

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ANGKUTAN UMUM DI DKI JAKARTA

Sabrina Handayani, Dessy Angga Afrianti, Mega Suryandari

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibuntu, Cibitung, Kabupaten Bekasi,
Jawa Barat 17520, Indonesia
[*dessy.angga@ptdisttd.ac.id](mailto:dessy.angga@ptdisttd.ac.id)

ABSTRAK

Provinsi DKI Jakarta merupakan provinsi dengan jumlah penduduk terpadat di Indonesia. Seiring dengan peningkatan jumlah penduduk Provinsi DKI Jakarta, pengguna kendaraan bermotor di Jakarta juga mengalami peningkatan. Oleh karena itu, pemerintah melakukan beberapa cara untuk mengatasi masalah kemacetan tersebut, salah satunya dengan memberikan alternatif transportasi yang berfungsi untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, yaitu TransJakarta, MRT.Jakarta, LRT Jakarta dan KRL CommuterLine. Kekhawatiran akan terjadinya kompetisi antarmoda angkutan umum dalam melayani penumpang antara layanan *rail-based transit* (MRT, LRT dan CommuterLine) dengan TransJakarta dialihkan menjadi kolaborasi dan integrasi layanan angkutan umum agar bisa saling menunjang satu sama lain. Saat ini pemerintah sudah menerapkan beberapa kebijakan eksternal seperti memberlakukan sistem ganjil-genap, larangan penggunaan sepeda motor di ruas jalan tertentu dan menerapkan sistem *electronic road pricing*. Pemerintah telah berupaya untuk meningkatkan fasilitas transportasi publik di DKI Jakarta, hal tersebut dibuktikan dari 220 halte TransJakarta terdapat 19 halte yang sudah terkoneksi dengan layanan rail-based transit atau sebesar 69,5% secara fisik dan 59,5% secara pembayaran (feeder). Untuk meningkatkan proporsi angkutan yang terintegrasi pemerintah perlu mengevaluasi kebijakan angkutan umum dengan kolaborasi. Hal tersebut dilakukan guna mendukung kebijakan *push and pull* dan memudahkan pengguna angkutan umum dalam perpindahan moda secara fisik, pembayaran dan penjadwalan

Kata Kunci: integrasi; kebijakan transportasi; transportasi

IMPLEMENTATION OF PUBLIC TRANSPORT POLICY IN DKI JAKARTA

ABSTRACT

DKI Jakarta Province is the most populous province in Indonesia. In confor the increase in the population of DKI Jakarta Province, motor vehicle users in Jakarta have also experienced an increase. Therefore, the government has taken several ways to solve the congestion problem, one of which is by providing alternative transportation that functions to reduce the use of private vehicles, namely TransJakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta and KRL CommuterLine. Concerns about competition between public transport modes in serving passengers between rail-based transit services (MRT, LRT and CommuterLine) and TransJakarta have been shifted into collaboration and integration of public transport services in order to support each other. Currently, the government has implemented several external policies, such as an odd-even system implementation, prohibiting the use of motorbikes on certain roads and implementing an electronic road pricing system. The government has also started to improve public transportation facilities in DKI Jakarta, the improvement is reflected by the data shown that 69,5 % TransJakarta bus stops that are connected to rail-based transit services. To increase the proportion of integrated transport, the government needs to evaluate public transport policies in collaboration with other stakeholders. It is committed to support the 'push' and 'pull' policy and to the process of physically transportation moda shift, payment and scheduling for the users

Keywords: transportation; integration; transportation policies

PENDAHULUAN

Provinsi DKI Jakarta merupakan provinsi terpadat di Indonesia. Jumlah penduduk DKI Jakarta meningkat setiap tahun, menurut proyeksi pada tahun 2020 penduduk DKI Jakarta mencapai 10,57 juta jiwa dengan kepadatan penduduk 16,704 jiwa / km² yang sebelumnya

berjumlah 10.504.100 jiwa pada tahun 2019. Seiring dengan peningkatan jumlah penduduk Provinsi DKI Jakarta, pengguna kendaraan bermotor di Jakarta juga mengalami peningkatan dimana jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2019 menurut Badan Pusat Statistik DKI Jakarta berjumlah 11.839.921 kendaraan. Peningkatan tersebut menimbulkan kemacetan yang dapat mempengaruhi ekonomi dan kegiatan sosial di Kota Jakarta. Oleh karena itu, pemerintah melakukan beberapa cara untuk mengatasi masalah kemacetan tersebut, salah satunya dengan memberikan alternatif transportasi yang berfungsi untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, alternatif angkutan umum ini yaitu TransJakarta, MRT.Jakarta, LRT Jakarta dan KRL CommuterLine.

Kekhawatiran akan terjadinya kompetisi antar moda angkutan umum dalam melayani penumpang antara layanan rail-based transit (MRT, LRT dan CommuterLine) dengan TransJakarta dialihkan menjadi kolaborasi dan integrasi layanan angkutan umum untuk dapat saling menunjang satu sama lain. Seluruh angkutan umum di bawah Pemprov DKI wajib bersinergi supaya target kolektif, yaitu 60% perjalanan di kota Jakarta menggunakan angkutan umum dapat tercapai. Integrasi antara layanan MRT, LRT, CommuterLine dan TransJakarta perlu meliputi setidaknya integrasi fisik, sistem pembayaran dan tarif, serta integrasi sistem operasi (ITDP, 2019).

Selain menyediakan alternatif angkutan umum untuk mengurangi kemacetan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga menerapkan sistem ganji-genap pada waktu dan hari tertentu agar masyarakat lebih berminat untuk berpindah ke angkutan umum. Pemerintah juga sudah mulai memperbaiki sarana maupun prasarana angkutan umum agar terciptanya layanan angkutan umum, yang aman, baik, bersih dan nyaman. Untuk mengetahui proporsi integrasi antara layanan LRT, MRT dan TransJakarta dan dampak penerapan kebijakan angkutan umum dari faktor internal dan eksternal maka diperlukan penelitian tentang “Implementasi Kebijakan Transportasi Umum di DKI Jakarta”.

METODE

Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif ialah penelitian yang mencoba mendiskripsikan suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi pada saat ini (Sujana dan Ibrahim, 1989). Berdasarkan pedoman integrasi antar moda, dapat dilihat komponen integrasi pada tabel 1 :

Tabel 1.
Komponen Integrasi

Lebih Cepat, Lebih Mudah	Koneksi langsung penyebrangan langsung fasilitas pejalan kaki aksesibilitas kawasan
Lebih Terjangkau	Integrasi tarif berdasarkan jarak / waktu pembayaran elektronik universal tarif konsensi (pelajar, orangtua, turis, penyandang disabilitas)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan suatu tahapan dari proses kebijakan setelah penetapan suatu undang – undang atau bisa diartikan sebagai pelaksanaan undang-undang di mana berbagai pemeran, prosedur, organisasi dan teknik bekerjasama untuk menjalankan suatu kebijakan dalam upaya untuk meraih tujuan kebijakan atau program pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menerapkan beberapa kebijakan guna menarik minat masyarakat untuk

menggunakan transportasi public. Diantaranya terdapat kebijakan secara internal maupun eksternal.

Integrasi Transportasi Publik

Untuk menarik minat masyarakat, maka transportasi publik harus memiliki standar pelayanan minimal seperti yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.10 Tahun 2012 antara lain keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Selain itu, konektivitas atau integrasi antar moda transportasi publik harus ditingkatkan sebagai salah satu bentuk upaya dalam mengurangi kemacetan yang terjadi dan juga memberikan kemudahan untuk mencapai tujuan bagi pengguna. Salah satu bentuk integrasi antar moda adalah dengan penyediaan prasarana pada simpul – simpul transportasi. Pemerintah DKI Jakarta menyediakan sarana bus TransJakarta untuk melayani mobilitas masyarakat. Selain itu dari pihak swasta juga menyediakan sarana bus yang dikelola oleh Mayasari Bakti, Kopaja, dan Metromini. Untuk angkutan lingkungannya pemerintah menyediakan Mikrolet dan Koperasi Wahana Kalpika (KWK) yang semuanya saat ini sudah terintegrasi dalam satu sistem yang kita kenal dengan Jak Lingko. Sistem ini menghubungkan beberapa moda transportasi diantaranya MRT Jakarta, LRT Jakarta, TransJakarta, dan KRL Commuterline. Dalam satu kali pembayaran diawal penggunaan moda, masyarakat dapat menikmati semua jenis moda transportasi yang terintegrasi didalamnya.

Jak Lingko adalah transformasi dari OK-Otrip yang merupakan sistem transportasi yang terintegrasi (integrasi rute, integrasi manajemen, dan integrasi pembayaran). Integrasi layanan transportasi publik di Jakarta yang semakin luas ini tidak hanya melibatkan integrasi antara bus besar, bus medium, dan bus kecil di TransJakarta tetapi juga akan melibatkan transportasi berbasis rel yang dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta seperti; MRT, LRT, TransJakarta, KRL Commuterline dan KAI Bandara serta pembayaran jalan tol di wilayah Jabodetabek yang dikelola oleh Jasa Marga, Hutama Karya dan Citra Marga Nusapahala Persada (Khusus varian TapCash, BRIZZI dan e-money Mandiri).

Pelaksanaan Kebijakan

Pemerintah membuat peraturan tentang transportasi yang mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ). Kebijakan dibuat untuk mengatasi suatu permasalahan dan memenuhi kebutuhan public. Setiap kebijakan memiliki tujuan oleh pembuat kebijakan, yaitu pemerintah. Pada pasal 213 dalam Undang– Undang Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa pemerintah mengembangkan dan membangun prasarana dan sarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Ramah Lingkungan. Dalam pasal 3 huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyebutkan bahwa lalu lintas angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sampai saat ini masih berusaha untuk menerapkan kebijakan-kebijakan yang dapat mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi public. Kebijakan–kebijakan pemerintah ini ada yang dilakukan secara internal maupun eksternal, diantaranya :

a. Kebijakan secara internal

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, saat ini sedang berupaya untuk mendorong minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi menuju transportasi publik. Berbagai upaya yang dilakukan pemerintah dengan cara menerapkan kebijakan-kebijakan seperti:

1) Kebijakan Ganjil-Genap

Kebijakan ganjil-genap merupakan kebijakan baru pengganti 3 in 1 yang sebelumnya ternyata memiliki dampak negatif di bidang ekonomi dan sosial. Kebijakan ganjil-genap bertujuan untuk membatasi kendaraan bermotor berdasarkan plat nomor ganjil-genap. Kebijakan ganjil-genap yaitu dimana kendaraan dengan plat nomor genap beroperasi di tanggal genap begitu juga sebaliknya, kendaraan dengan plat nomor ganjil dapat beroperasi di tanggal ganjil. Kebijakan ini tidak berlaku bagi mobil aparat, angkutan umum, pemadam kebakaran, sepeda motor, kendaraan dinas dan angkutan barang dengan dispensasi khusus. Penerapan kebijakan ganjil-genap di titik lokasi yang dulunya menjadi lokasi 3 in 1.

2) Jalur Pelarangan Sepeda Motor

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, pelarangan sepeda motor masuk pada jalan tertentu merupakan salah satu bentuk pembatasan dalam manajemen lalu lintas yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas.

3) Jalan Berbayar (*Electronic Road Pricing*)

ERP adalah sistem pengendalian kepadatan lalu lintas yang menerapkan pemungutan retribusi secara elektronik untuk kendaraan tertentu pada sejumlah ruas di jam tertentu. Penerapan ERP bertujuan agar masyarakat mempertimbangkan kembali untuk menggunakan kendaraan pribadi dan beralih ke transportasi publik sehingga kepadatan lalu lintas dapat berkurang.

4) Pembatasan Kepemilikan Kendaraan

Pemerintah daerah mendorong pembatasan kepemilikan kendaraan dengan pajak dan persyaratan tertentu kepemilikan kendaraan seperti kepemilikan garasi

b. Kebijakan eksternal

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan, saat ini sedang berupaya untuk memperbaiki dan mengembangkan sarana dan prasarana transportasi public diantaranya sebagai berikut:

- 1) Membangun Kawasan TOD untuk memudahkan masyarakat dalam beralih moda Kawasan berorientasi *Transit Oriented Development* (TOD) diwujudkan untuk mendukung pengembangan sistem angkutan umum massal, meningkatkan nilai tambah kawasan terbangun, mendorong efisiensi struktur ruang dan pengembangan kota yang berkelanjutan. Pemerintah mempunyai tugas untuk melakukan menyiapkan bahan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program kementerian/lembaga dan pemerintah daerah, menyiapkan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pemberian rekomendasi teknis kawasan berbasis angkutan umum massal.
- 2) Membangun fasilitas integrasi public dalam mewujudkan kesinambungan antar moda transportasi di Jabodetabek, dibutuhkan fasilitas integrasi yang dapat menunjang pergerakan masyarakat. Fasilitas integrasi bertujuan untuk memberikan keamanan dan kenyamanan kepada pengguna transportasi antarmoda. Dengan tersedianya fasilitas integrasi, diharapkan dapat memicu masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi publik massal. Peran pemerintah dalam penyelenggaraan fasilitas integrasi adalah sebagai pengusul kebijakan, koordinator serta memberikan rekomendasi teknis terhadap rencana kebijakan.
- 3) Menambah jumlah armada dari Trans Jakarta. Pemerintah Jakarta melalui TransJakarta sedang berupaya menambah jumlah armada untuk menunjang lonjakan penumpang yang menggunakan angkutan umum dikarenakan kebijakan yang sudah ditetapkan pemerintah.

- 4) Membangun dan merevitalisasi prasarana transportasi publik untuk menunjang kenyamanan masyarakat

Proporsi integrasi antar moda di DKI Jakarta

Integrasi berarti keterpaduan hingga menjadi kesatuan yang utuh. Untuk mengembangkan keterpaduan transportasi publik pada perkotaan dapat dilakukan dengan menyediakan fasilitas keterpaduan pelayanan yang mampu menjamin terwujudnya efektifitas dan efisiensi yang tinggi dalam penyelenggaraannya. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan bersama dengan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, mengupayakan untuk memadukan layanan transportasi di wilayah DKI Jakarta. Layanan tersebut berupa sarana dan prasarana, penjadwalan serta sistem pembayaran

Tabel 2.
 Capaian Integrasi di DKI Jakarta

Jenis moda		Komponen integrasi	Persentase integrasi antarmoda
BRT (220 Halte)	MRT (7 Halte)	Integrasi Fisik	3,5%
		Integrasi pembayaran	0%
		Integrasi penjadwalan	0%
		Integrasi Fisik	1%
LRT (2 Halte)	LRT (2 Halte)	Integrasi	0%
		Integrasi pembayaran	0%
		Integrasi penjadwalan	0%
		Integrasi Fisik	5,5%
KRL (11 Halte)	KRL (11 Halte)	Integrasi	0%
		Integrasi pembayaran	0%
		Integrasi penjadwalan	0%
		Integrasi Fisik	59,5%
Feeder (69 Halte)	Feeder (69 Halte)	Integrasi	59,5%
		Integrasi pembayaran	0%
		Integrasi penjadwalan	0%
		Integrasi Fisik	69,5%
Total	Total	Integrasi	59,5%
		Integrasi pembayaran	0%
		Integrasi penjadwalan	0%
		Integrasi Fisik	69,5%

Tabel 2 capaian integrasi di DKI Jakarta sudah cukup baik sebesar 69,5% secara fisik dan 59,5% secara pembayaran. Dari 220 halte TransJakarta, terdapat 19 halte yang terintegrasi dengan MRT, LRT dan KRL. Titik halte tersebut adalah manggarai yang terkoneksi dengan stasiun KRL manggarai, halte cawang cikoko yang terintegrasi dengan stasiun KRL cawang, halte stasiun jatinegara 2 yang terintegrasi dengan stasiun KRL jatinegara, halte stasiun klender yang terintegrasi dengan stasiun klender, halte stasiun cakung yang terintegrasi dengan stasiun KRL cakung, halte velodrome yang terintegrasi dengan stasiun LRT velodrome, halte pulomas yang terintegrasi dengan stasiun LRT pulomas, halte tanjung priok yang terintegrasi dengan stasiun KRL tanjung priok, halte senen dan senen central yang terintegrasi dengan stasiun KRL pasar

senen, halte grogol yang terintegrasi dengan stasiun KRL grogol, halte pasar kebayoran lama yang terintegrasi dengan stasiun KRL kebayoran, halte lebak bulus yang terintegrasi dengan stasiun MRT lebak bulus grab, halte blok m yang terintegrasi dengan stasiun MRT blok m BCA, halte masjid agung yang terintegrasi dengan stasiun MRT ASEAN, halte bundaran senayan yang terintegrasi dengan stasiun MRT senayan, halte polda yang terintegrasi dengan stasiun MRT istora, halte dukuh atas 1 dan dukuh atas 2 yang terintegrasi dengan stasiun MRT dukuh atas dan stasiun KRL Sudirman, halte bundaran HI yang terintegrasi dengan stasiun MRT bundaran HI, dan halte kota yang terintegrasi dengan stasiun KRL Jakarta kota Jadi, pemerintah memiliki tugas untuk meningkatkan capaian integrasi di Jakarta dengan berkolaborasi dengan kebijakan push and pull agar terciptanya transportasi umum yang terintegrasi.



Sumber : Jakarta Metropolitan Transportation Discussion Forum (FDTJ)

Gambar 1 Peta Jaringan Transportasi Umum Massal Jabodetabek

Integrasi fisik

Integrasi fisik dapat dilakukan dengan menghubungkan antar moda transportasi publik untuk memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi mobilitas masyarakat untuk mencapai ke tujuannya. Transportasi publik di DKI Jakarta, dalam hal ini TransJakarta memiliki 220 halte dan 13 koridor dengan 47 rute yang berbeda, namun dari sekian banyak halte TransJakarta hanya terdapat 19 halte yang terkoneksi dengan MRT, LRT dan KRL atau sebesar 8,6% halte TransJakarta terkoneksi dengan MRT, LRT dan KRL. Koneksi yang dimaksud disini adalah terkoneksi secara langsung antara stasiun dan halte melalui JPO. Dapat dilihat pada gambar 2, halte TransJakarta Manggarai dengan Stasiun Manggarai, terkoneksi melalui fasilitas pejalan kaki :



Sumber : Google Maps

Gambar 2. Integrasi Halte Manggarai dengan Stasiun Manggarai

Untuk saat ini, di DKI Jakarta sendiri belum ada integrasi dalam bentuk satu Kawasan, namun pemerintah dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek sudah mulai membangun Kawasan integrasi di dukuh atas yang menghubungkan stasiun MRT, LRT dan KRL dengan halte TransJakarta.

Integrasi sistem pembayaran

Integrasi sistem pembayaran yang terpadu untuk seluruh angkutan umum di Jakarta dapat sangat menguntungkan bagi Provinsi DKI Jakarta untuk meminimalkan jumlah pembayaran biaya perjalanan. Pembayaran yang terintegrasi memperbolehkan pengguna transportasi publik menggunakan hanya 1 tiket untuk beberapa jenis moda dalam kurun waktu yang singkat (harian) atau jangka panjang (*top-up system*)



Sumber : TransJakarta

Gambar 3 Kartu Uang Elektronik

Di Jakarta sendiri sudah ada sistemj pembayaran terintegrasi yang disebut dengan JakLingko. Jak Lingko adalah transformasi dari OK-Otrip yang merupakan sistem transportasi yang terintegrasi (integrasi rute, integrasi manajemen, dan integrasi pembayaran). Integrasi layanan transportasi publik di Jakarta yang semakin luas ini tidak hanya melibatkan integrasi antara bus besar, bus medium, dan bus kecil di TransJakarta tetapi juga akan melibatkan

transportasi berbasis rel yang dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta seperti; MRT, LRT, TransJakarta, KRL Commuterline dan KAI Bandara serta pembayaran jalan tol di wilayah Jabodetabek yang dikelola oleh Jasa Marga, Utama Karya dan Citra Marga Nusapahala Persada (Khusus varian TapCash, BRIZZI dan e-money Mandiri).



Sumber : TransJakarta

Gambar 4 Kartu JakLingko

Per akhir November 2019, sudah terdapat lebih dari 69 rute bus kecil (Mikrotrans) JakLingko yang beroperasi di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Saat ini kartu JakLingko masih bekerjasama dengan Bank DKI, Bank BNI, Bank BRI dan Bank Mandiri. Namun, untuk tarif tiap moda masih belum terintegrasi, karena mekanisme penentuan subsidi oleh tiap institusi berbeda untuk berbagai moda. Hanya jaklingko dan TransJakarta saja yang baru terintegrasi dalam tarif.

An infographic titled 'Skema Tarif Terintegrasi dengan JakLingko pada transportasi berbasis jalan'. It compares fares for routes with and without the JakLingko card. The routes are categorized into 'TANPA JAK LINGKO' and 'DENGAN JAK LINGKO'. The infographic shows that using the JakLingko card results in significantly lower fares for all routes shown. The routes include: 1. Rute 0101 (Tanjung Priuk - Kota Baru), 2. Rute 0102 (Tanjung Priuk - Kota Baru), 3. Rute 0103 (Tanjung Priuk - Kota Baru), 4. Rute 0104 (Tanjung Priuk - Kota Baru), 5. Rute 0105 (Tanjung Priuk - Kota Baru). The infographic also includes the JakLingko and TransJakarta logos, and a 'pesial' logo in the top right corner.

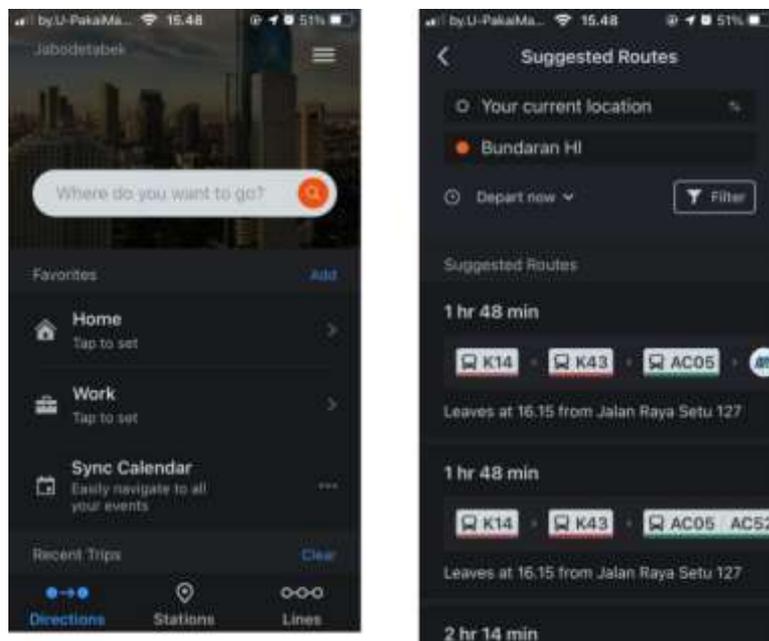
Sumber : TransJakarta

Gambar 5 Skema Tarif Terintegrasi dengan JakLingko

Integrasi penjadwalan

Integrasi jadwal berupa kesesuaian informasi jadwal kedatangan dan keberangkatan angkutan umum, sehingga tidak terjadi antrian di stasiun maupun halte. Masyarakat DKI Jakarta kini bisa berpindah moda dengan menyesuaikan waktu kedatangan dan keberangkatan di halte maupun stasiun dengan menggunakan bantuan aplikasi Moovit yang dapat membantu kemudahan bagi para pengguna. Selain itu jadwal keberangkatan dan kedatangan tiap moda juga sudah tersedia di

tiap halte maupun stasiun. Namun jadwal keberangkatan dan kedatangan itu hanya untuk masing-masing moda, seperti jadwal TransJakarta hanya di tampilan pada titik halte atau jadwal KRL hanya ditampilkan pada stasiun. KRL memiliki headway 5-10 menit di waktu sibuk, 30-60 menit di waktu sepi. MRT memiliki headway 10 menit sepanjang hari. LRT memiliki headway 10 menit sepanjang hari. TransJakarta memiliki headway 30 menit pada waktu sibuk dan 60 menit pada waktu sepi.



Gambar 6. Aplikasi Moovit Memudahkan Masyarakat Untuk Berpindah Moda

SIMPULAN

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan bersama Badan pengelola Transportasi Jabodetabek menerapkan kebijakan eksternal maupun internal untuk mendorong minat masyarakat menggunakan angkutan umum. Kebijakan tersebut adalah penerapan Ganjil-Genap, pelarangan penggunaan sepeda motor di ruas jalan tertentu, penerapan *Electronic Road Pricing*, memperbaiki dan mengembangkan sarana dan prasarana transportasi publik untuk meningkatkan kenyamanan. Sistem Integrasi Di DKI Jakarta 91% belum terintegrasi, namun pemerintah terus berusaha meningkatkan keterpaduan antar moda di wilayah DKI Jakarta. Dari 220 halte TransJakarta sudah terkoneksi secara fisik sebesar 69,5% dan 59,5% secara pembayaran. Untuk sistem pembayarannya sudah dapat menggunakan 1 kartu yaitu JakLingko namun untuk tarif belum terintegrasi secara keseluruhan, hanya beberapa mikrotrans yang terintegrasi tarifnya dengan TransJakarta. Dalam sistem penjadwalan, masyarakat dapat mengetahui jadwal tiap moda pada aplikasi Moovit ataupun bisa melihat secara langsung di tiap halte dan stasiun. Pemerintah perlu mengevaluasi kebijakan angkutan umum dengan kolaborasi sehingga mendukung kebijakan *push and pull policy* dan memudahkan pengguna angkutan umum dalam perpindahan moda secara fisik, pembayaran dan penjadwalan

DAFTAR PUSTAKA

- Aminah, S. (2018). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(1), 1142-1155.
- Asri, D. U., & Hidayat, B. (2005). *Current transportation issues in Jakarta and its impacts on environment*. In *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* (Vol. 5, pp. 1792-1798).

- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2020. Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka. DKI Jakarta : Badan Pusat Statistik.
- Indah, F., Susantono, B., & Riyanto, B. (2015). Analisis Tingkat Pelayanan Transportasi Berkesinambungan (Seamless Service)(Studi Kasus: Perjalanan Komuter Jabodetabek melalui Stasiun Kereta Api Bekasi). *JURNAL PEMBANGUNAN WILAYAH & KOTA*, 11(3), 313-327.
- Irzani, F. S. (2019). Implementasi Sistem Integrasi Antarmoda Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi Publik Di Jabodetabek.
- ITDP. (2019). Menata Ulang Transportasi Jabodetabek ITDP. (2020). Pedoman Integrasi Antarmoda
- Kawaguchi, H., Hamada, K., Wachi, T., Abe, O., Yagi, S., & Aldian, A. (2013). Cross-sector transportation authority for Jakarta Metropolitan Area. In *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (Vol. 9)*.
- Khafian, N. (2014). *The efforts of handling transportation problems in DKI Jakarta through sustainable transportation policy*. *BISNIS & BIROKRASI: Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi*, 20(3).
- Mochtar, M. Z., & Hino, Y. (2006). *Principal issues to improve the urban transport problems in Jakarta*. *Mem. Fac. Eng., Osaka City Univ*, 47, 31-38.
- Sudjana, Nana dan Ibrahim. (1989). *Penelitian dan Penilaian Pendidikan*. Bandung: Sinar Baru. Republik Indonesia. 2018. Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2018 Tentang Rencana Induk
- Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Dan Bekasi 2018-2029. Presiden Republik Indonesia. Jakarta.
- Rukmana, D. (2018, March). *Rapid urbanization and the need for sustainable transportation policies in Jakarta*. In *IOP conference series: earth and environmental science (Vol. 124, No. 1, p. 012017)*. *IOP Publishing*.
- Sinaga, S. M., Hamdi, M., Wasistiono, S., & Lukman, S. (2019). Model of Implementing Bus Rapid Transit (BRT) Mass Public Transport Policy in DKI Jakarta Province, Indonesia. *International Journal of Science and Society*, 1(3), 261-271.
- Stead, D., & Meijers, E. (2004, December). Policy integration in practice: some experiences of integrating transport, land-use planning and environmental policies in local government. In *2004 Berlin Conference on the Human Dimensions of Global Environmental Change: Greening of Policies-Interlinkages and Policy Integration (pp. 1-13)*.
- Warnars, H. L. H. S., Lanita, Y., Prasetyo, A., & Randriatomanana, R. (2017). Smart integrated payment system for public transportation in jakarta. *Bulletin of Electrical Engineering and Informatics*, 6(3), 241-249