

## Naskah kerja • Research article

# Defisit Angkutan Umum dan Transisi Moda di Jakarta: Bukti Keterangkutan dan Implikasi Kebijakan

Tim Riset Teras Urban <sup>a</sup><sup>a</sup> Global Socio-Urban Advisory Centre, Teras Urban, Jakarta, Indonesia**INFORMASI ARTIKEL****Riwayat naskah**

9 menit baca

Versi naskah: 2026

**Kata kunci**

angkutan umum, pangsa moda, transit, TransJakarta, MRT, mobilitas kota

**Keywords**

public transport, modal share, transit, TransJakarta, MRT, urban mobility

**Klasifikasi JEL:** R41, R48, L91**ABSTRAK**

Jakarta menghadapi dominasi kendaraan pribadi yang menimbulkan kemacetan dan eksternalitas lingkungan. Naskah ini menelaah pertumbuhan keterangkutan angkutan umum dan rendahnya pangsa moda, lalu menautkannya dengan teori pilihan moda dan kebijakan transit. Bukti menunjukkan kenaikan keterangkutan yang berarti, tetapi pangsa moda angkutan umum masih jauh dari target. Kami berargumen bahwa transisi moda menuntut integrasi jaringan, kebijakan fiskal yang menaikkan biaya relatif kendaraan pribadi, dan analitik spasial untuk merancang layanan berbasis permintaan.

**ABSTRACT**

*Abstract. Jakarta is dominated by private vehicles, producing congestion and environmental externalities. This paper examines public-transport ridership growth and low modal share, linking them to mode-choice theory and transit policy. Evidence shows meaningful ridership gains, yet public-transport modal share remains far below target. We argue that the modal transition requires network integration, fiscal policies that raise the relative cost of private vehicles, and spatial analytics to design demand-responsive services.*

**Sorotan • Highlights**

- Pangsa moda angkutan umum masih jauh di bawah target 2029 meski keterangkutan tumbuh.
- Defisit konektivitas antarmoda dan akses simpul menjadi penghambat utama perpindahan.
- Integrasi tarif dan fisik antarmoda serta manajemen permintaan diperlukan untuk mempercepat transisi.

## 1. Pendahuluan

Mobilitas perkotaan Jakarta lama didominasi kendaraan pribadi, dengan konsekuensi kemacetan, kerugian ekonomi, dan emisi. Pemerintah menargetkan pembalikan komposisi moda menuju 60 persen angkutan umum pada 2029, dari sekitar 25 persen pada 2019.<sup>[6]</sup> Naskah ini menilai sejauh mana pertumbuhan keterangkutan mendekati target tersebut dan faktor apa yang menentukan keberhasilannya.

Transisi moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum merupakan prasyarat bagi penurunan kemacetan dan emisi di Jakarta. Meskipun investasi pada bus rapid transit dan angkutan rel meningkat pesat, pangsa perjalanan yang dilayani angkutan umum masih jauh di bawah sasaran kebijakan.

## 2. Tinjauan Pustaka dan Kerangka Teori

Teori pilihan moda memodelkan keputusan perjalanan sebagai fungsi utilitas relatif antar moda yang dipengaruhi waktu tempuh, biaya, dan kenyamanan. Literatur transit menekankan peran integrasi jaringan, keterjangkauan, dan kebijakan disinsentif kendaraan pribadi.<sup>[4]</sup> Dalam kerangka ini, transisi moda bukan semata soal menambah armada, melainkan mengubah utilitas relatif antar moda secara sistemik.

Pilihan moda dijelaskan oleh utilitas relatif antar moda yang mencakup waktu tempuh, biaya, keandalan, dan kenyamanan, termasuk pengalaman pada tahap perjalanan pertama dan terakhir. Defisit pada konektivitas antar moda dan akses menuju simpul angkutan kerap menjadi penghambat utama perpindahan, sekalipun layanan inti telah membaik.

## 3. Data dan Metode

Naskah memakai data sekunder keterangkutan operator dan statistik resmi, dipadukan dengan literatur kebijakan transit.<sup>[1][2][3][5]</sup> Analisis bersifat deskriptif-interpretatif, menelaah tren keterangkutan dan pangsa moda serta menafsirkannya melalui kerangka pilihan moda. Keterbatasan mencakup perbedaan definisi keterangkutan antar operator.

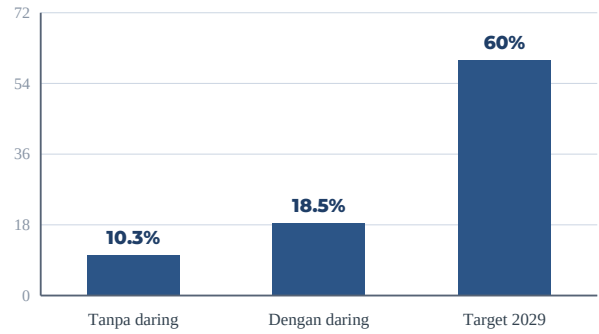
Tabel 1. Sumber data utama dan cakupan.

Sumber	Jenis data	Cakupan / periode
TransJakarta / operator	Keterangkutan tahunan & harian	DKI Jakarta, 2024–2026
MRT Jakarta	Keterangkutan	DKI Jakarta, 2024
Statista / survei	Pangsa moda	DKI Jakarta, 2024
BPS DKI	Statistik transportasi	DKI Jakarta

Analisis memadukan data keterangkutan tahunan dan harian dari operator bus dan rel dengan estimasi pangsa moda dari survei serta statistik transportasi resmi. Penyandingan beberapa sumber, sebagaimana dirangkum pada Tabel 1, dimaksudkan untuk memperoleh gambaran konsisten tentang besaran permintaan dan capaian pangsa moda.

## 4. Hasil

TransJakarta melayani sekitar 371,4 juta penumpang sepanjang 2024, setara lebih dari satu juta penumpang per hari, dan terus meningkat hingga sekitar 1,4 juta per hari pada 2026.<sup>[1]</sup> MRT Jakarta mencatat rekor keterangkutan pada 2024.<sup>[2]</sup> Namun, pangsa moda angkutan umum dilaporkan hanya sekitar 18,45 persen termasuk transportasi daring, atau 10,29 persen tanpa transportasi daring, jauh dari target 60 persen.<sup>[3]</sup>



Gambar 1. Pangsa moda angkutan umum saat ini terhadap target 2029 (persen). Sumber: survei moda; kebijakan Pemprov DKI.

Gambar 1 menunjukkan jurang antara pangsa moda angkutan umum saat ini dan target yang dicanangkan untuk 2029. Bahkan dengan memperhitungkan moda berbasis aplikasi, capaian masih berada jauh di bawah sasaran, sehingga diperlukan percepatan baik pada sisi kapasitas maupun pada sisi integrasi layanan.

Volume keterangkutan harian yang besar pada koridor inti menunjukkan bahwa permintaan ada dan tumbuh, tetapi belum cukup untuk menggeser komposisi perjalanan kota secara menyeluruh tanpa perbaikan menyeluruh pada jaringan pengumpan dan kemudahan perpindahan antar moda.

## 5. Pembahasan

Kesenjangan antara pertumbuhan keterangkutan dan pangsa moda menunjukkan bahwa penambahan layanan belum cukup mengubah utilitas relatif kendaraan pribadi. Pertumbuhan keterangkutan absolut dapat terjadi bersamaan dengan pangsa moda yang stagnan apabila perjalanan total juga tumbuh.

Implikasinya, kebijakan perlu menyasar dua sisi sekaligus: meningkatkan daya tarik angkutan umum melalui integrasi dan keandalan, serta menaikkan biaya relatif kendaraan pribadi melalui instrumen fiskal dan manajemen permintaan. Analitik spasial membantu menempatkan layanan pada koridor berpermintaan tinggi.

Implikasi kebijakan menekankan integrasi tarif dan fisik antar moda, perluasan jaringan pengumpan, serta penataan akses pejalan menuju simpul transit. Manajemen permintaan, seperti penataan parkir dan kebijakan jalan berbayar, melengkapi sisi pasokan dengan menaikkan biaya relatif penggunaan kendaraan pribadi.

## 6. Implikasi Kebijakan dan Rekomendasi

Pertama, percepat integrasi fisik dan tarif antar moda (bus, MRT, LRT, kereta komuter). Kedua, terapkan instrumen fiskal dan manajemen permintaan (mis. perluasan ganjil-genap, kajian congestion pricing) untuk mengubah utilitas relatif. Ketiga, gunakan data keterangkutan dan asal-tujuan untuk merancang layanan berbasis permintaan dan menutup kesenjangan jangkauan.

## 7. Keterbatasan dan Agenda Riset Lanjutan

Analisis bertumpu pada data agregat. Riset lanjutan sebaiknya memakai data asal-tujuan beresolusi tinggi dan survei preferensi untuk mengestimasi elastisitas pilihan moda terhadap intervensi kebijakan.

Keterbatasan analisis terletak pada keragaman definisi pangsa moda antarsurvei dan pada fokus DKI Jakarta tanpa memperhitungkan secara penuh perjalanan komuter lintas batas. Riset lanjutan sebaiknya menggunakan data perjalanan tingkat individu untuk mengukur elastisitas perpindahan moda terhadap perbaikan layanan.

## 8. Kesimpulan

Keterangkutan angkutan umum Jakarta tumbuh, tetapi pangsa moda masih jauh dari target. Transisi moda menuntut kombinasi integrasi jaringan, kebijakan fiskal, dan perancangan layanan berbasis data.

## Daftar Pustaka

- [1] Transjakarta, Wikipedia (keterangkutan 2024). <https://en.wikipedia.org/wiki/Transjakarta>
- [2] Berita Jakarta (2025). "MRT Jakarta Hits Record High in 2024." <https://www.beritajakarta.id/en/read/58049/mrt-jakarta-hits-record-high-with-111-million-passengers-in-2024>
- [3] Statista (2024). "Leading modes of transportation, Jakarta." <https://www.statista.com/statistics/1423625/indonesia-primary-means-of-transportation-jakarta/>
- [4] "Modal Shift in Public Transport Under Fiscal-Based Policies Scenarios for Jakarta." IJTech. <https://ijtech.eng.ui.ac.id/article/view/5723>
- [5] BPS DKI Jakarta. "Perkembangan Transportasi DKI Jakarta." <https://jakarta.bps.go.id>
- [6] The Future is Public Transport, Jakarta (target pangsa moda). <https://thefutureispublictransport.org/jakarta/>

## Pernyataan

### Ketersediaan data

Data keterangkutan dan pangsa moda bersumber dari operator, survei, dan statistik resmi yang dikutip pada Daftar Pustaka.

### Pendanaan

Riset ini didanai secara mandiri oleh Teras Urban. Penyusunan tidak menerima hibah atau penugasan dari lembaga komersial, instansi pemerintah, maupun organisasi politik mana pun.

### Benturan kepentingan

Penulis menyatakan tidak ada benturan kepentingan dalam penyusunan naskah ini.

### Kontribusi penulis

Konsepsi dan desain riset, pengumpulan dan analisis data sekunder, penyusunan tabel dan grafik, serta penulisan naskah dikerjakan oleh Tim Riset Teras Urban.

### Sitasi yang disarankan

Tim Riset Teras Urban (2026). "Defisit Angkutan Umum dan Transisi Moda di Jakarta: Bukti Keterangkutan dan Implikasi Kebijakan". TU-WP-2026-05. Teras Urban, Jakarta.

### Penafian

Naskah kerja ini bersifat sementara dan terbuka untuk penelaahan. Naskah belum melalui peer-review formal. Seluruh angka mengikuti sumber yang dikutip pada Daftar Pustaka; nilai pada grafik bersifat indikatif sesuai sumber dan dapat berubah jika data primer diperbarui.