

Implementasi Manajemen Transportasi Publik Di Provinsi DKI Jakarta (Studi Kasus Integrasi Antar Moda Angkutan Darat)

Wisnu Budhi Pratomo^{*,1}, Bram Hertasning², Shaula Fidilia³, Devi Anggraeni⁴

¹Magister Ilmu Administrasi, Universitas Krisnadwipayana

Jl. Raya Jatiwaringin, Jatiwaringin, Pondok Gede, Kota Bekasi, Jawa Barat 13077, Indonesia

²Program Doktorat Kebijakan Publik, Universitas Muhammadiyah Jakarta

Jl. K.H. Ahmad Dahlan, Cirendeui, Ciputat, Tangerang Selatan 15419, Indonesia

³Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Perkotaan, Badan Kebijakan Transportasi

Jl. Medan Merdeka Tim. No.5, Gambir, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10110, Indonesia

⁴Fakultas Ekonomi, Universitas Darma Persada

Jl. Taman Malaka Selatan Pondok Kelapa, Jakarta Timur 13450, Indonesia

*E-mail: wisnubudhi22@gmail.com

Diterima: 30 Agustus 2024, direvisi: 15 Oktober 2024, disetujui: 5 November 2024,
tersedia daring: 27 Desember 2024, diterbitkan: 31 Desember 2024

Abstrak

Kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta saat ini semakin luas baik dari aspek ruang maupun aspek waktu dan bahkan kemacetan pun sudah merambah ke wilayah penyangga. Tidak hanya jalan protokol saja yang mengalami kemacetan, namun sudah masuk ke jalan lingkungan. Pertumbuhan kendaraan pribadi yg pesat tidak diimbangi dengan jumlah pertumbuhan jalan. Disamping itu, baik Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Provinsi DKI Jakarta belum menunjukkan upaya jangka panjang untuk mencegah terjadinya kemacetan dan hanya berfokus pada mengatasi kemacetan. Tujuan dari penelitian ini adalah mendeskripsikan bagaimana implementasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta, mengetahui apa saja faktor pendukung dan faktor penghambat optimalisasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta guna menangani masalah publik yang berkaitan dengan aspek transportasi, dan memberikan alternatif atau solusi perbaikan dalam upaya untuk mewujudkan kemajuan pelayanan publik di sektor transportasi di Provinsi DKI Jakarta. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif dan bersifat deskriptif dengan alat pengumpulan data yaitu wawancara secara mendalam. Hasil yang didapat adalah dari sisi Implementasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta telah menunjukkan progress yang baik, akan tetapi masih memerlukan peningkatan dalam beberapa aspek, seperti perluasan jaringan, integrasi moda transportasi, dan peningkatan koordinasi antar pemangku kepentingan dan birokrasi dan regulasi menjadi faktor pendukung dan penghambat dalam upaya optimalisasi manajemen transportasi publik.

Kata kunci: Implementasi, manajemen transportasi, pelayanan publik, transportasi publik.

Abstract

Implementation of Public Transportation Management in DKI Jakarta Province (Case Study of Intermodal Land Transport Integration): Traffic congestion in DKI Jakarta is currently getting wider both in terms of space and time aspects and even congestion has penetrated into the buffer area. Not only is the road congested, but it has entered the neighborhood road. The rapid growth of private vehicles is not offset by the number of road growth. In addition, neither the Central Government nor the DKI Jakarta Government has shown long-term efforts to prevent sub-districts and only focuses on overcoming congestion. The purpose of this study is to describe how to implement public transportation management in DKI Jakarta, find out what are the supporting factors and inhibiting factors for optimizing public transportation management in DKI Jakarta in order to deal with public problems related to transportation aspects, and provide alternatives or improvement solutions in an effort to realize the progress of public services in the transportation sector in DKI Jakarta. This research was carried out with a qualitative and descriptive approach with a data collection tool, namely in-depth interviews. The results obtained are that the implementation of public transportation management in DKI Jakarta has shown good progress, but it still needs to be improved in several aspects, such as network expansion, integration of transportation modes, and increased coordination between stakeholders and bureaucracy and regulations are supporting and inhibiting factors in efforts to optimize public transportation management.

Keywords: Implementation, public service, public transportation, transportation management.

1. Pendahuluan

Era modern saat ini, pola perkembangan kota dipengaruhi oleh berbagai aspek dan transportasi menjadi salah satu yang sangat memengaruhi perkembangan tersebut. Transportasi memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, tenaga kerja, serta merupakan inti dari urat nadi perekonomian suatu negara. Transportasi sendiri merupakan suatu

kegiatan baik dari aspek pengangkutan (penumpang) maupun pemindahan muatan (barang) dari suatu tempat menuju tempat yang lain. Transportasi juga dapat dikatakan sebagai sebuah sistem yang terdiri atas sarana maupun prasarana yang didukung oleh suatu tata laksana serta sebuah sumber daya manusia (SDM) yang mumpuni.

Transportasi berasal dari kata Latin “*transportare*”, *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya [1].

Menurut Andriansyah, transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi tentunya tidak lepas dari adanya aspek manajemen yang mendukung didalamnya [2]. Menurut Khisty, manajemen sistem transportasi adalah suatu proses merencanakan dan mengoperasikan suatu sistem terpusat untuk transportasi perkotaan. Sasaran utamanya adalah pelestarian sumber daya, energi, mutu lingkungan dan perbaikan mutu hidup untuk dapat memaksimalkan mobilitas perkotaan dalam sistem yang ada melalui pengembangan tindakan-tindakan tertentu yang dapat dikelompokkan ke dalam 4 kategori yaitu efisiensi penggunaan ruang jalan yang ada, mengurangi penggunaan kendaraan pada daerah macet meningkatkan pelayanan angkutan umum, dan meningkatkan efisiensi manajemen transit internal [3].

Seiring dengan berjalannya waktu, DKI Jakarta sebagai pusat kegiatan baik dari ekonomi, bisnis, maupun aspek sosial tidak akan pernah lepas dari masalah khususnya yang berkaitan dengan sektor transportasi. Jakarta sebagai daerah perkotaan memiliki permasalahan yang cukup kompleks seperti bagaimana memenuhi permintaan masyarakat akan kebutuhan perjalanan yang terus meningkat, bagaimana meminimalisir jumlah kemacetan di jalan raya, dan lain-lain.

Luas wilayah DKI Jakarta menurut Keputusan Gubernur Nomor 171 Tahun 2007 tentang Penataan, Penetapan Batas dan Luas Wilayah Kelurahan di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yakni seluas 662,33 km² dan dengan total penduduk di DKI yang mencapai 10.609.681 jiwa membuat DKI Jakarta menjadi salah satu kota yang mengalami perkembangan yang sangat pesat. Hal ini juga ditunjukkan dengan meningkatnya volume kendaraan yang berpengaruh terhadap kepadatan arus lalu lintas. Jumlah kendaraan bermotor di wilayah DKI Jakarta pada tahun 2023 mencapai angka 22,9 juta kendaraan dengan komposisi yang timpang antara kendaraan non-bus (sepeda motor 79,6% dan mobil penumpang 16,7%) dan bus (0,2%). Komposisi ini menunjukkan tingginya penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan bus sebagai angkutan umum. Kendati demikian, seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi, angka kejadian kecelakaan pada tahun 2023 juga menunjukkan tren negatif yaitu adanya kenaikan sebanyak 119% pada luka berat dan kenaikan 10% pada luka ringan dibandingkan tahun 2022.

Apabila melihat perkembangan transportasi di Jakarta setelah era reformasi, kendaraan pribadi masih menjadi kendaraan yang dominan dan pertumbuhan populasinya yang terus meningkat setiap tahunnya hingga saat ini. Kondisi masyarakat baik dari golongan kelas menengah maupun menengah atas pun pada akhirnya lebih menyukai menggunakan kendaraan pribadi ketimbang beralih untuk menggunakan transportasi untuk menunjang aktivitas. Tentu ini menjadi masalah tersendiri karena pada akhirnya justru dapat menimbulkan biaya sosial yang sangat besar akibat dari hal tersebut.

Kemacetan lalu lintas saat ini semakin luas baik dari aspek ruang maupun aspek waktu, bahkan kemacetan pun sudah merambah ke wilayah penyangga seperti Bogor, Depok, Tangerang, maupun Bekasi. Tidak hanya jalan protokol saja yang mengalami kemacetan, namun sudah masuk ke jalan lingkungan. Kemacetan terjadi tidak hanya pada jam sibuk seperti pagi dan sore hari, namun sepanjang hari kita dihadapkan pada kondisi macet.

Menurut data Tomtom Traffic Index, Kemacetan DKI Jakarta pada tahun 2023 turun satu peringkat dibandingkan tahun 2022 yaitu menempati peringkat ke 30, namun mengalami penambahan waktu dibanding tahun sebelumnya. Waktu yang dibutuhkan sejauh 10 km pada tahun 2022 yaitu 22 menit 40

detik, sedangkan tahun 2023 waktu yang dibutuhkan untuk berkendara sejauh 10 km yaitu 23 menit 20 detik [4].

Transportasi publik saat ini telah menjadi kebutuhan yang mendasar dan penting, khususnya bagi masyarakat DKI Jakarta maupun wilayah penyangga seperti Bogor, Depok, Tangerang, maupun Bekasi. Untuk itu sebuah sistem manajemen transportasi yang baik sangat diperlukan guna mengatasi salah satu masalah publik ini. Amanat Perda 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Tahun 2030 Pasal 22 ayat (2) menyatakan bahwa “Untuk mewujudkan sistem dan jaringan transportasi darat yang efisien, terpadu dan menyeluruh ditetapkan target 60% (enam puluh persen) perjalanan penduduk menggunakan angkutan umum dan meningkatkan kecepatan rata-rata jaringan jalan minimum 35 km/jam” [5] Jika merujuk pada capaian target tersebut, nampak jelas bahwa capaian angka yang didapatkan pada tahun 2022 masih sangat jauh dari target yang telah ditetapkan oleh peraturan daerah tersebut dan tentunya menjadi tantangan yang berat bagi para stakeholder untuk mencari formula yang tepat dalam mengatasi permasalahan ini.

Bukannya tanpa alasan, masalah terkait dengan kemacetan juga membawa dampak negatif bagi sebagian warga DKI Jakarta baik dari sisi ekonomi maupun kesehatan, berdasarkan penelitian terdahulu milik Muh. Kadarisman, Aang Gunawan, dan Ismiyati [6] dijelaskan bahwa kemacetan yang hampir merata di seluruh wilayah DKI Jakarta menimbulkan pencemaran udara yang cukup tinggi, aktivitas ekonomi masyarakat terhambat, dan menimbulkan ekonomi biaya tinggi sehingga kesejahteraan sosial pun turut melemah. Untuk mengukur efektivitas dan efisiensi transportasi, indikator yang dapat dipergunakan sebagai tolok ukur menurut Brotodewo adalah aksesibilitas wilayah yang baik, efisiensi aktivitas transportasi, transportasi yang produktif; terdapat kelembagaan yang menunjang transportasi peningkatan keselamatan transportasi, dan minimasi pencemaran lingkungan akibat dampak dari transportasi [7].

Disamping itu, untuk mencapai tujuan pelayanan publik yang optimal di sektor transportasi dan mampu memberikan nilai tambah bagi sektor lainnya, maka perlunya memaksimalkan peranan manajemen transportasi untuk mewujudkan hal tersebut. Aspek transportasi tentunya tak lepas dari adanya manajemen. Dengan demikian, obyek utama dari manajemen layanan publik adalah manajemen proses, yaitu sisi manajemen yang mengatur dan mengendalikan proses layanan, agar mekanisme kegiatan dapat berjalan dengan tertib, lancar, tepat sasaran, serta memuaskan bagi pihak yang dilayani [8].

Seiring dengan berjalannya waktu, telah terjadi perubahan paradigma manajemen sektor publik yang cukup drastis, terlihat dari sistem manajemen tradisional yang terkesan kaku, birokratis, dan hirarkis menjadi model manajemen sektor publik yang fleksibel dan lebih mengakomodir pasar. Perubahan tersebut bukan hanya sekadar perubahan kecil dan sederhana, tetapi juga perubahan tersebut telah mengubah peran pemerintah terutama dalam hal hubungan antara pemerintah dengan warga negara.

Dalam paradigma *new public service* (NPS) menuntut birokrasi pelayanan publik untuk selalu mendialogkan kepentingan publik (*public interest*) bersama warga negaranya. Dengan demikian pendekatan NPS menyerukan bahwa kunci dari reformasi pelayanan publik adalah melayani bukan mengendalikan. Sebagaimana prinsip-prinsip Denhart and Denhart dikutip dalam bukunya *The new public service: serving, not steering* yaitu [9],

- 1) Melayani daripada mengawasi
- 2) Kepentingan publik merupakan tujuan bukan efek samping
- 3) Berfikir secara strategis dan bertindak secara demokratis
- 4) Melayani warga negara bukan pelanggan
- 5) Akuntabilitas tidaklah sederhana
- 6) Menghargai orang bukan sekedar produktivitas
- 7) Menghargai warga negara dan pelayanan publik lebih dari orientasi bisnis

Apabila dikaitkan dengan paradigma *new public service* (NPS) maka seharusnya pelayanan di bidang transportasi dapat diakses oleh semua masyarakat, tidak hanya terbatas dari kalangan tertentu. Selain itu adanya prinsip mengutamakan kepentingan publik dan melayani masyarakat bukan hanya pelanggan,

maka pemberian pelayanan khususnya di sektor transportasi harus bisa memberikan pelayanan yang berkualitas kepada semua warga negara tanpa harus membedakan status di dalam masyarakat.

Transportasi publik merupakan elemen krusial dalam mendukung upaya mobilitas masyarakat dan perkembangan suatu wilayah khususnya di kawasan metropolitan seperti Provinsi DKI Jakarta. Dalam upaya meningkatkan pelayanan transportasi, implementasi manajemen transportasi publik menjadi faktor penting yang harus dikaji secara mendalam, akan tetapi, berbagai tantangan masih dihadapi, mulai dari keterbatasan infrastruktur, integrasi antar moda transportasi, hingga kepuasan pengguna layanan transportasi. Oleh karena itu, penelitian ini difokuskan untuk menjawab beberapa pertanyaan mendasar yaitu,

- 1) Bagaimana implementasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta?
- 2) Apa saja faktor pendukung dan penghambat yang memengaruhi optimalisasi manajemen tersebut?
- 3) Bagaimana upaya strategis yang dapat dilakukan untuk mewujudkan kemajuan pelayanan publik di sektor transportasi? Dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan ini, diharapkan dapat ditemukan solusi yang relevan dan aplikatif dalam mendukung pengembangan transportasi publik yang lebih efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan di DKI Jakarta.

Tujuan yang diharapkan dalam penelitian ini diantaranya adalah,

- 1) Mendeskripsikan bagaimana implementasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta.
- 2) Mengetahui apa saja faktor pendukung dan faktor penghambat optimalisasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta guna menangani masalah publik yang berkaitan dengan aspek transportasi.

Memberikan alternatif atau solusi perbaikan dalam upaya untuk mewujudkan kemajuan pelayanan publik di sektor transportasi di Provinsi DKI Jakarta.

2. Metodologi

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dan bersifat deskriptif dengan alat pengumpulan data yaitu wawancara secara mendalam dan bertahap [10]. Wawancara dilakukan melalui metode tatap muka dan informan diwawancara kurang lebih 10-15 menit dan dilakukan secara terbuka. Tabel 1 merupakan informan yang menjadi sasaran penelitian ini.

Teknik analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini yaitu kualitatif deskriptif yang merupakan teknik penelitian yang menggambarkan serta menjelaskan data-data yang telah dikumpulkan dengan memperhatikan dan merekam sebanyak mungkin aspek yang diteliti, sehingga mendapatkan secara menyeluruh tentang situasi yang sebenarnya [11]. Untuk melakukan proses analisis data, menurut Miles & Huberman perlu dilakukan langkah-langkah analisis data yang diantaranya adalah sebagai berikut [12],

- 1) Pengumpulan data (*data collection*)
- 2) Reduksi data (*data reduction*)
- 3) Penyajian data (*data display*)
- 4) Penarikan atau verifikasi kesimpulan (*conclusion drawing/verification*)

Fokus dalam penelitian ini diarahkan pada manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta. Tabel 2 merupakan gambaran fokus dalam penelitian ini.

Tabel 1. Data informan.

Informan	Jabatan
Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan	Plh. Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan
Dewan Pengurus Pusat Organisasi Angkutan Darat (DPP Organda)	Ketua Bidang Angkutan Orang
Masyarakat pengguna transportasi publik	Karyawan swasta
Komunitas pecinta transportasi publik	Bismania community

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Implementasi Manajemen Transportasi

Pemahaman yang sangat sederhana tentang implementasi adalah sebagaimana diungkapkan oleh Jones, dimana implementasi diartikan sebagai “*getting a job done*” dan “*doing a*” [13]. Transportasi publik harus memenuhi standar pelayanan yang ditetapkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan [14] yaitu memenuhi aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan agar dapat menarik perhatian masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi publik. Implementasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta saat ini terlihat dari bagaimana pemerintah mendorong percepatan baik berupa layanan berbasis integrasi antar moda angkutan darat maupun dengan peningkatan infrastruktur transportasi. Implementasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta bukannya tidak mengalami hambatan. Kendala yang dihadapi dalam implementasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta adalah faktor paradigma dan pemikiran pemerintah pusat dan daerah yang lebih memperhatikan pertumbuhan kendaraan pribadi daripada transportasi publik. Hal yang disampaikan tersebut diperkuat yaitu pada beberapa titik pemberhentian Trans Jakarta Non-BRT kondisinya masih dapat dikatakan kurang baik dari segi kenyamanan, kebersihan, dan keamanan. Sebagai contoh di beberapa titik pemberhentian di wilayah Kampung Melayu Jakarta Timur ditemukan bahwa titik pemberhentian bersinggungan dengan pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar untuk berjualan, sehingga sangat mengganggu dari segi kenyamanan dan tentunya keamanan bagi penumpang karena titik pemberhentian menjadi area titik rawan kejahatan.

3.2. Hasil Penelitian

3.2.1. Aksesibilitas Wilayah Yang Baik

Aksesibilitas wilayah dapat diukur dari beberapa aspek yaitu ketersediaan moda transportasi yang memadai dan terjangkau serta infrastruktur transportasi yang baik, akan tetapi masih terdapat beberapa permasalahan yang dihadapi dalam meningkatkan aksesibilitas wilayah di Provinsi DKI Jakarta, seperti kemacetan lalu lintas, kurangnya infrastruktur jalan, dan kurangnya fasilitas umum di beberapa wilayah. Untuk aspek aksesibilitas, perlu adanya pedoman yang mengatur hal tersebut. Salah satu yang dapat menunjang aksesibilitas wilayah yang baik adalah dengan adanya standar pelayanan minimum. DKI Jakarta saat ini bisa dikatakan mampu menunjang hal tersebut dibuktikan dari hasil wawancara dengan beberapa pihak.

3.2.2. Efisiensi Aktivitas Transportasi

Efisiensi aktivitas transportasi memiliki peranan penting dalam mewujudkan tujuan SDG's (*Sustainable Development Goals*), seperti kesehatan dan kesejahteraan, pekerjaan dan pertumbuhan

Tabel 2. Fokus penelitian.

Aspek	Sub Aspek
Aksesibilitas Wilayah Yang Baik	1) Indeks aksesibilitas jalan 2) Indeks mobilitas jalan 3) Kemampuan Jalan 4) Indeks aksesibilitas angkutan umum jalan 5) Indeks kapasitas angkutan umum jalan
Efisiensi aktivitas transportasi	1) Tingkat kepemilikan kendaraan bermotor 2) Laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor 3) Rasio laju pertumbuhan kendaraan pribadi dengan laju pertumbuhan kendaraan umum 4) Kinerja ruas jalan
Transportasi yang produktif	Pertumbuhan nilai tambah angkutan jalan
Terdapat kelembagaan yang menunjang transportasi	Program terkait transportasi berkelanjutan
Peningkatan keselamatan transportasi	1) Tingkat kecelakaan 2) Tingkat fatalitas
Minimasi pencemaran lingkungan akibat dampak dari transportasi	Pertumbuhan nilai tambah angkutan jalan

ekonomi, industri dan inovasi, kota dan komunitas yang berkelanjutan, serta konsumsi dan produksi yang bertanggung jawab. Efisiensi aktivitas transportasi di Provinsi DKI Jakarta saat ini bisa dikatakan belum optimal. Efisiensi aktivitas transportasi dikatakan optimal apabila tingkat kepemilikan kendaraan bermotor dan laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor semakin menurun. Hal tersebut sejalan dengan pernyataan dari beberapa informan bahwa terkait dengan infrastruktur masih terdapat permasalahan yaitu belum optimalnya titik naik/turunnya penumpang, selain itu untuk feedernya pun masih belum berjalan meskipun di titik naik/turunnya penumpang terdapat spanduk feeder. Dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi aktivitas transportasi publik, perlu diperhatikan mengenai kondisi jalan dan jaringan trayek angkutan perkotaan. Data yang dikumpulkan seperti panjang jalan, pola jaringan jalan, kondisi jalan, dan jumlah penumpang transportasi publik dapat dipergunakan untuk mengevaluasi kinerja layanan transportasi publik.

3.2.3. Transportasi Yang Produktif

Dalam rangka menciptakan transportasi yang produktif di DKI Jakarta, perlu dilakukan upaya yang lebih keras dan komprehensif. Pertumbuhan nilai tambah angkutan jalan saat ini menjadi salah satu upaya dalam mengatasi permasalahan kemacetan, beberapa informan berpendapat bahwa Pertumbuhan nilai tambah angkutan jalan itu salah satu indikator tapi bukan merupakan indikator utama, selain itu dari sisi bisnis transportasi publik yang produktif bukan hanya semata-mata meningkatkan jumlah armada saja, tetapi juga bagaimana transportasi publik dapat berjalan secara efektif.

3.2.4. Kelembagaan Yang Menunjang Transportasi

Kelembagaan yang menunjang transportasi di Provinsi DKI Jakarta berperan penting dalam mengatur, mengawasi, dan mengembangkan sistem transportasi di wilayah tersebut. Program terkait transportasi berkelanjutan menjadi fokus yang wajib direalisasikan karena transportasi berkelanjutan dapat mewujudkan sasaran pembangunan transportasi menuju transportasi publik yang ramah lingkungan yang dampaknya dapat dirasakan generasi kedepan. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) adalah salah satu lembaga yang ditunjuk oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang bertanggung jawab atas transportasi di daerah Jabodetabek, termasuk angkutan umum, sewa, dan berkelanjutan. Sebagai lembaga yang berperan dalam mendukung mewujudkan transportasi yang berkelanjutan, BPTJ memiliki kendala yakni peranannya berbenturan dengan daerah khususnya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Salah satu upaya yang dapat dilakukan yakni dengan melakukan sinergitas antar lembaga, sehingga dapat diperoleh visi dan misi yang sama dalam mewujudkan transportasi yang berkelanjutan, meningkatkan kualitas transportasi publik, dan mengurangi kemacetan di Provinsi DKI Jakarta.

3.2.5. Peningkatan Keselamatan Transportasi

Peningkatan keselamatan transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta dapat dilihat saat ini yaitu dari sisi halte, pramudi, sampai ke pengawasan fasilitas keamanan kendaraan saat ini dilakukan secara ketat dan menyeluruh. Hal ini juga diperkuat dengan pendapat beberapa informan bahwa upaya-upaya untuk meningkatkan keselamatan transportasi sudah berhasil, diantaranya dengan telah dilengkapinya fasilitas pengamanan, pembangunan infrastruktur yang mendukung keselamatan yaitu salah satunya dengan pemberian signing atau tanda-tanda untuk keselamatan. Selain itu juga sudah dilakukan edukasi terhadap sarana terkait keselamatan dan terkait mitigasi. Tetapi perlu ditingkatkan juga edukasi kepada masyarakat terkait keselamatan itu sendiri dimana berkaitan dengan kesadaran masyarakat untuk tetap tertib dalam berlalu lintas.

3.2.6. Minimasi Pencemaran Lingkungan Akibat Dampak Dari Transportasi

Sebagai salah satu provinsi yang memiliki kepadatan penduduk di Indonesia, DKI Jakarta menjadi salah satu wilayah yang turut penyumbang pencemaran lingkungan. Hal ini disebabkan oleh banyak faktor yang melatarbelakanginya. Pemerintah terus berupaya untuk menurunkan angka pencemaran lingkungan, salah satu yang terlihat adalah dengan mengoptimalkan transportasi yang ramah lingkungan serta upaya untuk mendorong masyarakat untuk melakukan uji emisi dan beralih untuk menggunakan transportasi publik. Hal ini juga diperkuat dengan pendapat informan bahwa Pemerintah sudah melakukan upaya yang cukup maksimal, diantaranya pemerintah sudah meratifikasi Kyoto Agreement dan Paris

Agreement dan juga di samping itu pemerintah sudah menyediakan beberapa armada-armada yang ramah lingkungan. Disamping itu juga terdapat program untuk uji emisi dan juga termasuk peningkatan sosialisasi penggunaan *electric vehicle* (EV). Jadi, pemerintah baik dari sisi regulasi maupun dari sisi implementasi sudah cukup maksimal melakukan usaha untuk ramah lingkungan tersebut. Selain itu kalau ditanya bus kota ya di Jakarta saat ini menurut saya tidak terlalu besar menyumbang pencemaran lingkungan, karena pencemaran saat ini lebih banyak disumbang oleh kendaraan pribadi mulai dari roda dua sampai roda empat apalagi DKI Jakarta beberapa armada sudah menggunakan BBG dan Bis Listrik dan kendaraan lain sudah menggunakan teknologi Euro 3, jadi saya sangat tidak setuju apabila transportasi menyumbang polusi dan justru transportasi dapat menekan pencemaran lingkungan akibat polusi.

3.3. Integrasi Antar Moda Angkutan Darat

Integrasi antar moda angkutan darat di Provinsi DKI Jakarta adalah salah satu bentuk upaya dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas sistem transportasi di wilayah tersebut. Salah satu bentuk integrasi antar moda adalah integrasi trayek, rute, dll. Saat ini Integrasi menjadi salah satu program utama yang terus dilakukan optimalisasi, karena dengan integrasi dapat mempermudah mobilisasi masyarakat untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya. Sebagian pihak menyatakan bahwa rute saat ini belum sepenuhnya mengakomodir masyarakat dalam menggunakan sarana transportasi publik yaitu dari sisi Aspek integrasi rute masih belum maksimal dalam menjangkau masyarakat secara luas dan masih banyak yang terputus dan diakui masih membutuhkan waktu karena sistem integrasi ini harus menyesuaikan dengan infrastruktur, budaya, dan alatnya yang masih butuh dibuktikan bagaimana supaya ini masih bisa menjadi satu sistem yang *one stop service*, sehingga masyarakat merasa ini yang efektif dan efisien.

3.4. Pembahasan

Penelitian terdahulu milik Sunardi Manampiar Sinaga, Muchlis Hamdi, Sadu Wasistiono, dan Sampara Lukman [15], memaparkan bahwa implementasi kebijakan pengembangan angkutan umum massal berbasis *bus rapid transit* (BRT) dalam mewujudkan sistem transportasi publik perkotaan yang berkeadilan dan berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta belum berjalan optimal dan masih memiliki keterbatasan-keterbatasan, baik dari sisi perencanaan, penentuan tarif, dan sistem pembayaran, operasional, dan pengawasan kebijakan.

Sejalan dengan penelitian terdahulu tersebut, bahwa tidak dapat dipungkiri saat ini transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta masih menghadapi banyak tantangan, seperti ketepatan waktu, tarif, trayek, infrastruktur, dan sistem informasi dalam menunjang pengguna transportasi publik. Upaya dalam mengoptimalkan manajemen transportasi publik dapat diwujudkan dengan melakukan sinergi antara operator transportasi, lembaga pemerintah, dan kelompok masyarakat. Peran serta tersebut tentunya harus dioptimalkan salah satunya dengan sosialisasi program kepada masyarakat dan perlunya keterlibatan masyarakat dalam upaya mendukung transportasi publik yang dicintai oleh semua warga masyarakat dan menjadi solusi dalam mengatasi masalah kemacetan.

Berdasarkan jawaban hasil wawancara baik dari informan kunci maupun informan pendukung bahwa secara keseluruhan, manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta sudah berjalan dengan cukup baik, namun perlu dilakukan beberapa upaya pengoptimalan seperti peningkatan koordinasi dan kolaborasi antar pemangku kepentingan, meningkatkan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya penggunaan transportasi publik, meningkatkan integrasi antar moda angkutan darat, meningkatkan kapasitas layanan transportasi publik, meningkatkan efisiensi dan produktivitas transportasi publik, peningkatan peran lembaga penunjang transportasi, peningkatan upaya dalam mendukung keselamatan dan keamanan transportasi publik, dan peningkatan upaya untuk mendukung zero emisi demi terciptanya lingkungan yang bersih dan asri. Selain itu terkait aspek integrasi baik dari tarif, armada, maupun rute masih perlu dilakukan optimalisasi sehingga proses integrasi transportasi publik dapat berjalan secara efektif dan efisien. sebagian besar berpendapat bahwa untuk saat ini sudah cukup baik dengan menghadirkan beberapa pilihan seperti Trans Jakarta, Mini Trans, Jak Lingko, Kereta *Commuter Line*, MRT, maupun LRT, namun dikarenakan belum optimalnya proses integrasi setiap moda transportasi memang sedikit membuat beberapa masyarakat beranggapan belum sepenuhnya siap dengan

program layanan transportasi publik dan manajemen waktunya juga agak sedikit meleset dikarenakan di beberapa tempat jalur-jalur yang dilalui masih tergabung dengan kendaraan pribadi dan para pelanggar lalu lintas yang menggunakan jalur Trans Jakarta.

Birokrasi dan regulasi adalah faktor pendukung dan penghambat dalam upaya optimalisasi manajemen transportasi publik. Selain itu kesadaran masyarakat dalam menjaga sarana dan prasarana merupakan penghambat yang harus disegerakan ditemukan solusi terbaiknya, karena menjaga sarana dan prasarana publik bukan hanya menjadi tanggung jawab pemerintah saja, tetapi juga menjadi tanggung jawab kita bersama.

Penerapan pemanfaatan manajemen transportasi publik secara optimal dapat membawa manfaat yang luas yang mencakup aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Optimalisasi manajemen transportasi publik memiliki peran penting dalam menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan, efisien, dan ramah pengguna. Upaya dalam mewujudkan kemajuan pelayanan publik di sektor transportasi di Provinsi DKI Jakarta dapat dilakukan dengan beberapa cara, yaitu dengan melakukan,

- 1) Perluas jaringan transportasi publik untuk menjangkau lebih banyak wilayah dan meningkatkan aksesibilitas. Model integrasi dapat diimplementasikan di DKI Jakarta. Jika MRT/LRT dapat diintegrasikan dengan BRT maupun Non-BRT, jangkauan jaringan menjadi lebih luas dengan kapasitas yang lebih besar dan biaya yang lebih rendah dan pemerintah harus mempercepat perluasan jangkauan BRT menjadi 47 koridor sesuai rencana dan meningkatkan kapasitas MRT/LRT untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta.
- 2) Menerapkan kebijakan dan insentif yang mendorong masyarakat beralih ke transportasi publik untuk mengurangi laju pertumbuhan kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi. Sebagai contoh dengan penerapan ERP jalan berbayar dan membuat transportasi umum lebih menarik bagi masyarakat yang aman, nyaman, terjangkau, tepat waktu, mudah diakses, dan dapat diandalkan.
- 3) Meningkatkan sinergi dan optimalisasi peran BPTJ dan lembaga terkait seperti ORGANDA dalam menjalankan tugas mengembangkan sistem transportasi dan mendorong kerjasama antara pemerintah pusat, daerah, dan swasta dalam mendukung pengembangan transportasi publik.
- 4) Meningkatkan sosialisasi tentang keselamatan transportasi publik kepada masyarakat dan meningkatkan fasilitas keselamatan transportasi publik, seperti sistem pengawasan, pencahayaan jalan, dan rambu-rambu lalu lintas. Selain itu kegiatan dapat dilakukan melalui kampanye, lokakarya, dan seminar yang menyasar berbagai kelompok umur, mulai dari anak-anak hingga orang dewasa. Pendidikan harus fokus pada penyebab kecelakaan, konsekuensi dari mengemudi tidak disiplin, dan manfaat mengikuti peraturan lalu lintas.
- 5) Mengoptimalkan penerapan protokol lingkungan internasional, seperti Protokol Kyoto dan Paris Agreement, untuk mengurangi emisi gas rumah kaca dari sektor transportasi dan mendorong penggunaan kendaraan ramah lingkungan, seperti kendaraan berbahan bakar gas (BBG) dan kendaraan listrik (EV); dan
- 6) Mengoptimalkan integrasi moda angkutan darat seperti rute dan jadwal transportasi publik, sistem tarif integrasi antar moda transportasi publik, sistem pembayaran, dan meningkatkan koordinasi dan integrasi manajemen angkutan darat untuk menghasilkan sistem transportasi yang lebih efektif. Selain itu, pemenuhan layanan bagi pengguna berkebutuhan khusus seperti disabilitas, ibu hamil, dan lansia juga menjadi prioritas layanan.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis mengenai implementasi manajemen transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta, ditemukan bahwa meskipun telah terdapat kemajuan dalam hal pengimplementasian sistem transportasi publik, masih terdapat pemenuhan yang harus segera dilaksanakan oleh Pemprov DKI Jakarta yaitu dengan memperluas jaringan transportasi, meningkatkan integrasi antar moda, dan memperkuat koordinasi antara pemangku kepentingan. Aspek aksesibilitas wilayah yang baik dihadapkan pada tantangan seperti kemacetan dan infrastruktur yang terbatas, sementara efisiensi transportasi terhambat oleh tingginya kepemilikan kendaraan pribadi. Kelembagaan transportasi perlu ditingkatkan sinerginya, dan meskipun aspek keselamatan telah membaik, sosialisasi dan fasilitas keselamatan masih perlu dioptimalkan. Kebijakan ramah lingkungan yang diadopsi pemerintah, termasuk dukungan untuk

kendaraan berbahan bakar gas dan listrik, menunjukkan komitmen terhadap pengurangan dampak kerusakan lingkungan. Penelitian ini memberikan dampak ilmiah yang signifikan, karena penelitian ini menyoroti bagaimana pentingnya pendekatan secara sistematis dan kolaboratif dalam upaya pengembangan transportasi publik yang berkelanjutan, serta memberikan rekomendasi konkret dalam meningkatkan pelayanan dan aksesibilitas bagi masyarakat guna mendapatkan layanan transportasi publik yang aman, nyaman, dan terjangkau. Dalam upaya untuk meningkatkan sistem transportasi publik di Provinsi DKI Jakarta yang lebih baik lagi kedepannya, pemerintah dapat melakukan upaya yaitu dengan memperluas jaringan transportasi publik guna menjangkau lebih banyak wilayah, serta meningkatkan infrastruktur yang ada, termasuk jalur feeder dan integrasi antar moda transportasi. Selain itu, perlu diterapkan kebijakan dan insentif yang mendorong masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi publik, sehingga dapat mengurangi kemacetan dan dampak lingkungan yang ditimbulkan akibat emisi dari penggunaan transportasi. Sinergitas antara BPTJ dan lembaga-lembaga terkait juga harus diperkuat untuk memastikan pengembangan sistem transportasi yang lebih efektif dan efisien. Sosialisasi mengenai keselamatan transportasi publik perlu ditingkatkan serta perlunya peningkatan fasilitas keselamatan seperti sistem pengawasan dan pencahayaan jalan. Terakhir, penerapan protokol lingkungan internasional dan dukungan terhadap kendaraan ramah lingkungan harus menjadi prioritas guna mengurangi emisi gas rumah kaca dan menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan.

Ucapan Terima Kasih

Penyelesaian penelitian ini tentunya tak lepas dari kerjasama dari berbagai pihak, oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu peneliti dalam pelaksanaan penelitian dan memberikan saran serta masukan. Tak lupa kami ucapkan terima kasih kepada tim pengelola jurnal dan tim editor yang telah berkenan menerbitkan hasil penelitian kami.

Daftar Pustaka

- [1] H. Gunawan, *Pengantar Transportasi dan Logistik*, Depok: PT Raja Grafindo Persada, 2018.
- [2] A. Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*, Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2015.
- [3] D. A. Nugroho and S. Malkhamah, "Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan," *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, vol. 20, no. 1, pp. 9-16, Jun. 2018.
- [4] TomTom Traffic Index. [Online]. Available: www.tomtom.com/traffic-index/ranking/. [Accessed: Jan. 19, 2024].
- [5] Peraturan Daerah DKI Jakarta. Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana tata Ruang Wilayah Jakarta 2030. 2012.
- [6] M. Kadarisman *et al.*, "Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial di Jakarta," *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, vol. 2, no. 1, pp. 1-10, Mar. 2015.
- [7] N. Brotodewo, "Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan, Pada Kawasan Metropolitan di Indonesia," *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, vol. 21, no. 3, pp. 1-12, Dec. 2010.
- [8] E. Revida *et al.*, *Manajemen Pelayanan Publik*, Medan: Yayasan Kita Menulis, 2021.
- [9] J. V. Denhart and R. B. Denhart, *The New Public Service: Serving Not Steering*. New York: M.E. Sharpe, Inc., 2007.
- [10] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung, 2017.
- [11] J. W. Creswell, *Research design: pendekatan metode kualitatif, kuantitatif, dan campuran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016.
- [12] A. Anggito and J. Setiawan, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak, 2018.
- [13] M. R. Suaib, *Pengantar Kebijakan Publik; Dari Administrasi Negara, Kebijakan Publik, Pelayanan Publik, Good Governance Hingga Implementasi Kebijakan*. Yogyakarta: CALPULIS, 2016.
- [14] Peraturan Menteri Perhubungan, Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. 2012.
- [15] S. M. Sinaga *et al.*, "Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Massal Berbasis Bus Rapid Transit (BRT) Dalam Mewujudkan Sistem Transportasi Publik Perkotaan Yang Berkeadilan dan Berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta," *Jurnal Papatung*, vol. 2, no. 3, pp. 1-12, 2019.