BAB V
PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan keseluruhan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa integrasi sistem transportasi umum di Jakarta telah menghasilkan perubahan yang nyata namun bertahap dalam praktik, persepsi, dan strategi adaptasi mobilitas komuter sub-urban. Perubahan praktik mobilitas pasca integrasi menunjukkan pergeseran dari pola perjalanan yang sebelumnya fragmentaris, penuh ketidakpastian, dan improvisatif menuju pola yang relatif lebih terstruktur, terjadwal, serta dapat diprediksi. Sebelum integrasi, komuter menjalani perjalanan sebagai bentuk respons terhadap keterbatasan struktural, jadwal tidak konsisten, konektivitas antar moda yang lemah, serta ketergantungan pada angkutan informal sehingga strategi utama yang berkembang adalah penghindaran risiko keterlambatan dan kelelahan. Setelah integrasi, praktik mobilitas menjadi lebih rasional dan terencana, dengan kepastian jadwal, integrasi tarif, serta kemudahan akses informasi berbasis digital. Namun perubahan ini tidak sepenuhnya menghapus ketegangan struktural, terutama pada titik *first mile* dan *last mile* yang masih menyisakan hambatan berupa jarak akses, waktu tunggu feeder, kepadatan, dan kebutuhan moda tambahan. Dengan demikian, perubahan praktik yang terjadi lebih tepat dipahami sebagai penyesuaian pragmatis dalam struktur mobilitas yang membaik, bukan sebagai transformasi yang sepenuhnya stabil.

Pada level persepsi dan preferensi, integrasi transportasi umum membentuk cara pandang baru terhadap moda publik sebagai pilihan yang lebih masuk akal, efisien, dan relatif dapat diandalkan dibanding masa pra-integrasi. Transportasi umum tidak lagi semata dipersepsikan sebagai pilihan terpaksa, melainkan sebagai bagian dari rutinitas mobilitas yang normal di kota besar. Akan tetapi, perubahan persepsi tersebut bersifat selektif dan kontekstual. Preferensi komuter terhadap transportasi umum tetap bergantung pada terpenuhinya kriteria efisiensi biaya, kepastian waktu, kenyamanan, serta kelancaran akses awal dan akhir perjalanan. Ketika salah satu elemen tersebut terganggu misalnya akibat kepadatan ekstrem atau keterbatasan jaringan preferensi dapat dengan cepat

bergeser kembali ke kendaraan pribadi atau moda alternatif. Hal ini menunjukkan bahwa integrasi telah meningkatkan legitimasi transportasi umum dalam struktur pilihan mobilitas, tetapi belum sepenuhnya menghasilkan preferensi yang stabil dan tahan terhadap gangguan struktural. Persepsi positif memang tumbuh, namun masih berada dalam ruang negosiasi antara rasionalitas ekonomi, kenyamanan tubuh, serta imajinasi tentang fleksibilitas yang selama ini dilekatkan pada kendaraan pribadi.

Adapun strategi yang dikembangkan komuter dalam menyesuaikan habitus mobilitas mereka pasca integrasi menunjukkan pola adaptasi reflektif dan selektif. Komuter tidak sekadar mengikuti sistem baru secara pasif, melainkan secara aktif mempelajari rute, menyesuaikan jam keberangkatan, memanfaatkan teknologi pembayaran digital, serta mengombinasikan moda sesuai kebutuhan situasional. Namun adaptasi ini tidak berarti penggantian total habitus lama. Hambatan pada first mile dan last mile memperlambat proses internalisasi transportasi umum sebagai praktik yang sepenuhnya taken-for-granted. Banyak komuter masih menyimpan kendaraan pribadi sebagai cadangan, atau memilih kembali ke motor dalam kondisi tertentu seperti waktu mendesak dan cuaca buruk. Dengan demikian, habitus mobilitas yang terbentuk pasca integrasi bersifat hibrid: terdapat disposisi baru yang lebih terbuka terhadap transportasi umum, tetapi tetap berdampingan dengan disposisi lama yang menilai kendaraan pribadi sebagai simbol fleksibilitas dan kontrol. Transformasi habitus berlangsung secara bertahap, mengikuti konsistensi perubahan struktur kebijakan dan kualitas sistem mobilitas itu sendiri.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini telah menjawab rumusan masalah penelitian secara komprehensif. Pertama, perubahan praktik mobilitas terjadi dalam bentuk penataan ulang pola perjalanan yang lebih terstruktur namun belum sepenuhnya stabil. Kedua, integrasi sistem transportasi umum membentuk persepsi yang lebih positif dan preferensi yang lebih terbuka terhadap moda publik, meskipun tetap bersifat kondisional. Ketiga, komuter mengembangkan strategi adaptif berupa penyesuaian waktu, kombinasi moda, dan penggunaan teknologi, yang menghasilkan habitus mobilitas baru yang bersifat transisional dan ambivalen. Dengan demikian, integrasi transportasi umum di Jakarta dapat

dipahami sebagai proses restrukturisasi medan mobilitas yang sedang berlangsung membuka kemungkinan transformasi jangka panjang, tetapi belum sepenuhnya menggeser dominasi simbolik dan praktis kendaraan pribadi dalam kehidupan komuter sub-urban.

5.2. Saran

Berdasarkan temuan penelitian, integrasi sistem transportasi umum di Jakarta perlu dipahami dan dikelola sebagai proses sosial jangka panjang, bukan semata-mata sebagai proyek infrastruktur atau pencapaian teknis kebijakan. Oleh karena itu, pengembangan sistem transportasi terintegrasi ke depan perlu memperhatikan bagaimana kebijakan, layanan, dan infrastruktur tersebut benar-benar dialami dan dinegosiasikan dalam praktik mobilitas sehari-hari masyarakat komuter sub-urban. Konsistensi layanan, kejelasan informasi, serta keberlanjutan integrasi antar moda menjadi aspek penting agar struktur mobilitas yang dibangun dapat diinternalisasi secara stabil dalam kebiasaan pengguna, bukan hanya direspons secara situasional atau terpaksa.

Selain itu, pengelolaan integrasi transportasi perlu lebih sensitif terhadap keragaman kapasitas sosial, budaya, dan teknologi di kalangan komuter sub-urban. Penelitian ini menunjukkan bahwa tidak semua pengguna memiliki kemampuan adaptasi yang sama dalam merespons sistem transportasi terintegrasi, sehingga kebijakan yang terlalu menekankan efisiensi teknis berpotensi mengabaikan kelompok pengguna tertentu. Oleh karena itu, upaya peningkatan literasi transportasi dan kemudahan akses informasi perlu diposisikan sebagai bagian dari strategi integrasi itu sendiri, bukan sebagai pelengkap, agar sistem transportasi publik tidak mereproduksi ketimpangan kapasitas mobilitas di wilayah sub-urban.

Bagi perencana dan pemangku kebijakan transportasi perkotaan, temuan penelitian menunjukkan bahwa hambatan paling krusial bukan lagi pada moda utama (KRL, MRT, BRT), melainkan pada *first mile* dan *last mile*. Artinya, persoalan kini bukan sekadar kapasitas angkut, tetapi kontinuitas jaringan mobilitas. Oleh karena itu, perencanaan kota tidak boleh lagi berorientasi pada koridor utama saja, melainkan harus berbasis kawasan (*area-based integration*).

Perencana kota perlu memperkuat konektivitas mikro melalui penyediaan jalur pedestrian yang aman dan teduh, jalur sepeda yang terintegrasi langsung ke stasiun dan halte, serta feeder yang benar-benar sinkron secara jadwal dengan moda utama. Tanpa perbaikan pada lapisan mikro ini, integrasi akan selalu terasa parsial di level pengalaman pengguna. Dalam kerangka mobilitas jaringan ala John Urry, sistem hanya akan dianggap efektif jika aliran manusia, informasi, dan moda tersambung tanpa friksi yang signifikan. Selain itu, pendekatan perencanaan perlu mengintegrasikan perspektif sosial, bukan hanya teknis. Data menunjukkan bahwa persepsi efisiensi tidak hanya ditentukan oleh waktu tempuh, tetapi juga kenyamanan tubuh, rasa aman, dan kepastian akses. Maka, perencanaan transportasi harus membaca mobilitas sebagai praktik sosial sehari-hari, bukan sekadar perpindahan fisik dari titik A ke B.

Pemerintah perlu memastikan bahwa kebijakan integrasi tidak berhenti pada integrasi tarif dan branding sistem, tetapi menyentuh penguatan regulasi kawasan sekitar simpul transportasi (*transit-oriented development* yang benar-benar inklusif). Jika lingkungan sekitar stasiun tetap tidak ramah pejalan kaki atau mahal secara hunian, maka ketergantungan terhadap kendaraan pribadi akan tetap tinggi. Selain itu, pemerintah perlu secara serius mengelola disinsentif kendaraan pribadi secara bertahap dan adil. Selama kendaraan pribadi masih menawarkan fleksibilitas tinggi tanpa biaya sosial yang terasa, maka dominasi habitus kendaraan pribadi akan sulit tergeser. Namun kebijakan restriktif harus dibarengi dengan peningkatan kualitas layanan publik. Tanpa peningkatan kualitas, pembatasan kendaraan pribadi hanya akan dianggap sebagai tekanan struktural, bukan sebagai rasionalitas kolektif.

Operator transportasi perlu memandang pengalaman pengguna secara holistik, bukan terfragmentasi antar-moda. Integrasi yang berhasil bukan hanya integrasi sistem, tetapi integrasi pengalaman. Sinkronisasi jadwal antar moda harus lebih presisi, terutama pada jam sibuk komuter sub-urban. Selain itu, transparansi informasi real-time harus ditingkatkan agar pengguna dapat melakukan penyesuaian reflektif terhadap rutinitas mereka. Operator juga perlu memberi perhatian pada kenyamanan fisik dan kepadatan, karena pengalaman tubuh dalam perjalanan sangat menentukan persepsi jangka panjang. Transportasi

umum yang efisien tetapi melelahkan secara fisik akan sulit menjadi preferensi utama secara permanen. Terakhir, kolaborasi lintas operator perlu diperkuat tidak hanya dalam sistem pembayaran, tetapi juga dalam perencanaan rute feeder dan manajemen simpul transit. Integrasi administratif tanpa integrasi operasional hanya akan menghasilkan pengalaman pengguna yang setengah matang.

Bagi pengembangan kajian akademik, penelitian ini membuka ruang bagi studi lanjutan yang menempatkan mobilitas sebagai praktik sosial yang terus berubah seiring dinamika kebijakan dan pengalaman pengguna. Penelitian selanjutnya dapat memperluas cakupan wilayah, variasi latar belakang sosial informan, serta menggunakan pendekatan longitudinal untuk menangkap perubahan habitus mobilitas dalam jangka waktu yang lebih panjang. Pendekatan metodologis yang beragam, termasuk metode campuran, juga dapat digunakan untuk melengkapi pemahaman mengenai hubungan antara perubahan struktur transportasi dan transformasi praktik sosial masyarakat.

Secara keseluruhan, saran dalam penelitian ini menekankan bahwa keberhasilan integrasi sistem transportasi umum tidak dapat dilepaskan dari kemampuan sistem tersebut dalam menyesuaikan diri dengan realitas sosial penggunanya. Integrasi yang berkelanjutan bukan hanya soal membangun konektivitas fisik antar moda, tetapi juga tentang membangun kesesuaian antara struktur transportasi dan habitus mobilitas masyarakat yang menjalaninya sehari-hari.

UNIVERSITAS NASIONAL