IMPLEMENTASI KEBIJAKAN LAYANAN MIKROTRANS DALAM MENDUKUNG INTEGRASI LAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK DI DKI JAKARTA

Annabel Beatrice Radhica Siddharta, Dewi Rostyaningsih

Program Studi S1 Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro
Jl. Prof. H. Soedarto,SH Tembalang Semarang Kotak Pos 1269
Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465407
Laman: http://www.fisip.undip.ac.id email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

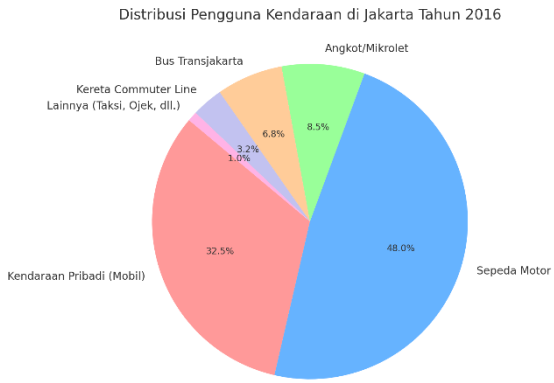
Transportation issues in DKI Jakarta arise due to population growth and the increasing number of motor vehicles without proportional improvements in road infrastructure. To address this, the Provincial Government of DKI Jakarta, in collaboration with the Jakarta Transportation Agency, has implemented a transportation integration policy through the Jak Lingko Mikrotrans service. This study aims to analyze the implementation of the Mikrotrans service policy in supporting public transportation integration in Jakarta and to identify its supporting and inhibiting factors. The research method applies the Minimum Service Standards (SPM) from Tamin (2000) and the policy implementation theory of G. Shabbir Cheema & Denis A. Rondinelli (1983). The findings indicate that although safety, security, and comfort aspects have been well implemented, issues remain in service regularity, information systems, and supporting infrastructure. Economic and socio-cultural factors enhance service inclusivity, while infrastructure limitations and driver competence pose significant challenges. Therefore, the recommendations include improving bus stop infrastructure, enhancing the Tije information system, and developing driver training programs based on real-life simulations to improve the quality of Mikrotrans services in supporting public transportation integration in DKI Jakarta.

Keywords: policy implementation, public transportation, Mikrotrans, Minimum Service Standards

PENDAHULUAN

Transportasi publik memiliki peran krusial di DKI Jakarta sebagai tulang punggung mobilitas penduduk. Dengan lebih dari 5,2 juta komuter setiap hari kerja dan sekitar 3,6 juta pekerja yang melakukan perjalanan, kebutuhan akan transportasi publik yang efisien semakin mendesak.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik DKI Jakarta (2016), penggunaan kendaraan pribadi mendominasi transportasi perkotaan: 48% sepeda motor dan 32,5% mobil pribadi, sementara angkutan umum seperti angkot (8,5%) dan Bus Transjakarta (6,8%) masih sangat terbatas. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi berdampak langsung pada kemacetan, dengan Jakarta kehilangan sekitar Rp 100 triliun per tahun akibat kemacetan.



Sumber: Badan Pusat Statistik, Dinas Perhubungan DKI Jakarta 2016

Untuk mengatasi permasalahan ini, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta meluncurkan program Jak Lingko, yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi. Salah satu inovasi utamanya adalah Mikrotrans, yaitu layanan angkutan kota yang direstrukturisasi untuk menjadi sistem transportasi pengumpan yang terintegrasi dengan TransJakarta. Namun, implementasi Mikrotrans menghadapi sejumlah tantangan. Dari 8.000 mikrolet yang ada, baru 36% yang terintegrasi. Selain itu, terdapat masalah signifikan dalam pelayanan, mencakup aspek keselamatan, kesetaraan, dan keteraturan, seperti insiden jatuhnya penumpang, minimnya fasilitas disabilitas, dan ketidakakuratan jadwal.

Penelitian ini bertujuan menganalisis implementasi kebijakan layanan Mikrotrans dalam mendukung integrasi transportasi publik di DKI Jakarta, dengan mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung dan menghambat tercapainya standar pelayanan minimal yang ditetapkan dari Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2024 tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta. Melihat kesesuaian antara penerapan SPM Mikrotrans dengan teori SPM dari Tamin (2000) yang menilai dari segi keamanan, keselamatan, kenyamanan, kesetaraan, dan keteraturan. Sedangkan untuk melihat faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi layanan mikrotrans, dilakukan analisis menggunakan teori dari G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli (1983) dengan melihat faktor kondisi lingkungan, hubungan antar organisasi, sumber daya organisasi, serta karakteristik dan kemampuan agen pelaksana.

Penelitian ini memiliki keunikan dibandingkan dengan studi transportasi publik sebelumnya dalam beberapa aspek penting. Meskipun terdapat penelitian yang menggunakan teori G. Shabbir Cheema, penelitian ini mengaplikasikannya secara berbeda dengan fokus pada identifikasi faktor pendukung dan penghambat implementasi kebijakan transportasi. Meskipun telah dilakukan sejumlah penelitian sebelumnya mengenai transportasi publik dan integrasi transportasi publik, namun tidak ada yang secara khusus membahas tentang Implementasi Kebijakan Layanan

Mikrotrans dalam Mendukung Integrasi Layanan Transportasi Publik di DKI Jakarta. Maka dari itu, penelitian dilakukan untuk dapat memberikan penjelasan yang lebih mendalam untuk mengidentifikasi dan memahami bagaimana pelaksanaan layanan mikrotrans serta pengambat dan pendukung dalam dalam implementasinya untuk dapat meningkatkan layananan mikrotrans.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menganalisis implementasi kebijakan layanan Mikrotrans di DKI Jakarta. Melalui penelitian kualitatif, peneliti bermaksud mengungkap kompleksitas fenomena implementasi kebijakan transportasi publik dengan menggali informasi secara mendalam dari berbagai perspektif.

Lokasi penelitian terfokus di Provinsi DKI Jakarta, dengan titik utama pada PT Transjakarta dan Dinas Perhubungan. Penelitian melibatkan empat kelompok informan kunci: pimpinan operasional dari PT Transportasi Jakarta, pejabat Dinas Perhubungan, pengemudi Mikrotrans, dan pengguna layanan mikrotrans.

Pengumpulan data dilakukan melalui tiga metode utama. Pertama, wawancara mendalam dengan informan untuk mengeksplorasi pengalaman dan persepsi mereka tentang implementasi layanan Mikrotrans. Kedua, observasi lapangan di lokasi pemberhentian Mikrotrans di Tanah Abang dan Kebayoran Lama untuk memperoleh gambaran empiris. Ketiga, studi kepustakaan melalui analisis literatur, jurnal, dan artikel terkait kebijakan transportasi publik.

Analisis data mencakup empat tahapan: pengumpulan data dari berbagai sumber, reduksi data untuk memfokuskan informasi penting, penyajian data dalam format yang memudahkan interpretasi, dan penarikan kesimpulan melalui verifikasi sistematis. Untuk menjamin validitas penelitian, digunakan pendekatan triangulasi sumber data yang melibatkan perspektif dari pemerintah, operator transportasi, dan pengguna layanan. Pendekatan ini memungkinkan peneliti memperoleh gambaran komprehensif dan mendalam tentang implementasi kebijakan Mikrotrans, serta meminimalisasi potensi bias dari sumber Tunggal.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Keberhasilan pelaksanaan layanan mikrotrans dapat dinilai dari sesuai atau tidaknya implementasi layanan dengan standar pelayanan minimum yang ada dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2024 dengan teori standar pelayanan minimal dari Tamin (2000). Untuk meneliti bagaimana implementasi

layanan, peneliti akan menganalisis dari Standar Pelayanan Minimum (SPM) Mikrotrans yang terdiri dari unsur keamanan, keselamatan, kenyamanan, kesetaraan, dan keteraturan. Adapun analisis yang dilakukan oleh peneliti mengenai dari permasalahan yang ditemukan, sebagai berikut:

1. Keteraturan layanan mikrotrans di DKI Jakarta menghadapi beberapa tantangan signifikan. Meskipun telah dilengkapi dengan aplikasi Tije untuk informasi jadwal, masih terdapat kesenjangan antara informasi yang disediakan dan kondisi aktual di lapangan. Penumpang sering mengalami waktu tunggu yang lebih lama dari yang diprediksikan, terutama karena ketidakakuratan update waktu kedatangan armada. Kendala utama dalam menjaga keteraturan layanan terletak pada keterbatasan sumber daya organisasi dan kemampuan petugas. Pada jam sibuk, idealnya armada tiba setiap 5 menit, namun praktik di lapangan sering tidak sesuai harapan. Gangguan mesin pembayaran dan ketidakkonsistenan waktu kedatangan menjadi faktor utama yang menghambat pencapaian standar pelayanan minimum yang diharapkan.
2. Kesetaraan layanan mikrotrans di DKI Jakarta telah ditunjukkan melalui komitmen dalam mewujudkan transportasi inklusif melalui penyediaan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan, tersedia kursi prioritas untuk lanjut usia, wanita hamil, penyandang disabilitas, dan ibu dengan balita. Pengemudi mikrotrans dilatih untuk mengarahkan penumpang prioritas ke tempat duduk khusus dan memastikan fasilitas tersebut tersedia saat dibutuhkan. Implementasi kesetaraan tidak hanya berhenti pada penyediaan kursi, tetapi juga mencakup kesadaran kolektif untuk menciptakan lingkungan transportasi yang ramah dan inklusif. Meskipun pada jam sibuk kursi prioritas kadang digunakan penumpang umum, terdapat upaya untuk segera mengembalikan fungsi utamanya bagi mereka yang membutuhkan
3. Kenyamanan, layanan mikrotrans telah mengimplementasikan standar untuk menciptakan pengalaman perjalanan yang nyaman.

Diberlakukan pembatasan kapasitas maksimal 11 orang per armada untuk menghindari kepadatan, dengan pengaturan satu pengemudi dan sepuluh penumpang. Kebersihan armada, larangan merokok, dan penggunaan pendingin udara turut mendukung kenyamanan. Namun, masih terdapat kendala infrastruktur, seperti minimnya fasilitas di titik pemberhentian yang belum menyediakan tempat berteduh atau duduk untuk penumpang.

4. Keamanan, mikrotrans menerapkan berbagai strategi untuk melindungi penumpang. Identitas kendaraan yang jelas dengan kode rute dan logo membantu penumpang mengidentifikasi armada yang benar. Tersedia saluran pengaduan melalui nomor 1500-102 dan media sosial resmi TransJakarta untuk menangani keluhan. Pemasangan CCTV di setiap armada menjadi langkah penting untuk memantau kondisi dalam kendaraan dan meningkatkan rasa aman penumpang.
5. Keselamatan, difokuskan pada kualifikasi dan kinerja pengemudi. Setiap pengemudi diwajibkan memiliki Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum (SPAU) dan mengikuti pelatihan rutin setiap tiga bulan. Sistem shift dan pengaturan waktu istirahat yang ketat diterapkan untuk mencegah kelelahan, mengingat kelelahan merupakan faktor utama risiko kecelakaan. Pengemudi dibatasi mengemudi maksimal 4 jam berturut-turut dan wajib beristirahat setidaknya setengah jam.

Dalam penerapan kebijakan, terdapat elemen-elemen yang dapat berperan sebagai faktor-faktor yang menentukan hasil dari implementasi kebijakan tersebut. Sejumlah variabel atau faktor yang saling berkaitan memiliki kontribusi penting dalam menentukan tingkat keberhasilan implementasi suatu kebijakan (Subarsono, 2022). Dalam penelitian ini, untuk melihat faktor pendukung dan penghambat dari implementasi kebijakan layanan mikrotrans, peneliti akan menggunakan kerangka analisis yang dikembangkan oleh G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli (1983) yang mengidentifikasi empat faktor pengaruh mplementasi kebijakan yaitu :

1. Faktor kondisi lingkungan dalam implementasi layanan mikrotrans menunjukkan dinamika yang kompleks. Dari sisi pendukung, layanan gratis dan meningkatnya

kesadaran masyarakat tentang transportasi umum telah mendorong adopsi mikrotrans di Jakarta. Masyarakat semakin menghargai efisiensi dan aksesibilitas transportasi perkotaan, yang tercermin dari keragaman penumpang yang menggunakan layanan. Namun, terdapat tantangan signifikan pada aspek lingkungan fisik. Infrastruktur yang belum optimal, seperti keterbatasan halte, gangguan mesin pembayaran, dan minimnya fasilitas pendukung, menjadi penghambat utama. Kondisi ini berpotensi menurunkan kenyamanan dan minat masyarakat terhadap layanan mikrotrans.

2. Faktor sumber daya organisasi, faktor pendukung utama adalah model pendanaan yang inovatif, yang mengombinasikan subsidi pemerintah dan pendapatan internal Transjakarta. Hal ini memungkinkan layanan gratis dan berkelanjutan. Namun, sumber daya manusia, khususnya pengemudi, masih menghadapi tantangan. Meskipun telah mengikuti sertifikasi, para pengemudi masih kesulitan dalam hal ketepatan waktu dan komunikasi dengan penumpang.
3. Faktor hubungan antar organisasi dalam layanan mikrotrans di Jakarta berperan penting dalam menjamin keberlanjutan dan efektivitas implementasi kebijakan. Kolaborasi antara PT Transjakarta dan Dinas Perhubungan DKI Jakarta diwujudkan melalui dokumen perencanaan bersama yang menjadi acuan dalam menetapkan strategi, pembagian peran, serta indikator keberhasilan layanan. Selain itu, forum koordinasi yang rutin memungkinkan kedua institusi untuk mengidentifikasi kendala, mengevaluasi layanan, serta mengambil keputusan strategis bersama. Hubungan yang sinergis ini menciptakan mekanisme check and balance yang memastikan akuntabilitas serta adaptasi yang cepat terhadap perubahan kebutuhan masyarakat, sehingga kualitas layanan mikrotrans dapat terus dioptimalkan.
4. Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana, khususnya pengemudi mikrotrans, menjadi faktor kunci dalam menjaga standar pelayanan. PT Transjakarta menerapkan pelatihan berkala yang mencakup pemahaman SOP, keselamatan berkendara, serta penguasaan rute dan teknologi transportasi.

Kompetensi ini memastikan pengemudi mampu menjalankan operasional layanan secara profesional, mulai dari pemberhentian di halte resmi hingga pemanfaatan teknologi informasi dan sistem pembayaran elektronik. Dengan peningkatan kapasitas yang berkelanjutan, agen pelaksana dapat memberikan layanan yang lebih efisien, responsif, dan berorientasi pada kepuasan penumpang, sehingga mikrotrans semakin dapat diandalkan sebagai solusi transportasi publik di Jakarta.

KESIMPULAN

Implementasi layanan mikrotrans di Daerah Khusus Ibukota Jakarta menunjukkan kompleksitas dalam upaya mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang efektif dan inklusif. Penelitian ini mengungkap bahwa meskipun terdapat berbagai capaian positif, masih terdapat sejumlah tantangan signifikan yang memerlukan perhatian berkelanjutan dari PT Transjakarta dan pemangku kepentingan terkait.

Penelitian terhadap Standar Pelayanan Minimum mengungkapkan variasi kinerja pada berbagai aspek pelayanan. Aspek keamanan dan keselamatan menunjukkan capaian tertinggi dengan implementasi teknologi pendukung seperti CCTV dan sistem layanan aduan. Sementara itu, aspek keteraturan dan kesetaraan menghadapi tantangan paling mendesak, tercermin dari ketidakselarasan informasi aplikasi, sistem pembayaran yang belum optimal, dan penggunaan fasilitas kursi prioritas yang tidak sepenuhnya efektif.

Faktor lingkungan dan sumber daya organisasi secara signifikan memengaruhi keberhasilan implementasi layanan mikrotrans. Meskipun terdapat dukungan dari kondisi ekonomi dan sosial budaya, infrastruktur fisik yang belum memadai menjadi hambatan utama. Kompetensi sumber daya manusia, terutama pengemudi, memerlukan pengembangan berkelanjutan untuk meningkatkan kualitas pelayanan.

Rekomendasi utama penelitian ini meliputi perbaikan infrastruktur pendukung, pengembangan sistem informasi yang akurat, peningkatan kompetensi SDM melalui pelatihan berkala, dan optimalisasi penggunaan fasilitas prioritas. Koordinasi antarlembaga dan landasan regulasi yang kuat menjadi fondasi penting dalam upaya perbaikan berkelanjutan.

SARAN

Berdasarkan temuan penelitian, diperlukan serangkaian intervensi strategis untuk mengoptimalkan implementasi layanan

Mikrotrans dalam mendukung sistem transportasi publik di DKI Jakarta. Rekomendasi pertama difokuskan pada peningkatan kualitas sistem informasi melalui perbaikan aplikasi Tije. Pembaruan secara *real-time* mengenai jadwal kedatangan armada menjadi prioritas utama, yang tidak hanya memerlukan pengembangan teknologi, tetapi juga mekanisme evaluasi berkala terhadap sistem informasi dan mesin pembayaran digital. Pendekatan sistematis ini bertujuan mengurangi ketidakpastian dan meningkatkan kepercayaan pengguna terhadap layanan transportasi publik.

Pengembangan infrastruktur pendukung merupakan prioritas kedua. Pembangunan halte yang strategis dan memadai sepanjang rute Mikrotrans tidak sekadar persoalan teknis, melainkan upaya untuk meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan pengguna. Desain halte perlu mempertimbangkan aspek ergonomis, perlindungan cuaca, kemudahan akses bagi penyandang disabilitas, serta integrasi dengan transportasi lain. Fasilitas pendukung seperti tempat duduk dan area menunggu yang aman akan berkontribusi signifikan terhadap pengalaman pengguna.

Manajemen kursi prioritas memerlukan pendekatan inovatif untuk menjamin efektivitas dan keadilan. Pengembangan sistem *pre-booking* melalui aplikasi Tije dan implementasi mekanisme identifikasi penumpang prioritas menggunakan pin atau kartu khusus dapat menjadi solusi struktural. Sistem ini tidak hanya memastikan kursi prioritas diperuntukkan bagi mereka yang benar-benar membutuhkan, tetapi juga mendorong kesadaran sosial di antara pengguna transportasi publik.

Pengembangan sumber daya manusia, khususnya pengemudi Mikrotrans, menjadi komponen tak terpisahkan dari upaya peningkatan kualitas layanan. Implementasi sistem *peer mentoring* yang menghubungkan pengemudi berpengalaman dengan pengemudi junior merupakan strategi pembinaan berkelanjutan. Fokus pada pengembangan keterampilan komunikasi dan manajemen waktu akan berkontribusi pada peningkatan profesionalisme dan kualitas pelayanan. Model pendampingan ini tidak sekadar transfer pengetahuan teknis, melainkan pembangunan budaya organisasi yang mendukung pertumbuhan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, S. A. (2011). *Perencanaan Pembangunan Transportasi* (edisi pertama). Yogyakarta Graha Ilmu.

Annurya, H. (2023). Implementasi Program Wira Wiri ... IMPLEMENTASI PROGRAM WIRA WIRI SUROBOYO DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA Annurya Hamida Abstrak. *Publika*, *11*(4), 2663–2674.

Arif, A. A., Falyani, F. K., Sari, V., & Anggraini, R. I. (2023). *JakLingko: The Implementation of Integrated Transportation Approach in Jakarta Smart City*. Atlantis Press International BV. https://doi.org/10.2991/978-94-6463-144-9 _30

Bungin, M. B. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Kencans Prenada Media Group.

Dewi, D. (2022). *KEBIJAKAN PUBLIK Proses, Implementasi dan Evaluasi* (J. Harsono & Desriyanti (eds.); first). Samudra Biru (Anggota IKAPI).

Dinas Perhubungan. (2024). *PT Transportasi Jakarta*. https://www.jakarta.go.id/pt-transportasi-jakarta

Dinas Perhubungan DKI Jakarta. (2023). *Mengenal Lebih Dekat Sistem JakLingko*. https://dishub.jakarta.go.id/2023/07/28/mengenal-lebih-dekat-sistem-jaklingko/

Gusleni. (2012). Evaluasi Jaringan Trayek dan Keteraturan Angkutan Umum di Kota Padang. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*.

Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, *Volume 2 N*(1), 19–28. https://jurnal.poltradabali.ac.id/jttl/article/view/30

Handojo Putra, R., & Putranto, L. S. (2024). Aksesibilitas Transportasi Bagi Pengguna Kursi Roda Di Transit Oriented Development Dukuh Atas. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, *7*(2), 697–708. https://doi.org/10.24912/jmts.v7i2.28074

Kurniawan, I. A. (2019). Implementasi Kebijakan Transportasi Publik Bus Transjakarta (Busway) Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi*, *9*(1), 1–24. https://doi.org/10.33592/jiia.v9i2.258

Kusworo, K., Wijaya, R., Aprilia, R., & Huda, I. N. (2022). Acceleration of Integrated Public Transport Management: Study on Bus Rapid Transit Management in DKI Jakarta. *Saudi Journal of Business and Management Studies* ., *7*(7), 197–205. https://doi.org/10.36348/sjbms.2022.v07i07.001

Munawar, A. (2011). *Dasar Dasar Teknik Transportasi* (edisi ketiga). Beta Offset.

Permata, A. P., & . T. (2023). Implementasi Kebijakan Suroboyo Bus Sebagai Transportasi Publik. *PUBLIC POLICY (Jurnal Aplikasi Kebijakan Publik & Bisnis)*, *4*(2), 424–442. https://doi.org/10.51135/publicpolicy.v4.i2.p424-442

Prabowo, F. W. (2017). Aplikasi Jadwal, Tarif, Dan Pengaduan Penumpang Perusahaan Otobus (Po) Medali Mas Berbasis Android. *JATI (Jurnal Mahasiswa Teknik Informatika)*, *1*(1), 203–209.

Rahayu, A. E., Arifin, Z., & Hasyim, W. (2023). Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Legal Standing Jurnal Ilmu Hukum*, *7*(1), 95–112.

Ramadhan, A. (2024). *Peran Regulasi Izin Jalan Dalam Meningkatkan Keselamatan Transportasi Publik : Studi Kasus Dari Tragedi Kecelakaan Siswa SMK Lingga Kencana Depok Di Subang*. *4*, 10650–10663.

Saudi, A. I. (2023). Kajian Evaluasi Kualitas Pelayanan Dan Kinerja Operasional Angkutan Umum Penumpang Kabupaten Majene. *JTT (Jurnal Teknologi Terpadu)*, *11*(2), 249–259. https://doi.org/10.32487/jtt.v11i2.1821

Setianingsih, D. (2025). Tingkat Kesadaran Serta Kepatuhan Pengguna KRL

Commuter Line Tangerang Terhadap Kursi Prioritas. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, *11*(1), 56–63.

Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB. https://digilib.itb.ac.id/index.php/gdl/view/4273

Wibowo, M. R. F., Agustien, M., & Kadarsa, E. (2023). Kajian Integrasi Antar Moda Transportasi Umum Pada Kawasan Pasar KM 5 Kota Palembang. *Jurnal Serambi Engineering*, *VIII*(2), 5485–5496.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada

Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 62 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Pemberian Subsidi Yang Bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah kepada Perseroan Terbatas Transportasi Jakarta

Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu dan Terintegrasi

Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 2 Tahun 2024 Tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta