



Immediate Release
14 Januari 2019

15 Tahun Transjakarta: Memimpin Budaya Baru Bertransportasi

Sejak diputuskan untuk mulai beroperasi di Jakarta pada tanggal 15 Januari 2004, Transjakarta menjadi simbol budaya baru bertransportasi di Indonesia, terutama Jakarta. Baik untuk pengambil kebijakan dan juga bagi warga kota, Transjakarta menjadi alat pembelajaran dalam menyongsong mobilitas perkotaan yang berkelanjutan.



Bus Transjakarta di Halte Harmonil, Jakarta.

Selama 15 tahun, Transjakarta menjadi simbol pembaharuan transportasi publik berbasis jalan di Jakarta bahkan Indonesia, dengan menerapkan sistem dan layanan yang lebih humanis bagi warga Jakarta. Bagi para pengambil kebijakan, Transjakarta menjadi bahan pembelajaran dalam membangun sistem transportasi publik yang terjangkau namun dengan standarisasi pelayanan profesional. Sebagai sistem transportasi publik pertama yang disubsidi oleh pemerintah kota, Transjakarta menjadi bukti bahwa kota-kota lain di Indonesia juga dapat mempunyai sistem transportasi publik yang dikelola pemerintah kota.

Bahkan dalam beberapa tahun ke belakang, [Transjakarta menjadi benchmark sistem BRT bagi kota-kota di Indonesia seperti Semarang dan Medan, bahkan di Asia Tenggara](#), dimana Transjakarta merupakan sistem BRT yang dibangun pertama kali di Asia.



Studi Banding Trans Semarang dan Operator Angkutan Umum Medan ke Transjakarta

Transjakarta juga menjadi simbol evolusi pengelolaan layanan transportasi umum berbasis jalan. Istilah “kejar setoran” sudah tidak lagi terdengar, penjadwalan operasional armada yang membuat kedatangan bus lebih dapat diandalkan hingga keteraturan sistem di mana armada Transjakarta hanya berhenti di halte dan bus stop yang telah ditentukan.

Bagi warga, memiliki transportasi publik yang dapat diandalkan tentunya menjadi keuntungan yang luar biasa terutama dalam efisiensi biaya transportasi dan juga waktu. [Tak hanya itu, warga juga terbiasa antre](#), memberikan kursi prioritas kepada kelompok rentan (lansia, ibu hamil, ibu dengan anak dan disabilitas) [dan lebih menyadari mengenai isu gender dalam sistem transportasi publik modern](#) Lalu, sejauh apakah capaian-capaian yang diraih Transjakarta dan warga Jakarta dalam kurun waktu 15 tahun ini?

BUMD Transportasi Pertama Milik Pemrov DKI Jakarta

Secara kelembagaan, Transjakarta mengalami perubahan bertahap mulai dari BP (Badan Pengelola) hingga kemudian menjadi BLU (Badan Layanan Umum). Pada masa itu, banyak fasilitas-fasilitas penunjang operasional Transjakarta seperti halte yang rusak yang mendapat penanganan yang lambat. Dikarenakan Transjakarta masih menggunakan sistem anggaran tahunan yang menyatu dengan APBD DKI Jakarta.

Hingga akhirnya, pada tanggal 27 Maret 2014, Transjakarta resmi menjadi BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) milik Pemprov DKI Jakarta. BUMD PT Transportasi Jakarta sendiri dibentuk dengan semangat fleksibilitas pengelolaan anggaran. Selain itu, pembentukan BUMD ini juga dimaksud untuk membuka peluang bagi para praktisi dan profesional untuk dapat menduduki posisi strategis di dalam Transjakarta.



Evolusi Layanan Bus



Selama 4 tahun pertama beroperasinya Transjakarta, dengan 7 koridor hingga tahun 2008, pelayanan bus Transjakarta masih bertumpu pada sistem koridor tertutup. Sistem koridor ini mengharuskan pelanggan untuk transfer di halte-halte tertentu bila ingin melanjutkan perjalanan ke koridor lain. Sistem yang menyulitkan penumpang ini bahkan menyebabkan jumlah penumpang Transjakarta di masa itu masih kalah dari layanan bus eksisting (Kopaja, Metro Mini dan angkot). Kemudian pada tahun 2009, Transjakarta akhirnya mulai menerapkan sistem jaringan antar koridor dengan membuka rute 2A Pulogadung - Kalideres serta rute 6A Ragunan - Monas.

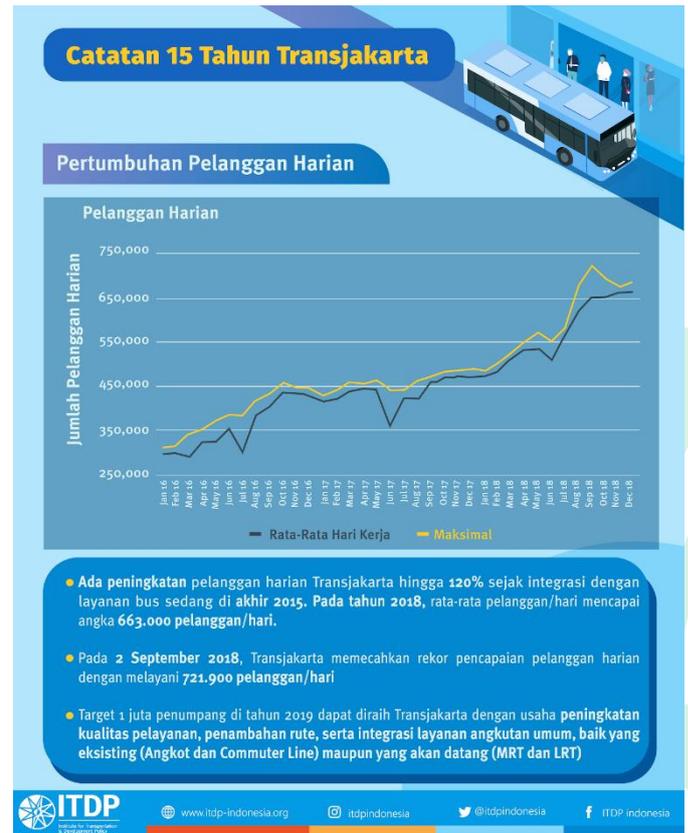
Dengan prinsip yang sama, pada tahun 2013 hadir layanan langsung (*direct service*) atau sistem jaringan terbuka yang menjangkau area di luar koridor. Dengan APTB (Angkutan Perbatasan Terintegrasi *Busway*) dan BKTB (Bus Kota Terintegrasi *Busway*) seperti Kopaja AC, Transjakarta mulai merambah daerah-daerah di luar koridor busway bahkan hingga daerah penyangga ibu kota.

Penyempurnaan *direct service* terus dilakukan melalui berbagai kerja sama dengan Kopaja salah satunya adalah lewat peluncuran 320 unit bus medium yang beroperasi di enam rute. Kontrak Kerja Sama (KKS) yang dilakukan dengan Kopaja menghilangkan sistem setoran yang menjadi akar masalah buruknya pelayanan angkutan umum. Pada saat yang sama, Kopaja selaku operator dibayar dengan basis kilometer tempuh yang dijalani.

Operator diwajibkan patuh terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang disyaratkan oleh Transjakarta yang terdiri dari enam pilar: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Pelanggan cukup membayar satu kali di halte Transjakarta dan perilaku



pengemudi bus yang buruk seperti merokok, berhenti sembarangan, mengebut, dan sejenisnya dapat dikurangi dengan adanya sistem denda yang diberlakukan.



Tahun 2016 menjadi momentum tersendiri bagi Transjakarta. Pada tahun ini, pengembangan rute *direct service* dilakukan secara masif, ditandai dengan tersedianya 155 rute di area Jakarta. Dibukanya rute-rute secara masif, memiliki pengaruh positif terhadap kenaikan jumlah penumpang Transjakarta. Pada Januari 2016, penumpang Transjakarta tercatat di angka 297.000 pelanggan per hari. Saat ini, Transjakarta melayani 663.000 penumpang per hari. Dengan kata lain, ada kenaikan pelanggan harian sebesar lebih dari 120% hanya dalam kurun waktu kurang dari tiga tahun.

Integrasi Layanan dengan Bus Kecil, MRT dan LRT

Sepanjang tahun 2018, Pemprov DKI Jakarta menguji coba OK Otrip, sistem ini melibatkan operator bus kecil atau yang biasa dikenal dengan sebutan angkot. OK Otrip menjadi angin segar dalam reformasi transportasi publik perkotaan, di mana seringnya transportasi informal eksisting seperti bus kecil (angkot) disingkirkan.

Selesai diuji coba hingga September 2018, OK Otrip kemudian berevolusi menjadi Jak Lingko, tepatnya di bulan Oktober 2018. Jak Lingko tidak hanya mencoba mewujudkan integrasi pembayaran dan tarif untuk bus kecil, namun juga melibatkan moda lain seperti MRT dan LRT.

Hingga saat ini, Jak Lingko sudah berhasil melibatkan 9 dari 11 operator bus kecil yang terintegrasi di 24 rute dengan lebih dari 532 armada angkot yang beroperasi setiap harinya. Dengan ukuran armada yang lebih kecil dibanding armada bus Transjakarta regular, Jak Lingko mampu menjangkau wilayah-wilayah perumahan dengan lebar jalan yang lebih kecil dibanding jalan-jalan arteri. Hingga kini, Jak Lingko mampu menambahkan 56.000 pelanggan per hari, atau sekitar 8% dari total pelanggan harian Transjakarta. Patut diapresiasi sebagai bagian dari reformasi angkutan umum yang juga dapat menjadi pembelajaran untuk kota-kota lain di luar Jakarta.



15 Tahun Selanjutnya untuk Transjakarta

Catatan 15 Tahun Transjakarta

Rekomendasi Pengembangan Layanan Transjakarta

Perluasan Jangkauan Transjakarta

Saat ini Transjakarta baru berhasil menjangkau 60% dari total populasi Jakarta, Transjakarta dapat menjangkau lebih banyak pelanggan dengan adanya integrasi dengan bus kecil serta pembukaan rute-rute baru yang menjangkau kawasan yang belum memiliki akses terhadap layanan transportasi umum.

Penyelesaian Masalah First and Last Mile

Transjakarta dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dapat menyelesaikan permasalahan first and last mile dengan memastikan warga memiliki akses mumpuni yang memudahkan semua warga Jakarta, untuk mencapai halte dan menggunakan layanan Transjakarta.

Catatan 15 Tahun Transjakarta

Rekomendasi Pengembangan Layanan Transjakarta

Integrasi Transjakarta dengan Moda Transportasi Publik Lain

Integrasi Transjakarta dengan sistem angkutan massal lainnya, baik eksisting (Commuter Line dan Angkot) maupun yang masih dibangun (MRT dan LRT). Integrasi yang dimaksud mencakup integrasi infrastruktur, integrasi pembayaran serta integrasi sistem.

Infrastruktur Transportasi Publik yang Inklusif

Transjakarta bersama Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta mempunyai potensi dan peran besar untuk menerapkan sistem dan infrastruktur transportasi publik yang lebih inklusif. Pemerintah Kota memiliki harus terus berperan melayani mobilitas semua kelompok masyarakat, termasuk mobilitas para penyandang disabilitas.

Sterilisasi Lajur Transjakarta

Lajur khusus yang steril adalah salah satu kunci keberhasilan operasional Transjakarta. Untuk mencapai hal ini, dibutuhkan ketegasan dan konsistensi dari masing-masing pucuk pimpinan pemangku kepentingan untuk mengawal sterilisasi lajur Transjakarta.

www.itdp-indonesia.org | @itdpindonesia

www.itdp-indonesia.org | @itdpindonesia

Meski banyak pencapaian yang signifikan yang diraih oleh Transjakarta, tentu tidak bisa dipungkiri, masih banyak perbaikan-perbaikan yang harus dilakukan oleh Transjakarta. Pun banyak juga potensi-potensi yang dapat dikembangkan oleh Transjakarta untuk 15 tahun mendatang.

- Sebagai tulang punggung transportasi perkotaan di Jakarta, dengan capaian rute mencakup hingga 58% area Jakarta dan sekitarnya, Transjakarta belum boleh berpuas diri. Meski sudah diakui sebagai *learning center* kota-kota di Indonesia dan Asia Tenggara, standarisasi pelayanan dan infrastruktur Transjakarta belum mencapai Gold Standard BRT dunia
- Kehadiran moda transportasi lain seperti MRT dan LRT di tahun-tahun mendatang, dapat menjadi keuntungan tersendiri bagi Transjakarta. Karenanya, Transjakarta sebagai transportasi publik yang sudah beroperasi selama 15 tahun, harus dapat memimpin semangat integrasi antarmoda di Jakarta. **Sangat penting untuk mengubah kompetisi menjadi kolaborasi dan sinergi untuk memudahkan warga Jakarta menggunakan angkutan umum**
- Hingga saat ini, kepemilikan halte (bus stop) serta akses menuju halte seperti JPO tidak dimiliki oleh Transjakarta. **Padahal kewenangan penuh untuk kepemilikan aset ini penting untuk dimiliki Transjakarta agar dapat mengembangkan akses dan memperbesar halte yang sesuai bagi penumpang Transjakarta**
- Transjakarta bersama Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta mempunyai **potensi dan peran besar untuk menerapkan sistem dan infrastruktur yang lebih inklusif**. Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dapat memfokuskan perencanaan dan pembangunan trotoar dalam radius 500 meter dari halte Transjakarta karena sejatinya, pengguna transportasi publik adalah pejalan kaki. Selain itu, kolaborasi antara dua lembaga ini juga dapat menciptakan



akses inklusif seperti halnya penumpang Transjakarta yang juga terdiri dari kelompok rentan (lansia, ibu dengan anak, ibu hamil dan penyandang disabilitas) seperti; penyeberangan sebidang, penerapan desain maksimal kemiringan bidang miring (*ramp*) sebesar 8% dan penyediaan fasilitas elevator. **Jakarta tidak boleh mengisolasi kelompok rentan, kota ini punya kewajiban untuk menghargai kemandirian mereka dengan memberikan fasilitas yang memudahkan mereka beraktivitas di dalam kota secara mandiri.**

- Sterilisasi jalur jelas masih menjadi momok bagi kegiatan operasional harian Transjakarta. Meski nota kesepahaman telah ditandatangani antara Transjakarta dan Kepolisian Daerah Metro Jaya pada 17 Oktober 2018 silam, namun pada praktiknya, tidak ada perubahan berarti dalam hal sterilisasi jalur ini. **Korban pertama ketika jalur Transjakarta dimasuki kendaraan pribadi tentunya adalah warga Jakarta yang menggunakan layanan Transjakarta.** Warga Jakarta yang secara langsung berkontribusi mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di Jakarta. Jalur khusus yang steril adalah salah satu kunci keberhasilan operasional Transjakarta. Untuk mencapai hal ini, dibutuhkan ketegasan dan konsistensi dari masing-masing pucuk pimpinan pemangku kepentingan untuk mengawal sterilisasi jalur Transjakarta.

Menjadi Transportasi Andalan Warga dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

Pada tahun 2019 ini, Transjakarta menargetkan akan mengangkut hingga 231 juta penumpang atau 22% lebih banyak dibanding tahun 2018. Disertai dengan penambahan 81 rute baru pada yang akan menggenapkan total rute Transjakarta menjadi 236 rute. Dengan target 1 juta penumpang yang dicanangkan di tahun 2018, Transjakarta seharusnya dapat lebih ambisius dalam menargetkan jumlah penumpang di tahun ini, yang dapat mencapai angka hingga 365 juta penumpang (1 juta penumpang per hari). Dengan ekspansi layanan, sterilisasi, peningkatan aksesibilitas, dan integrasi antarmoda, sangat mungkin bagi Transjakarta untuk mengangkut penumpang lebih banyak melampaui targetnya tahun ini.

Dengan peningkatan layanan bus yang signifikan serta cakupan rute Transjakarta yang telah mencapai 58% wilayah Jakarta, bukan berlebihan bila Transjakarta disebut sebagai tulang punggung transportasi kota Jakarta. [Terlebih lagi, Transjakarta sudah menjadi benchmark sistem BRT di Indonesia dan bahkan Asia Tenggara.](#) Dengan segala pencapaian yang telah dicapai Transjakarta selama 15 tahun ini, tidak salah bila Transjakarta seharusnya menjadi andalan dan juga prioritas Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam upayanya menciptakan transportasi publik bagi warga Jakarta dengan harga terjangkau, inklusif dan humanis.

Kontak Media

Fani Rachmita, +62 812 8623 7694/ fani.rachmita@itdp.org

The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) bekerja di seluruh dunia untuk merancang dan mengimplementasikan sistem transportasi yang berkualitas tinggi dan juga kebijakan-kebijakan yang dapat membuat kota menjadi lebih hidup, lebih layak untuk ditinggali dan berkelanjutan.

ITDP adalah lembaga nonprofit yang terdepan dalam inovasi dan menyediakan keahlian teknis untuk mengakselerasi pertumbuhan transportasi berkelanjutan dan perkembangan perkotaan di seluruh dunia. Melalui proyek transportasi, pembuatan kebijakan dan publikasi penelitian, kami bekerja untuk mengurangi emisi karbon, menambahkan inklusi sosial dan meningkatkan kualitas hidup warga perkotaan.

www.itdp-indonesia.org | facebook.com/ITDP Indonesia | [Twitter & Instagram: @itdpindonesia](https://twitter.com/itdpindonesia)