



Kontroversi Rencana Pemerintah dalam Menggolongkan Tarif Trans Jakarta ditinjau dari Aspek Hukum

Sherryl Naomi Wong¹, Moody Rizqy Syailendra²

^{1,2} Universitas Tarumanagara

Abstract

Received: 08 Juni 2024

Revised: 15 Juni 2024

Accepted: 22 Juni 2024

The city of Jakarta, with its high population, extreme pollution and traffic jam problems, has made the government look for solutions to these problems. Until finally in 2004 the government discovered the BRT system which was implemented into public transportation, which was named TransJakarta. With cheap fares and wide coverage, people are starting to like using public transportation. However, recently there have been proposals related to increasing TransJakarta prices according to domicile and social status, as well as balancing electric train fares. This makes the public ask, what is the urgency underlying the proposal, and will there be an increase in service standards if the tariff is increased. The author uses a juridical-normative method to solve this problem, before finally reaching results and discussion. In the discussion, it was explained in detail the reasons why the government's urgency was not strong enough to increase tariffs. Then related to the feasibility of Minimum Service Standards which include Safety, Security, Equality and Regularity, if not implemented properly, it can become a source of legal problems involving the subject and object of transportation. Therefore, the advice that can be given is to try to take advantage of non-ticket businesses. However, if there is no other way, it would be better if the government thought about urgency or other reasons that are also beneficial for society, such as balancing price increases with increases in SPM.

Keywords: Public transport; Law; Fee; Pollution; Services

(*) Corresponding Author: Sherrylnaomiwong@gmail.com

How to Cite: Wong, S. N., & Syailendra, M. R. (2024). Kontroversi Rencana Pemerintah dalam Menggolongkan Tarif Trans Jakarta ditinjau dari Aspek Hukum. <https://doi.org/10.5281/zenodo.12588471>.

INTRODUCTION

Padat merayap adalah kesan pertama ketika mengunjungi kota Jakarta. Tingkat kepadatan penduduknya yang tinggi, polusi yang ekstrim, dan kemacetan yang meresahkan membuat pemerintah memutar pikiran tentang solusi yang dapat meminimalisir hal-hal tersebut. Solusi yang mendorong prasarana transportasi di ibukota, dapat menunjang kebutuhan prasarana masyarakat Jakarta, dan pastinya menghimbau kemacetan dan udara yang kotor. Pemerintah pun akhirnya menemukan TransJakarta sebagai jawaban dari keluhan-keluhan masyarakat Jakarta.

Bus TransJakarta sebagai angkutan umum yang menerapkan sistem BRT (*Bus Rapid Transit*) dan non-BRT telah beroperasi sejak tanggal 1 Februari 2004, dan merupakan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) (Tangkudung et al., 2011). Angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 10 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimaknai sebagai kendaraan yang membebaskan biaya dalam pemanfaatannya kepada orang



dan/atau barang. TransJakarta sebagai angkutan memiliki ‘orang’ sebagai objeknya. Biaya dan orang yang dimaksud berkaitan dengan kesepakatan antara pihak jasa yang menyanggupi untuk mengantar orang atau penumpang dengan selamat, dan penumpang yang membayar ongkos perjalanan. Perjanjian pengangkutan tersebut bersifat mengikat antara pengangkut dan penumpang, yang mana perjanjian pengangkutan bisa berbentuk tertulis atau lisan.

Dalam hal ini, transportasi umum tersebut yang sudah ada sejak lama dan mengedepankan asas akuntabilitas, diharapkan berjalan sesuai dengan asas tersebut sebagai transportasi umum yang mengedepankan orientasi publik, bukan mengejar keuntungan. Atas pertimbangan tersebut, PT TransJakarta beserta Pemprov DKI Jakarta memberikan harga yang murah bagi para pengguna nya, yakni dua sampai dengan tiga ribu lima ratus ribu rupiah saja, guna menyajikan fasilitas yang dapat di jangkau bagi seluruh kalangan masyarakat, dengan tujuan untuk mengurangi kemacetan, dan menjaga kualitas udara, serta menghindari masalah dalam lingkungan dan masyarakat lainnya.

Kendati demikian, belakangan beredar kabar bahwa Dewan Transportasi Kota Jakarta(DTKJ) mengusulkan kenaikan tarif TransJakarta saat *rush hour* atau jam sibuk, dan juga penggolongan tarif berdasarkan domisili dan status ekonomi. Dikutip dari CNN Indonesia, Taufik Azhar selaku Anggota Komisi B Dewan Perwakilan Rakyat Daerah DKI Jakarta setuju akan wacana kenaikan tarif, karena PSO (Public Service Obligation) tidak cukup memenuhi kebutuhan masyarakat Jakarta, Terlebih status DKI (Daerah Khusus Ibukota) akan berubah menjadi DKJ(Daerah Khusus Jakarta). (Purba, 2017).

Kenaikan tarif akan disesuaikan dengan penerapan sistem Account Based Ticketing (ABT) yang sudah ada di dalam aplikasi JakLingko, yang mana nantinya masyarakat akan mengisi data diri sesuai dengan Kartu Tanda Penduduk (KTP) (Kurniawan, 2019).

Dengan adanya usulan tersebut, tentunya hal ini menimbulkan banyak kontroversi dari berbagai pihak, khususnya pengguna rutin jasa TransJakarta. Berdasarkan hasil kuesioner yang penulis buat, lebih dari 26 per 44 responden yang terdiri dari kalangan mahasiswa dan karyawan menggunakan TransJakarta setidaknya 3 sampai dengan 7 kali dalam seminggu, dan yang menjadi alasan utamanya adalah karena harganya yang terjangkau. Yang menjadi sasaran utama disini adalah tujuan dan Standar Pelayanan Minimal(SPM) yang diatur di dalam Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Transportasi dan Peraturan Gubernur Nomor 13 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 33 Tahun 2017 tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta.

SPM sendiri merupakan daya tarik yang diberikan oleh angkutan-angkutan umum. SPM ini meliputi apa saja yang menjadi standar minimal dalam pelayanan masing-masing angkutan. Sebagai contoh, di angkutan umum TransJakarta memiliki pramusapa sebagai Standar Pelayanan Minimal, tidak seperti ojek *online*. Berjalannya SPM ini juga tidak serta-merta dibuat sesuka hati, namun sudah dirancang sedemikian rupa untuk agar tidak merugikan salah satu pihak antara pelanggan dan atau penyedia jasa. Berlakunya SPM ini juga monitor secara ketat dan ada *punishment* ataupun hukuman yang akan diberikan dari pemerintah kepada BUMD dan atau pihak penyedia jasa apabila banyak ketidaksesuaian standar yang

terjadi. Dari berbagai poin SPM yang sudah dibuat khusus TransJakarta, seperti keamanan, keselamatan, dan lain sebagainya, saat ini dirasa masyarakat masih belum memenuhi kriteria, dan tidak setara dengan rencana kenaikan harga yang diusulkan oleh DTKJ. Selain itu, tidak adanya urgensi yang benar-benar jelas membuat masyarakat naik pitam. Menurut DTKJ, menyetarakan harga dengan Kereta Rel Listrik (KRL) (Rachmadyaningrum et al., 2022) dan peninjauan target penumpang berdasarkan domisili menjadi alasan mengapa kenaikan tarif ini harus terjadi. Sebelum Indonesia mengadopsi sistem BRT, negara Bogota sudah lebih dulu mengaplikasikan sistem ini, yang mana mencapai kesuksesan atau target yang dicita-citakan (Susilo, Loentan. 2019). Namun tidak dengan TransJakarta yang masih belum mencapai target karena satu dan lain hal. Maka dari itu, jurnal ini dibuat untuk melihat permasalahan yang ada, terlebih dari sisi hukum yang berkaitan dengan masalah tersebut, dan pandangan masyarakat secara luas terkait dengan isu ini. Permasalahan yang baru menjadi 'rencana' ini masih akan dirundingkan oleh pihak pemerintahan, sementara pihak PT Transportasi Jakarta telah membuat tulisan di Twitter untuk meminta usulan dari para pengguna terkait kenaikan tarif ini. Atas dasar pandangan masyarakat dan *das sein* dalam kelayakan SPM, diperlukan adanya penyetaraan antara harga dengan kualitas pelayanan yang baik, agar dengan kenaikan tarif tersebut, tidak membuat kecurigaan atau kesan ambigu dari pengguna jasa transportasi itu sendiri.

METHODS

Metode penelitian yang menjadi patokan dalam membuat karya ilmiah ini adalah yuridis-normatif yang mana menurut Peter Mahmud Marzuki diketahui sebagai cara untuk menemukan jawaban dari isu hukum yang dibahas dengan menemui prinsip, aturan, ataupun doktrin-doktrin hukum (Simanjuntak, 2016). Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan pendekatan sosio-legal yang meneliti permasalahan secara keseluruhan dan mendalam secara yuridis. Teknik pengumpulan data adalah kualitatif dengan menggunakan kuesioner dan studi pustaka sebagai sumber data.

RESULTS & DISCUSSION

Results

Urgensi dari rencana kenaikan tarif TransJakarta.

Pada awalnya, di tahun 2013 DPRD DKI Jakarta beserta Pemprov DKI Jakarta sudah pernah mengadakan rapat untuk membahas dan menyuarakan terkait kenaikan harga tarif TransJakarta ini. Alasan yang mendasari hal tersebut adalah inflasi harga bahan bakar minyak (BBM). Namun Bapak Presiden Joko Widodo yang saat itu masih menjabat sebagai gubernur DKI Jakarta mempertimbangkan dan membatalkan usulan tersebut secara tegas, dikarenakan target kota Jakarta adalah untuk menggunakan transportasi massal. Apabila ada kenaikan harga, dan masyarakat jadi kembali menggunakan kendaraan pribadi, sama saja Jakarta mengalami kemunduran. Rata-rata pengguna TransJakarta pun tidak banyak dari kalangan atas, maka jika dipikirkan kembali, masyarakat lebih baik menggunakan uang nya untuk kebutuhan sandang, pangan, dan papan daripada untuk membayar

kenaikan harga transportasi dari pemerintah sendiri. Hal ini dianggap memiskinkan masyarakat secara pelan-pelan.

Saat ini di tahun 2023, kembali terdengar usulan bahwa DTKJ menyarankan kenaikan tarif Trans Jakarta dari 3.500 rupiah menjadi 5.000 rupiah saat *rush hour* atau jam sibuk sesuai dengan golongan sosial dan domisili penumpang. Hal ini hanya didasari dengan keinginan pemerintah untuk melihat domisili penumpang dan menyesuaikan harga Kereta Rel Cepat (KRL) (Cahyani, et al., 2022). Hal yang tidak cukup untuk dikatakan sebagai ‘urgensi’ ini juga menelantarkan Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 733 Tahun 2022 yang ingin memaksimalkan penggunaan angkutan umum dengan tarif yang minimal. Mari kita telaah kembali maksud dari dasar usulan tersebut:

1) Domisili dan status sosial Pengguna Angkutan Umum

Dalam hal ini pemerintah, khususnya Ibu Sri Haryati selaku Asisten Perekonomian dan Keuangan Sekretariat Daerah Provinsi DKI Jakarta, mengkaji permasalahan dengan cara menerapkan sistem ABT, yang nantinya digunakan untuk melihat darimana asal penumpang beserta dengan status sosialnya. Dengan mengetahui asal penumpang, pemerintah dapat menyesuaikan kembali jumlah PSO (Public Service Obligation) untuk kota Jakarta, agar target subsidi tepat sasaran. Yang menjadi kontra dari alasan ini adalah:

a. Tidak sesuai dengan Pancasila

Butir ke-5 Pancasila berbunyi “keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia” perlu ditekankan bahwa KEADILAN disini berlaku untuk SELURUH rakyat Indonesia. Bukan hanya rakyat kecil, atau menengah keatas saja, tapi SELURUH nya. Apa perlu membeda-bedakan tarif sesuai dengan status sosial? Sudah banyak sekali tuntutan yang didapat oleh masyarakat atas, padahal tidak banyak juga masyarakat kaya yang menggunakan fasilitas TransJakarta ini. Tidak heran mengapa banyak masyarakat yang mampu secara finansial lebih memilih untuk tinggal di luar negeri, karena merasa dijajah oleh negaranya sendiri.

b. DKI Jakarta akan menjadi DKJ

Dengan perubahan DKI menjadi DKJ, harusnya menjadi pertimbangan bagi kenaikan tarif ini dengan alasan menaikkan harga karena domisili yang berbeda. Di masa yang akan mendatang, kota Jakarta sudah tidak menjadi ikon utama Indonesia karena digantikan dengan Kalimantan sebagai Ibukota, yang mana membuat daya tarik pendatang pun pasti berkurang. Meski demikian, masih banyak orang-orang daerah yang ingin berkunjung ke Jakarta, dan untuk meminimalisir biaya perjalanan, pastinya mereka menggunakan angkutan umum, yakni TransJakarta untuk mengelilingi kota. Walau hal ini tidak menonjol dan dapat terlewat begitu saja, namun pemerintah seharusnya sudah memikirkan dampak dari perpindahan Ibukota ini juga kedepannya.

c. Pemberian PSO harus disertakan dengan ketaatan pada SPM

Disampaikan dalam Peraturan Gubernur Nomor 13 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 33 Tahun 2017 tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta pasal 4 ayat (6) bahwa Pemprov DKI Jakarta harus mencermati apakah PT

Transportasi Jakarta sudah menaati SPM yang sudah ditetapkan oleh Gubernur dalam hal pemberian subsidi sebagaimana mestinya. Jika pemerintah terutama DTKJ menjadikan target PSO sebagai senjata dari tindakan ini, berarti telah terjadi kekeliruan. Jadi pemberian SPO bukan serta-merta tentang siapa yang menjadi target dari subsidi yang diberikan, melainkan pemerintah mengutamakan, memperhatikan, dan mengawasi terkait dengan kesesuaian dan atau keberhasilan SPM itu sendiri, barulah subsidi yang diberikan mengikuti kinerja dari Standar Pelayanan Minimal.

2) Menyesuaikan dengan harga KRL

Tarif TransJakarta yang belum kunjung naik sejak tahun 2007 membuat pemerintahan bingung. Seperti halnya Dinas Perhubungan DKI Jakarta yang heran mengapa tarif di TransJakarta tidak menyesuaikan dengan angkutan umum publik lainnya. Namun, jika harga TransJakarta disamakan dengan KRL atau angkutan umum lainnya, KRL dirasa lebih efisien untuk perjalanan dengan waktu yang singkat. Mengingat dalam penggunaannya, trayek TransJakarta yang seharusnya tidak boleh dilewati kendaraan lain, justru dilanggar oleh masyarakat sendiri dan mengakibatkan perlambatan mobilisasi dari satu tempat ke tempat lainnya. Hal ini yang ada membuat pengguna TransJakarta beralih pada KRL yang juga sudah sangat padat, dan penyebaran masyarakat jadi tidak merata. Terlepas dari uraian diatas, kenaikan tarif di jam sibuk juga tidak membuat pengguna di jam kerja berkurang mengingat jam kerja tersebut bersifat pasti. Entah apakah alasan pemerintah menaikkan tarif untuk meminimalisir pengguna. Karena jika kembali kepada tujuan utama dibentuknya TransJakarta, seharusnya dengan banyaknya pengguna menunjukkan bahwa program TransJakarta berhasil untuk membuat masyarakat menggunakan angkutan umum.

Kelayakan dan kesesuaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) TransJakarta dengan regulasi yang mengatur.

Standar Pelayanan Minimal atau SPM diatur secara khusus didalam Peraturan Gubernur (PERGUB) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 13 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 33 Tahun 2017 Tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta. Bagaimana SPM TransJakarta dapat dikatakan layak. Apabila TransJakarta sudah memenuhi aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan secara keseluruhan sebagaimana tertera didalam PERGUB Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 13 Tahun 2019. Berikut penjabarannya terutama pada bus besar:

1) Keamanan

Pada bus, meliputi:

- a. Identitas kendaraan
- b. Seragam dan tanda pengenalan pengemudi serta awak
- c. Lampu Isyarat tanda darurat
- d. Petugas dalam bus
- e. Tingkat gelap kaca film
- f. CCTV

2) Keselamatan

Pada manusia, meliputi:

- a. SOP dalam pengoperasian kendaraan;
- b. SOP dalam penanganan keadaan darurat;
- c. Jam istirahat pengemudi.

Pada bus, meliputi:

- a. Kelayakan kendaraan;
- b. Peralatan keselamatan;
- c. Fasilitas kesehatan;
- d. Informasi tanggap darurat;
- e. Fasilitas pegangan penumpang berdiri;
- f. Pintu keluar dan atau masuk penumpang.

3) Kenyamanan

Pada bus, meliputi:

- a. Lampu penerangan;
- b. Fasilitas pengatur suhu ruangan.

4) Kesetaraan:

- a. Adanya kursi prioritas.

5) Keteraturan

- a. Waktu kedatangan antar bus (headway)
- b. Waktu berhenti di halte
- c. Informasi rute/trayek
- d. Ketersediaan tempat pemberhentian bus
- e. Dokumen perjalanan
- f. Sistem pemosisi global
- g. Lokasi pengendapan

Setelah dijabarkan terkait dengan syarat kelayakan SPM, bagaimana kesesuaiannya pada *das sein* di lapangan? Pertama, ketidaksesuaian terjadi pada poin Keamanan, yakni 'Petugas dalam bus'. Yang mana petugas di dalam bus atau kerap disebut sebagai pramusapa seharusnya ada minimal satu orang dalam setiap bus yang berjalan. Namun berdasarkan hasil kuesioner yang penulis dapatkan, tidak semua bus pada hari senin sore atau saat *rush hour* memiliki Pramusapa. Hal ini dapat menimbulkan hal yang tidak diinginkan terjadi ketika ada kerusakan kecil ataupun perbedaan pendapat di dalam bus, serta menjaga ketertiban di bus. Seharusnya pramusapa di rotasi satu pramusapa per bus di jam tersebut untuk mengurangi kerusakan kecil dalam bus atau saat hendak masuk dan keluar bus. Pramusapa tidak hanya untuk menghalau keributan terjadi, melainkan juga untuk memberi petunjuk kepada pengguna untuk turun, terlebih pengguna yang baru pernah menggunakan jasa TransJakarta.

Kedua, dalam hal keselamatan, SOP dalam pengoperasian kendaraan sangat perlu ditinjau kembali karena banyaknya keluhan masyarakat terkait sopir bus yang berkendara dengan ugal-ugalan dan dengan kecepatan yang tidak semestinya, padahal sudah diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat (1-3) tentang batas kecepatan maksimal nasional.

Ketiga, pada poin Keselamatan penyedia jasa perlu memperhatikan pintu keluar atau masuk penumpang, sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 38 (1) "Setiap penyelenggara Terminal wajib menyediakan

fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan”. Dalam hal ini, jarak antara pintu penumpang dengan halte dirasa berbahaya bagi penumpang karena adanya celah yang terlalu jauh. Kembali lagi pada poin pertama, jika di bus tersebut tidak ada pramusapa yang memandu dan berakhir dengan pengguna bus yang berdesakan saling mendorong untuk keluar dan terjadi hal yang tidak diinginkan, seperti barang yang terjatuh atau kecelakaan lainnya, siapa yang akan bertanggung jawab akan hal ini? Alangkah lebih baik apabila supir bus diberikan pelatihan dan peringatan dalam menyesuaikan jarak antara halte dengan pintu bus, atau atribut penunjang keselamatan ditambahkan mengingat hal ini berkaitan dengan keselamatan penumpang.

Keempat, dalam butir kesetaraan yang mana memberikan kursi prioritas kepada penumpang lansia dan ibu hamil, kembali lagi pada poin pertama dimana dengan adanya pramusapa, akan sangat membantu dalam penjagaan kursi ini, mengingat banyaknya penumpang yang apatis terkait dengan hal ini. Kelima, keteraturan dari waktu kedatangan bus. Mengingat pepatah yang mengatakan jika “waktu adalah uang”, keterlambatan sangat perlu diperhatikan. Entah karena ketidakteraturan penjagaan trayek, atau kurangnya armada yang mengganggu perjalanan bus, hal ini sangat perlu dibenahi lagi. Salah satu sumber penulis mengatakan bahwasanya beliau pernah menunggu selama 20 menit lamanya. Padahal TransJakarta dengan sistem BRT memiliki trayek atau lintasan sendiri yang tidak dilewati kendaraan lain. Jika estimasi waktu menunggu sampai 20 menit, itu sama saja dengan jangka waktu kedatangan bus non-BRT. Masyarakat pun akan cenderung berpikir jika lebih baik menaiki KRL yang perkiraan waktunya teratur.

Benang merah dari penjelasan diatas, dapat dilihat bahwa masih sangat banyak kekurangan yang perlu dibenahi terkait Standar Pelayanan Minimal TransJakarta sendiri. SPM sangatlah penting dan menjadi pedoman utama berjalannya suatu perusahaan angkutan umum.

CONCLUSION

Berangkat dari uraian diatas, ketidaksesuaian TransJakarta dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, dapat menjadi perbuatan melawan hukum, yang apabila terjadi kerugian akibat kelalaian dalam SPM tersebut, dapat menimbulkan bencana bagi perusahaan TransJakarta. TransJakarta tidak perlu melakukan kenaikan harga karena apabila usulan tersebut benar terlaksana, hal ini akan terasa seperti penerapan pajak progresif yang tidak semestinya diadakan. Pihak PT ataupun BUMD dapat memaksimalkan dan atau mengupayakan penggunaan PSO atau subsidi yang cukup banyak mengambil APBN negara, serta berinovasi dalam non-ticket profit seperti advertising, dan sebagainya. Dalam permasalahan ini, saran yang dapat diberikan dalam usulan ini, rencana kenaikan tarif di *rush hour* berdasarkan kelas sosial dan domisili, serta mengimbangi kenaikan harga KRL bukanlah alasan yang kuat karena pastinya menimbulkan respon negatif dari berbagai pihak, terutama dari kalangan pekerja, mahasiswa, hingga masyarakat kelas bawah yang secara rutin menggunakan jasa angkutan umum tersebut. Namun, jika pemerintah tetap mengupayakan kenaikan harga, dapat dilakukan dengan bertujuan untuk memperbaiki Standar Pelayanan Minimal TransJakarta, meliputi

penambahan jumlah armada yang sangat sedikit, sangat bisa dijadikan sebagai alasan kenaikan harga, tentunya dengan tidak membedakan kelas sosial. Dengan catatan, di dalam penerapannya PT Transportasi Jakarta dan pemerintah daerah harus dapat mempertanggungjawabkan apa yang sudah dijanjikan dengan adanya transparansi dari kerja nyata.

REFERENCES

- Renna Rachmadyaningrum, Dyah Hariani, Augustin Rina Herawati. "Analisis Kualitas Pelayanan Jasa Transjakarta Pada Masa Pandemi." *Journal Of Public Policy And Management Review* 11, no. 2 (2023).
- Cahyani, Mulia Indah, Mas Halimah, and Bonti Bonti. "Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Bus Transjakarta Pada Koridor 7 (Kp. Rambutan – Kp. Melayu)." *JANE - Jurnal Administrasi Negara* 14, no. 1 (2022).
- Kurniawan, Irvan Arif. "Implementasi Kebijakan Transportasi Publik Bus Transjakarta (Busway) Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan." *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi* 9, no. 1 (2019).
- Sophie, Ellen, Wulan Tangkudung, Rachma Fitriati, Robiana Modjo, Departemen Kesehatan, Dan Keselamatan, Kerja Fakultas, Kesehatan Masyarakat, and Siti Aminah. "Sistem Bus Rapid Transit Transjakarta Dalam Studi Rekayasa Sosial." *Jurnal Transportasi* 11, no. 1 (2011).
- Susilo, Budi Hartanto, and Apriyanto Loentan. "Kajian Operasional Bus Rapid Transit Trans-Jakarta Dan Transmilenio Bogota." *Jurnal Teknik Sipil* 4, no. 1 (2019).