperasikan layanan selama 24 jam pada beberapa rute utama.

Tujuan Transjakarta adalah memberikan layanan transportasi yang cepat, aman, terjangkau, dan nyaman bagi masyarakat. Dalam beberapa tahun terakhir, Transjakarta terus melakukan pengembangan fasilitas halte, peremajaan armada bus, serta integrasi pembayaran melalui JakLingko. Selain itu, penggunaan bus listrik menjadi langkah awal menuju transportasi publik yang lebih ramah lingkungan.

2.4 Gambaran Umum Wilayah Blok M

Blok M Jakarta merupakan pusat kawasan bisnis dan perbelanjaan yang terletak di Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, Indonesia. Blok M salah satu kawasan yang banyak dikenali oleh anak-anak muda dan sudah lama menjadi ikon ibu kota dan disebut juga penuh dengan tempat nongkrong generasi milenial dan Z. Mereka kerap menghabiskan waktu di mal seperti Plaza Blok M, Blok M Square, Cafe, bahkan bar. Blok M pada masanya menggambarkan potret sosial remaja Ibu Kota pada era 1980-1990.

Tidak hanya itu, Blok M merupakan salah satu kawasan komersial paling strategis di Jakarta Selatan dan dikenal sebagai pusat perbelanjaan, hiburan, dan aktivitas ekonomi. Kawasan ini mencakup Terminal Blok M, pusat perbelanjaan seperti Blok M Square, Plaza Blok M, dan kawasan Melawai. Blok M menjadi pusat mobilitas masyarakat yang sangat padat, terutama pada jam berangkat dan pulang kerja.



Gambar 2. 12 Lokasi Blok M Jakarta
Sumber: Google Maps, 2025

Dari sisi geografis, Blok M terletak di Kecamatan Kebayoran Baru, wilayah dengan jumlah penduduk yang cukup padat dan aktivitas ekonomi yang tinggi. Mobilitas masyarakat di kawasan ini didukung oleh berbagai moda transportasi, seperti Transjakarta, MRT Jakarta (Stasiun MRT Blok M), bus kota, ojek daring, dan angkutan umum lainnya.

Kepadatan aktivitas di Blok M tidak hanya dipengaruhi oleh penduduk yang tinggal di sekitarnya, tetapi juga oleh masyarakat dari luar wilayah yang datang setiap hari. Hal ini menjadikan Blok M sebagai kawasan transit sekaligus destinasi aktivitas, yang kemudian berdampak pada tingginya penggunaan transportasi publik di area ini, termasuk halte Transjakarta Blok M. Dengan kondisi keramaian dan kepadatan seperti ini, kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi yang memadai menjadi sangat penting untuk mendukung kelancaran mobilitas masyarakat.



Gambar 2. 13 MRT Blok M BCA Jakarta
Sumber: Instagram mrtjkt, 2024

Sebagai pusat perbelanjaan yang hadir dari puluhan tahun lalu, kawasan Blok M sempat mengalami penurunan jumlah pengunjung. Namun, sejak terintegrasi dengan MRT Jakarta, kawasan Blok M viral dan kembali menjadi salah satu tempat nongkrong hits di Jakarta. Kehadiran stasiun MRT Blok M yang mulai beroperasi pada tahun 2019 membuat kawasan ini seperti hidup kembali. Stasiun ini menghubungkan Blok M dengan pusat Jakarta, membuat akses lebih mudah dan menarik lebih banyak pengunjung. Rebranding kawasan ini juga dilakukan dengan upaya menambahkan berbagai instalasi seni dan mempercantik kawasan Blok M Square agar lebih ramah pengunjung. Blok M kini menjadi area campuran antara sentuhan klasik dan modern, melayani kebutuhan generasi lama maupun generasi muda Jakarta.

Kawasan Blok M sempat redup di masa pandemi Covid-19. Pertokoan banyak yang tutup karena sepi pengunjung. Blok M kembali berjaya sejak akses

ke kawasan Blok M semakin mudah, aman, dan nyaman dengan adanya MRT dan banyaknya rute perjalanan Transjakarta dan Mikrotrans. Bangunan-bangunan lama di Blok M pun banyak yang dialihfungsikan menjadi tempat nongkrong yang menambah cantik kawasan ini. Anak muda kembali melirik kawasan ini karena banyak area yang menarik perhatian seperti M Bloc Space, Taman Literasi Martha Tiahahu, hingga banyaknya cafe dan restoran. Tampilan cafe dan restoran di Blok M yang unik dengan menu variatif menambah kepopuleran kawasan Blok M di mata anak muda Jakarta.

Blok M juga berfungsi sebagai tempat masyarakat berpindah moda transportasi. Dengan integrasi Transjakarta dan MRT, kawasan ini menjadi simpul transportasi strategis yang dapat menghubungkan berbagai wilayah Jakarta. Oleh karena itu, tingginya minat masyarakat untuk mengunjungi suatu tempat itu bergantung pada kawasan yang dikembangkan disana. Salah satunya yaitu akses transportasi publik, seperti Transjakarta.

Kemudahan mobilitas yang ditawarkan melalui jaringan transportasi terintegrasi membuat Blok M tidak hanya berperan sebagai titik transit, tetapi juga sebagai pusat interaksi sosial dan ekonomi yang penting. Dengan demikian, kelayakan sarana dan prasarana transportasi di Blok M menjadi faktor yang sangat menentukan dalam menciptakan pengalaman perjalanan yang nyaman dan mendukung kepuasan pengguna layanan transportasi publik.

Oleh karena itu, tingginya minat masyarakat untuk mengunjungi suatu tempat itu bergantung pada kawasan yang dikembangkan disana. Contohnya

adalah Blok M, Blok M dikembangkan sebagai kawasan pusat perbelanjaan dan pusat bisnis sehingga memiliki mobilitas yang sangat tinggi dan juga mempunyai daya tarik tersendiri untuk menjelajahi tempat-tempat yang menarik disana.

2.5 Profil PT. Transportasi Jakarta (TransJakarta)

Transjakarta adalah sebuah sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Selatan dengan jalur lintasan terpanjang di dunia (208 km). Sistem BRT ini didesain berdasarkan sistem TransMileo di Bogota, Kolombia. Terhitung sejak 1 Februari 2004, Transjakarta resmi beroperasi.

Transjakarta diputuskan berbentuk Badan Pengelola (BP) Transjakarta berdasarkan Keputusan Gubernur No. 110/2002 dimana Transjakarta dikelola secara non-struktural, menggunakan dana transfer, anggaran yang fleksibel, pendapatan yang dapat disetor dan bertanggungjawab langsung ke Gubernur.

Pada 4 Mei 2006, Gubernur DKI Jakarta, Sutiyoso mengubah BP Transjakarta menjadi Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta yang adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Dinas perhubungan (Dishub) Provinsi DKI Jakarta. Hal ini diatur dalam Peraturan Gubernur (Pergub) DKI No. 48 Tahun 2006.

Transjakarta resmi membuka koridor 9 dan 10. Koridor 9 melayani rute Pluit - Pinang Ranti, sementara Koridor 10 melayani rute PGC Cililitan - Tanjung Priok. Pada tahun 2011, Transjakarta menerapkan sistem manajemen armada terpadu. Salah satunya, melakukan integrasi dengan operator bus untuk

menyediakan layanan *feeder* Busway bagi para pelanggannya. Pada tahun yang sama juga, Transjakarta mulai melakukan persiapan pembukaan layanan koridor 11 dan 12 serta mengganti bus koridor 1 dengan bus *articulated*.

Pada tahun 2012, Badan Layanan Umum Transjakarta mengganti logo Transjakarta. Mulai 15 Juni sosialisasi penggantian logo ini dilaksanakan. Huruf T dan J yang menyatu melambangkan sistem operasional yang integrasi. Huruf T yang tak terputus juga mengandung arti layanan Transjakarta yang dapat menjangkau seluruh wilayah Jakarta. Sedangkan warna merah dalam kotak mewakili koridor pertama Transjakarta yang mengawali jaringan bus berlajur khusus pertama di Indonesia.



Gambar 2. 14 Logo Lama Transjakarta
Sumber: PT. Transportasi Jakarta, 2025

Pada tahun 2013, Transjakarta mempersiapkan pembukaan koridor-koridor baru seperti, persiapan tender operator, pembangunan jalur Busway, *ramp*, halte dan infrastruktur pendukung lainnya. Di tahun ini, Transjakarta juga

mulai menerapkan sistem *e-ticketing* untuk seluruh koridor serta intergrasi sistem *e-ticketing* dengan *feeder* Busway dan angkutan umum lainnya.

PT Transjakarta meluncurkan logo baru untuk layanan bus Transjakarta pada Senin, 10 November 2014. Logo baru bus Transjakarta ini adalah logo pemenang sayembara yang diselenggarakan oleh PT. Transportasi Jakarta. Logo tersebut merupakan karya Fakhri Azmi, pemenang lomba desain logo Transjakarta yang diikuti 2.250 peserta.



Gambar 2. 15 Logo Baru Transjakarta
Sumber: PT. Transportasi Jakarta, 2025

PT Transportasi Jakarta memiliki visi dan misi yang menjadi pedoman dalam menjalankan setiap aktivitas layanan, dengan tujuan menciptakan sistem transportasi publik yang aman, nyaman, terjangkau, dan berkelanjutan bagi masyarakat. Visi dan misi tersebut menjadi dasar bagi perusahaan dalam merancang strategi operasional, meningkatkan kualitas pelayanan, memperluas jaringan transportasi, serta mewujudkan integrasi moda yang efektif. Melalui visi dan misi tersebut, PT Transportasi Jakarta berkomitmen untuk menghadirkan

transportasi massal yang dapat diandalkan dan memberikan kontribusi nyata dalam mendukung mobilitas kota Jakarta secara menyeluruh.

Visi: Menghubungkan kehidupan jakarta

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

Tugas PT Transjakarta mencakup:

- a. Mengoperasikan layanan bus 24 jam.
- b. Mengelola halte dan memastikan fasilitas halte dalam kondisi baik.
- c. Menyediakan layanan inklusif bagi penyandang disabilitas.
- d. Mengembangkan teknologi tiket elektronik dan integrasi tarif.
- e. Mengawasi kualitas operasional mitra operator bus.
- f. Melakukan pemeliharaan armada dan sarana prasarana penunjang.

Melalui berbagai program inovasi seperti JakLingko, bus listrik, serta pembaruan halte strategis seperti Halte Bundaran HI dan Harmoni, PT TransJakarta menunjukkan komitmennya dalam meningkatkan kualitas layanan transportasi massal.