

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Profil Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta merupakan unsur pelaksana pemerintah daerah yang memegang tanggung jawab utama dalam merencanakan, mengatur, dan mengawasi setiap aspek perhubungan, mulai dari manajemen lalu lintas hingga pengembangan transportasi massal. Dinas Perhubungan memiliki mandat strategis untuk menyinkronkan kebijakan pembangunan pusat dengan kebutuhan mobilitas lokal guna menciptakan sistem transportasi yang inklusif bagi seluruh lapisan masyarakat. Otoritas yang dimiliki mencakup penetapan rute angkutan, pengaturan skema tarif terintegrasi, serta pengelolaan dana subsidi yang menjadi tulang punggung operasional berbagai operator transportasi.

Eksistensi dinas ini dalam ekosistem transportasi Jakarta menempatkannya sebagai aktor kunci dalam memfasilitasi integrasi antarmoda yang kohesif. Dinas Perhubungan berperan sebagai perumus kebijakan makro yang harus menjembatani visi pemerintah dengan realitas teknis di lapangan. Karakteristik kelembagaannya yang bersifat birokratis dan prosedural menjadi instrumen kontrol untuk memastikan bahwa setiap layanan publik memenuhi standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan. Melalui fungsi pengawasan yang ketat, lembaga ini bertugas memitigasi fragmentasi otoritas dan ego sektoral yang sering kali muncul dalam pengelolaan transportasi perkotaan yang kompleks.

Kapasitas kelembagaan Dinas Perhubungan juga mencakup pengelolaan infrastruktur pendukung yang luas, termasuk terminal, sistem lampu lalu lintas, hingga fasilitas pejalan kaki di sekitar kawasan transit. Keberadaan kantor pusat dan jajaran suku dinas di setiap wilayah administrasi memastikan bahwa fungsi pengendalian dapat menjangkau seluruh koridor transportasi di Jakarta. Pemahaman mengenai profil lembaga ini sangat mendasar dalam menganalisis dinamika kemitraan strategis, terutama terkait bagaimana perbedaan ritme kerja administratif dinas berinteraksi dengan kecepatan operasional entitas korporasi. Fokus pada aspek regulasi dan fiskal ini menjadikan Dinas Perhubungan sebagai pemegang posisi tawar yang dominan dalam setiap proses pengambilan keputusan kolaboratif.

2.1.1 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Visi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah: “Mewujudkan sistem transportasi terintegrasi yang terjangkau, andal, modern, dengan angkutan umum sebagai layanan utama.” Capaian visi ini menuntut Dinas Perhubungan untuk mampu menyelaraskan berbagai moda transportasi dalam satu ekosistem yang kohesif. Fokus pada sistem transportasi terintegrasi mengharuskan adanya koordinasi kelembagaan yang intensif guna menjembatani kebijakan pemerintah dengan kebutuhan operasional para operator transportasi massal. Misi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

diarahkan untuk mendukung pencapaian visi tersebut melalui beberapa poin strategis:

1. Menyelenggarakan transportasi ramah lingkungan dan meningkatkan aksesibilitas bagi masyarakat penyandang disabilitas.
2. Menyelenggarakan transportasi publik yang lancar, nyaman, aman, dan terintegrasi.
3. Menyelenggarakan biaya transportasi publik yang terjangkau bagi masyarakat.
4. Menyelenggarakan layanan transportasi yang informatif berbasis teknologi informasi dan komunikasi.

2.1.2 Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Dinas Perhubungan memiliki tanggung jawab utama dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan untuk wilayah DKI Jakarta. Pelaksanaan tugas tersebut dijabarkan ke dalam berbagai fungsi strategis yang mencakup perencanaan, pengaturan, hingga pengawasan infrastruktur dan layanan transportasi. Dinas Perhubungan bertindak sebagai otoritas tertinggi dalam penyusunan kebijakan, pedoman, serta standar teknis yang menjadi acuan bagi seluruh operator transportasi di Jakarta. Penyelenggaraan fungsi Dinas Perhubungan memiliki persinggungan langsung dengan operasional PT MRT Jakarta, terutama dalam poin-poin berikut:

1. Pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan

Dinas Perhubungan bertanggung jawab dalam merancang ekosistem transportasi yang terpadu. Peran ini mencakup pembangunan dan evaluasi sistem perhubungan guna memastikan terciptanya konektivitas yang efisien antarberbagai moda transportasi massal.

2. Penataan Jaringan Trayek dan Volume Kendaraan

Otoritas dalam menetapkan jaringan trayek angkutan jalan berada sepenuhnya di tangan dinas ini. Fungsi tersebut sangat vital dalam mendukung integrasi *first mile* dan *last mile*, di mana ketersediaan angkutan pengumpan (*feeder*) harus disinkronkan dengan titik-titik stasiun yang dikelola oleh operator.

3. Pengaturan Skema Tarif dan Subsidi

Dinas Perhubungan melaksanakan penghitungan serta evaluasi tarif untuk angkutan jalan dan perkeretaapian. Penugasan ini menjadikan dinas sebagai pengelola aspek fiskal yang menentukan besaran subsidi melalui mekanisme dokumen pelaksanaan anggaran. Ketergantungan finansial operator terhadap keputusan tarif ini mempertegas posisi dinas sebagai pemegang kendali utama dalam proses kemitraan.

4. Keselamatan dan Standar Prasarana

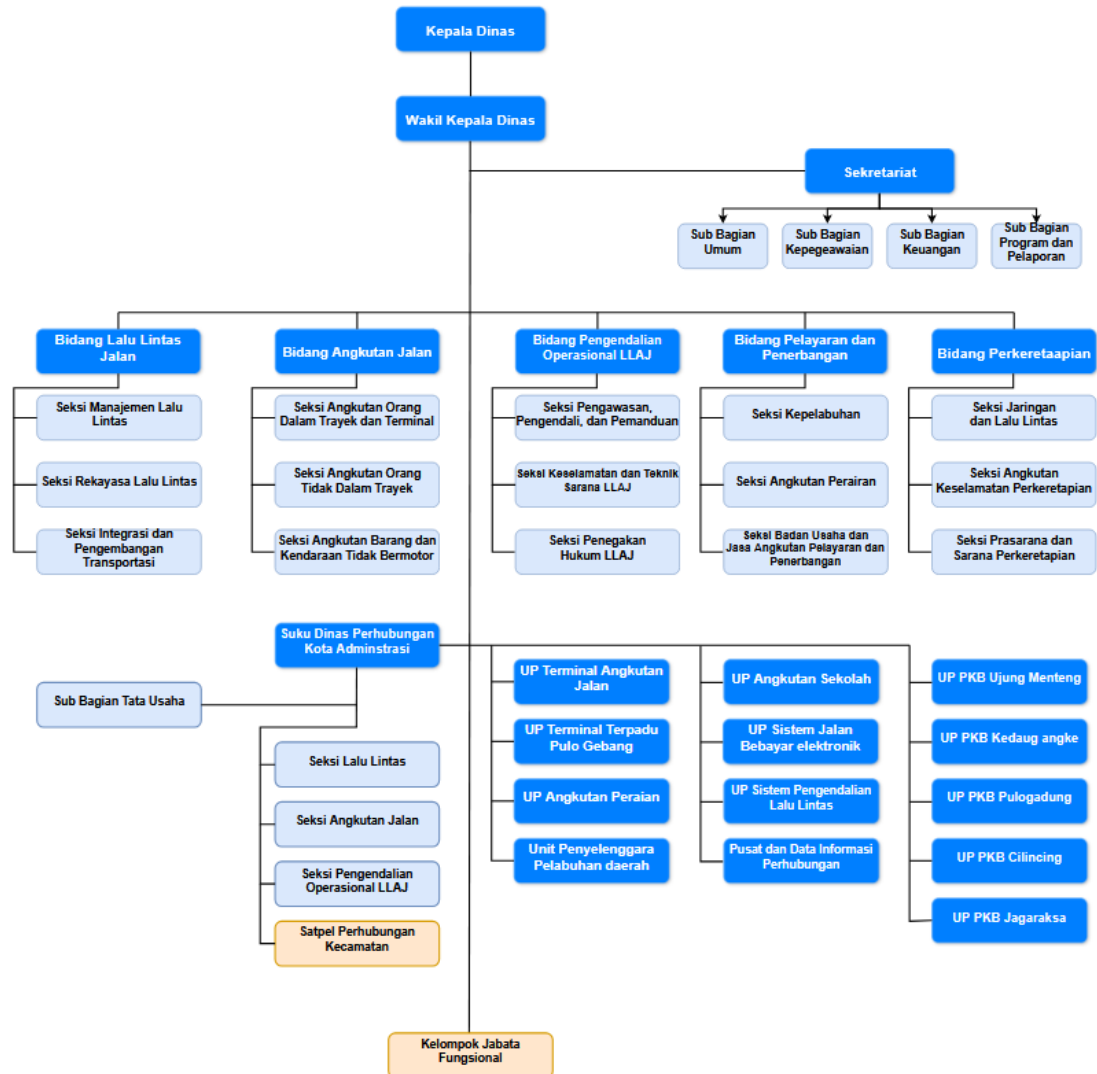
Pelaksanaan upaya keselamatan serta pemeliharaan prasarana transportasi menjadi fungsi rutin guna menjamin kualitas layanan publik. Dinas Perhubungan melakukan pemantauan dan pengendalian terhadap izin

serta penegakan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan untuk memastikan kepatuhan seluruh mitra kerja sama.

5. Dukungan Teknis dan Pengelolaan Informasi

Pemberian dukungan teknis kepada masyarakat serta pengelolaan data informasi perhubungan dilakukan guna mendukung keterbukaan akses layanan. Integrasi data melalui teknologi informasi menjadi instrumen penting dalam mewujudkan tata kelola transportasi yang modern dan adaptif.

2.1.3 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta



Gambar 2. 1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Sumber: dishub.jakarta.go.id/

Kepemimpinan tertinggi berada di tangan Kepala Dinas yang memegang otoritas penuh dalam merumuskan kebijakan strategis serta menjamin penyelarasan agenda transportasi daerah dengan visi Gubernur. Pelaksanaan tugas harian didukung oleh Sekretariat yang mengelola aspek

administratif dan dukungan teknis guna memastikan efisiensi birokrasi internal organisasi tetap terjaga. Pembagian kerja di dalam dinas ini terdistribusi melalui bidang-bidang teknis yang memiliki wewenang spesifik, seperti Bidang Perkeretaapian yang menjadi titik koordinasi utama bagi layanan operasional kereta massal. Unit ini bertanggung jawab dalam menetapkan standar pelayanan minimal serta mengevaluasi kinerja operator demi menjamin kualitas layanan publik.

Bidang Angkutan memegang peran vital dalam ekosistem transportasi melalui pengaturan jaringan trayek dan manajemen angkutan pengumpan. Sektor ini memiliki fungsi krusial dalam mewujudkan integrasi *first mile* dan *last mile* dengan cara menyinkronkan rute moda darat agar selaras dengan titik-titik stasiun transit. Aspek keselamatan dan kelancaran arus kendaraan dikelola oleh Bidang Lalu Lintas yang berfokus pada manajemen rekayasa serta penyediaan fasilitas pendukung di ruang jalan. Keberadaan bidang-bidang ini menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan memiliki kendali penuh atas regulasi ruang publik dan mobilitas masyarakat di Jakarta.

Suku Dinas Perhubungan di setiap wilayah Kota Administrasi berfungsi sebagai perpanjangan tangan dinas dalam melaksanakan pengawasan operasional pada tingkat lokal. Keberadaan Unit Pelaksana Teknis tambahan memperkuat struktur ini dengan menyediakan layanan spesifik mulai dari pengujian kendaraan hingga pengelolaan sistem informasi lalu lintas secara terpadu. Struktur yang bersifat hierarkis dan prosedural ini memperlihatkan

adanya perbedaan kapasitas manajerial jika dibandingkan dengan entitas korporasi yang cenderung lebih lincah. Pemahaman terhadap pembagian fungsi kelembagaan ini menjadi dasar utama dalam menganalisis dinamika *face-to-face dialogue* serta proses pengambilan keputusan kolektif dalam kerangka kemitraan strategis.

2.2 Profil PT MRT Jakarta (Perseroda)

PT MRT Jakarta (Perseroda) merupakan Badan Usaha Milik Daerah yang dibentuk oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola dan mengoperasikan sistem transportasi massal berbasis rel. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2008 dan berfungsi sebagai operator utama moda raya terpadu pertama di Indonesia. Kedudukannya sebagai entitas korporasi memberikan fleksibilitas manajerial dalam menjalankan fungsi operasional sekaligus pengembangan layanan transportasi publik di wilayah metropolitan.

Penugasan yang diberikan oleh pemerintah daerah mencakup pengelolaan layanan MRT serta keterlibatan dalam pengembangan kawasan berbasis *Transit Oriented Development*. Peran tersebut menuntut kemampuan dalam mengintegrasikan layanan transportasi dengan fasilitas publik di sekitar stasiun, termasuk pengembangan ruang komersial dan peningkatan aksesibilitas. Standar operasional yang diterapkan mengacu pada prinsip profesionalisme dan pemanfaatan teknologi guna menjaga kualitas layanan secara berkelanjutan.

Posisi PT MRT Jakarta dalam sistem transportasi Jakarta menunjukkan karakter kelembagaan yang khas dalam hubungan kemitraan publik. Perusahaan ini beroperasi dengan pendekatan korporasi yang relatif adaptif, sementara Dinas Perhubungan menjalankan fungsi regulasi dengan prosedur birokrasi. Perbedaan karakter tersebut memengaruhi dinamika interaksi antaraktor, terutama dalam proses penyelarasan kebijakan dengan kebutuhan operasional di lapangan.

Kemandirian operasional perusahaan tetap berada dalam kerangka kebijakan dan dukungan pendanaan pemerintah daerah. Relasi ini membentuk pola kemitraan yang dinamis, di mana efisiensi layanan harus disesuaikan dengan regulasi serta skema subsidi yang berlaku. Peran PT MRT Jakarta sebagai penyedia layanan transportasi massal menjadikannya aktor penting dalam upaya memperkuat sistem transportasi publik yang terintegrasi di Jakarta.

2.2.1 Visi dan Misi PT. MRT Jakarta (Perseroda)

Setiap lembaga atau organisasi memerlukan fondasi tujuan yang kuat sebagai arah dalam menjalankan aktivitas operasionalnya. Tujuan strategis tersebut dirumuskan ke dalam visi dan misi sebagai panduan utama dalam mencapai target organisasi secara terukur. PT MRT Jakarta memiliki visi dan misi yang mencerminkan komitmen perusahaan dalam mentransformasi sistem transportasi perkotaan di Jakarta melalui pendekatan yang inovatif dan terintegrasi. Visi dari PT MRT Jakarta adalah "Menjadi penyedia jasa transportasi publik terdepan yang berkomitmen untuk mendorong pertumbuhan

ekonomi melalui peningkatan mobilitas, pengurangan kemacetan, dan pengembangan sistem transit perkotaan.” Visi ini menempatkan perusahaan bukan sekadar sebagai penyedia moda transportasi, melainkan sebagai penggerak ekonomi wilayah melalui penciptaan ekosistem mobilitas yang efisien. Perwujudan visi tersebut menuntut adanya sinergi yang kuat dengan regulator guna memastikan bahwa pengembangan sistem transit sejalan dengan kebijakan makro pemerintah daerah.

Misi dari PT MRT Jakarta diarahkan untuk mencapai keunggulan yang berkesinambungan di semua elemen kinerja melalui beberapa strategi utama:

1. Pengembangan dan pengoperasian jaringan transportasi yang aman, terpercaya, dan nyaman.
2. Menghidupkan kembali lingkungan perkotaan melalui pengembangan transit perkotaan yang ternama; dan,
3. Membangun reputasi sebagai perusahaan pilihan dengan, melibatkan, menginspirasi, dan memotivasi tenaga kerja kami.

2.2.2 Tugas Pokok dan Fungsi PT. MRT Jakarta (Perseroda)

Pelaksanaan tugas, fungsi, dan wewenang PT MRT Jakarta (Perseroda) berpijak pada landasan hukum yang kuat guna menjamin kepastian operasional. Landasan tersebut mencakup Peraturan Daerah (Perda) Provinsi DKI Jakarta Nomor 9 Tahun 2018 tentang Perseroan Terbatas MRT Jakarta (Perseroan Daerah) serta Peraturan Gubernur (Pergub) Nomor 15 Tahun 2020. Regulasi

tersebut menetapkan penugasan perusahaan sebagai pengelola kawasan berorientasi transit koridor utara-selatan *Mass Rapid Transit* Jakarta. Berdasarkan mandat tersebut, PT MRT Jakarta menjalankan fungsi-fungsi strategis sebagai berikut:

1. Pembangunan Prasarana Transportasi

PT MRT Jakarta bertanggung jawab penuh dalam pembangunan infrastruktur fisik, mencakup jalur layang, jalur bawah tanah, stasiun, hingga fasilitas pendukung teknis lainnya. Perusahaan memegang tanggung jawab untuk menyelesaikan setiap tahapan konstruksi sesuai dengan standar kualitas dan keselamatan internasional yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Pelaksanaan fungsi konstruksi ini menuntut koordinasi intensif dengan Dinas Perhubungan, terutama dalam hal manajemen dampak lalu lintas selama masa pembangunan serta sinkronisasi desain prasarana dengan rencana tata ruang transportasi wilayah.

2. Operasi dan Pemeliharaan

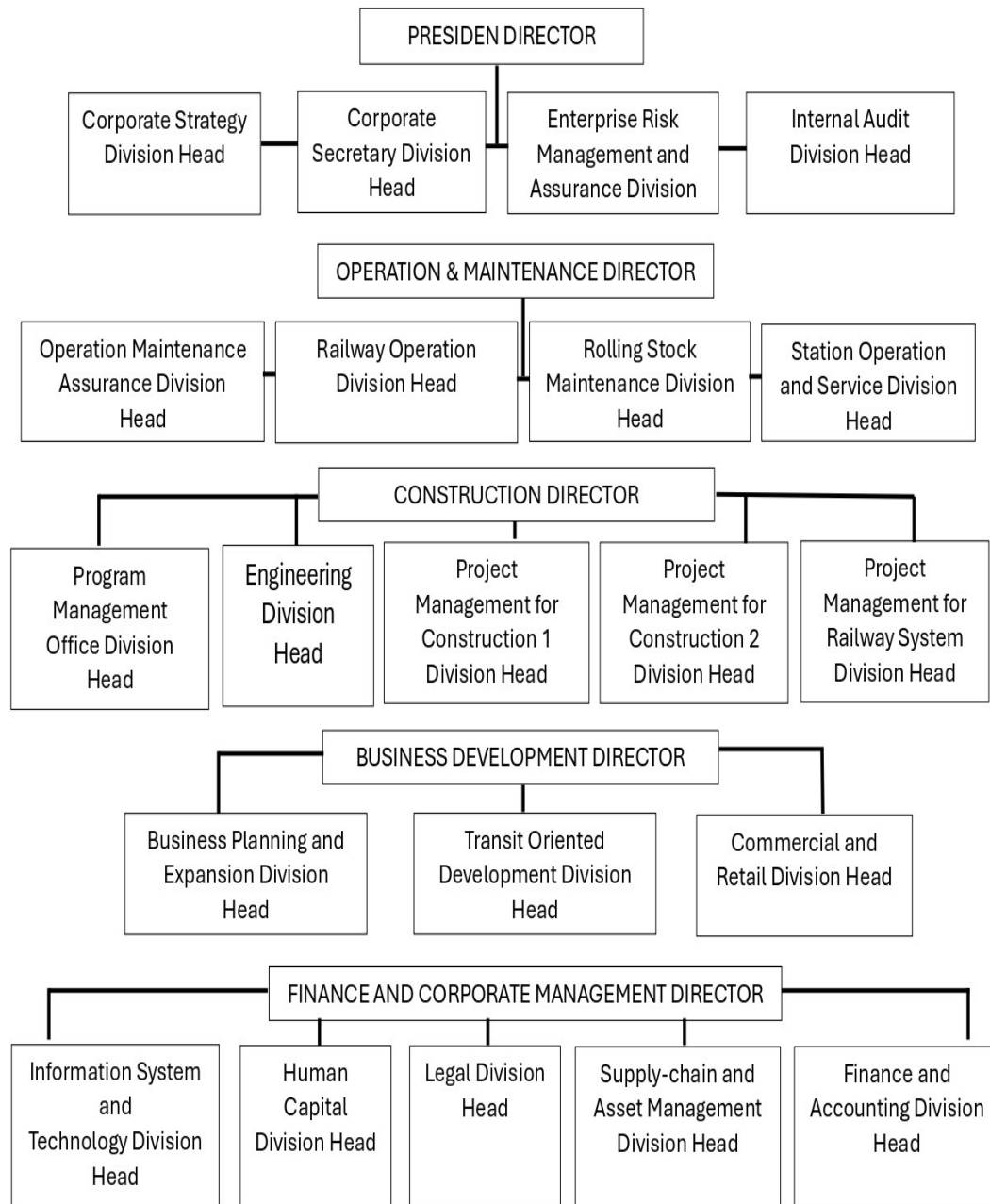
Pengelolaan operasional harian menjadi inti dari layanan perusahaan guna memastikan aspek keselamatan, efisiensi, dan kenyamanan pengguna jasa. PT MRT Jakarta berkewajiban melakukan pemeliharaan rutin terhadap seluruh aset infrastruktur agar tetap berfungsi optimal dalam jangka panjang. Fungsi operasional ini bersinggungan langsung dengan wewenang regulator dalam penetapan standar pelayanan minimal dan pengawasan tarif. Keberhasilan fungsi ini sangat bergantung

pada efektivitas proses kemitraan dalam menyinergikan jadwal perjalanan kereta dengan moda transportasi pengumpan (*feeder*) yang diatur oleh pemerintah.

3. Pengembangan Bisnis Berbasis Properti

PT MRT Jakarta memiliki mandat untuk mengembangkan kawasan berbasis *Transit Oriented Development* di sekitar stasiun sebagai bagian dari strategi peningkatan nilai layanan transportasi publik. Aktivitas ini mencakup pengelolaan properti, penyediaan fasilitas komersial, serta penataan ruang yang mendukung konektivitas dan aksesibilitas. Pelaksanaan fungsi tersebut menuntut kapasitas kelembagaan yang mampu mengintegrasikan orientasi bisnis perusahaan dengan kepentingan pelayanan publik yang diemban pemerintah daerah. Keterlibatan berbagai instansi dalam pengaturan tata ruang menjadikan pengembangan kawasan ini bergantung pada koordinasi lintas sektor. Proses tersebut memerlukan kesamaan pemahaman antaraktor agar perencanaan dan implementasi tidak berjalan secara parsial. Kemampuan menyelaraskan kepentingan korporasi dan kebijakan publik menjadi faktor penting dalam menjaga keberlanjutan pengembangan kawasan serta memastikan manfaatnya dapat dirasakan secara luas oleh masyarakat.

2.2.3 Struktur Organisasi PT. MRT Jakarta



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT. MRT Jakarta

Sumber: Jakartamrt.co.id

Struktur organisasi PT MRT Jakarta dirancang secara komprehensif guna menjamin pengelolaan yang terarah, efisien, dan transparan dalam kerangka penyelenggaraan transportasi publik. Kepemimpinan tertinggi berada di tangan Presiden Direktur yang memegang tanggung jawab strategis dalam mengawasi seluruh operasional perusahaan. Sosok ini memegang peran sentral sebagai jembatan komunikasi antara dewan komisaris dengan jajaran manajemen agar visi korporasi tetap selaras dengan misi besar pemerintah daerah dalam mentransformasi mobilitas warga.

Efektivitas organisasi ini bertumpu pada divisi-divisi strategis yang memiliki mandat spesifik. *Corporate Strategy* mengemban tugas untuk merumuskan arah jangka panjang perusahaan, sementara *Corporate Secretary* mengelola hubungan dengan para pemangku kepentingan (*stakeholders*) serta memastikan kepatuhan terhadap regulasi. Aspek jaminan kualitas operasional dan mitigasi risiko dikelola secara ketat oleh divisi *Operation Maintenance Assurance* serta *Enterprise Risk Management and Assurance*. Pengawasan internal dilakukan melalui *Internal Audit* guna mengevaluasi efisiensi proses secara berkala.

Direktorat Operasi dan Pemeliharaan (*Operation & Maintenance Director*) memegang tanggung jawab vital dalam menjaga keselamatan serta kenyamanan penumpang melalui pengaturan jadwal kereta dan perawatan armada. Fokus teknis pada direktorat ini sering kali menuntut sinkronisasi cepat dengan pihak regulator saat menghadapi kendala operasional di lapangan.

Direktorat Konstruksi memfokuskan kegiatannya pada pembangunan infrastruktur berkelanjutan melalui pengawasan proyek dan standar teknik yang sangat mendetail.

Pengembangan usaha dan integrasi kawasan dikelola secara khusus oleh Direktorat Pengembangan Bisnis (*Business Development Director*). Divisi *Transit Oriented Development* dalam direktorat ini memiliki peran krusial dalam mengawal proyek integrasi yang menuntut koordinasi lintas instansi dengan Dinas Perhubungan maupun pengembang pihak ketiga. Direktorat Keuangan dan Manajemen Korporasi melengkapi struktur ini dengan memastikan akuntabilitas fiskal, pengelolaan sistem informasi, serta pengembangan kapasitas sumber daya manusia.

Kompleksitas struktur ini mencerminkan tingginya kapasitas kelembagaan yang dimiliki oleh PT MRT Jakarta sebagai entitas korporasi. Kapasitas teknis dan manajerial yang terspesialisasi memberikan gambaran mengenai perbedaan ritme kerja antara operator yang bersifat teknokratis dengan regulator yang bersifat birokratis. Pemahaman terhadap struktur ini menjadi dasar penting untuk menganalisis bagaimana proses kemitraan dikelola di tengah asimetri kapasitas sumber daya antarlembaga.

2.3 Realitas Integrasi dan Skema Pendanaan

Sistem transportasi publik di Jakarta mengalami transformasi fundamental dari model operasi terfragmentasi menuju ekosistem terintegrasi secara holistik di bawah payung kebijakan JakLingko. Secara administratif, JakLingko merupakan

manifestasi tata kelola transportasi terpadu yang mencakup penyatuan rute, layanan, infrastruktur, serta skema tarif. Nama Lingko diambil dari filosofi sistem irigasi persawahan di Nusa Tenggara Timur yang saling terhubung, mencerminkan visi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menciptakan jaringan mobilitas tanpa sekat bagi warga. Keberhasilan integrasi ini tidak terlepas dari peran strategis badan pengatur dan operator dalam menyinkronkan standar pelayanan minimal (*standard operating procedure*). Berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 2 Tahun 2024, standar tersebut mencakup aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, serta keteraturan ketat sebagai basis pemberian subsidi pemerintah.

Pengembangan sistem transportasi massal di Jakarta melibatkan skema finansial yang kompleks dan padat modal. Proyek *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta didanai melalui kombinasi pinjaman luar negeri dan dukungan fiskal pemerintah daerah. Pembangunan koridor Timur-Barat Fase 1 membutuhkan biaya sekitar Rp51,8 triliun yang didukung melalui skema *co-financing* antara *Japan International Cooperation Agency* (JICA) dan *Asian Development Bank* (ADB). Struktur beban pendanaan untuk MRT Fase 1 dibagi menjadi 51 persen hibah dari Pemerintah Pusat dan 49 persen pinjaman daerah yang harus dikembalikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Pinjaman tersebut memiliki karakteristik kompetitif dengan suku bunga rendah antara 0,1 persen hingga 0,3 persen per tahun serta masa tenggang selama 10 tahun dan jangka waktu pengembalian hingga 40 tahun.

Keberlangsungan operasional transportasi publik sangat bergantung pada mekanisme subsidi *Public Service Obligation* (PSO) yang dialokasikan melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Pemerintah Provinsi DKI Jakarta secara konsisten mengalokasikan triliunan rupiah untuk memastikan tarif tetap terjangkau oleh masyarakat. Proyeksi subsidi transportasi pada tahun anggaran 2026 mencapai angka yang signifikan, di mana Transjakarta mendapatkan alokasi Rp3,75 triliun, MRT Jakarta Rp536,70 miliar, dan LRT Jakarta Rp325,28 miliar. Besaran subsidi ini bertujuan menutup selisih antara biaya operasional kendaraan dengan pendapatan dari tiket (*farebox*). Tingkat *cost recovery* Transjakarta saat ini berada pada kisaran 14 persen, yang berarti 86 persen biaya operasional ditanggung oleh subsidi pemerintah dari pajak daerah (Yescombe, 2007).

Implementasi tarif integrasi JakLingko yang diatur melalui Keputusan Gubernur Nomor 3173 Tahun 2022 menjadi instrumen kunci dalam menurunkan hambatan biaya bagi penumpang. Skema tersebut memungkinkan pengguna melakukan perjalanan lintas moda antara MRT, LRT, dan Transjakarta dengan biaya maksimal Rp10.000 dalam durasi 180 menit. Komponen tarif terdiri dari biaya awal (*flag drop*) sebesar Rp2.500 saat memasuki moda pertama diikuti tarif variabel sebesar Rp250 per kilometer. Kebijakan ini tidak hanya meringankan beban ekonomi masyarakat, tetapi juga secara analitis meningkatkan penetrasi MRT Jakarta dalam ekosistem transportasi perkotaan melalui peningkatan jumlah penumpang di stasiun strategis (Rahma et al., 2024).

Strategi pendanaan jangka panjang mulai bergeser ke arah kemandirian finansial melalui optimalisasi pendapatan non-tiket (*non-farebox*). PT MRT Jakarta aktif mengembangkan potensi pendapatan dari hak penamaan stasiun (*station naming rights*), periklanan digital, serta pengelolaan kawasan berorientasi transit (*transit-oriented development*). Langkah ini menjadi krusial untuk mengurangi ketergantungan pada APBD yang pada tahun 2025 tercatat menyusut akibat penurunan Dana Bagi Hasil dari pemerintah pusat. Integrasi transportasi di Jakarta tidak hanya dipandang sebagai masalah konektivitas fisik, melainkan juga sebagai tantangan manajemen fiskal dan inovasi bisnis berkelanjutan guna mendukung visi Jakarta sebagai kota global (Sjachrawy, 2024).

2.3.1 Jaringan Integrasi Antarmoda

Jaringan integrasi antarmoda di Jakarta berkembang menjadi ekosistem kompleks yang menghubungkan moda transportasi berbasis rel dan jalan raya dalam sistem sinergis. Hubungan antara MRT Jakarta dengan moda lain dikembangkan melalui pendekatan integrasi fisik di stasiun kunci yang berfungsi sebagai hub transit utama. Kawasan Dukuh Atas merupakan contoh sukses integrasi fisik yang menghubungkan lima moda transportasi sekaligus, mulai dari MRT, KRL *Commuter Line*, Kereta Bandara, Transjakarta, hingga LRT Jabodebek. Transformasi Terowongan Kendal menjadi jalur pejalan kaki yang nyaman memungkinkan aliran penumpang mencapai 5.000 orang per jam untuk berpindah antar moda dengan aman.

Integrasi vertikal menjadi sorotan utama dalam pengembangan hub transit Cakra Selaras Wahana (CSW) di Jakarta Selatan. Fasilitas ini mengintegrasikan Stasiun MRT Jakarta ASEAN dengan Halte Transjakarta Koridor 13 yang berada di ketinggian 23 meter. Sebelum tersedianya integrasi fisik yang dilengkapi lift dan eskalator, akses menuju halte tersebut sangat sulit bagi penumpang, terutama kelompok disabilitas. Hub CSW kini melayani perpindahan lebih dari 200.000 penumpang setiap hari, menghubungkan layanan MRT dengan jaringan bus Transjakarta yang sangat masif. Infrastruktur integrasi tersebut secara signifikan mengurangi waktu tempuh dan meningkatkan kenyamanan perjalanan multimoda di wilayah pusat bisnis (Sjachrawy, 2024).

Sistem rute didesain agar bersifat saling melengkapi (*complementary*) dan bukan bersaing secara kompetitif. Transjakarta menyediakan 14 koridor utama serta lebih dari 200 rute pengumpan (*feeder*) yang dirancang untuk membawa penumpang dari kawasan pemukiman menuju stasiun MRT dan LRT. Kolaborasi ini terbukti meningkatkan jumlah penumpang MRT Jakarta, di mana sekitar 22 persen total pengguna berasal dari layanan pengumpan. Peran PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek (MITJ) sebagai perusahaan patungan telah mempercepat penataan stasiun kereta komuter agar lebih terintegrasi dengan moda transportasi daerah. Penataan stasiun seperti Tanah Abang dan Sudirman fokus pada penyediaan ruang transit yang humanis, inklusif, serta ramah pejalan kaki.

Digitalisasi menjadi pendorong utama integrasi tanpa hambatan (*seamless integration*) dalam aspek pembayaran. Penumpang dapat menggunakan Kartu Uang Elektronik perbankan atau aplikasi seluler untuk mengakses seluruh moda transportasi di bawah sistem JakLingko. PT MRT Jakarta meluncurkan fitur MartiPay di dalam aplikasi MyMRTJ untuk mempermudah transaksi non-tunai dan pelacakan riwayat perjalanan pengguna. Integrasi data dan sistem informasi ini didukung oleh standarisasi *wayfinding* di seluruh halte serta stasiun melalui kolaborasi lintas sektor. Standarisasi tersebut memastikan setiap penumpang dapat dengan mudah membaca informasi rute dan arah perpindahan antar moda tanpa kebingungan.

Implikasi kebijakan dari integrasi antarmoda mengarah pada pembentukan regulator transportasi terintegrasi di tingkat metropolitan. Terdapat rekomendasi mengenai urgensi entitas tunggal yang memiliki kewenangan dalam perencanaan rute, pemantauan standar pelayanan, dan distribusi subsidi lintas batas administratif di Jabodetabek. Hal ini sangat penting mengingat tingginya mobilitas komuter yang melintasi batas wilayah Jakarta dengan kota penyangga. Tanpa regulator yang terintegrasi, pengembangan transportasi massal akan tetap terkendala oleh ego sektoral serta perbedaan prioritas anggaran antar daerah. Transformasi menuju integrasi institusional menjadi langkah krusial bagi Jakarta untuk mewujudkan sistem transportasi yang setara dengan kota maju lainnya (Savas, 2000).

2.3.2 Fenomena Aksesibilitas Penumpang

Aksesibilitas penumpang merupakan determinan krusial yang memengaruhi keputusan masyarakat dalam memilih transportasi publik dibandingkan kendaraan pribadi. Fenomena ini dianalisis melalui pola perjalanan *first mile* dari titik asal ke stasiun dan *last mile* dari stasiun menuju tujuan akhir. Studi mengenai kualitas yang dirasakan (*perceived quality*) menunjukkan disparitas signifikan antar segmen perjalanan, di mana segmen di dalam kereta MRT memiliki tingkat kepuasan tinggi sebesar 88,1 persen. Sebaliknya, segmen *first mile* mencatatkan angka kepuasan terendah sebesar 68,9 persen akibat fasilitas pejalan kaki yang belum memadai, minimnya jalur sepeda aman, serta keterbatasan aksesibilitas di sekitar kawasan pemukiman.

Pola perjalanan aksesibilitas sangat dipengaruhi oleh variabel jarak dan status sosial ekonomi penumpang. Berjalan kaki merupakan moda dominan untuk jarak tempuh pendek, namun kecenderungannya menurun secara drastis seiring bertambahnya jarak menuju stasiun. Penumpang dengan tingkat pendapatan lebih rendah cenderung memilih berjalan kaki karena faktor keterjangkauan biaya. Kelompok berpendapatan tinggi lebih sering memanfaatkan kendaraan pribadi dengan skema park and ride atau layanan transportasi daring sebagai solusi mobilitas awal dan akhir. Fenomena ketergantungan pada kendaraan pribadi untuk mencapai stasiun menunjukkan adanya celah dalam sistem pengumpan yang harus diisi melalui penguatan jaringan bus pengumpan.

Ketersediaan transportasi pengumpan memiliki pengaruh langsung terhadap peningkatan jumlah penumpang transportasi massal berbasis rel. Operator pengumpan menyumbang sekitar 22 persen terhadap total pengguna MRT Jakarta. PT MRT Jakarta aktif berkolaborasi dengan berbagai penyedia layanan, mulai dari bus sekolah hingga penyedia transportasi daring untuk mempermudah akses penumpang. Pengembangan kawasan berorientasi transit bertujuan meminimalkan jarak perjalanan dengan mendekatkan hunian serta area komersial ke titik transit. Di wilayah yang sukses menerapkan konsep tersebut, motivasi kesehatan bahkan muncul sebagai alasan utama masyarakat memilih berjalan kaki menuju stasiun dibandingkan faktor biaya operasional (Yescombe, 2007).

Faktor lingkungan dan infrastruktur mikro memainkan peran penting dalam keputusan mobilitas masyarakat secara keseluruhan. Upaya perluasan jalur sepeda terproteksi di koridor utama memberikan opsi baru bagi pengguna transportasi publik meskipun tingkat penggunaannya masih perlu dioptimalkan. Keberadaan fasilitas peneduh pada jalur pedestrian sangat krusial di wilayah tropis guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dari cuaca panas dan hujan. Kebijakan pembatasan kendaraan pribadi seperti sistem Ganjil-Genap dan tarif parkir tinggi berfungsi sebagai instrumen pendorong agar masyarakat beralih menggunakan transportasi publik yang telah terintegrasi secara nyaman.

Peningkatan aksesibilitas melalui penguatan jalur pedestrian dan fasilitas transportasi aktif bukan sekadar soal kenyamanan, melainkan bagian

dari upaya reduksi emisi karbon. Jakarta memiliki potensi besar untuk menarik lebih banyak pengguna dari kategori *choice users*, yaitu pemilik kendaraan pribadi yang bersedia beralih jika aksesibilitas terjamin. Fokus pembangunan masa depan harus bergeser ke arah penataan ruang mikro yang ramah manusia guna memastikan setiap langkah dari pintu rumah menuju stasiun merupakan pengalaman aman dan inklusif. Transformasi menuju integrasi institusional dan fisik secara menyeluruh menjadi kunci bagi Jakarta dalam mewujudkan sistem transportasi kelas dunia.