



KATALOG BPS: 8301007.31

STATISTIK TRANSPORTASI DKI JAKARTA 2012



<http://jakarta>



Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta

STATISTIK TRANSPORTASI DKI JAKARTA 2012

ISSN. 2087-9482

Nomor Publikasi : 31540.11.05
Katalog BPS : 8301007.31
Ukuran Buku : 21,59 cm x 27,94 cm
Jumlah Halaman : 52

Naskah :
Bidang Statistik Distribusi

Gambar Kulit :
Bidang Statistik Distribusi

Diterbitkan Oleh :
BPS Propinsi DKI Jakarta

Boleh dikutip dengan menyebutkan nama sumbernya

KATA PENGANTAR

Publikasi Statistik Transportasi DKI Jakarta 2012 ini merupakan publikasi yang keempat kali diterbitkan oleh BPS Provinsi DKI Jakarta. Data yang disajikan dalam publikasi ini mencakup data angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara.

Data yang disajikan untuk statistik angkutan darat meliputi data kendaraan bermotor, jumlah penumpang/barang yang diangkut KA, jumlah kendaraan yang melewati jalan tol serta jumlah SIM dan STNK yang diterbitkan/diperpanjang. Untuk statistik angkutan udara meliputi data jumlah pesawat udara yang berangkat dan datang dari pelabuhan udara Soekarno Hatta dan Halim Perdana Kusuma, jumlah penumpang yang diangkut serta mengenai bongkar muat barang di kedua pelabuhan udara tersebut. Selanjutnya untuk statistik angkutan laut berisi data tentang jumlah penumpang kapal yang datang dan berangkat melalui pelabuhan laut Tanjung Priok, bongkar muat barang di pelabuhan laut Tanjung Priok.

Kami menyadari informasi yang diberikan dalam publikasi ini masih memiliki keterbatasan baik dari segi kecepatan penyajian maupun keterbatasan data/informasi yang dikumpulkan dan diolah. Untuk itu kerjasama dengan instansi terkait maupun swasta perlu terus ditingkatkan agar data data yang disajikan pada publikasi mendatang menjadi lebih baik, lengkap dan akurat.

Terimakasih kami ucapkan kepada semua pihak yang telah membantu sehingga publikasi dapat tersaji. Akhirnya kritik dan saran dari semua pihak sangat kami harapkan demi penyempurnaan publikasi ini di masa yang akan datang.

Jakarta, Desember 2012
BADAN PUSAT STATISTIK
PROVINSI DKI JAKARTA
Kepala,

NYOTO WIDODO

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	v
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan	2
1.3 Ruang Lingkup	2
1.4 Konsep dan Definisi	2
BAB II. METODE PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA	
2.1 Pengumpulan Data.....	7
2.2 Pengolahan Data.....	7
2.3 Analisis Data	8
BAB III. GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI DKI JAKARTA	
3.1 Transportasi Darat.....	9
3.2 Transportasi Laut	26
3.3 Transportasi Udara.....	29
3.4 Prasarana Jalan, <i>Mass Rapid Transportation</i> , dan Manajemen Lalu Lintas	37
BAB IV. KESIMPULAN DAN SARAN	
4.1 Kesimpulan	49
4.2 Saran	51

DAFTAR TABEL

<i>Nomor</i>	<i>Judul Tabel</i>	<i>Halaman</i>
Tabel 1.	: Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar di DKI Jakarta (Tidak termasuk TNI, Polri, dan CD) Menurut Tahun dan Jenis Kendaraan, Tahun 2005-2010.....	10
Tabel 2.	: Jumlah SIM yang Diselesaikan di DKI Jakarta Menurut Jenisnya, Tahun 2005-2010.....	12
Tabel 3.	: Jumlah penerbitan STNK menurut Bulan dan Statusnya, Tahun 2005-2010	14
Tabel 4.	: Indikator Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Menurut Ruas Jalan, Tahun 2011	16
Tabel 5.	: Jumlah Penumpang Kereta Api selama Tahun 2006-2011.....	18
Tabel 6.	: Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api, Tahun 2006-2011 (ton)	19
Tabel 7.	: Jumlah Bus Kota yang Beroperasi (Terdaftar) Menurut Perusahaan, Tahun 2011	21
Tabel 8.	: Jumlah Kendaraan Angkutan Jenis IV (Kendaraan Bermotor Umum Roda Tiga) Menurut Jenisnya, Tahun 1997-2011	23
Tabel 9.	: Jumlah Kendaraan Umum lainnya, Tahun 2002-2011.	25
Tabel 10.	: Jumlah Penumpang yang Datang dan Berangkat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2000-2011.....	26
Tabel 11.	: Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2006-2011 (ton)	28
Tabel 12.	: Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2006-2011.....	30
Tabel 13.	: Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2006-2011.....	32
Tabel 14.	: Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, Tahun 2006-2011	34
Tabel 15.	: Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2006-2011 (Kg)	35
Tabel 16.	: Panjang Jalan Menurut Jenisnya , Tahun 2006-2011 (m).....	39
Tabel 17.	: Panjang Jalan Menurut Kota Administrasi dan Jenis Jalan, Tahun 2011 (m).....	40

Tabel 18. : Lokasi Jalan Fly Over/Under Pass Menurut Wilayah dan Volume Jalan, Tahun 2011	41
Tabel 19. : Jumlah Penumpang Bus Trans Jakarta, dan Pendapatan Menurut Koridor/Rute, Tahun 2006-2011	45

<http://jakarta.bps.go.id>

DAFTAR GAMBAR

<i>Nomor</i>	<i>Judul Gambar</i>	<i>Halaman</i>
Gambar 1	: Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta, Tahun 2010 (juta)	11
Gambar 2	: Jumlah Penumpang Kereta Api, Tahun 2011 (Juta).....	19
Gambar 3	: Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api, Tahun 2010 (juta ton)	20
Gambar 4	: Jumlah Kendaraan Umum Lainnya Menurut Jenisnya, Tahun 2011 (ribu armada).....	25
Gambar 5	: Barang yang Dibongkar Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2011 (Juta ton).....	29
Gambar 6	: Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2011 (ribu)...	31
Gambar 7	: Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, Tahun 2010 (ribu).....	32
Gambar 8	: Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2011 (juta Kg)	36
Gambar 9	: Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, Tahun 2011 (Juta Kg).....	37
Gambar 10	: Panjang Jalan Menurut Jenisnya, Tahun 2011 (ribu m).....	39

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam masyarakat modern dewasa ini, transportasi telah menjadi salah satu kebutuhan pokok masyarakat. Berbagai aktifitas masyarakat di bidang sosial, ekonomi, politik dan budaya menuntut ketersediaan jasa transportasi baik transportasi darat, laut maupun udara. Perkembangan transportasi mengikuti euphoria perkembangan informasi serta pembangunan yang berkembang pesat. Dalam hal ini, transportasi berperan sebagai penghemat biaya produksi dalam hal mempersingkat jarak dan waktu, alat-alat transportasi juga memudahkan manusia untuk menempuh satu titik dari satu titik yang lain tanpa terbatas jarak. Selain itu, transportasi terkait dengan produktivitas, dan juga meningkatkan mobilitas manusia, baik dalam hal produksi maupun pemasaran. Semakin tinggi mobilitas yang terjadi, maka semakin tinggi pula tingkat produktivitas. Peningkatan produktivitas merupakan kendali penting dalam peningkatan kesejahteraan manusia dan penunjang kemajuan ekonomi. Karenanya sarana dan prasarana transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional, khususnya pembangunan DKI Jakarta.

Sektor transportasi yang tumbuh dan berkembang dengan baik akan dapat memberikan andil yang cukup besar bagi perkembangan sektor lain seperti perdagangan, perindustrian, keuangan, dan jasa-jasa. Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang mempunyai *trickle down impact* terhadap sektor-sektor yang lain. Ini berarti pembangunan sektor transportasi secara langsung maupun tidak langsung akan memberikan dampak yang sangat signifikan terhadap pengembangan sektor-sektor yang lain. Salah satu indikator dari peningkatan pembangunan transportasi adalah efisiensi terhadap biaya operasi kendaraan masing-masing pelaku transportasi. Semakin rendah biaya operasi kendaraan maka akan semakin besar margin perdagangan yang diperoleh. Dengan demikian pendapatan yang diterima masing-masing individu akan meningkat yang juga akan meningkatkan kemakmuran. Dengan peningkatan kemakmuran dari masing-masing individu akan meningkatkan daya beli pada sektor-sektor yang lain. Peningkatan kemakmuran ini secara langsung akan meningkatkan tingkat konsumsi dari masing-masing individu tersebut sehingga menciptakan *demand* yang harus dipenuhi oleh produsen (produksi meningkat).

Peningkatan produksi secara keseluruhan akan menggerakkan perekonomian yang tercermin dalam peningkatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Melihat pentingnya sarana transportasi bagi pembangunan ekonomi suatu wilayah, dibutuhkan beberapa indikator yang dapat memberikan gambaran mengenai kondisi transportasi di suatu wilayah. Indikator tersebut diharapkan dapat digunakan sebagai acuan dalam menyusun berbagai perencanaan dan kebijakan di bidang transportasi. Untuk itu, data mengenai statistik transportasi yang lengkap dan akurat sebagai dasar perencanaan pembangunan menjadi sangat penting.

1.2 Tujuan

Penyajian data statistik transportasi tahun 2012 dimaksudkan untuk memberikan informasi kepada pengguna data, baik instansi pemerintah maupun swasta mengenai sarana dan prasarana transportasi di DKI Jakarta dan perkembangannya dalam beberapa tahun terakhir. Secara khusus, data tersebut dapat digunakan sebagai bahan masukan bagi perencanaan pembangunan transportasi dan pembangunan ekonomi pada umumnya.

1.3 Ruang Lingkup

Data statistik transportasi yang disajikan meliputi jumlah penumpang dan barang dari beberapa moda transportasi, jumlah armada bus, bus kota dan kendaraan lainnya, penerbitan STNK/SIM, panjang jalan, dan bongkar muat barang. Data tersebut didapat dari berbagai instansi serta asosiasi terkait.

1.4 Konsep dan Definisi

Terminologi yang dimuat dalam penyajian data statistik transportasi adalah sebagai berikut :

1. **Kendaraan bermotor** adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan tersebut, biasanya digunakan untuk angkutan orang atau barang di atas jalan raya selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor yang dicatat adalah semua jenis kendaraan kecuali kendaraan bermotor TNI/Polri dan Corp. Diplomatik.

2. **Mobil Penumpang** adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan tempat duduk untuk sebanyak-banyaknya delapan orang, tidak termasuk tempat duduk untuk pengemudi, baik dilengkapi atau tidak dilengkapi bagasi.
3. **Mobil Bis** adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan tempat duduk untuk lebih dari delapan orang, tidak termasuk tempat duduk untuk pengemudi, baik dilengkapi atau tidak dilengkapi bagasi.
4. **Mobil Truk** adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang, selain mobil penumpang, mobil bis dan kendaraan bermotor roda dua.
5. **Angkutan Taksi** adalah mencakup usaha pengangkutan orang dengan menggunakan mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu, dengan wilayah terbatas.
6. **Angkutan jalan untuk Barang** adalah mencakup usaha pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor dan dapat mengangkut lebih dari satu jenis barang (umum) seperti : truk, pick up, dan kontainer maupun yang secara khusus mengangkut satu jenis barang (khusus) seperti angkutan BBM, angkutan barang berbahaya dan angkutan alat-alat berat.
7. **Angkutan Pariwisata** adalah mencakup usaha pengangkutan orang dengan menggunakan kendaraan untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti : keperluan keluarga dan sosial, bus wisata.
8. **Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)** adalah mencakup usaha pengangkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan bermotor (bus umum besar/sedang) berdasarkan jadwal tertentu dan trayek AKAP yang ditetapkan.
9. **Sepeda motor** adalah setiap kendaraan bermotor yang beroda dua.
10. **Surat Ijin Mengemudi (SIM)** adalah surat yang dikeluarkan oleh kepolisian sebagai tanda kelayakan seseorang mengendarai suatu kendaraan bermotor. Data yang disajikan terdiri dari surat yang dikeluarkan pada tahun yang bersangkutan, baik SIM baru, perpanjangan maupun SIM pengganti akibat hilang atau rusak. SIM dibagi menjadi beberapa jenis yaitu SIM A, SIM B1, SIM B2 dan SIM C.

11. **SIM A** adalah surat ijin untuk mengemudikan mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang yang mempunyai berat tidak lebih dari 3.500 kilogram.
12. **SIM B1** adalah surat ijin untuk mengemudikan mobil bus dan mobil barang yang mempunyai berat di atas 3.500 kilogram.
13. **SIM B2** adalah surat ijin untuk mengemudikan traktor atau kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau kereta gandengan lebih dari 1.000 kilogram.
14. **SIM C** adalah surat ijin untuk mengemudikan sepeda motor yang dirancang mampu mencapai kecepatan lebih dari 40 kilometer per jam.
15. **Jalan** adalah jalan dalam bentuk apapun yang terbuka untuk lalu lintas kendaraan umum. Data yang disajikan dalam publikasi ini adalah semua jalan di DKI Jakarta baik di bawah wewenang pemerintah pusat maupun tingkat I dan tingkat II.
16. **Kereta api** adalah kendaraan dengan tenaga gerak (listrik, diesel atau tenaga uap) yang berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lain, yang akan atau sedang bergerak di atas rel, terdiri dari kereta penumpang dan kereta barang.
17. **Bongkar/Impor Barang** adalah pembongkaran barang dari kapal, baik barang yang diangkut dari pelabuhan asal di Indonesia ataupun dari luar negeri.
18. **Muat/Ekspor Barang** adalah pemuatan barang ke kapal untuk diangkut ke pelabuhan tujuan Indonesia atau ke luar negeri.
19. **Pelabuhan** adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
20. **Pelabuhan Umum** adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
21. **Pelabuhan Laut** adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

22. **Kantor Administrator Pelabuhan (ADPEL)/Kantor Pelabuhan (KANPEL)** adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut
23. **Pelabuhan yang diusahakan** adalah pelabuhan yang dikelola secara komersial oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia untuk memberikan fasilitas pelayanan yang diperlukan bagi kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan lain-lain.
24. **Pelabuhan yang tidak diusahakan** adalah pelabuhan laut yang dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja pelabuhan di lingkungan Kantor Wilayah Departemen Perhubungan yang pembinaan teknis operasional dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sedangkan tugas dan fungsinya sama dengan pelabuhan yang diusahakan, tetapi fasilitas yang dimiliki belum selengkap pelabuhan yang diusahakan.
25. **Pelayaran antar Pulau** adalah perusahaan/usaha yang melakukan kegiatan pelayaran antar pelabuhan di Indonesia.
26. **Pelayaran Luar Negeri** adalah perusahaan/usaha yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari luar negeri yang dilakukan secara tetap dan teratur dan atau dengan pelayaran tidak tetap dan tidak teratur dengan menggunakan semua jenis kapal.
27. **Jenis Pelayaran untuk yang tidak Diusahakan atau Pelabuhan Dibawah Naungan Ditjen Perhubungan Laut** adalah berdasarkan jenis bendera kapal. Bendera RI didefinisikan sebagai jenis pelayaran dalam negeri, sedangkan bendera asing didefinisikan sebagai jenis pelayaran luar negeri.
28. **Pelabuhan Strategis** adalah pelabuhan yang dianggap telah dilengkapi dengan berbagai fasilitas modern, diantaranya fasilitas untuk pelayaran angkutan peti kemas, barang curah, barang umum dan penumpang serta mempunyai kepadatan pergerakan kapal.
29. **Kunjungan Kapal** adalah kapal yang datang di pelabuhan baik untuk berlabuh di perairan maupun bersandar di dermaga.
30. **Gross Ton (GT)** adalah volume ruangan kapal dalam m³ meliputi volume ruangan kapal kecuali *tunnel (terowongan)*, lubang poros baling-baling, *chain locker`* (tempat jangkar) dan alas ganda.

31. **Penumpang Naik** adalah penumpang yang naik ke kapal untuk berangkat ke pelabuhan tujuan.
32. **Penumpang Turun** adalah penumpang yang turun dari kapal yang diangkut dari pelabuhan asal.
33. **Scheduled Operation** adalah penerbangan secara teratur dan tetap pada route tertentu untuk mengangkut penumpang, barang dan pos.
34. **Non Scheduled Operation** adalah penerbangan sewaktu-waktu pada route yang diperlukan untuk mengangkut penumpang, barang dan pos termasuk penerbangan carteran.
35. **Supplementary Airline Operation** adalah penerbangan yang hanya bisa menampung maksimum 15 penumpang dan dimaksudkan sebagai pelengkap untuk penerbangan *scheduled* dan *non scheduled* termasuk air taxi.
36. **Km- Pesawat (Aircraft-Km)** adalah jumlah jarak kilometer yang ditempuh oleh semua pesawat terbang.
37. **Keberangkatan Pesawat (Aircraft Departure)** adalah jumlah keberangkatan pesawat terbang.
38. **Jam terbang (Aircraft Hours Flown)** adalah jumlah jam terbang dari seluruh tempat duduk yang tersedia.
39. **Penumpang Diangkut (Pax Carried)** adalah jumlah/banyaknya penumpang yang diangkut.
40. **Km Penumpang (Pax Km)** adalah jumlah kilometer dari semua penumpang pesawat terbang.
41. **Km Tempat Duduk Tersedia (Available Seat Kilometer)** adalah jumlah kilometer dari seluruh tempat duduk yang tersedia.
42. **Barang Diangkut (Freight)** adalah jumlah/banyaknya barang yang diangkut.
43. **Tingkat Penggunaan Tempat Duduk (Pax Load Factor)** adalah persentase dari produksi kilometer penumpang terhadap kilometer dari seluruh tempat duduk yang tersedia.
44. **Tingkat kepadatan Muatan Barang (Weight Load Factor)** adalah persentase dari produksi ton-km (performed ton km) terhadap total ton-km yang tersedia.
45. **Maksimum Take Off Weight (MTOW)** adalah kemampuan atau berat maksimum dari suatu pesawat terbang untuk dapat terbang pada saat tinggal landas.

BAB II METODE PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA

2.1 Pengumpulan Data

Data statistik transportasi yang dikumpulkan selain dari berbagai instansi yang terkait erat dengan masalah transportasi dan komunikasi juga diperoleh dari beberapa perusahaan milik negara yang ditunjuk untuk menyelenggarakan masalah transportasi dan komunikasi. Data yang disajikan dalam publikasi ini diantaranya berasal dari :

- PT. KAI Cabang Jakarta.
- Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.
- PT. Trans Jakarta
- Ditlantas Polda Metro Jaya.
- PT. Jasa Marga Divisi Man Pul Tol
- Sub Dinas Bina Program, Dinas Pekerjaan Umum Jalan Provinsi DKI Jakarta.
- Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta.
- PT. Angkasa Pura II
- PT. Pelindo (Pelabuhan Indonesia) II Cabang Tanjung Priok.

Namun, ada beberapa data yang belum *up date* seperti data jumlah kendaraan bermotor, jumlah SIM yang diselesaikan dan jumlah STNK yang diterbitkan. Hal ini disebabkan karena ada kendala pada saat pengumpulan data, misalnya *non response*.

2.2 Pengolahan Data

Data yang diperoleh dari instansi terkait diolah dengan menggunakan program microsoft excel, karena dengan program ini sangat mudah untuk melakukan pengecekan mengenai kesalahan dalam penjumlahan maupun untuk mentransfer data untuk dianalisa lebih lanjut. Untuk mendapatkan data yang baik dan sudah bersih dari kesalahan pengisian, maka dalam pengolahan akan dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu *editing*, *entry* data dan *validasi*.

2.2.1 *Editing*

Editing dilakukan agar isian pada kuesioner instansi sudah saling konsisten antar rincian, disamping itu juga diperiksa kewajaran data dari masing-masing rincian. Pemeriksaan konsistensi diperlukan agar antar rincian yang berkaitan konsisten.

2.2.2 *Entry Data*

Entry data ini dilakukan terhadap berbagai data yang diperoleh dari instansi/unit terkait dengan program yang sudah disiapkan sebelumnya.

2.2.3 *Validasi*

Program validasi dilakukan untuk menangkap kesalahan yang masih melekat pada data yang sudah dientry. Kesalahan itu dapat berasal dari kesalahan-kesalahan pada waktu mengentry data, ataupun ketidakkonsistenan atau ketidakwajaran data.

2.3 **Analisis Data**

Data yang diperoleh dari instansi terkait, setelah dibuat dalam bentuk tabulasi kemudian dilakukan analisis secara deskriptif. Dari analisa deskriptif ini akan diketahui berbagai karakteristik data dari statistik transportasi baik itu statistik angkutan darat, laut dan udara.

BAB III

GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI DKI JAKARTA

Sebagai wilayah yang berbatasan dengan daerah penyangga di sekitarnya, yang sebagian besar berupa daratan, kebutuhan sarana transportasi terutama transportasi darat merupakan kebutuhan yang sangat mendasar bagi masyarakat di wilayah Provinsi DKI Jakarta. Kebutuhan ini sangat mendesak karena sebagai daerah tujuan para urban, sebagian besar penduduknya bermukim di daerah pinggir kota, sementara berbagai kegiatan sehari-hari yakni kegiatan bekerja atau mencari nafkah dilakukan di daerah pusat kota.

3.1. Transportasi Darat.

Transportasi di DKI Jakarta lebih didominasi oleh transportasi darat. Hal ini dikarenakan dominasi aktifitas manusia yang berada di darat sehingga kegiatan transportasi pun lebih banyak dilakukan di darat daripada di laut maupun di udara, yang biasanya hanya digunakan untuk menempuh perjalanan jarak jauh atau perjalanan yang hanya bisa dilalui dengan kendaraan laut. Selain itu, transportasi darat juga lebih diminati oleh masyarakat karena aksesnya yang mudah, serta harganya yang terjangkau.

Untuk melihat perkembangan angkutan darat di DKI Jakarta akan diulas secara ringkas mengenai perkembangan sarana maupun prasarana serta hal-hal lain yang berkaitan dengan angkutan darat, antara lain jumlah kendaraan bermotor, Jumlah SIM yang diselesaikan, Jumlah STNK yang diterbitkan, jumlah penumpang dan barang yang diangkut kereta api, jumlah bus kota yang beroperasi, jumlah angkutan kendaraan jenis IV (kendaraan bermotor umum roda tiga). Gambaran perkembangan angkutan darat tersebut dilakukan dengan melakukan perbandingan atas data sarana dan prasarana angkutan darat selama beberapa tahun terakhir.

3.1.1 Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor merupakan salah satu sarana paling penting dalam menunjang perekonomian suatu wilayah. Mobilitas penumpang maupun barang yang biasanya mempunyai kontribusi yang cukup besar terhadap perekonomian, diangkut

oleh kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor yang selalu mengalami peningkatan menunjukkan bahwa mobilitas penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta juga selalu meningkat (Tabel 1).

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar Di DKI Jakarta (Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD) Menurut Tahun dan Jenis Kendaraan, Tahun 2005-2010

Tahun	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Mobil Beban	Mobil Bis	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2005	4 647 435	1 766 801	499 581	316 502	7 230 319
2006	5 310 068	1 835 653	504 727	317 050	7 967 498
2007	5 974 173	1 916 469	518 991	318 332	8 727 965
2008	6 765 723	2 034 943	538 731	308 528	9 647 925
2009	7 518 098	2 116 282	550 924	309 385	10 494 689
2010	8 764 130	2 334 883	332 779	565 727	11 997 519

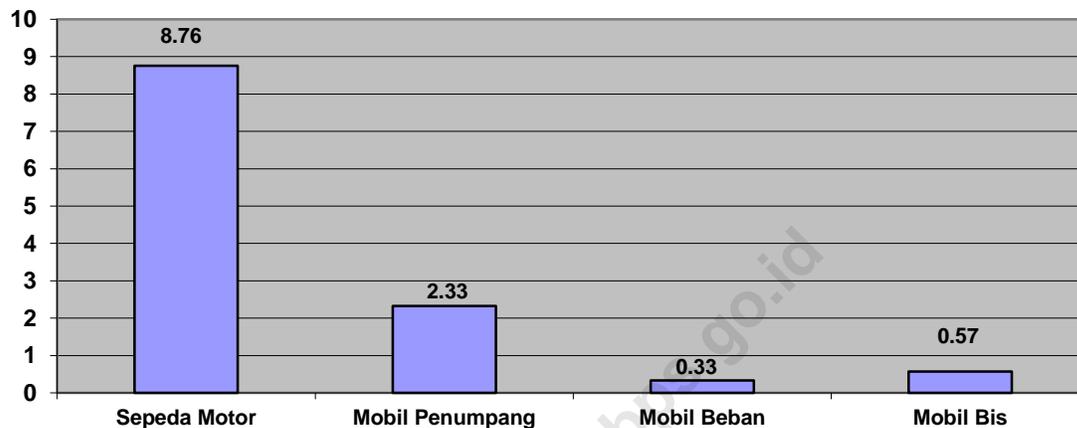
Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan *Corps Diplomatic* di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. Lalu lintas di Jakarta pada tahun 2010 didominasi oleh sepeda motor (73,05 persen), mobil penumpang (19,46 persen), mobil bis (4,72 persen), dan terakhir mobil beban yang hanya terserap sekitar 2,77 persen. Pertumbuhan kendaraan bermotor selama enam tahun terakhir mencapai 8,81 persen per tahun. Jika dirinci menurut jenis kendaraan, sepeda motor mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sekitar 11,15 persen per tahun. Setelah itu mobil bus, yang mengalami pertumbuhan sekitar 10,16 persen per tahun, mobil penumpang tumbuh 4,76 persen per tahun. Hanya mobil beban saja yang mengalami penurunan sekitar 6,55 persen per tahun.

Peningkatan jumlah kendaraan yang cukup besar pada jenis sepeda motor karena sepeda motor saat ini masih merupakan kendaraan yang paling ekonomis. Selain harganya terjangkau (murah), proses kepemilikan sepeda motor juga sangat mudah. Banyak perusahaan *leasing* yang berlomba-lomba untuk memasarkan sepeda motor. Hanya dengan uang beberapa ratus ribu rupiah sebagai uang muka bahkan ada

yang berani tanpa uang muka, seseorang sudah dapat memiliki sepeda motor. Hal yang hampir sama terjadi pada jenis mobil penumpang. Tingginya kepemilikan jenis kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang ini karena saat ini masih sulit mendapatkan kendaraan umum yang aman, nyaman, mudah diakses dan tepat waktu serta harganya relatif terjangkau.

Gambar 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta, Tahun 2010 (juta)



3.1.2 Surat Ijin Mengemudi (SIM)

Agar perjalanan angkutan darat aman, nyaman, tertib dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas, Kepolisian Republik Indonesia telah menetapkan peraturan berkaitan dengan kelayakan seseorang dalam mengemudikan kendaraan. Seseorang baru diperbolehkan mengendarai suatu jenis kendaraan apabila dia telah memenuhi syarat-syarat tertentu seperti usia yang cukup, karakter yang memenuhi syarat dan telah lulus ujian tertulis maupun ujian praktek. Tanpa persyaratan yang ketat dalam seleksi kepemilikan SIM maka keamanan dan kenyamanan dalam berkendara di jalan raya akan sulit didapat.

Jenis SIM terdiri dari beberapa macam yakni SIM A, SIM BI, SIM BII dan SIM C. Masing-masing jenis SIM menunjukkan jenis kendaraan apa yang boleh dikemudikan oleh si pemilik SIM (Lihat Konsep Definisi). Jumlah SIM yang dicatat merupakan jumlah SIM yang dikeluarkan pada tahun bersangkutan, baik berupa SIM baru, SIM perpanjangan maupun SIM penggantian akibat hilang atau rusak (Tabel 2).

Tabel 2. Jumlah SIM yang diselesaikan di DKI Jakarta Menurut Jenisnya, Tahun 2005 - 2010

Jenis SIM	2005	2006	2007	2008	2009	2010
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
SIM A	150 838	140 739	176 473	171 400	236 380	312 995
SIM A Umum	8 928	7 324	6 047	5 723	5 815	5 948
SIM A Khusus	48	37	40	22	16	6
SIM B I	50 180	52 264	51 051	44 008	42 312	47 068
SIM B I Umum	20 433	19 587	16 798	14 508	15 033	15 869
SIM B II	2 169	2 221	2 298	2 121	2 511	2 846
SIM B II Umum	4 729	5 042	4 982	4 621	4 735	5 716
SIM C	220 526	214 090	247 763	223 857	298 055	411 865
Jumlah	457 851	441 304	505 452	466 260	604 857	802 313

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Selama kurun waktu 2005-2010 terjadi fluktuasi pada jumlah SIM yang dikeluarkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya. Pada tahun 2010, SIM C merupakan SIM yang paling banyak diselesaikan (51,33 persen) dari keseluruhan jenis SIM. Seperti telah disebutkan pada sub bab konsep dan definisi, dimana SIM C merupakan SIM untuk motor, maka banyaknya SIM C yang diselesaikan tentunya terkait dengan meningkatnya jumlah pemilik sepeda motor.

Secara umum, tingkat pertumbuhan penyelesaian SIM sebesar 9,80 persen per tahun. Jika dirinci menurut jenis SIM yang diselesaikan, SIM A mengalami tingkat pertumbuhan tertinggi dengan nilai 12,94 persen per tahun. Tingginya pertumbuhan SIM A tentunya terkait dengan semakin mudahnya masyarakat untuk membeli mobil. Pembayaran uang muka mobil pada saat ini jauh lebih kecil dibandingkan pembayaran

uang muka pada lima tahun yang lalu, mengakibatkan *interest* masyarakat untuk memiliki mobil cukup tinggi. Jenis SIM lainnya yang mengalami pertumbuhan positif adalah SIM C dengan pertumbuhan sekitar 10,97 persen per tahun, SIM BII (4,63 persen), dan SIM BII Umum (3,21 persen). Sementara itu, SIM A khusus mengalami pertumbuhan negatif terbesar dengan nilai 29,29 persen per tahun. Kondisi tersebut dapat dipahami karena SIM A Khusus diperuntukkan untuk kendaraan bermotor umum roda tiga seperti bemo/APB, bajaj dan toyoko. Di Jakarta, keberadaan jenis kendaraan tersebut sudah jarang. Informasi terakhir Polda Metro Jaya sudah tidak mengeluarkan SIM A khusus lagi. SIM yang lama juga tidak bisa diperpanjang lagi. Untuk pengendara roda tiga yang ingin memperpanjang harus menggunakan SIM A umum yang biasa digunakan kendaraan roda empat. Sedangkan jenis SIM lainnya yang mengalami pertumbuhan negatif per tahunnya adalah SIM A Umum (-6,54 persen), SIM BI (-1,06 persen), dan SIM BI Umum (-4,13 persen).

3.1.3 Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK)

Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) merupakan tanda bukti pendaftaran dan pengesahan suatu kendaraan bermotor berdasarkan identitas dan kepemilikannya yang telah terdaftar. STNK berisi identitas kepemilikan dan identitas kendaraan bermotor. Salah satu informasi tersebut yaitu nomor polisi dan masa berlakunya yang tertera dalam STNK yang kemudian dicetak pada plat nomor untuk dipasang pada kendaraan bermotor yang bersangkutan. Keberadaan STNK ini mutlak menjadi tanda bukti kepemilikan kendaraan yang otentik si pemilik kendaraan.

Setiap satu kendaraan bermotor hanya boleh memiliki satu nomor kendaraan atau tidak boleh ada satu nomor kendaraan yang dimiliki oleh lebih dari satu kendaraan bermotor. Hal ini untuk menghindari terjadinya duplikasi kepemilikan untuk satu jenis kendaraan yang sama. Bisa dibayangkan jika penomoran kendaraan tidak diatur sedemikian rupa, akan terjadi saling klaim terhadap kepemilikan kendaraan sejenis yang kebetulan mempunyai nomor kendaraan sama. Pemberian nomor kendaraan bermotor juga dapat dimanfaatkan untuk pembayaran pajak kendaraan bermotor yang merupakan salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) potensial DKI Jakarta.

Tabel 3 menunjukkan bahwa setiap tahun cukup banyak STNK yang diterbitkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya. Pada tahun 2010, jumlah total STNK yang diterbitkan

mencapai 4.352.383 lembar. Dari jumlah tersebut, sekitar 2.462.979 lembar atau sekitar 60,27 persen berbentuk pengesahan STNK. Hal yang sangat menarik adalah cukup tingginya penerbitan STNK untuk kendaraan baru yang mencapai 736.607 lembar (16,92 persen). Ini berarti bahwa pada tahun 2010 telah terjadi penambahan kendaraan baru sebanyak 736.607 kendaraan. Selain itu, ditambah dengan kendaraan yang sudah ada, tetapi berganti kepemilikan (balik nama) ada sekitar 334.278 lembar dan kendaraan yang dokumen STNKnya hilang sejumlah 145.398 lembar. Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, ternyata ada peningkatan kendaraan baru sekitar sekitar 30,44 persen. Dengan melihat kondisi ini, maka Jakarta akan mengalami kemacetan, sehingga perlu diantisipasi misalnya dengan penambahan panjang dan luas jalan. Selain itu yang tak kalah pentingnya adalah manajemen lalu lintas yang baik.

Tabel 3. Jumlah Penerbitan STNK menurut Bulan dan Statusnya, Tahun 2005-2010

Bulan	Status			
	Kendaraan Baru	Balik Nama	Pindah Daerah	Hilang/Salinan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari	58 711	29 123	20 396	13 153
Pebruari	52 796	26 908	16 454	11 694
Maret	62 963	30 998	17 572	12 750
April	62 781	30 320	16 740	12 215
M e i	59 550	29 590	16 388	10 867
Juni	65 810	30 675	14 838	12 869
Juli	67 254	27 156	14 944	12 668
Agustus	72 990	29 941	14 144	12 929
September	46 227	20 091	9 360	10 230
Oktober	64 337	27 046	15 517	11 625
November	62 972	24 964	13 553	11 962
Desember	60 216	27 466	16 409	12 436
Jumlah	736 607	334 278	186 315	145 398
2009	564 694	298 436	138 484	48 217
2008	631 623	276 713	173 101	48 999
2007	503 273	278 209	186 370	39 505
2006	490 015	276 646	163 581	31 753
2005	593 229	354 687	197 188	27 666

Lanjutan Tabel 3

Bulan	Status					Jumlah	
	Pengesahan	Perpanjangan Coba Kendaraan	Surat Tanda Coba Kendaraan dan Rahasia	RHS	Korp Diplomatik		
(1)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Januari	206 229	37 640	56	858	65	366 231	
Pebruari	187 253	31 248	130	1897	-	328 380	
Maret	198 704	43 972	88	905	3	367 955	
April	265 238	42 521	47	654	2	430 518	
Mei	185 989	40 031	55	690	31	343 191	
Juni	201 505	40 853	82	737	2	367 371	
Juli	213 600	44 161	80	575	2	380 440	
Agustus	223 646	46 899	243	574	-	401 366	
September	179 563	34 596	21	496	-	300 584	
Oktober	200 249	43 377	209	688	3	363 051	
Nopember	205 626	33 941	165	666	1	353 850	
Desember	195 377	37 159	165	180	38	349 446	
Jumlah	2 462 979	479 398	1 341	8 920	147	4 352 383	
2009	2 561 376	568 925	409	8 183	456	4 249 511	
2008	2 436 463	304 862	2 389	7 925	281	3 967 520	
2007	2 276 611	310 250	4 031	20 581	591	3 731 204	
2006	2 223 267	266 812	459	-	563	2 223 267	
2005	1 812 615	260 110	1 038	-	528	3 273 172	

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

3.1.4. Kecelakaan Lalu Lintas

Salah satu indikator yang dapat menunjukkan keamanan, kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas, baik di jalan raya maupun di jalan tol adalah kecelakaan lalu lintas. Semakin kecil jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi menunjukkan semakin baik sistem angkutan darat yang dimiliki, sebaliknya semakin banyak

kecelakaan lalu lintas yang terjadi berarti semakin buruk sistem angkutan yang dimiliki. Untuk kondisi jalan tol yang dianggap sebagai jalan dengan kondisi jalan dan lingkungan relatif lebih (mendekati) ideal dibandingkan kondisi jalan arteri pada umumnya, ternyata tetap saja rawan terjadi kecelakaan. Tabel 4 menunjukkan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan tol.

Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol selama tahun 2011 terbanyak di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan jumlah 659 kecelakaan, disusul oleh jalan tol Jagorawi 263 kecelakaan, jalan tol Cawang-Tomang-Cengkareng dengan 173 kecelakaan, dan Jakarta-Tangerang Barat dengan 172 kecelakaan. Jika dibandingkan dengan jumlah kecelakaan pada tahun 2010, maka terjadi penurunan jumlah kecelakaan di setiap ruas jalan tol.

Tabel 4. Indikator Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Menurut Ruas Jalan, Tahun 2011

Indikator	Ruas Jalan Tol			
	Jagorawi	Jakarta – Tangerang Barat	Jakarta – Cikampek	Cawang - Tomang - Cengkareng
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. Jumlah Kecelakaan	263	172	659	173
2. Jml Korban meninggal (Jiwa)	18	11	61	5
3. Faktor Penyebab :				
a. Pengemudi	197	142	523	141
b. Kendaraan	61	30	129	30
c. Lingkungan	5	-	7	2

Sumber: PT.Jasamarga

Jumlah korban yang meninggal akibat kecelakaan nampaknya berbanding lurus dengan jumlah kecelakaan yang terjadi, dimana korban yang meninggal terbanyak di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan jumlah 61 orang, diikuti oleh Jagorawi 18 orang meninggal, Jakarta Tangerang Barat 11 orang meninggal dan Cawang-Tomang-Cengkareng sebanyak 5 orang meninggal. Faktor penyebab yang paling utama adalah akibat kelalaian pengemudi. Cukup tingginya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan tol Jakarta-Cikampek karena ruas ini merupakan ruas jalan tol yang cukup panjang dan sangat padat. Dengan ruas jalan yang cukup panjang ditambah perjalanan sebelumnya yang cukup melelahkan (baik dari Jawa maupun luar Jawa) membuat banyak pengemudi yang mengendarai kendaraan di ruas jalan ini mengantuk. Hal inilah yang menjadi penyebab utama banyaknya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan ini.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas terutama di darat sangatlah beragam, mulai dari faktor pengemudi, faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Dari ketiga faktor tersebut, ternyata penyebab kecelakaan terbesar adalah karena kelalaian manusia. Jika diamati lebih jauh, maka kecelakaan di setiap jalan tol tersebut atau lebih dari 75 persen akibat faktor manusia. Banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan terkadang tidak diikuti dengan kesadaran pengguna jalan untuk mentaati rambu-rambu lalu lintas atau saling menghormati sesama pengguna jalan. Ketidaksiplinan dari pengguna jalan ini tentu dapat membahayakan pengguna jalan yang lain.

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan dan perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan.

Cuaca, misalnya hari hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Pola pengaturan atau penataan jaringan jalan juga dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas darat. Jalan yang berlubang ditambah dengan kurangnya fasilitas transportasi contohnya lampu penerangan jalan, akan menyebabkan resiko kecelakaan cukup tinggi.

3.1.5. Angkutan Kereta Api

Kereta api sebagai sarana transportasi pada umumnya dipilih karena kemampuannya mengangkut muatan dalam jumlah besar melalui jarak yang jauh, mengangkut penumpang dalam jumlah besar untuk jarak sedang, dan sebagai sarana angkutan komuter di kota-kota besar. Kereta api bukan hanya alternatif pilihan transportasi rakyat yang murah, tetapi juga bebas dari kemacetan jalan raya ibu kota. Bahkan, kereta api bukan hanya pilihan bagi mereka yang berekonomi menengah ke bawah, tetapi juga menjadi gaya hidup mereka yang "berduit" tetapi mencari kepraktisan serta kenyamanan untuk mencapai tempat tujuan.

Tabel 5. Jumlah Penumpang Kereta Api selama Tahun 2006-2011

Tahun	Luar Kota	Jabotabek	Dalam Kota	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2006	7 676 839	104 579 720	10 931 711	123 188 270
2007	6 897 517	118 094 971	12 679 019	137 671 507
2008	8 447 704	126 699 747	16 356 631	151 504 082
2009	9 115 987	130 632 466	17 318 336	157 066 789
2010	9 136 030	124 331 056	24 424 870	157 891 956
2011	8 325 805	110 751 052	17 407 447	136 484 304

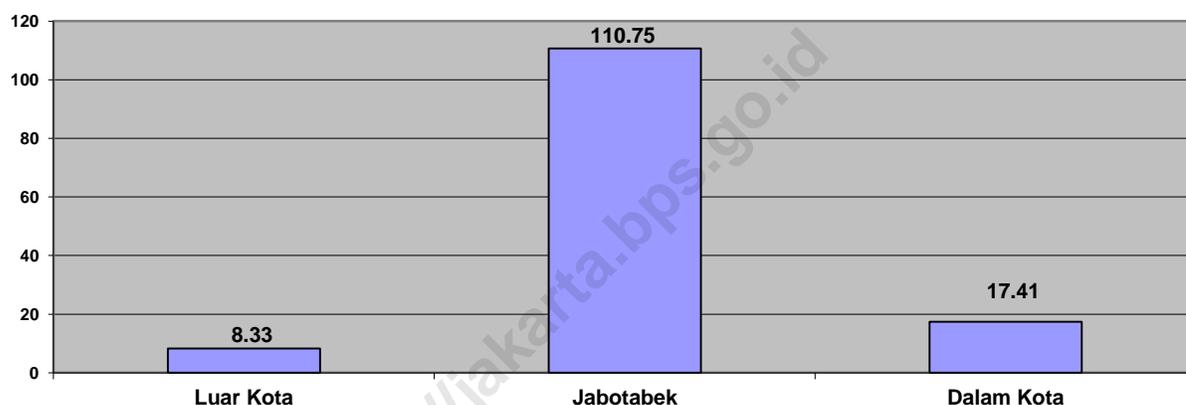
Sumber: PT. KAI Cabang Jakarta

Jumlah penumpang kereta api selama tahun 2006-2011 selalu mengalami peningkatan, kecuali pada tahun 2011. Dibandingkan tahun 2010, jumlah penumpang kereta api pada tahun 2011 mengalami penurunan sebesar 13,56 persen. Penurunan jumlah penumpang kereta api pada tahun 2011 terjadi di ketiga tujuan yaitu luar kota, Jabotabek dan dalam kota. Namun, jumlah penumpang kereta api secara umum mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 1,72 persen per tahun dimana pertumbuhan terbesar terjadi pada penumpang dalam kota, yaitu sebesar 8,06 persen per tahunnya. Urutan selanjutnya adalah penumpang luar kota dengan tingkat pertumbuhan 1,36 persen per tahun dan Jabotabek 0,96 persen per tahun.

Selama tahun 2011, jumlah penumpang kereta api yang diangkut paling banyak untuk tujuan Jabotabek sejumlah 110.751.052 penumpang. Selanjutnya penumpang

dalam kota sejumlah 17.407.447 penumpang dan luar kota 8.325.805 penumpang. Cukup banyaknya penumpang kereta api dengan tujuan Jabotabek menunjukkan bahwa moda transportasi kereta api masih merupakan pilihan utama angkutan bagi masyarakat di wilayah ini. Angkutan kereta api memang masih menjadi angkutan favorit, terutama bagi masyarakat yang tinggal di wilayah yang berbatasan dengan DKI Jakarta. Oleh karena itu, kereta api sebagai salah satu moda transportasi darat yang dapat mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah besar secara cepat, aman, efisien dan relatif murah dapat lebih dikembangkan dan menjadi salah satu alat transportasi yang terus diperhitungkan.

Gambar 2. Jumlah Penumpang Kereta Api, Tahun 2011 (Juta)



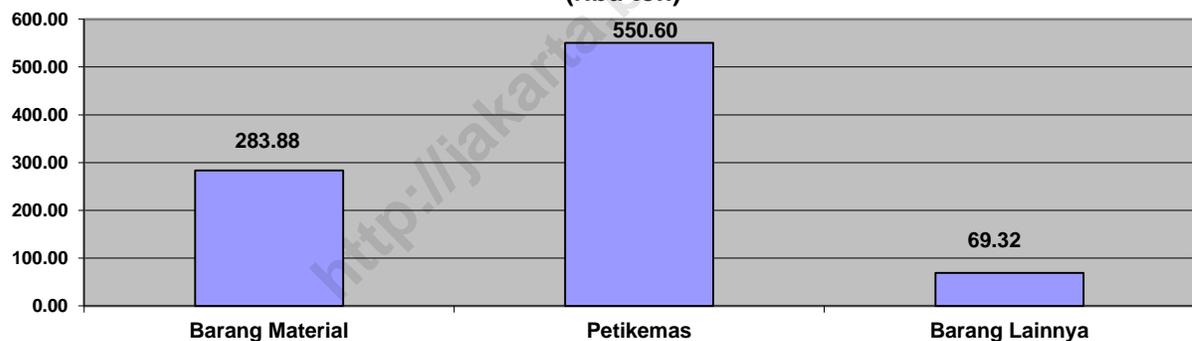
Tabel 6. Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api, Tahun 2006-2011 (ton)

Tahun	Barang	Peti Kemas	Barang Lainnya	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2006	473 466	207 327	25 380	706 173
2007	426 986	212 015	37 137	676 138
2008	510 155	234 016	50 624	794 995
2009	606 837	268 152	125 686	1 000 675
2010	281 596	385 009	100 700	767 305
2011	283 879	550 603	69 320	903 802

Sumber: PT. KAI Cabang Jakarta

Jumlah barang yang diangkut kereta api selama tahun 2006-2011 cenderung berfluktuasi. Selama enam tahun terakhir yaitu dari tahun 2006 sampai tahun 2011, jumlah barang yang berhasil diangkut paling tinggi terjadi pada tahun 2009, yaitu sebesar 1.000.675 ton, sedangkan paling rendah pada tahun 2007 sebesar 676.138 ton. Jika dibandingkan dengan tahun 2010, pada tahun 2011 terjadi peningkatan jumlah barang yang diangkut sebesar 17,79 persen. Hingga saat ini kereta api barang belum dimanfaatkan secara luas oleh masyarakat. Hal tersebut bisa disebabkan masih minimnya jumlah moda transportasi ini, di samping proses pengiriman barang yang memakan waktu terlalu lama. Karena lamanya distribusi membuat banyak orang memilih menggunakan moda transportasi lain untuk mengirim barang. Ke depan perlu ada pengembangan kereta api barang dengan cara meningkatkan kapasitas angkut dengan peningkatan kemampuan lokomotif dan gerbong. Selain itu, meningkatkan keamanan produk dan kemudahan bongkar muat.

**Gambar 3. Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api, Tahun 2011
(ribu ton)**



3.1.6 Angkutan Bis Kota dan Angkutan Jenis IV (Beroda Tiga)

Angkutan massal yang sudah cukup lama keberadaannya di DKI Jakarta adalah angkutan bus kota dan angkutan jenis IV (beroda tiga). Secara total jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta pada tahun 2011 berjumlah 22.094 bus, di luar busway yang berjumlah 562 armada. Berdasarkan nama perusahaan, PT Mayasari Bhakti merupakan perusahaan dengan jumlah bus besar terbanyak yaitu 1.493 atau sekitar 50,32 persen dari keseluruhan bus besar. Untuk ukuran bus sedang, didominasi oleh metro mini dengan jumlah sebesar 3.101 armada. Sedangkan untuk klasifikasi bus kecil, didominasi oleh mikrolet yang berjumlah 6.754 armada atau sekitar 47,62 persen dari keseluruhan bus kecil. Dari ketiga klasifikasi bus

yang ada, ternyata DKI Jakarta didominasi oleh bus kecil yaitu sekitar 64,19 persen dari keseluruhan bus (di luar busway). Dari 22.094 bus yang terdaftar pada Dinas Perhubungan DKI Jakarta, belum tentu semuanya masih layak untuk beroperasi. Banyak dari armada bus yang masih tercatat di dinas terkait sebenarnya sudah tidak layak untuk beroperasi. Penertiban terhadap kendaraan umum yang sudah tak laik operasi sangat penting. Selain untuk menjaga keselamatan penumpang, langkah itu juga untuk mengurangi polusi udara yang diakibatkan asap kendaraan angkutan umum. Minimnya kualitas, kenyamanan, dan pelayanan pada angkutan umum di Jakarta, menjadi penyebab kemacetan. Kondisi ini membuat masyarakat lebih suka menggunakan kendaraan pribadi dibanding angkutan umum.

Tabel 7. Jumlah Bus Kota yang Beroperasi (Terdaftar) Menurut Perusahaan, Tahun 2011

Nama Perusahaan	Jumlah Bus (Unit)	Jumlah Trayek
(1)	(2)	(3)
I. Bus Besar / Large Bus		
1. Perum PPD	378	46
2. PT. Mayasari Bakti	1 493	95
3. PT. Pahala Kencana	40	3
4. PT. Bianglala Metropolitan	184	9
5. PT. Steady Safe	407	32
6. PT. Agung Bhakti	25	2
7. Koperasi Arief Rahman Hakim	25	1
8. PT. Koda Jaya/ AJA P	154	6
9. PT. Jasa Utama	75	5
10. Koperasi Himpurna	-	-
11. PT. Metro Mini	50	4
12. PT. Putra Tasima	-	-
13. PT. Daya Sentosa Utama	26	2
14. PT. Intras Jaya Transporindo	20	2
15. PT. Sinar Jaya Megah Langgeng	90	12
Jumlah	2 967	219
16. TRANS JAKARTA BUSWAY	562	11

Lanjutan Tabel 3

Nama Perusahaan	Jumlah Bus (Unit)	Jumlah Trayek
(1)	(2)	(3)
II. Bus Sedang / Medium Bus		
17. PT. Metro Mini	3 101	50
18. Kopaja	1 475	28
19. Koantas Bima	185	3
20. Kopami Jaya	163	3
21. PT. Jawa Dian Mitra	20	1
Jumlah	4 944	85
III. Bus Kecil / Small Bus		
22. Mikrolet	6 754	59
23. KWK/ APK	6 243	79
24. APB	1 186	21
Jumlah	14 183	159

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Dalam rangka menekan jumlah kecelakaan lalu lintas akibat masih adanya kendaraan yang beredar di jalan-jalan umum yang tidak layak beroperasi maka ditetapkan beberapa kriteria yang harus dipenuhi masing-masing kendaraan agar tidak timbul masalah di perjalanan. Pemda DKI Jakarta mempunyai tiga tempat pengujian kelayakan kendaraan bermotor yakni Ujung Menteng, Pulo Gadung dan Cilincing. Peningkatan fasilitas pengujian kendaraan bermotor pada tiga lokasi pengujian kendaraan bermotor tersebut terus ditingkatkan antara lain penerapan *on-line* data, penerapan sistem komputerisasi digital (untuk menggantikan sistem manual). Selain itu, kemampuan alat uji kendaraan bermotor telah ditingkatkan menjadi berat kendaraan 20

ton. Untuk mempermudah uji petik kelaikan emisi gas buang, saat ini juga telah dimiliki sarana peralatan uji emisi gas buang portabel.

Untuk angkutan jenis IV (kendaraan bermotor umum roda tiga), dari tahun ke tahun angkanya hanya sedikit mengalami perubahan. Untuk angkutan bemo/APB pada tahun 1997 jumlahnya sekitar 989 angkutan, beberapa tahun kemudian (sampai keadaan tahun 2003) angkanya sedikit menurun. Namun sejak tahun 2004, dibanding tahun-tahun sebelumnya, angkanya mengalami peningkatan. Pada tahun 2011, jumlah angkutan bemo/APB telah mencapai 1.186 angkutan. Bajaj pada tahun 1997 jumlahnya mencapai 14.831 angkutan dan pada tahun 2011 jumlahnya berkurang menjadi 13.864 angkutan. Dengan kata lain jenis angkutan Bajaj mengalami tingkat pertumbuhan negatif 0,45 persen per tahun. Jenis kendaraan terakhir Toyoko, pada tahun 1997 berjumlah 500 angkutan dan pada tahun 2011 jumlahnya sekitar 400 angkutan. Jenis angkutan ini selama 14 tahun terakhir mengalami tingkat pertumbuhan negatif 1,48 persen per tahun.

**Tabel 8. Jumlah Kendaraan Angkutan Jenis IV (Kendaraan Bermotor Umum Roda Tiga)
Menurut Jenisnya, Tahun 1997 – 2011**

Tahun	Bemo/APB	Bajaj	Toyoko
(1)	(2)	(3)	(4)
1997	989	14 831	500
1999	867	14 612	500
2001	867	14 612	500
2002	967	14 612	500
2003	967	14 612	500
2004	1 054	14 586	500
2005	1 072	14 542	500
2006	1 072	14 353	428
2007	1 096	14 360	421
2008	1 096	14 424	421

Lanjutan Tabel 8

Tahun	Bemo/APB	Bajaj	Toyoko
(1)	(2)	(3)	(4)
2009	1 146	14 424	421
2010	1 186	14 424	400
2011	1 186	13 864	400

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Sama seperti armada bus, jumlah angkutan jenis IV yang tercatat disini belum tentu mengindikasikan jumlah angkutan jenis IV yang beroperasi. Sebagai contoh jenis angkutan Bemo/APB pada tahun 2011 tercatat 1.186 angkutan, padahal selama ini sudah agak sulit untuk menemukan jenis angkutan Bemo/APB di DKI Jakarta. Beberapa tempat yang ditenggarai masih terdapat angkutan Bemo/APB adalah Bendungan Hilir Jakarta Pusat, Pasar Baru Jakarta Pusat, Sawah Besar Jakarta Pusat, Pademangan - Jakarta Utara, KRT Rajiman-Jakarta Timur dan beberapa daerah pinggiran Jakarta lainnya.

Angkutan lain yang ikut berperan melayani angkutan umum DKI Jakarta adalah taksi, mobil barang, bus pariwisata dan Bus AKAP. Pada tahun 2011, jumlah taksi, mobil barang dan Bus AKAP mengalami peningkatan. Sedangkan jumlah bus pariwisata mengalami penurunan. Namun demikian, selama kurun waktu 2002-2011 ternyata jenis bus pariwisata mengalami tingkat pertumbuhan tertinggi 3,19 persen per tahun; disusul oleh mobil barang dengan tingkat pertumbuhan 3,10 persen per tahun; dan taksi dengan tingkat per tumbuhan 0,55 persen per tahun. Sementara Bus AKAP mengalami sedikit penurunan 0,43 persen per tahun.

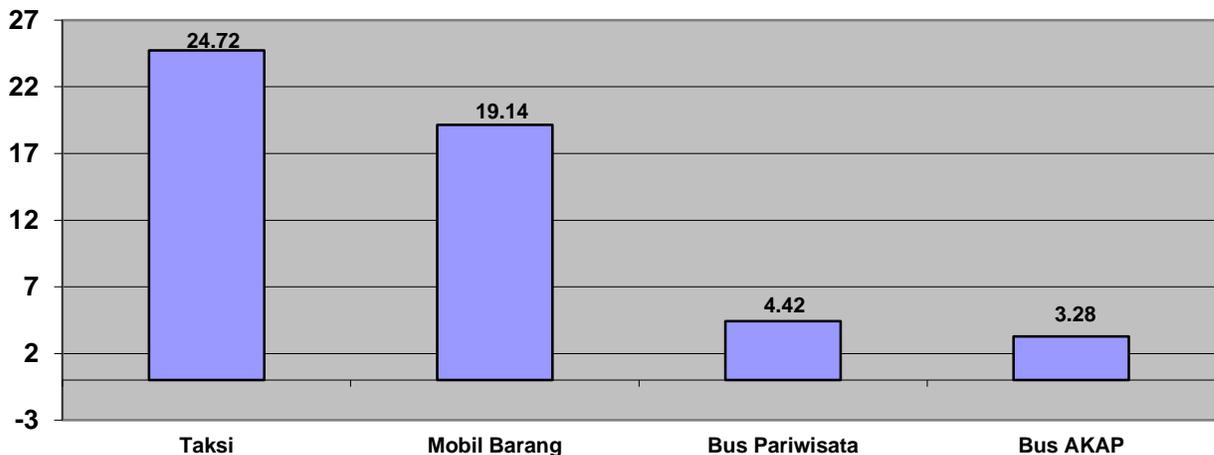
Tabel 9. Jumlah Kendaraan Umum Lainnya, 2002-2011

Tahun	Taksi	Mobil Barang	Bus Pariwisata	Bus AKAP
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2002	23 413	14 103	3 227	3 424
2003	23 434	14 272	3 656	3 443
2004	23 575	14 373	3 814	3 497
2005	24 246	15 477	5 011	3 524
2006	24 251	16 926	4 184	3 559
2007	24 256	14 995	3 967	3 585
2008	24 324	18 157	5 219	3 587
2009	24 529	19 726	5 048	3 340
2010	24 759	19 018	4 707	3 169
2011	24 724	19 138	4 416	3 279

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Adanya pertumbuhan positif dari jenis kendaraan mobil barang dan Bus AKAP ini menunjukkan bahwa jenis angkutan ini masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat Jakarta dan daya serap pasarnya masih belum jenuh. Walaupun kendaraan taksi mengalami pertumbuhan negatif, namun tetap merupakan jenis kendaraan yang paling dominan. Pada tahun 2011, jumlah kendaraan taksi mencapai 24.724 armada. Angka itu kemudian diikuti oleh mobil barang 19.138 armada; bus pariwisata 4.416 armada dan Bus AKAP 3.279 armada.

Gambar 4. Jumlah Kendaraan Umum Lainnya Menurut Jenisnya, Tahun 2011 (ribu armada)



3.2. Transportasi Laut

Negara Indonesia merupakan salah satu negara maritim terbesar di dunia. Membangun transportasi laut di wilayah negara yang begitu luas dengan jumlah pulau yang tersebar sekitar 17.500 pulau dan garis pantai sepanjang kurang lebih 81.000 km atau sama dengan 2 kali keliling bumi merupakan tantangan yang sangat besar. Menyadari betapa besar tantangan dari sisi geografis, pemerintah perlu memberikan perhatian yang sangat besar kepada sektor transportasi laut. Peningkatan keandalan sistem transportasi laut merupakan faktor penting untuk mendukung konektivitas enam koridor ekonomi seperti tercantum dalam Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang dicanangkan pemerintah.

Pemerintah DKI Jakarta menyusun rencana untuk memperbaiki transportasi laut. "Kami concern dengan transportasi laut, karena transportasi air merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pola transportasi makro di Jakarta," kata Gubernur Fauzi Bowo di Balai Kota DKI Jakarta (Tempo, 30 September 2011). Sektor transportasi laut di DKI Jakarta mempunyai peran yang sangat strategis mengingat sebagian besar ekspor maupun impor Indonesia melalui wilayah ini yakni melalui Pelabuhan Tanjung Priok. Untuk itu data mengenai bongkar muat barang, kunjungan kapal dan penumpang di Pelabuhan Tanjung Priok menjadi sangat penting.

**Tabel 10. Jumlah Penumpang Kapal yang Datang dan Berangkat
Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2000 – 2011**

Tahun	Antar Pulau		Samudera		Jumlah	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
2000	833 711	833 566	-	-	833 711	833 566
2001	934 434	895 215	154	154	934 588	895 369
2002	712 340	720 671	-	-	712 340	720 671
2003	417 006	420 804	-	-	417 006	420 804
2004	293 728	326 267	-	-	293 728	326 267
2005	287 610	289 450	-	-	287 610	289 450

Lanjutan Tabel 10

Tahun	Antar Pulau		Samudera		Jumlah	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
2006	235 464	250 180	-	-	235 464	250 180
2007	219 146	220 388	328	308	219 474	220 696
2008	299 891	275 605	-	-	299 891	275 605
2009	227 927	195 845	-	-	227 927	195 845
2010	200 146	205 532	-	-	200 146	205 532
2011	224 259	202 961	-	-	224 259	202 961

Catatan: - Data tidak tersedia

Sumber: PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok

Jumlah penumpang kapal yang datang melalui Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2011 mencapai 224.259 penumpang, sementara yang berangkat hanya 202.961 penumpang. Jika dirinci lebih jauh, sampai dengan tahun 2002, jumlah penumpang kapal laut baik yang datang maupun berangkat selalu berada di atas 700.000 penumpang. Bahkan pada tahun 2001, jumlah penumpang kapal laut mencapai puncak keemasan dengan jumlah penumpang datang 934.588 penumpang dan yang berangkat 895.369 penumpang. Jumlah angka penumpang kapal laut pada tahun 2001 ini mencapai lebih dari 4 kali lipat angka penumpang kapal laut pada tahun 2011. Setelah tahun 2001, angkutan penumpang kapal laut terus mengalami penurunan. Bahkan mulai tahun 2004, jumlah penumpang yang datang, angkanya tidak pernah mencapai 300.000 penumpang. Fenomena ini terjadi setelah maskapai penerbangan berlomba-lomba memberikan harga yang relatif murah bagi para penumpang pesawat udara. Dengan harga yang relatif sama bahkan pada maskapai tertentu harga tiket pesawat bisa lebih murah dibanding harga tiket kapal laut, maka calon penumpang lebih memilih menggunakan pesawat udara dibanding kapal laut.

Data dari Pelabuhan Tanjung Priok menunjukkan bahwa jumlah barang yang dibongkar selalu lebih banyak dibanding barang yang dimuat. Pada tahun 2011, jumlah barang yang dibongkar mencapai 32.192.781 ton sedangkan barang yang dimuat hanya 17.494.807 ton. Ini berarti barang yang dibongkar bobotnya hampir dua kali lipat

dibanding barang yang dimuat. Dengan beranggapan bahwa sebagian besar barang yang dibongkar merupakan kegiatan impor dan barang yang dimuat merupakan kegiatan ekspor maka bisa disimpulkan bahwa nilai impor melalui Pelabuhan Tanjung Priok lebih besar dibanding nilai ekspor. Asumsi tersebut sesuai dengan kegiatan ekspor impor yang melalui DKI Jakarta. Pada tahun 2011, nilai ekspor melalui DKI Jakarta mencapai 46.476,17 juta US \$ sedangkan nilai impor melalui DKI mencapai 88.874,10 juta US \$ yang berarti nilai impor melalui DKI Jakarta lebih dari satu setengah kali lipat dari nilai ekspor melalui DKI Jakarta.

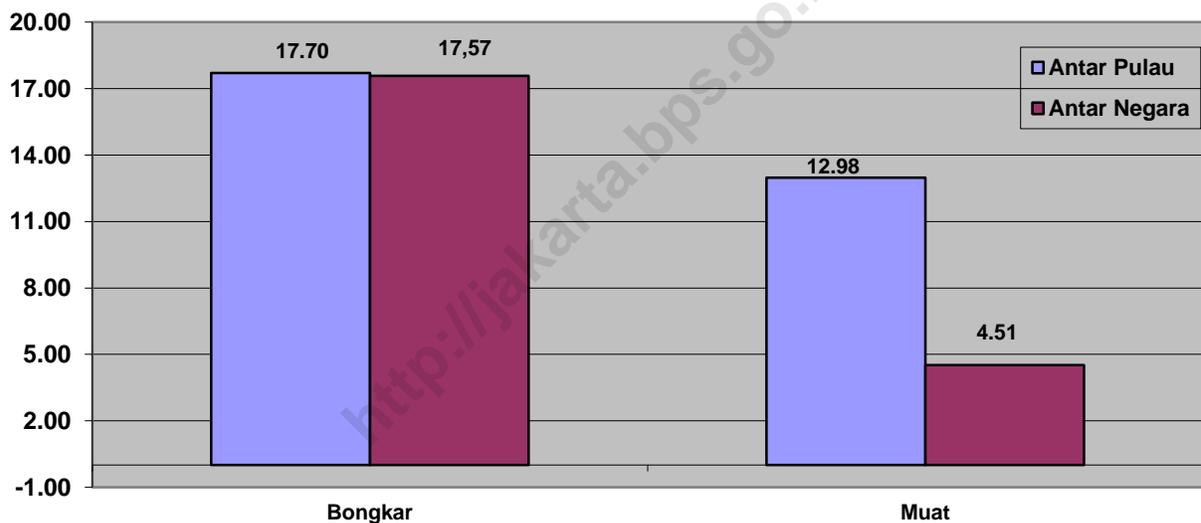
Tabel 11. Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2006-2011 (ton)

Bulan	Antar Pulau		Antar Negara		Jumlah	
	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	1 233 726	832 107	1 415 374	345 446	2 469 100	1 177 553
Pebruari	1 173 989	866 454	1 297 481	268 679	2 471 470	1 135 133
Maret	1 380 057	1 139 025	1 533 436	364 037	2 913 493	1 503 062
April	1 485 993	1 080 788	1 492 794	365 831	2 978 787	1 446 619
Mei	1 575 302	1 066 864	1 305 872	267 002	2 818 174	1 333 866
Juni	1 385 658	1 044 480	1 618 577	318 250	3 004 235	1 362 730
Juli	1 635 652	1 162 957	1 467 090	375 197	3 102 742	1 538 154
Agustus	1 494 131	1 114 665	1 157 041	434 322	2 651 172	1 548 987
September	1 446 006	1 062 358	1 536 310	315 371	1 536 310	1 377 729
Oktober	1 664 579	1 161 837	1 479 282	437 154	3 123 861	1 598 991
November	1 635 081	1 150 790	1 515 449	528 535	1 515 449	1 679 325
Desember	1 609 027	1 302 325	1 755 961	490 333	3 364 988	1 792 658
Jumlah	17 699 201	12 984 650	17 574 667	4 510 157	32 192 781	17 494 807
2010	15 140 904	9 760 600	14 241 821	4 994 653	29 382 726	14 755 253
2009	15 152 551	8 341 275	11 900 540	5 427 255	27 053 091	13 768 530
2008	16 868 999	7 363 821	12 336 717	5 479 989	29 205 716	12 843 810
2007	15 787 613	6 817 502	11 996 578	7 379 221	27 784 191	14 196 723
2006	14 020 612	5 948 414	11 551 523	7 216 030	25 572 135	13 164 444

Sumber: PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok

Jika dirinci lebih jauh, pada tahun 2011, dari total barang yang dibongkar maupun dimuat melalui Pelabuhan Tanjung Priok lebih dari separuhnya berasal dari pelayaran antar pulau (domestik). Dari total barang yang dibongkar seberat 32.192.781 ton sekitar 17.699.201 ton (54,98 persen) berasal dari pelayaran domestik. Begitu juga dari total barang yang dimuat seberat 17.494.807 ton sekitar 12.984.650 ton (74,22 persen) berasal dari pelayaran domestik. Walaupun data bongkar muat antar pulau di Pelabuhan Tanjung Priok relatif tersedia, data mengenai nilai ekspor impor antar pulau tidak pernah dilakukan pencatatan. Data ekspor impor yang ada selama ini, yang siap untuk di *publish* setiap bulan adalah data ekspor impor yang berasal dari pelayaran antar negara (international).

Gambar 5. Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2011 (Juta ton)



3.3. Transportasi Udara

Wilayah udara ini memiliki banyak sekali *intangible potention*, baik itu positif maupun sebaliknya negatif yang dapat muncul apabila tidak ditangani dengan benar. Wilayah udara nasional adalah aset negara yang sangat berharga dan memiliki nilai strategis di bidang ekonomi dan pertahanan keamanan. Salah satu potensi positif terbesarnya adalah kegunaan ruang udara sebagai media transportasi. Kemampuan transportasi udara yang dapat menempuh ribuan mil dalam hitungan detik serta daya jelajahnya yang mampu mencapai seluruh tempat memang sangat dibutuhkan oleh

Indonesia yang memiliki wilayah sangat luas dan berpencar-pencar dalam bentuk kepulauan.

Sebagaimana transportasi pada umumnya, transportasi udara mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai unsur penunjang (*servicing sector*) dan unsur pendorong (*promoting sector*). Peran transportasi udara sebagai unsur penunjang dapat dilihat dari kemampuannya menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain, sekaligus juga berperan dalam menggerakkan dinamika pembangunan.

Sektor transportasi udara di DKI Jakarta merupakan sektor yang sangat strategis karena sebagian besar penerbangan udara Indonesia melalui Bandar Udara Soekarno-Hatta. Selain itu DKI Jakarta juga masih mempunyai Bandar Udara Halim Perdana Kusuma yang biasanya digunakan untuk penerbangan pesawat *carter* (sewa) maupun pesawat kenegaraan (dinas).

Tabel 12. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2006-2011

Bulan	Luar Negeri		Dalam Negeri		Lokal
	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Januari	2 721	2 717	11 116	11 190	-
Pebruari	2 448	2 445	9 888	9 929	-
Maret	2 792	2 786	11 173	11 251	-
April	2 665	2 665	10 847	10 912	-
Mei	2 817	2 840	11 542	11 595	-
Juni	2 917	2 926	12 005	12 101	-
Juli	2 933	2 920	11 812	11 788	-
Agustus	2 993	2 987	10 752	10 836	-
September	2 862	2 874	12 122	12 186	-
Oktober	2 909	2 878	11 707	11 687	-
Nopember	2 923	2 944	11 812	11 913	-
Desember	3 057	3 071	12 365	12 845	-
Jumlah	34 037	34 053	135 141	137 873	-

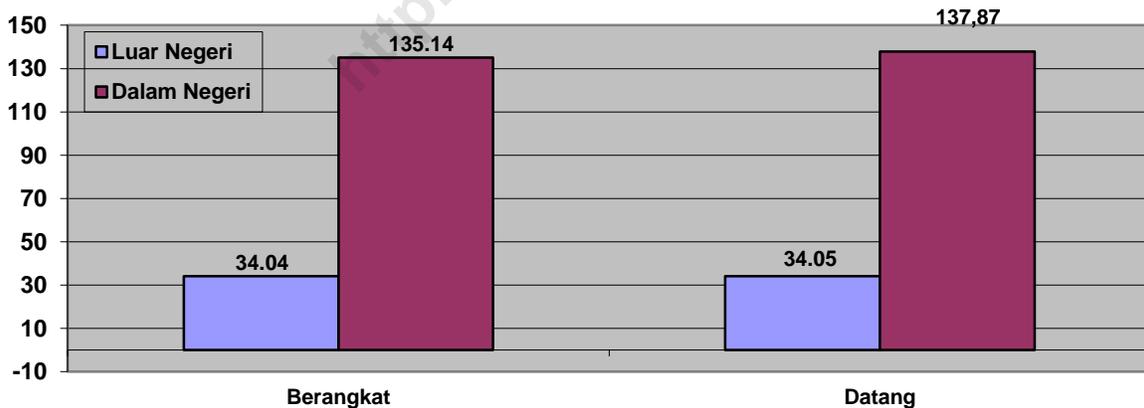
Lanjutan Tabel 12

Bulan	Luar Negeri		Dalam Negeri		Lokal
	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2010	31 119	30 993	123 562	122 780	-
2009	24 705	23 855	111 443	110 302	180
2008	24 882	23 334	104 274	97 313	175
2007	21 728	20 792	99 405	100 761	150
2006	22 448	22 161	101 316	100 940	261
2005	20 609	20 539	100 114	100 369	215

Sumber: PT Angkasa Pura II

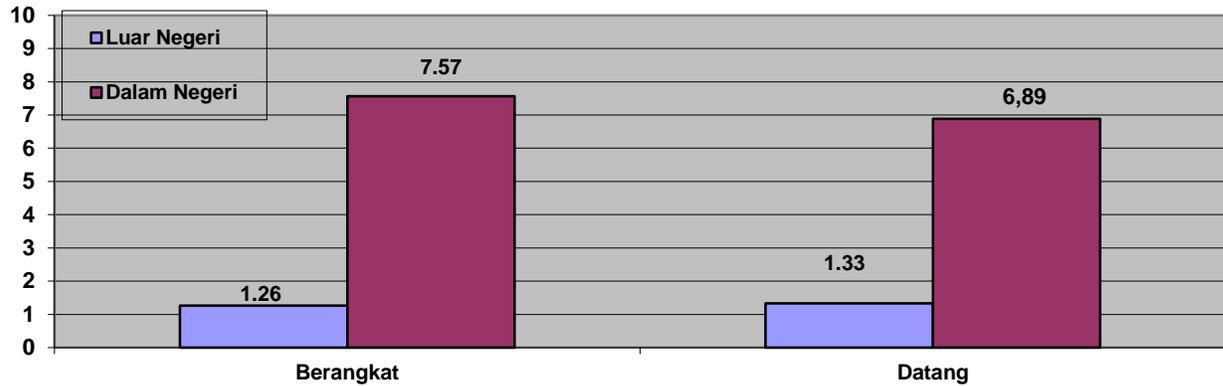
Tabel 12 menunjukkan bahwa sebagian besar lalu lintas udara di Bandara Soekarno-Hatta berasal dari penerbangan domestik. Pada tahun 2011, jumlah penerbangan domestik di Bandara Soekarno Hatta mencapai 273.014 penerbangan. Dari jumlah tersebut sebanyak 135.141 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 137.873 penerbangan berupa penerbangan kedatangan.

Gambar 6. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2011 (ribu)



Sementara penerbangan international berjumlah 68.090 penerbangan dengan 34.037 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 34.053 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Data-data tersebut menunjukkan bahwa penerbangan kedatangan jauh lebih tinggi dibandingkan penerbangan keberangkatan.

Gambar 7. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma Tahun 2011 (ribu)



Gambar 7 menunjukkan bahwa lalu lintas penerbangan di bandara Halim Perdanakusuma juga lebih banyak berasal dari penerbangan domestik. Jumlah penerbangan domestik di Halim Perdanakusuma mencapai 14.456 penerbangan dengan 7.567 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 6.889 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Sedangkan penerbangan international hanya berjumlah 2.593 penerbangan. Dari jumlah tersebut sebanyak 1.262 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 1.331 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Untuk penerbangan domestik maupun international, jumlah penerbangan keberangkatan lebih banyak dibanding kedatangan.

Tabel 13. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2006-2011

Bulan	Luar Negeri		Dalam Negeri		Transit	
	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Internasional	Domestik
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	377 811	407 866	1 354 230	1 515 701	3 459	213 704
Pebruari	377 584	316 056	1 259 187	1 229 024	2 603	190 667
Maret	470 056	483 473	1 402 161	1 354 042	3 439	217 412
April	404 852	409 078	1 290 560	1 372 838	1 640	197 429
Mei	445 976	414 888	1 424 388	1 531 290	3 538	237 014
Juni	522 228	478 339	1 549 805	1 760 996	2 867	251 550
Juli	498 320	524 652	1 598 808	1 802 421	1 814	260 352
Agustus	468 368	381 524	1 279 539	1 425 677	1 835	232 442
September	410 397	496 299	1 535 120	1 865 892	1 300	293 293
Oktober	375 900	401 375	1 503 737	1 716 166	1 847	242 248

Lanjutan Tabel 13

Bulan	Luar Negeri		Dalam Negeri		Transit	
	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Internasional	Domestik
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nopember	405 931	469 538	1 578 533	1 794 904	1 696	253 778
Desember	485 362	465 069	1 671 537	1 869 396	2 835	248 712
Jumlah	5 242 785	5 168 517	17 447 605	21 033 251	27 873	2 838 601
2010	4 794 954	4 782 401	15 475 489	16 690 691	49 117	2 247 232
2009	3 738 056	3 514 678	13 142 999	13 889 386	82 706	1 675 004
2008	3 587 077	3 457 124	11 887 509	11 741 945	138 247	1 401 757
2007	3 375 003	3 304 999	11 898 291	12 528 419	142 322	1 312 207
2006	3 094 973	3 006 976	10 671 031	11 961 585	155 739	1 693 653

Sumber: PT Angkasa Pura II

Jumlah penumpang pesawat udara melalui Bandar Udara Soekarno-Hatta pada tahun 2011 mencapai 48.892.158 penumpang terdiri dari 10.411.302 penumpang penerbangan internasional dan 38.480.856 penumpang penerbangan domestik. Jika dirinci menurut penumpang keberangkatan dan penumpang kedatangan, pada penerbangan internasional jumlah penumpang keberangkatan mencapai 5.242.785 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 5.168.517 penumpang. Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan mencapai 17.447.605 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 21.033.251 penumpang.

Untuk penerbangan internasional, penumpang keberangkatan lebih tinggi dibanding penumpang kedatangan. Sedangkan untuk penerbangan domestik, penumpang keberangkatan lebih rendah dibanding penumpang kedatangan. Selain penumpang yang berangkat maupun datang, di Bandara Soekarno Hatta juga terdapat penumpang transit dengan jumlah 27.837 penumpang untuk penerbangan internasional dan 2.838.601 penumpang untuk penerbangan domestik.

Tabel 14. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, Tahun 2006-2011

Bulan	Luar Negeri		Dalam Negeri	
	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari	380	430	6 532	5 432
Pebruari	320	251	6 449	6 038
Maret	304	326	6 229	5 664
April	663	563	7 078	7 021
Mei	729	597	7 462	7 142
Juni	981	640	7 791	8 344
Juli	277	287	12 469	11 220
Agustus	163	130	6 505	4 526
September	127	103	6 082	6 313
Oktober	1 052	873	6 588	5 475
Nopember	508	462	5 792	5 667
Desember	1 263	1 203	6 370	6 759
Jumlah	6 767	5 865	85 347	79 601
2010	4 195	4 576	84 864	79 209
2009	4 651	4 813	103 701	90 520
2008	2 834	4 024	98 553	89 950
2007	4 285	3 379	73 951	78 328
2006	4 062	3 873	104 376	111 352

Sumber: PT Angkasa Pura II

Jumlah penumpang pesawat udara melalui Bandar Udara Halim Perdana Kusuma pada tahun 2011 mencapai 177.580 penumpang terdiri dari 12.632 penumpang penerbangan internasional dan 164.948 penumpang penerbangan domestik. Jika dirinci menurut penumpang keberangkatan dan penumpang kedatangan, pada penerbangan international jumlah penumpang keberangkatan mencapai 6.767 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 5.865 penumpang. Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan mencapai 85.347 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 79.601 penumpang. Dari dua jenis penerbangan tersebut, jumlah penumpang keberangkatan pada penerbangan international (6.767

penumpang) lebih banyak dibanding penumpang kedatangan (5.865 penumpang). Begitupun pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan (85.347 penumpang) juga lebih banyak dibanding penumpang kedatangan (79.601 penumpang).

Tabel 15. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2006-2011 (Kg)

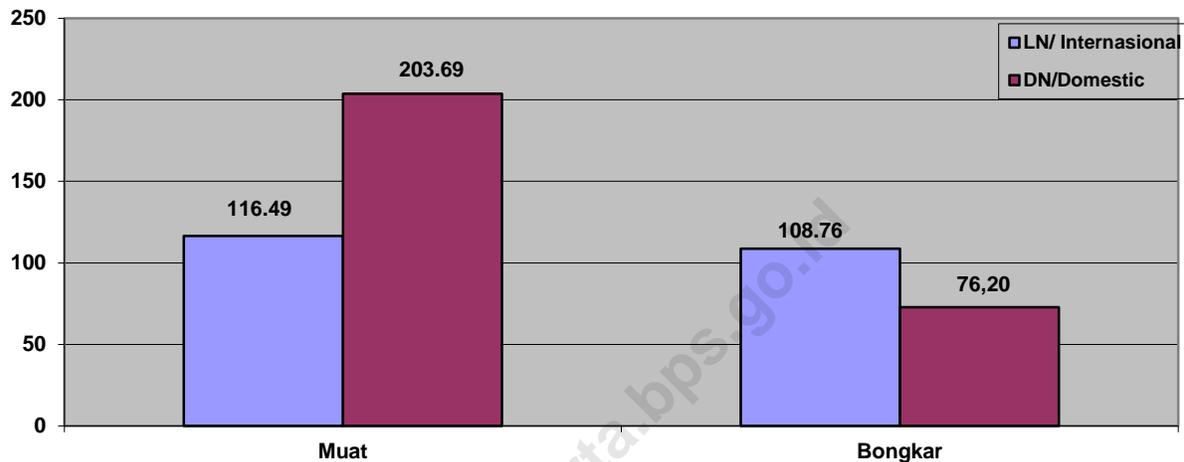
Bulan	LN / <i>International</i>		DN / <i>Domestic</i>	
	Muat	Bongkar	Muat	Bongkar
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari	8 816 905	7 777 873	15 559 647	6 509 172
Pebruari	8 353 320	6 205 473	13 459 516	5 526 792
Maret	9 880 254	8 386 028	16 037 186	6 515 089
April	10 931 682	9 844 519	19 062 346	5 565 933
M e i	8 117 485	9 485 089	15 634 346	5 919 438
Juni	8 008 808	8 695 962	16 710 575	5 468 998
Juli	7 998 824	8 173 737	18 009 968	5 374 583
Agustus	8 340 871	7 363 135	16 987 342	5 942 616
September	7 814 316	6 868 462	14 287 967	6 265 212
Oktober	9 354 685	7 844 425	16 824 336	7 318 992
November	13 358 204	16 024 214	20 425 848	7 494 198
Desember	15 513 535	12 092 249	20 689 367	8 295 642
Jumlah	116 488 889	108 761 166	203 688 444	76 196 665
2010	126 265 774	129 023 775	167 085 976	72 710 858
2009	113 743 151	95 168 796	149 516 607	66 190 387
2008	124 423 062	130 267 678	156 145 204	68 050 309
2007	105 667 120	85 359 282	131 504 531	68 539 446
2006	89 619 711	100 022 903	61 018 372	120 604 782

Sumber: PT Angkasa Pura II

Pada transportasi udara, jumlah barang yang diekspor maupun diimpor relatif lebih kecil jika dibandingkan dengan transportasi laut. Jenis barang yang diekspor maupun diimpor melalui pelabuhan udara hanyalah barang yang mempunyai nilai ekonomis tinggi dan harus sampai di tujuan dalam waktu yang cepat karena terkait

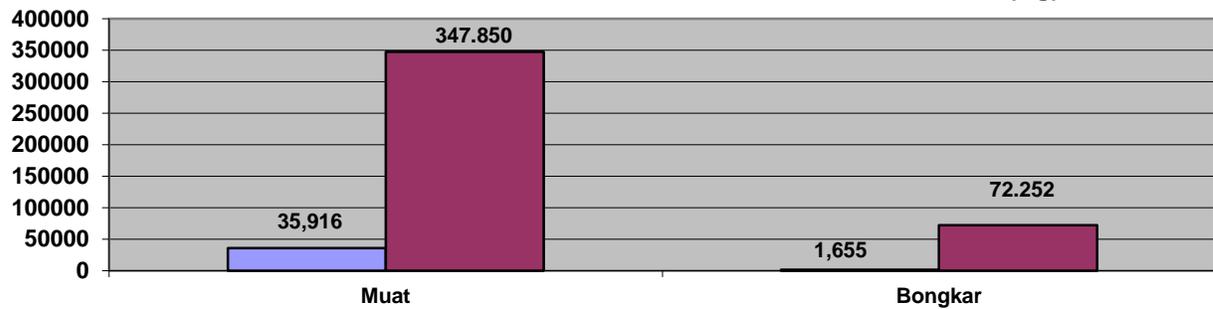
dengan syarat-syarat tertentu seperti aspek kesegaran. Barang yang dibongkar maupun dimuat pada transportasi udara sebagian merupakan barang-barang milik penumpang pesawat yang tidak terkait langsung dengan kegiatan ekspor impor. Oleh sebab itu sampai saat ini, data mengenai kegiatan ekspor impor dari pelabuhan udara datanya belum tersedia.

Gambar 8. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta tahun 2011 (juta Kg)



Jumlah barang yang dibongkar maupun dimuat melalui Bandara Halim Perdana Kusuma jauh lebih kecil dibanding Bandara Soekarno-Hatta. Hal ini terjadi karena Bandara Halim Perdana Kusuma bukan merupakan bandara internasional. Kegiatan Bandara Halim Perdana Kusuma lebih banyak untuk pesawat *carter*, penerbangan kenegaraan dan sebagian penerbangan domestik. Pada tahun 2011, jumlah barang yang dibongkar mencapai 73.907 Kg, sedangkan barang yang dimuat telah mencapai 383.766 Kg . Ini berarti secara total, bobot barang yang dibongkar jauh lebih sedikit dibandingkan dengan barang yang dimuat. Kegiatan yang terkait dengan ekspor impor dari Bandara Halim Perdana Kusuma nilainya relatif kecil.

Gambar 9. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma Tahun 2011 (Kg)



Salah satu fenomena yang menarik dalam perkembangan global adalah, meningkatnya secara konsisten arus pergerakan barang dan orang. Pergerakan orang dan barang ini adalah sebagai akibat yang wajar atau konsekuensi logis dari hukum ekonomi yang paling mendasar yaitu interaksi dari *demand* dan *supply*. Tuntutan yang tinggi akan kebutuhan barang dan juga kebutuhan kunjungan para pelaku ekonomi serta bidang lainnya semakin hari semakin tinggi. Tidak cukup hanya kepada kapasitas angkut yang harus senantiasa diperbesar, akan tetapi ternyata kebutuhan akan kecepatan menjadi semakin besar. Disinilah kemudian orang melihat, bahwa dominasi angkutan udara menjadi berkembang.

3.4 Prasarana Jalan, *Mass Rapid Transportation*, dan Manajemen Lalu Lintas

Jakarta sebagai kota metropolitan yang sekaligus juga merupakan pusat perekonomian dan perdagangan mengalami permasalahan yang cukup rumit dalam bidang transportasi. Jumlah penduduk yang banyak dengan daya beli yang meningkat menyebabkan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor cukup tinggi. Kondisi ini diperburuk dengan tambahan ratusan ribu kendaraan luar Jakarta yang bergerak di Jakarta setiap hari. Sementara upaya penambahan panjang jalan sering menghadapi kendala. Keadaan ini berakibat meningkatnya kepadatan lalu lintas di jalan raya yang pada akhirnya menimbulkan titik-titik rawan kemacetan di sejumlah tempat.

Untuk mengatasi masalah transportasi yang cukup rumit di DKI Jakarta, , Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta telah merancang pola transportasi massal yang dituangkan dalam *bus rapid transit* (BRT) dan *mass rapid transit* (MRT), seperti busway dan pola transportasi berbasis rel seperti subway dan monorel. Dengan adanya

integrasi moda transportasi, warga akan lebih nyaman menggunakan angkutan umum massal daripada kendaraan pribadi.

Tingkat pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi dalam beberapa tahun terakhir ini, sementara panjang dan lebar jalan yang nyaris tidak berubah, membuat Pemerintah Kota Jakarta semakin kesulitan mengakomodir pertumbuhan tersebut. Penanganan terhadap moda angkutan umum merupakan bagian terpenting dari upaya mengatasi permasalahan lalu lintas.

Kebijakan yang menghasilkan dampak pergeseran moda sangatlah dibutuhkan. Pada prinsipnya, kebijakan ini didukung oleh kenyataan bahwa terdapat adanya ketidakefisienan dalam penggunaan ruang jalan yang memang sudah sangat terbatas. Untuk meningkatkan efisiensi ruang jalan tersebut (tanpa bermaksud mengurangi atau membatasi jumlah pergerakan yang ada), dapat dilakukan dengan cara mengurangi jumlah kendaraan yang bergerak. Hal ini dapat dilakukan dengan cara merangsang pergerakan agar menggunakan kendaraan yang berkapasitas lebih besar seperti penggunaan angkutan umum.

Di sisi lain, untuk membatasi kendaraan bermotor di Jakarta, Dinas Perhubungan DKI Jakarta segera menerapkan sistem "*Weekend Car*", seperti yang dilakukan pemerintah Singapura. Dalam sistem tersebut, kendaraan-kendaraan tertentu diberi plat khusus, dimana kendaraan tersebut hanya bisa dipakai di akhir pekan (Sabtu-Minggu). Seharusnya memang ada regulasi pemberat seperti di kota-kota besar dunia yang membatasi kepemilikan kendaraan bermotor. Selain sistem tersebut, Dinas Perhubungan DKI Jakarta juga tengah menyiapkan sistem *Electronic Road Pricing* (ERP), untuk menggantikan sistem 3 in 1.

3.4.1 Pembangunan Infrastruktur Jalan Raya dan Jembatan

Jalan raya merupakan salah satu prasarana penting dalam transportasi darat karena merupakan penghubung antar satu daerah dengan daerah lainnya. Dalam hal ini jalan raya dapat menghubungkan antara sentra-sentra produksi dengan wilayah pemasarannya. Mobilitas perekonomian, sangat bertumpu pada kehandalan dan tingkat pelayanan jaringan transportasi jalan. Saat ini dan ke depan pembangunan infrastruktur jalan semakin diwarnai aspek pembangunan wilayah. Artinya, pembangunan

infrastruktur akan semakin dituntut untuk mampu mendukung pergerakan orang, barang, dan jasa dalam kerangka perspektif pengembangan wilayah.

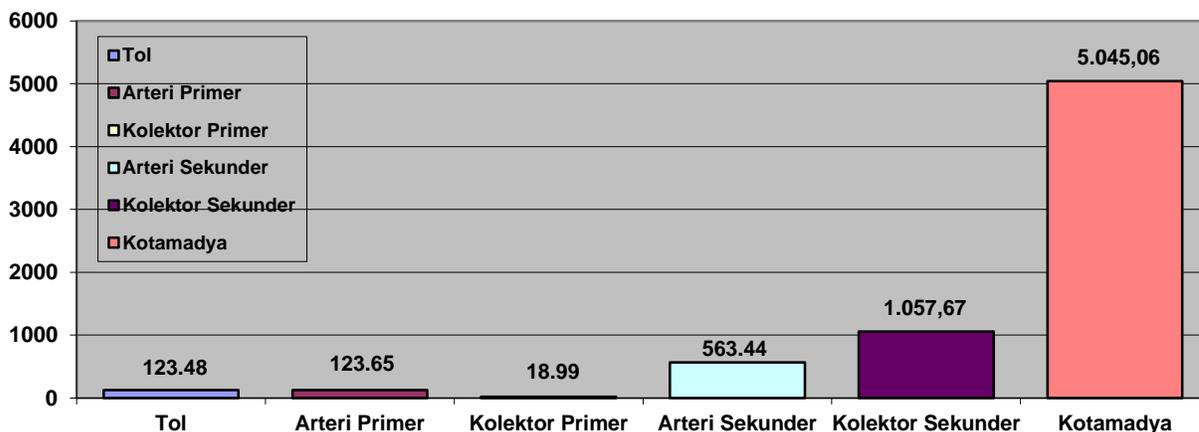
Tabel 16. Panjang Jalan Menurut Jenisnya, Tahun 2006-2011 (m)

Tahun	Jenis Jalan						Jumlah
	Tol	Arteri Primer	Kolektor Primer	Arteri Sekunder	Kolektor Sekunder	Kotamadya	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2006	112.960,00	112.149,00	51.630,75	502.640,00	823.913,91	4.936.928,27	6.540.221,93
2007	112.960,00	112.149,00	51.630,75	506.415,00	823.913,91	4.936.928,27	6.543.996,93
2008	112.960,00	112.149,00	51.630,75	506.415,00	823.913,91	4.936.928,27	6.543.996,93
2009	112.960,00	114.592,00	55.131,00	524.411,00	779.971,00	5.621.473,00	7.208.538,00
2010	123.481,00	123.653,00	18.994,00	563.438,81	997.019,87	5.039.454,16	6.866.040,84
2011	123.481,00	123.653,00	18.994,00	563.438,81	1.057.666,87	5.045.059,16	6.932.294,84

Sumber : Sub Dinas Bina Program DPU Provinsi DKI Jakarta

Bagi wilayah perkotaan seperti DKI Jakarta, penambahan panjang jalan dapat dijadikan sebagai salah satu solusi dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas. Jika dilihat dalam kurun waktu 2006-2011, jumlah panjang jalan bertambah sepanjang 392.072,91 meter atau dari 6.540.221,93 meter tahun 2006 menjadi 6.932.294,84 tahun 2011. Penambahan panjang jalan sepanjang itu terjadi pada jenis jalan tol sepanjang 10.521 meter, arteri primer sepanjang 11.504 meter, arteri sekunder sepanjang 60.798,81 meter, kolektor sekunder sepanjang 233.752,96 meter dan jalan kotamadya sepanjang 108.130,89 meter. Namun untuk jenis jalan kolektor primer mengalami pengurangan sepanjang 32.636,75 meter (Tabel 16).

Gambar 10. Panjang Jalan Menurut Jenisnya Tahun 2011 (ribu m)



Data panjang jalan Tahun 2011, jika dirinci menurut jenisnya, yang berkaitan erat dengan kewenangan dalam pembinaan, terbanyak berupa jalan kotamadya sepanjang 5.045.059,16 meter; jalan provinsi (arteri sekunder dan kolektor sekunder) sepanjang 1.621.105,68 meter; dan jalan negara (arteri primer dan kolektor primer) sepanjang 142.647,00 meter dan terakhir jalan tol sepanjang 123.481,00 meter.

Tabel 17. Panjang Jalan Menurut Kota Administrasi dan Jenis Jalan, Tahun 2011 (m)

Kota Administrasi	Jenis Jalan			Jumlah
	Tol	Negara	Provinsi	
(1)	(2)	(3)	(4)	(6)
A. Panjang Jalan (Meter)				
Jakarta Selatan	16 315,00	27 581,50	2 393 883,45	2 437 779,95
Jakarta Timur	37 298,00	41 285,00	1 311 425,00	1 390 008,00
Jakarta Pusat	6 394,00	3 772,50	654 084,55	664 251,05
Jakarta Barat	29 132,00	32 657,00	1 173 542,58	1 235 331,58
Jakarta Utara	34 342,00	37 351,00	1 133 229,26	1 204 922,26
Jumlah/Total	123 481,00	142 647,00	6 666 164,84	6 932 292,84

Berdasarkan kota administrasi, ternyata Jakarta Selatan mempunyai jalan terpanjang dibandingkan keempat kota administrasi lainnya yaitu 2.437.779,95 meter. Sedangkan yang terpendek adalah jalan di Jakarta Pusat yang hanya mencapai 664.251,05 meter. Jika membandingkan ketiga jenis jalan, yaitu jalan tol, jalan negara, dan jalan provinsi, maka jalan provinsi mendominasi semua kota administrasi di DKI Jakarta.

Peningkatan volume kendaraan dan arus lalu lintas yang sangat pesat menuntut pula peningkatan prasarana transportasi. Jika tidak cepat ditanggulangi, maka kemacetan di Jakarta akan semakin parah. Apalagi di Jakarta banyak terdapat persimpangan. Pada persimpangan terdapat beragam permasalahan yang kompleks yang apabila tidak ditangani dengan tepat berpotensi menimbulkan konflik lalulintas. Selain itu, banyaknya lokasi-lokasi bisnis, sekolah, maupun pusat perbelanjaan di DKI Jakarta membuat lalu lintas kendaraan, terutama pada jam-jam sibuk (*peak hour*) semakin padat.

Tabel 18. Lokasi Jalan Fly Over/Under Pass Menurut Wilayah dan Volume Jalan, Tahun 2011

Lokasi	Wilayah	Volume		
		Panjang (M)	Lebar (M)	Luas (M ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
I Fly Over (Departemen)				
1 Kiapang/Slipi (Timur)	Jakarta Barat	240,00	16,10	3 864,00
2 Kiapang/Slipi (Barat)	Jakarta Barat	295,00	15,50	4 572,50
3 Grogol	Jakarta Barat	577,00	9,00	5 193,00
4 Jembatan Dua	Jakarta Barat	350,00	9,00	3 150,00
5 Jembatan Tiga	Jakarta Barat	436,00	9,00	3 924,00
6 Neli Murni	Jakarta Barat	419,00	17,00	7 123,00
7 Kemayoran Barat	Jakarta Pusat	332,00	12,50	4 150,00
8 Taman Ria	Jakarta Pusat	338,00	12,00	4 056,00
9 Kemayoran Timur	Jakarta Pusat	325,00	11,50	3 737,50
10 Kemayoran Tengah	Jakarta Pusat	325,00	11,50	3 737,50
11 R S Mitra Kemayoran	Jakarta Pusat	250,00	9,00	2 250,00
12 Kampung Rambutan	Jakarta Timur	121,80	13,80	1 680,84
13 Putri Hijau	Jakarta Selatan	519,00	22	11 418,00
14 Kebayoran Lama	Jakarta Selatan	830,90	14,40	11 964,96
15 Tendean	Jakarta Selatan	325,00	7,10	2 307,50
16 Mampang	Jakarta Selatan	285,00	16,10	4 588,50
17 Tanjung Barat Utara	Jakarta Selatan	1 028,00	11,50	11 822,00
18 Tanjung Barat Selatan	Jakarta Selatan	1 068,00	11,50	12 282,00

Lanjutan Tabel 18

Lokasi	Wilayah	Volume		
		Panjang (M)	Lebar (M)	Luas (M ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
II Fly Over (Pemda)				
1 Tomang	Jakarta Barat	222,35	9,90	2 201,27
2 Daan Mogot	Jakarta Barat	1 552,00	9,00	13 968,00
3 Pasar Pagi	Jakarta Barat	852,00	17,50	14 910,00
4 Pramuka Stage I	Jakarta Timur	472,00	9,70	4 578,40
5 Pramuka Stage II	Jakarta Timur	540,50	8,50	4 594,25
6 Senen	Jakarta Pusat	585,00	17,80	10 413,00
7 Cideng	Jakarta Pusat	275,00	17,00	4 675,00
8 Karet Mas Mansyur	Jakarta Pusat	550,00	17,00	9 350,00
9 K S Tubun	Jakarta Pusat	472,00	17,10	8 071,20
10 Galur	Jakarta Pusat	496,50	9,00	4 468,50
11 Kuningan	Jakarta Pusat	312,45	9,00	2 812,05
12 Kampung Melayu	Jakarta Timur	671,65	17,40	11 686,71
13 Dr Rajiman, Buaran	Jakarta Timur	466,75	17,10	7 981,43
14 Pahlawan Revolusi	Jakarta Timur	390,00	14,60	5 694,00
15 Penggilingan Stage I	Jakarta Timur	625,00	9,00	5 625,00
16 Penggilingan Stage II	Jakarta Timur	625,00	9,00	5 625,00
17 Klender/ Buaran	Jakarta Timur	395,00	9,70	3 831,50
18 Sahardjo	Jakarta Selatan	360,00	17,00	6 120,00
19 Lapangan Roos	Jakarta Selatan	756,80	17,00	12 865,60
20 Kalibata	Jakarta Selatan	534,46	18,00	9 620,28
21 Pancoran	Jakarta Selatan	647,00	9,00	5 823,00
22 Sudirman	Jakarta Selatan	408,00	17,00	6 936,00

Lanjutan Tabel 18

Lokasi	Wilayah	Volume		
		Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
23 Yos Sudarso Sisi Timur	Jakarta Utara	696,29	9,00	6 266,61
24 Yos Sudarso Sisi Barat	Jakarta Utara	548,50	9,00	4 936,50
25 Martadinata	Jakarta Utara	640,00	9,00	5 760,00
26 R o x y	Jakarta Barat	600,00	15,40	9 240,00
27 K a m al	Jakarta Pusat	600,00	15,40	9 240,00
28 Latuharhari	Jakarta Barat	816,00	9,00	7 344,00
29 Pesanggrahan	Jakarta Selatan	587,20	9,00	5 284,80
III Under Pass (Pemda)				
1 Tomang	Jakarta Barat	332,20	7,15	2 375,23
2 Tanah Abang	Jakarta Pusat	600,00	18,20	10 920,00
3 Senen	Jakarta Pusat	601,70	15,80	9 506,86
4 D I Panjaitan	Jakarta Timur	724,40	17,50	12 677,00
5 Manggarai	Jakarta Timur	155,00	13,25	2 053,75
6 Pramuka	Jakarta Timur	239,50	16,70	3 999,65
7 Cawang	Jakarta Timur	368,00	20,00	7 360,00
8 Rasuna Said	Jakarta Selatan	481,00	17,50	8 417,50
9 Ciputat	Jakarta Selatan	191,40	9,80	1 875,72
10 Pasarminggu	Jakarta Selatan	650,00	9,00	5 850,00
11 Dukuh Atas	Jakarta Selatan	170,85	20,30	3 468,26
12 Kebayoran Lama	Jakarta Selatan	380,00	9,60	3 648,00
13 Jamblang	Jakarta Selatan	325,00	10,90	3 542,50
14 Angkasa	Jakarta Pusat	700,00	15,30	10 710,00
15 Perempatan Bungur	Jakarta Selatan	362,00	20,00	7 240,00

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta

Upaya untuk membangun jalan terkendala dengan terbatasnya lahan yang ada, sehingga pertumbuhan panjang jalan sangat kecil dibandingkan dengan yang dibutuhkan. Oleh karena itu, salah satu alternatif untuk mengatasi masalah tersebut adalah dengan pembangunan *fly over* dan *under pass*.

Terlalu banyaknya kendaraan yang lalu lalang dibandingkan dengan panjang jalan yang relatif tetap, menimbulkan makin banyak titik rawan kemacetan terutama disepanjang perempatan jalan maupun perlintasan kereta api. Padahal kerugian karena kemacetan lalu lintas tidaklah sedikit. Diantaranya biaya operasional kendaraan yang meningkat dan *stress* yang dialami masyarakat. Untuk mengurangi titik-titik rawan kemacetan tersebut dibangun *fly over* dan *under pass*.

Jumlah *fly over* di DKI Jakarta saat ini telah mencapai 47 buah dimana 18 *fly over* merupakan *fly over* departemen dan 29 *fly over* merupakan *fly over* Pemda. Sementara jumlah *under pass* ada 15 buah yang semuanya merupakan *under pass* Pemda. Pengklasifikasian *fly over/under pass* kedalam *fly over/under pass* Departemen atau Pemda terkait dengan siapa pelaksana pembangunan *fly over/under pass* tersebut. Jika yang melaksanakan pemerintah pusat dikategorikan ke dalam *fly over/under pass* Departemen sementara jika yang melaksanakan Pemerintah Daerah dikategorikan ke dalam *fly over/under pass* Pemda.

Fly over terpanjang terdapat di Jl. Daan Mogot Jakarta Barat dengan panjang 1.552 meter dan yang terpendek di Kampung Rambutan Jakarta Timur dengan panjang hanya 121,80 meter. *Under pass* terpanjang terdapat di DI panjaitan Jakarta Timur dengan panjang 724,40 meter sementara yang terpendek *under pass* Manggarai dengan panjang 155,00 meter.

3.4.2 Pembangunan *Mass Rapid Transportation* (Bus Way, Monorail, Sub Way)

Kota Jakarta telah berkembang dengan sangat pesat. Sebagai dampak dari fenomena pertumbuhan ini, Jakarta tidak memiliki cukup ruang untuk pembangunan di masa depan. Untuk dapat memenuhi tuntutan kebutuhan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan sosial yang berkelanjutan, salah satu cara yang paling masuk akal adalah dengan menyusun secara seksama peremajaan kawasan urban secara komprehensif. Inisiatif peremajaan kota ini harus dapat secara efektif memadukan antara tata guna lahan yang cerdas dengan pengembangan jaringan transportasi massal.

Keputusan Gubernur No 84. Tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta Bab III Pasal 3 point b dan e, "Memasyarakatkan Sistem

Angkutan Umum Massal dan Menambah Jaringan Primer, Busway, dan Subway”. *Mass Rapid Transportation* ini merupakan bagian dari strategi pemerintah Jakarta guna mengurai masalah kemacetan di Ibukota.

Tabel 19. Jumlah Penumpang dan Pendapatan Trans Jakarta menurut Koridor/Rute, Tahun 2011

Koridor	Rute	Penumpang	Pendapatan (Rupiah)
(1)	(2)	(4)	(5)
Koridor I	Blok M - Kota	25 632 553	87 047 387 000
Koridor II	Pulo Gadung -Harmoni	10 055 015	33 029 027 500
Koridor III	Harmoni - Kalideres	12 477 597	40 636 329 000
Koridor IV	Pulo Gadung – Dukuh Atas	8 145 141	26 429 425 500
Koridor V	Kp Melayu - Ancol	11 991 368	40 346 899 000
Koridor VI	Ragunan - Kuningan	9 931 287	32 562 378 000
Koridor VII	Kp Rambutan – Kp Melayu	10 460 682	33 348 399 000
Koridor VIII	Lebak Bulus - Harmoni	8 584 701	28 476 078 000
Koridor IX	Pinang Ranti - Pluit	13 661 585	44 478 646 000
Koridor X	Cililitan – Tanjung Priok	3 829 502	12 784 109 500
<i>J u m l a h / T o t a l</i>		114 769 431	379 138 678 500
Koridor I-X	2010	86 937 487	288 757 425 500
Koridor I - VII	2009	82 377 690	275 317 832 000
Koridor I – VII	2008	74 619 995	248 339 552 000
Koridor I – VII	2007	61 446 336	205 779 784 000
Koridor I – III	2006	38 811 133	130 783 673 000

Sumber: PT Trans Jakarta

Salah satu bentuk angkutan massal adalah busway, yang memberikan jalan khusus angkutan bis. Sampai saat ini telah beroperasi 10 koridor busway. Diharapkan dengan telah banyaknya koridor busway para pemilik kendaraan pribadi akan lebih banyak memanfaatkan bahkan beralih pada jenis angkutan busway. Dengan demikian jumlah kendaraan yang beredar di jalan dapat berkurang. Akibat lebih jauh adalah kemacetan lalu lintas bisa sedikit dikurangi sebab kendaraan pribadi pada umumnya kurang optimal dalam hal jumlah penumpang yang diangkut. Nantinya kendaraan pribadi hanya digunakan sebatas bila diperlukan saja.

Selama tahun 2011, jumlah penumpang yang diangkut armada busway 114.769.431 penumpang dimana koridor I (jurusan Blok M – Kota) mengangkut sekitar 22,33 persen dari total penumpang. Koridor lain yang juga menyerap penumpang cukup banyak adalah koridor IX (jurusan Pinang Ranti-Pluit) yang menyerap 11,90 persen penumpang. Sementara koridor X (jurusan Cililitan-Tanjung Priok), merupakan koridor yang paling sedikit menyerap penumpang, hanya sekitar 3,34 persen. Jika dibandingkan tahun sebelumnya, jumlah penumpang busway tahun 2011 mengalami peningkatan sebesar 32,01 persen atau dari 86.937.487 pada tahun 2010 menjadi 114.769.431 penumpang pada tahun 2011.

3.4.3 Manajemen Lalu Lintas

Masalah lalu lintas di Kota Jakarta menjadi gejala yang perlu diperhatikan dan ditangani secara bijak dan tepat melalui berbagai penanganan terutama penanganan jangka pendek pada lokasi-lokasi macet. Kemacetan lalu lintas menyebabkan menurunnya tingkat pelayanan, sehingga tidak memenuhi kenyamanan pengguna jalan, yang diikuti oleh tingginya tingkat polusi dan emisi tingkat kebisingan kendaraan, tingginya biaya transportasi serta lebih jauh lagi menurunnya kualitas hidup, merupakan akibat langsung dari permasalahan tersebut. Pada dasarnya permasalahan lalu lintas tersebut merupakan indikasi rendahnya kualitas manajemen lalu lintas. Untuk bisa terlaksananya dengan baik proses manajemen lalu lintas, jelas akan melibatkan banyak unsur. Selain berbagai instansi tingkat pusat dan di tingkat daerah akan juga melibatkan berbagai dinas terkait, seperti Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Perhubungan, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan, dan Dinas Pendapatan Daerah.

Selain itu, manajemen operasional lalu lintas yang diterapkan harus didesain secara khusus agar bisa mengantisipasi dan menyesuaikan dengan kondisi Kota Jakarta sesuai dengan konsep megapolitan yang penuh dengan kompleksitas dan saling berpengaruh dengan wilayah-wilayah di sekitar Jakarta. Manajemen operasional lalu lintas tidak bisa lepas dari manajemen transportasi, apalagi di Kota Jakarta. Pola penanganannya pun harus berpijak dari konsep Jakarta sebagai poros dari megapolitan dengan kawasan kota-kota di sekitarnya sebagai penyangga.

Jika melihat tren pertumbuhan kendaraan dan tidak ada penambahan luas jalan, maka diperkirakan dapat terjadi kelumpuhan total lalu lintas di Jakarta. Untuk mengatasi hal tersebut solusinya pada manajemen transportasi dan manajemen lalu lintas, agar

permasalahan yang ada saat ini jangan sampai berakibat pada kondisi yang sama sekali tidak diharapkan. Sesuai dengan konsep Megapolitan Jakarta, Pola Transportasi Makro (PTM) merupakan alternatif yang baik untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien. Pola transportasi makro ini harus terkoneksi antara Jakarta dengan kota-kota penyangga di sekitar Jakarta. Namun begitu transportasi makro yang efektif dan efisien hanya bisa berjalan jika kondisi ideal tersedia dengan memadai seperti infrastruktur dukungan yuridis, serta perilaku masyarakat yang memberikan dukungan bagi situasi efektif dan efisien seperti tertib berlalu lintas.

Kini terus digalakkan pentingnya tertib dalam berlalu lintas, apalagi jika dikaitkan dengan pemberian dukungan pada resolusi PBB nomor A/Res/60/5 tanggal 26 Oktober 2005 mengenai *Improving Global Road Safety*. Resolusi itu menyebutkan *United Nation Economic and Social Commission for Asia the Pasific* (ENESCAP) dan *World Health Organization* (WHO) bekerja sama mengadakan kegiatan *the first United Nations Global Road Safety Week in Asian and the Pacific Region*. Sasaran kegiatan kedua lembaga dunia itu adalah agar masyarakat pengguna jalan tertib dan sopan dalam berlalu lintas, meningkatkan kualitas kinerja aparat, melakukan kerjasama dengan pihak berwenang, serta dilakukannya perbaikan infrastruktur dan perbaikan sistem keselamatan lalu lintas.

Beberapa hal lainnya yang merupakan bagian dari manajemen lalu lintas di DKI Jakarta yaitu:

1. Sistem Satu Arah (SSA), yang dikembangkan di beberapa ruas jalan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, antara lain Jl RA Kartini – Jl Ciputat Raya; Jl. Kebon Jati – Jl Fachrudin.
2. ATCS (*Area Traffic Control System*,) untuk mengawasi lokasi rawan terjadi kemacetan lalu lintas. Hasil monitoringnya diinformasikan kepada masyarakat lewat media elektronik dan papan informasi lalu lintas. Modifikasi putaran (*u-turn*) di beberapa lokasi untuk menghilangkan konflik lalu lintas yang memotong menjadi bergabung, mengurangi antrian kendaraan di sekitar putaran dan menghilangkan pengatur lalu lintas liar.

3. Peningkatan/penataan terminal bis Pulo Gadung, Kampung Rambutan, Lebak Bulus, Klender dan Senen diharapkan akan dapat memperlancar lalu lintas barang dan penumpang dalam rangka penyediaan fasilitas penghubung moda angkutan darat untuk peningkatan integrasi antar moda angkutan laut dan udara.
4. Peningkatan fasilitas pengujian kendaraan bermotor agar kendaraan di Jakarta layak jalan. Untuk itu diadakan, antara lain *on-line* data pada tiga lokasi pengujian kendaraan bermotor. Ketiga lokasi tersebut adalah Ujung Menteng, Pulo Gadung dan Cilincing. Sistem komputerisasi digital juga digunakan untuk menggantikan sistem manual. Kemampuan alat uji kendaraan bermotor telah ditingkatkan menjadi berat kendaraan 20 ton. Uji petik kelaikan emisi gas buang menjadi lebih mudah dilakukan dengan dimilikinya sarana peralatan uji emisi gas buang portabel.

<http://jakarta.bps.go.id>

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

- a. Lalu lintas di Jakarta pada tahun 2010 masih didominasi oleh sepeda motor (73,05 persen), disusul kemudian oleh mobil penumpang (19,46 persen), mobil bis (4,72 persen), dan terakhir mobil beban 2,77 persen.
- b. Pada tahun 2010, jumlah sepeda motor mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sekitar 11,15 persen per tahun. Mobil bus mengalami pertumbuhan sekitar 10,16 persen dan mobil penumpang tumbuh 4,76 persen. Sementara mobil beban mengalami penurunan sekitar 6,55 persen. Peningkatan jumlah kendaraan yang cukup besar pada jenis sepeda motor karena sepeda motor saat ini masih merupakan kendaraan yang paling ekonomis, disamping harganya terjangkau (murah), serta proses kepemilikan sepeda motor yang mudah.
- c. Pada tahun 2010, SIM C merupakan SIM yang paling banyak diselesaikan (51,33 persen) dari keseluruhan jenis SIM. Banyaknya SIM C yang diselesaikan tentunya terkait dengan meningkatnya jumlah pemilik sepeda motor, karena SIM C merupakan SIM untuk sepeda motor.
- d. Pada tahun 2010, jumlah total STNK yang diterbitkan mencapai 4,35 juta lembar. Dari jumlah tersebut, sekitar 2,46 juta atau sekitar 60,27 persen berbentuk pengesahan STNK. Penerbitan STNK untuk kendaraan baru mencapai 736.607 lembar (16,92 persen). Ini berarti bahwa pada tahun 2010 telah terjadi penambahan kendaraan baru sebanyak 736.607 kendaraan.
- e. Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol selama tahun 2011 terbanyak di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan 659 kecelakaan, disusul oleh jalan tol Jagorawi 263 kecelakaan, jalan tol Cawang-Tomang-Cengkareng dengan 173 kecelakaan, dan Jakarta-Tangerang Barat, juga dengan 172 kecelakaan.
- f. Jumlah penumpang kereta api selama tahun 2006-2011 mengalami peningkatan, kecuali pada tahun 2011. Secara umum, jumlah penumpang kereta api mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 1,72 persen per tahun dimana pertumbuhan terbesar terjadi pada penumpang dalam kota, yaitu 8,06 persen per tahunnya. Urutan selanjutnya adalah penumpang Jabotabek dengan

tingkat pertumbuhan 1,36 persen per tahun dan luar kota 0,96 persen per tahun. Sementara itu jumlah barang yang diangkut kereta api selama tahun 2006-2011 cenderung berfluktuasi. Selama enam tahun terakhir barang yang berhasil diangkut paling tinggi terjadi pada tahun 2009, yaitu sebesar 1 juta ton lebih, sedangkan paling rendah pada tahun 2007 sebesar 676.138 ton.

- g. Secara total jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta pada tahun 2011 berjumlah 22.094 bus, di luar armada busway yang berjumlah 562 armada.
- h. Jumlah penumpang kapal yang datang melalui Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2011 mencapai 224.259 penumpang, sementara yang berangkat hanya 202.961 penumpang. Sementara itu, jumlah barang yang dibongkar mencapai 32,19 juta ton sedangkan barang yang dimuat hanya 17,49 juta ton.
- i. Pada tahun 2011 sebagian besar lalu lintas udara di Bandara Soekarno-Hatta dan bandara Halim Perdanakusuma berasal dari penerbangan domestik, Pada tahun 2011, jumlah penerbangan domestik di Bandara Soekarno Hatta mencapai 273.014 penerbangan dan penerbangan international 68.090 penerbangan. Sementara itu, jumlah penerbangan domestik di Halim Perdanakusuma mencapai 14.456 penerbangan dan penerbangan international hanya berjumlah 2.593 penerbangan.
- j. Selama kurun waktu 2006-2011, jumlah panjang jalan di DKI Jakarta bertambah sepanjang 392,07 KM. Penambahan panjang jalan itu terjadi pada jenis jalan tol sepanjang 10,52 KM, arteri primer sepanjang 11,50 KM, arteri sekunder sepanjang 60,80 KM, kolektor sekunder sepanjang 233,75 KM dan jalan kotamadya sepanjang 108,13 KM.
- k. Jumlah *fly over* di DKI Jakarta saat ini telah mencapai 47 buah terdiri atas 18 departemen/kementerian/pusat dan 29 *fly over* merupakan *fly over* Pemda. Sementara jumlah *under pass* ada 15 buah semuanya merupakan *under pass* Pemda.
- l. Selama tahun 2011, jumlah penumpang yang diangkut armada busway 114,77 juta penumpang yang diserap melalui 10 koridor busway. Koridor I (jurusan Blok

M – Kota) merupakan koridor yang meyerap penumpang terbanyak, yaitu sekitar 22,33 persen dari total penumpang busway.

- m. Untuk meningkatkan pelayanan dalam bidang transportasi kepada masyarakat Pemda DKI Jakarta menerapkan beberapa kebijakan yaitu : mengurangi armada bus sedang, bus kecil dan angkutan roda tiga; mengembangkan Sistem Satu Arah di beberapa ruas jalan yang sering mengalami kemacetan; mengawasi lokasi rawan kemacetan dengan menerapkan *Area Traffic Control System*; meningkatkan penataan terminal bis; dan meningkatkan fasilitas pengujian kendaraan bermotor

4.2 Saran

- a. Diperlukan kerjasama antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Pemerintah Pusat dalam hal peningkatan rasio jalan terhadap jumlah kendaraan bermotor. Peningkatan jumlah kendaraan seharusnya dibarengi dengan pembangunan infrastruktur jalan, karena pembangunan infrastruktur jalan akan menyebabkan penurunan biaya transport dan penghematan waktu dalam perjalanan. Penghematan tersebut secara langsung akan memengaruhi permintaan terhadap produk.
- b. Kemampuan dan pengetahuan masyarakat mengenai tata cara tertib berlalu lintas harus lebih ditingkatkan lagi baik melalui berbagai kegiatan sosialisasi di masyarakat maupun pada saat pembuatan SIM dan STNK agar kecelakaan lalu lintas dapat dihindari dan ketertiban dapat tercipta. Selain itu, diperlukan skenario meminimalkan kemungkinan terkena risiko kecelakaan lalu lintas jalan, perencanaan dan desain jalan untuk keamanan, audit keamanan, melindungi pejalan kaki dan pengguna sepeda, dan desain kendaraan yang makin baik sehingga mengurangi kecelakaan.
- c. Pelayanan pada moda transportasi kereta api perlu ditingkatkan, mengingat banyak warga DKI yang memanfaatkan kereta api sebagai alat transportasi.
- d. Uji kelayakan berkala terhadap angkutan umum yang masih beroperasi hendaknya terus dilakukan secara intensif baik pada jenis angkutan darat, laut maupun Udara

- e. Pemerintah dan pihak swasta perlu bekerjasama untuk memikirkan dan selanjutnya menghadirkan sistem transportasi umum yang lebih baik. Sudah saatnya diciptakan sebuah transportasi massal yang dikonsept dengan matang untuk mengatasi problem lalu lintas dan sekaligus memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi yang lebih aman dan nyaman.
- f. Peningkatan pelayanan dan teknologi terhadap angkutan barang juga perlu terus dikembangkan agar barang dapat didistribusikan secara cepat, tepat, dan merata tanpa mempengaruhi kualitas barang tersebut.
- g. Perlunya untuk melihat adanya alternatif lain dalam penyelesaian permasalahan transportasi di DKI Jakarta selain pembangunan jalan, *fly over*, *under pass* maupun jembatan. Selain itu juga perlu dipertimbangkan keuntungan dan kerugian masing-masing alternatif untuk perkembangan DKI Jakarta dalam jangka panjang.

<http://jakarta.bps.go.id>

<http://jakarta.bps.go.id>



BADAN PUSAT STATISTIK
PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
Gedung BIPI Jl. Letjen Suprpto Kav 3- Cempaka Putih - Jakarta 10510
Telp. 42877301 Fax. 42877350 E-mail : bps3100@jbps.go.id
Homepage: <http://www.bps.jakarta.go.id>