



Judul : Mengapa Transportasi Jakarta Naik ke Posisi Ke-15 Dunia?
Tanggal : Rabu, 21 Oktober 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Jakarta menempati peringkat ke-15 dalam daftar kota dengan transportasi publik terbaik versi Time Out 2026. Apa saja yang sudah dibenahi pemerintah?

Mengapa transportasi Jakarta naik ke posisi ke-15 dunia?

Jakarta naik dua peringkat ke posisi ke-15 dalam daftar kota dengan transportasi publik terbaik di dunia berdasarkan survei Time Out pada 2026. Sebanyak 79,2 persen responden menilai positif layanan angkutan umum di Ibu Kota.

Majalah Time Out memublikasikan pemeringkatan tersebut pada 13 Oktober 2026 berdasarkan survei terhadap lebih dari 24.000 warga di sejumlah kota di dunia. Responden diminta menilai layanan transportasi publik di kota tempat tinggal mereka dengan skala satu hingga lima, dari buruk hingga sangat baik.

Dari penilaian tersebut, Time Out memilih 20 kota dengan persentase tertinggi responden yang menilai layanan bus, kereta, dan trem di kotanya baik atau sangat baik. Setiap negara hanya diwakili satu kota dengan penilaian tertinggi.

Taipei (Taiwan) menempati posisi pertama dengan 95 persen penilaian positif, disusul Singapura di posisi kedua dengan 93,5 persen, dan Hong Kong di posisi ketiga dengan 92,8 persen. Adapun Jakarta (Indonesia) menempati peringkat ke-15 dengan 79,2 persen penilaian positif. Di bawahnya terdapat Riyadh (Arab Saudi) 78,2 persen, Hamburg (Jerman) 77 persen, dan Amsterdam (Belanda) 76,9 persen.

Dalam pemeringkatan tersebut, Time Out menyoroti sejumlah faktor yang memengaruhi penilaian warga terhadap transportasi publik, antara lain ketepatan waktu, kebersihan, keterjangkauan tarif, dan kemudahan berpindah moda.

Gubernur Jakarta Pramono Anung menilai, kenaikan peringkat dalam survei Time Out berkaitan dengan integrasi layanan yang semakin luas, mulai dari MRT Jakarta, LRT Jakarta, Transjakarta, Transjabodetabek, hingga Mikrotrans. Dalam survei tersebut, Jakarta naik dari peringkat ke-17 pada 2025 menjadi ke-15 pada 2026.

Apa saja yang sudah dibenahi dalam sistem transportasi Jakarta?

Sistem transportasi publik Jakarta terus dibenahi, terutama dalam hal konektivitas. Sejalan dengan upaya memperluas konektivitas, pengembangan transportasi publik Jakarta dalam setahun terakhir berlangsung melalui pembangunan jaringan kereta dan penambahan layanan bus. Sejumlah proyek juga disiapkan untuk memperluas jangkauan angkutan umum hingga beberapa tahun mendatang.

Pada moda berbasis rel, MRT Jakarta saat ini melayani penumpang melalui 13 stasiun di jalur Fase 1 sepanjang 15,7 kilometer, dari Lebak Bulus hingga Bundaran HI. Sepanjang 2025, jumlah penumpang rata-rata mencapai 127.810 orang per hari. Tingkat ketepatan waktu perjalanan tercatat 99,98 persen, sedangkan pemenuhan standar pelayanan minimum (SPM) mencapai 99,31 persen.

Jaringan MRT Jakarta akan diperluas melalui pembangunan Fase 2A dari Bundaran HI menuju Kota. Jalur ini akan menambah tujuh stasiun dan dioperasikan secara bertahap. Segmen Bundaran HI-Monas direncanakan mulai beroperasi pada 2027, sedangkan keseluruhan jalur hingga Kota ditargetkan rampung pada 2029.

LRT Jakarta juga memperluas jaringannya. Setelah lima stasiun tambahan diresmikan pada 16 September 2026, jaringan LRT Jakarta memiliki 11 stasiun. Pengembangan berikutnya direncanakan menghubungkan Kelapa Gading dengan Dukuh Atas, dengan target pengembangan pada 2028.

Konektivitas Jakarta dengan wilayah penyangga juga didukung jaringan kereta yang dikembangkan pemerintah pusat, yakni LRT Jabodebek dan KRL Commuter Line, yang melayani perjalanan di kawasan Jabodetabek.

LRT Jabodebek memiliki 18 stasiun, dengan 12 stasiun berada di Jakarta dan 6 lainnya di wilayah penyangga, yakni Depok dan Bekasi. Sementara KRL Commuter Line melayani sekitar 84 stasiun di jaringan Jabodetabek, dengan 45 stasiun berada di wilayah Jakarta.

Bagaimana kondisi konektivitas transportasi publik di Jakarta?

Transportasi publik Jakarta telah berkembang signifikan dengan konektivitas mencapai 93 persen. Gubernur Jakarta Pramono Anung menilai perkembangan ini menjadi salah satu indikator membaiknya transportasi kota. Ia juga mencontohkan LRT Jakarta Kelapa Gading-Manggarai yang telah melayani lebih dari 12.000 penumpang per hari meski targetnya mencapai 80.000.

Pramono berharap angka tersebut meningkat pada 2028 seiring dengan pengembangan MRT Jakarta, perpanjangan LRT Jakarta dari Kelapa Gading hingga Dukuh Atas, serta perluasan rute Transjabodetabek.

Pemerintah Provinsi Jakarta bahkan tengah mengkaji perluasan layanan moda laut dan udara. Namun, torehan ini harus terus beriringan dengan pengurangan kemacetan dan kepungan polusi.

Namun, Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia Jakarta Yusa Cahya Permana mengingatkan, klaim angka 93 persen terutama menggambarkan cakupan wilayah dan titik layanan angkutan umum. Sementara layanan transportasi mencakup indikator lainnya, seperti kesesuaian layanan dengan kebutuhan riil warga, baik kuantitas, kualitas, tipe, jalur, maupun asal tujuan.

"Lalu, juga total waktu perjalanan. Artinya, waktu sejak orang keluar titik asal sampai tujuan. Mau layanan sudah 93 persen, kalau waktu perjalanan angkutan umum tidak bisa bersaing dengan kendaraan pribadi, maka susah," ucap Yusa.

Ia merujuk Statistik Komuter Jabodetabek 2023 oleh Badan Pusat Statistik (BPS). Sebanyak 79,02 persen komuter mengandalkan kendaraan pribadi, didominasi oleh sepeda motor untuk berangkat ke tempat aktivitas, sedangkan hanya 19,52 persen komuter yang menggunakan angkutan umum.

Seperti apa harapan warga terhadap transportasi publik di Jakarta?

Meski sistem transportasi publik di Jakarta terus membaik, Jakarta masih memiliki pekerjaan rumah untuk meningkatkan kualitas transportasi publik, terutama dalam memudahkan penumpang berpindah moda. Jaringan bus dan kereta yang semakin luas perlu didukung akses yang nyaman, jarak perpindahan yang tidak terlalu jauh, serta waktu tunggu.

Devika (28), warga Jakarta Pusat, menilai, Jakarta dapat belajar dari Singapura dalam mengembangkan transportasi publik. Menurut dia, naik transportasi umum seharusnya bisa membuat perjalanan lebih mudah, bukan justru menambah kerepotan saat harus berganti kendaraan.

"Kalau pindah dari satu moda ke moda lain jangan sampai kita malah bingung harus lewat mana atau harus jalan jauh dulu. Apalagi kalau sedang buru-buru. Hal-hal seperti itu juga perlu diperhatikan," ujarnya.

Devika menyoroti akses menuju halte dan stasiun, mulai dari trotoar yang kurang nyaman hingga minimnya tempat berteduh dan fasilitas penyeberangan. Menurut dia, penataan jalur pejalan kaki perlu menjadi bagian dari pengembangan transportasi publik.

Selain itu, ia menilai informasi jadwal, waktu tempuh, dan gangguan layanan berbagai moda perlu tersedia dalam satu aplikasi agar warga lebih mudah merencanakan perjalanan dan mencari rute alternatif.

Harapan serupa disampaikan Vriska (29), warga Jakarta Pusat. Ia berharap stasiun dan halte MRT, LRT, Transjakarta, serta KRL dapat terhubung dengan jalur pejalan kaki, jembatan penyeberangan orang (JPO), atau underpass yang aman dan nyaman.

Dengan begitu, masyarakat dapat berpindah moda transportasi tanpa harus berjalan terlalu jauh atau keluar dari area transit yang semestinya terintegrasi.

Selain itu, Vriska menilai, masih banyak kawasan di Jakarta yang belum terjangkau transportasi umum secara memadai. Akibatnya, warga di daerah tertentu terpaksa menggunakan kendaraan pribadi atau bergantung pada ojek sebelum melanjutkan perjalanan dengan angkutan umum.

Bagaimana cara memperkuat integrasi antarmoda transportasi di Jakarta?

Jakarta telah memiliki aplikasi dan kartu JakLingko untuk mengakses layanan perjalanan dan pembayaran transportasi umum, termasuk tarif integrasi antarmoda. Namun, sejumlah operator transportasi publik justru mengembangkan aplikasi pembayaran sendiri sehingga memunculkan pertanyaan tentang peran JakLingko dalam menyatukan layanan transportasi di Jakarta.

Keberadaan JakLingko perlu diperkuat agar dapat berfungsi sebagai satu pintu layanan transportasi dan memperkuat integrasi antarmoda di Jakarta. Aplikasi ini selayaknya dioptimalkan agar masyarakat dapat mengakses informasi perjalanan dan pembayaran berbagai moda dalam satu platform tanpa harus berpindah-pindah aplikasi.

Peneliti Senior Institut Studi Transportasi (Instran), Deddy Herlambang, kemudian mempertanyakan keputusan sejumlah operator transportasi yang mengembangkan aplikasi pembayaran sendiri, padahal Jakarta telah memiliki JakLingko sebagai bagian dari sistem integrasi transportasi.

"Ada aplikasi perekat integrasi di Jakarta (JakLingko), tetapi mengapa operator angkutan umum, seperti PT Transportasi Jakarta, PT MRT Jakarta, dan PT LRT Jakarta, malah berlomba-lomba membuat aplikasi pembayaran tiket sendiri? Lalu, di mana integrasinya?" kata Deddy.

Saat ini, JakLingko menyediakan aplikasi dan kartu untuk membayar perjalanan dengan sejumlah moda transportasi, yakni Transjakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta, LRT Jabodebek, dan kereta rel listrik (KRL) Jabodetabek. Melalui aplikasi tersebut, pengguna juga dapat mencari informasi dan merencanakan perjalanan dengan transportasi umum.

JakLingko turut menyediakan tarif integrasi yang berlaku sejak Agustus 2022 untuk transportasi publik yang dikelola pemerintah daerah. Melalui skema ini, penumpang yang menggunakan kombinasi Transjakarta, MRT Jakarta, dan LRT Jakarta dapat membayar tarif maksimal Rp 10.000 sesuai dengan ketentuan yang berlaku.