

STATISTIK TRANSPORTASI

Transportation Statistics of

DKI JAKARTA

2015-2016



STATISTIK TRANSPORTASI

Transportation Statistics of

DKI JAKARTA

2015-2016



STATISTIK TRANSPORTASI DKI JAKARTA 2015/2016

TRANSPORTATION STATISTICS OF DKI JAKARTA 2015/2016

Nomor ISSN/*ISSN Number* : 2087-9482
Nomor Publikasi : 31540.1604
Katalog BPS/*BPS Catalogue* : 8301007.31

Ukuran Buku/*Book Size* : 21,59 cm x 27,94 cm
Jumlah Halaman/*Number of Pages* : v + 59

Naskah/*Manuscript*:
Bidang Statistik Distribusi/*Division of Distribution Statistics*

TIM PENYUSUN/*DRAFTING TEAM*:

Penanggung Jawab/*Person in Charge* : Syech Suhaimi
Editor Penanggung Jawab/*Editor in Charge* : Dody Rudyanto
Yayat Rochadiyat
Koordinator/*Coordinator* : Pudyaswati
Anggota/*Member* : Qurratul Aini
Sushinta Purwandari
Ita Rosalita
Layout Publikasi/*Publication Layout* : Sudirman
Gambar Kulit/*Cover Design* : Sudirman

Diterbitkan Oleh/*Published by* :
BPS Provinsi DKI Jakarta

Boleh dikutip dengan menyebutkan nama sumbernya
May be cited with reference to the source

KATA PENGANTAR

Publikasi Statistik Transportasi DKI Jakarta Tahun 2015/2016 ini merupakan publikasi rutin yang diterbitkan oleh BPS Provinsi DKI Jakarta. Data yang disajikan dalam publikasi ini mencakup data transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara keadaan tahun 2015.

Data statistik angkutan darat yang disajikan meliputi data kendaraan bermotor, jumlah kendaraan umum, jumlah penumpang/barang yang diangkut kereta api, dan jumlah SIM dan STNK yang diterbitkan/diperpanjang. Sementara untuk statistik angkutan laut menyajikan data jumlah penumpang kapal yang datang dan berangkat melalui pelabuhan laut Tanjung Priok, bongkar muat barang di pelabuhan laut Tanjung Priok. Selanjutnya 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.

Kami menyadari informasi yang diberikan dalam publikasi ini masih memiliki keterbatasan baik dari segi kecepatan penyajian maupun keterbatasan data/informasi yang tersedia. 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, Oktober 2016

BADAN PUSAT STATISTIK
PROVINSI DKI JAKARTA
Kepala,

SYECH SUHAIMI

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
DAFTAR LAMPIRAN	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. TRANSPORTASI DARAT	
2.1 Prasarana Jalan	6
2.2 <i>Mass Rapid Transit , Light Rail Transit dan Bus Rapid Transit</i>	8
2.3 Angkutan Terintegrasi Busway	11
2.4 Kendaraan Bermotor	13
2.5 Surat Ijin Mengemudi (SIM)	15
2.6 Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK)	17
2.7 Kecelakaan Lalu Lintas	18
2.8 Angkutan Umum dan Angkutan Barang	20
2.9 Angkutan Berbasis Aplikasi	22
2.10 Angkutan Kereta Api	23
 BAB III. TRANSPORTASI LAUT	
3.1 Jumlah Kapal Bersandar	31
3.2 Jumlah Penumpang Kapal Laut	31
3.3 Jumlah Barang yang Diangkut Kapal Laut	32
 BAB IV. TRANSPORTASI UDARA	
4.1 Bandara Soekarno Hatta	33
4.2 Bandara Halim Perdana Kusuma	37
 LAMPIRAN	 40

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
2.1. Jumlah, Persentase Penumpang, dan Pendapatan Bus Trans Jakarta, 2013	10
2.2. Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar Menurut Jenis Kendaraan 2011-2015	14
2.3. Jumlah SIM yang Diselesaikan di DKI Jakarta Menurut Jenisnya, 2011-2015	16
2.4. Jumlah penerbitan STNK menurut Status Penerbitan, 2011-2015	17
2.5. Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Kerugiannya, 2011-2015..	18
2.6. Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol, Korban Jiwa dan Faktor Penyebab Kecelakaan, 2011-2015	19
2.7. Jumlah Angkutan Umum dan Angkutan Barang Menurut Jenis Angkutan, 2014-2015	21
2.8. Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Tujuan, 2011-2015	23
2.9. Penambahan Armada Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek, 2009-2015	25
2.10. Jumlah Perjalanan Kereta Jabodetabek Menurut Lintas, 2014-2015	25
2.11. Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api Menurut Jenisnya, 2011-2015 (ton) ..	28
3.1. Jumlah Penumpang yang Diangkut Kapal Laut Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, 2011-2015	32
3.2. Jumlah Barang yang Diangkut Kapal Laut Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok Menurut Jenis Pelayaran, 2015	32
4.1. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2011-2015	34
4.2. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2011-2015	35
4.3. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2011-2015	37
4.4. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2011-2015	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1. Panjang Jalan Menurut Jenisnya, DKI Jakarta 2015 (Kilometer).....	7
2.2. Persentase Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya, DKI Jakarta 2015	14
2.3. Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Tujuan, 2015 (Juta Orang)	24
2.4. Jumlah Barang Yang Diangkut Kereta Api, DKI Jakarta 2014-2015	29
3.1. Jumlah Kapal Bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok, 2011-2015	31
4.1. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2015.....	34
4.2. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2015 (Ton).....	36
4.3. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2011-2015	38
4.4. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2015 (Ton).....	39

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Panjang Jalan dan Luas Jalan Menurut Kota Administrasi dan jenis Jalan, 2015 (m).....	41
2. Lokasi Jalan Fly Over/Under Pass Menurut Wilayah dan Volume Jalan, 2015	42
3. Jumlah Kendaraan Transjakarta Busway Menurut Nama Perusahaan, 2015...	45
4. Jumlah Bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) menurut Rute, 2015.....	46
5. Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar Menurut Bulan dan Jenis Kendaraan, 2015	47
6. Jumlah Penerbitan STNK Menurut Bulan dan Statusnya, 2015.....	48
7. Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Bulan dan Tujuan, 2015	50
8. Jumlah Kunjungan Kapal di pelabuhan Tanjung Priok, 2015.....	51
9. Jumlah Penumpang Kapal Antar Pulau yang Datang dan Berangkat Melalui Pelabuhan Tanjung Priok, 2015	52
10. Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Tanjung Priok, 2015	53
11. Jumlah lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2015	54
12. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2015	55
13. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2015	56
14. Jumlah lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2015.....	57
15. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2015.....	58
16. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2015	59

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

DKI Jakarta sebagai ibukota Republik Indonesia adalah pusat bisnis dan pusat pemerintahan dengan jumlah penduduk tahun 2015 mencapai 10,18 juta orang dan kepadatan penduduk 15.367 orang per km², dikelilingi kawasan pemukiman Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Bodetabek) yang semakin berkembang. Dari hasil survei komuter Jabodetabek tahun 2014 menunjukkan, bahwa jumlah komuter Jabodetabek sebanyak 3.566.178 orang, terdiri dari 2.429.751 orang melakukan kegiatan bekerja dan sekolah/kursus di DKI Jakarta, 1.067.762 orang di Bodetabek, dan 68.665 orang di luar Jabodetabek. Sementara komuter Bodetabek yang melakukan kegiatan di DKI Jakarta sebanyak 1.382.296 orang. Kondisi ini menunjukkan bahwa transportasi yang masif merupakan kebutuhan yang mendesak, karena tumbuh kembangnya sector transportasi yang baik akan memberikan andil yang cukup besar bagi perkembangan di sector lain seperti perdagangan, perindustrian, keuangan, dan jasa-jasa.

Transportasi secara umum terdiri dari transportasi darat, transportasi udara, dan transportasi laut. Ketiga jenis transportasi ini memiliki peranan masing-masing, namun tidak dapat dipungkiri satu sama lain saling mendukung dalam melayani kebutuhan penduduk DKI Jakarta dan bukan penduduk DKI Jakarta yang akan melakukan berbagai aktivitas baik di ibukota ini maupun yang akan bepergian ke luar dari ibukota.

Berbagai permasalahan transportasi yang terjadi di DKI Jakarta. Beberapa diantaranya, yaitu masalah kemacetan di seluruh jalan ibu kota menjadi pemandangan sehari-hari, masalah kepadatan penerbangan dan penumpang di Bandara Soekarno Hatta sebagai bandara terbesar di Indonesia yang merupakan pintu gerbang masuknya wisatawan asing di Indonesia, dan kerap terjadi kemacetan arus peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan terbesar di Indonesia yang melayani kegiatan ekspor impor baik untuk DKI Jakarta maupun nasional.

Untuk melihat kondisi sarana dan prasarana transportasi saat ini di DKI Jakarta, dibutuhkan beberapa indikator yang dapat memberikan gambaran perkembangan sector ini. 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 2015 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 kendaraan bermotor, jumlah kapal bersandar, lalu lintas penerbangan, penerbitan STNK/SIM, panjang jalan, dan bongkar muat barang. Data tersebut didapat dari berbagai instansi terkait, kliping BPS Provinsi DKI Jakarta tahun 2015, dan media online (tempo.co, kompas.com, tribunnews.com, krl.co.id, dsb). Sumber-sumber data instansi terkait adalah sebagai berikut:

- PT KAI Cabang Jakarta
- Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
- PT Transportasi 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

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 Bus** 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. **Pelayaran antar Pulau** adalah perusahaan/usaha yang melakukan kegiatan pelayaran antar pelabuhan di Indonesia.
21. **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.

BAB II

TRANSPORTASI DARAT

Perkembangan transportasi darat di DKI Jakarta dapat dilihat dari sarana maupun prasarana yang tersedia saat ini. Selain itu dapat juga dilihat dari indikator lain yang berkaitan dengan alat transportasi ini, diantaranya jumlah kendaraan bermotor, jumlah SIM yang diselesaikan, jumlah STNK yang diterbitkan, jumlah penumpang dan barang yang diangkut kereta api, serta kondisi jalan yang dilewati alat transportasi darat.

Tingginya mobilitas penduduk dan barang di ibukota belum diimbangi ketersediaan transportasi umum yang aman dan nyaman. Hal ini menyebabkan pertumbuhan penggunaan kendaraan bermotor pribadi baik kendaraan beroda empat maupun sepeda motor pertumbuhannya dari tahun ke tahun sangat pesat tidak sebanding dengan pertumbuhan panjang jalan. Untuk mengatasi masalah transportasi yang cukup rumit di DKI Jakarta, sistem transit cepat berskala massal atau MRT (*mass rapid transit*) menjadi solusi bagi Pemerintah DKI Jakarta.

Pembangunan transportasi berbasis rel seperti MRT yang dibangun sejak tahun 2013, saat ini masih dalam pembangunan tahap pertama. Sedangkan pembangunan monorel yang semula akan dibangun tahun 2014 diubah menjadi pembangunan LRT (Light Rail Transit) pada tahun 2015. Transportasi ini dipilih karena lebih mudah terintegrasi dengan moda lainnya, seperti MRT dan KRL. Dengan adanya integrasi moda transportasi massal ini, diharapkan warga nantinya akan lebih nyaman menggunakan angkutan umum massal daripada kendaraan pribadi.

Ketersediaan transportasi umum yang aman dan nyaman menjadi perhatian serius Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatasi kemacetan jalan-jalan di ibukota. Sejak tahun 2004 warga Jakarta dapat menikmati transportasi massal bus Transjakarta. Untuk meningkatkan penggunaan bus Transjakarta ini, maka jumlah koridor dan bus ini terus ditambah. Sistem pembayaran secara elektronik untuk para pengguna bus Transjakarta mulai dicanangkan pada tanggal 22 Januari 2013, dan sejak 21 Februari 2015 seluruh koridor Transjakarta menerapkan sistem ini. Inovasi dan kebijakan tersebut diikuti oleh PT Kereta Api Indonesia dengan mengimpor kereta penumpang dari Jepang dan menerapkan tiket elektronik dan tarif progresif sejak Juli 2013, hal ini diharapkan akan mendorong pengguna kendaraan pribadi beralih ke kereta. Apalagi, pemerintah juga memberikan subsidi harga tiket KRL sehingga jauh lebih

murah dibandingkan dengan tarif sebelumnya. Selain tiket dan tarif, lonjakan penumpang dipicu oleh perbaikan dan penambahan lahan parkir kendaraan dan fasilitas stasiun.

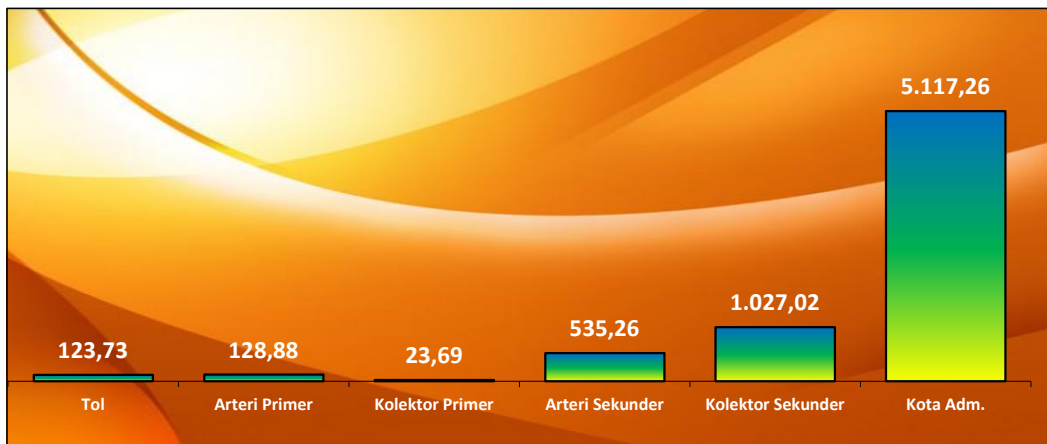
2.1. Prasarana Jalan

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.

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.

Bagi wilayah perkotaan seperti DKI Jakarta, penambahan panjang jalan dapat dijadikan sebagai salah satu solusi dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas. Namun berdasarkan catatan dari Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta, sejak tahun 2012 hingga tahun 2015 tidak ada penambahan panjang jalan. Gambar 2.1 menunjukkan panjang jalan tahun 2015, jika dirinci menurut jenisnya, jalan yang terpanjang berupa jalan kota administrasi sepanjang 5.117,26 km; diikuti jalan provinsi sepanjang 1.562,28 km terdiri dari arteri sekunder dan kolektor sekunder masing-masing sepanjang 535,26 km dan 1.027,02 km; sedangkan jalan negara sepanjang 152,57 km terdiri dari arteri primer dan kolektor primer masing-masing sepanjang 128,88 km, dan 23,69 km, berikutnya yang terakhir jalan tol sepanjang 123,73 km.

Gambar 2.1. Panjang Jalan Menurut Jenisnya, DKI Jakarta 2015 (Kilometer)



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 lalu lintas. Selain itu, banyaknya lokasi-lokasi bisnis, sekolah, maupun pusat perbelanjaan di DKI Jakarta membuat lalu lintas kendaraan, terutama pada jam-jam sibuk (*rush hour traffic*) semakin padat.

Untuk mengatasi kemacetan dengan terbatasnya lahan yang tersedia, maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan berbagai kebijakan, seperti diberlakukannya 3 in 1, membangun *under pass* dan *fly over*. Kebijakan peraturan pembatasan kendaraan bermotor berdasarkan nomor polisi genap dan ganjil, serta sistem *Electronic Road Pricing* (ERP) yaitu jalan berbayar untuk menggantikan sistem 3 in 1, sementara ini belum dapat diterapkan.

Banyaknya kendaraan yang berlalu 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. Oleh karena itu, salah satu alternatif untuk mengurangi titik-titik rawan kemacetan di DKI Jakarta adalah dengan pembangunan *fly over* dan *under pass*.

Jumlah *fly over* di DKI Jakarta saat ini telah mencapai 62 buah dimana 29 *fly over* merupakan *fly over* Kementerian dan 33 *fly over* merupakan *fly over* Pemda. Sementara jumlah *under pass* ada 16 buah yang semuanya merupakan *under pass* Pemda. Pengklasifikasian *fly*

over/under pass kedalam *fly over/under pass* Kementerian atau Pemda terkait dengan siapa pelaksana pembangunan *fly over/under pass* tersebut. Jika yang melaksanakan pemerintah pusat dikategorikan ke dalam *fly over/under pass* Kementerian sementara jika yang melaksanakan Pemerintah Daerah dikategorikan ke dalam *fly over/under pass* Pemda.

Dari *fly over* yang telah dibangun, JLNT Antasari-Blok M merupakan *Fly over terpanjang* dan yang terpendek di Kampung Rambutan Jakarta Timur dengan panjang hanya 121,80 meter *Under pass* terpanjang terdapat di Kebayoran Lama Jakarta Selatan dengan panjang 1.800,00 meter sementara yang terpendek *under pass* Dukuh Atas dengan panjang 50,85 meter.

Tahun 2015 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membangun tiga proyek besar terkait penambahan ruas jalan dan mengurangi titik kemacetan lalu lintas, serta mendukung kelancaran angkutan massal di Jakarta agar beroperasi lebih optimal. Ketiga proyek tersebut adalah pembangunan jalan layang Ciledug-Blok M-Tendean, Flyover Permata Hijau, dan flyover Kuningan Sisi Selatan. Pembangunan jalan layang Ciledug-Blok M untuk jalur bus Transjakarta koridor XIII (Ciledug-Blok M), sedangkan pembangunan jalan layang Permata hijau sepanjang 640 meter dengan lebar 10 meter, ditujukan untuk keamanan pengendara yang melalui jalur perlintasan sebidang kereta api dan agar KRL dari arah Serpong-Parung Panjang menuju Tanah Abang atau sebaliknya bisa lebih cepat. Demikian pula pembangunan flyover Kuningan Sisi Selatan sepanjang 600 meter untuk memperlancar kendaraan dari arah Cawang menuju Semanggi. (detik.com, 17 November 2015).

2.2. *Mass Rapid Transit (MRT), Light Rail Transi (LRT) dan Bus Rapid Transit(BRT)*

Mobilitas penduduk yang tinggi di Jakarta mengharuskan penerapan sistem transit cepat berskala massal atau *Mass Rapid Transit*, Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta 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.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta secara resmi meluncurkan dimulainya megaprojek transportasi cepat masal pada tanggal 2 Mei 2013. Pembangunan proyek MRT tahun 2015 masih memasuki fase pertama pada jalur selatan-utara yang terbentang dari koridor Lebak Bulus-Bundaran HI sepanjang 15,7 km. Pada jalur itu sepanjang 9,8 km merupakan jalan layang

mulai dari Lebak Bulus hingga Jalan Sisingamangaraja. Sisa 5,9 km berupa terowongan di bawah tanah terbentang hingga Bundaran HI. Direncanakan pengoperasian MRT akan terlaksana pertengahan Mei 2017, dengan maksimal satu rangkaian kereta terdiri dari enam kereta, diperkirakan moda transportasi ini dapat melayani penumpang hingga 173.000 orang per hari.

Pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) sebagai transportasi massal untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta tahun 2015 baru memasuki fase I koridor Selatan-Utara dengan rute Lebak Bulus - Bundaran HI dalam tahap pengeboran dinding stasiun atau *diafragma wall* di enam lokasi stasiun. Fase II dengan rute Bundaran HI-Kampung Bandan akan dimulai tahun 2016 (Kompas, 25 April 2014).

Presiden Joko Widodo (Jokowi) telah meresmikan peletakan batu pertama (*groundbreaking*) tahap I proyek pembangunan LRT Jabodetabek di depan kantor Jasa Marga, tol KM 5.400, seberang Taman Angrek Taman Mini Indonesia Indah (TMII), Jakarta Timur, pada tanggal 9 September 2015. Pengerjaan LRT yang digarap pemerintah pusat itu terdiri dari dua tahap dengan total panjang 83,6 kilometer. Masing-masing terdiri dari tiga lintas pelayanan, yakni tahap 1 meliputi lintas layanan Cibubur-Cawang, Bekasi Timur-Cawang, Cawang-Dukuh Atas dengan 21 stasiun dan panjang 42,1 kilometer. Adapun tahap dua lintas pelayanan Cibubur-Bogor, Dukuh Atas-Palmerah-Senayan, dan Palmerah-Grogol dengan panjang 41,5 kilometer. Rencananya, akan ada 10 stasiun pada tahap dua. Untuk tahap pelaksanaan pembangunan lintas pelayanan LRT tahap 1 akan dimulai pada akhir tahun 2015 dan direncanakan akan selesai pada tahun 2018. Sedangkan lintas pelayanan LRT tahap 2 akan dimulai pada akhir tahun 2016 dan berakhir pada akhir tahun 2018 (viva.co.id).

Salah satu bentuk angkutan massal adalah *Bus Rapid Transit* yang lebih dikenal sebagai busway atau bus Transjakarta, yang memberikan jalan khusus angkutan bus. Program angkutan ini dimulai sejak tahun 2004. Sampai akhir tahun 2015 telah beroperasi 12 koridor busway dan di luar koridor yang tersedia dengan armada sebanyak 502 bus. Jumlah bus tahun 2015 berkurang sebanyak 167 bus dibandingkan jumlah bus tahun 2014, hal ini disebabkan banyaknya busway yang mengalami kerusakan.

Kerusakan bus Transjakarta sepanjang tahun 2015 terlihat adanya sebanyak 20 bus Transjakarta single terjaring operasi Dinas Perhubungan dan Transportasi pada akhir Oktober 2015, karena bus tidak laik jalan. Bus ini dibawa ke pool Rawa Buaya untuk diperbaiki. (detik.com, 23 Oktober 2015). Selama bulan April-September 2015 Dinas Perhubungan dan Transportasi telah melakukan uji kelayakan kendaraan bermotor atau KIR terhadap bus

Transjakarta, dari 565 bus Transjakarta hanya 247 bus yang laik jalan. Menurut Kepala Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Pulogadung Bp. Muslim, bus yang tidak lulus uji KIR mengalami berbagai kerusakan pada komponennya, antara lain, tidak berfungsinya mesin pendingin ruangan atau AC, rusaknya pegangan penumpang, hingga kerusakan pada sistem pengereman.

Tabel 2.1. Jumlah, Persentase Penumpang, dan Pendapatan Bus Transjakarta, 2015

Koridor	Jurusan	Penumpang	Persentase Penumpang %
(1)	(2)	(3)	(4)
Koridor I	Blok M-Kota	22 991 996	22,33
Koridor II	Pulo Gadung -Harmoni	7 172 377	6,97
Koridor III	Harmoni-Kalideres	8 021 634	7,79
Koridor IV	Pulo Gadung – Dukuh Atas	6 351 160	6,17
Koridor V	Kp Melayu-Ancol	8 723 846	8,47
Koridor VI	Ragunan-Kuningan	8 355 462	8,12
Koridor VII	Kp Rambutan – Kp Melayu	8 252 535	8,02
Koridor VIII	Lebak Bulus-Harmoni	8 742 448	8,49
Koridor IX	Pinang Ranti-Pluit	13 753 572	13,36
Koridor X	Cililitan – Tanjung Priok	5 140 836	4,99
Koridor XI	Kp Melayu – Pulo Gebang	2 601 096	2,53
Koridor XII	Pluit-Tanjung Priok	1 566 049	1,52
Lainnya	-	1 277 373	1,24
J u m l a h		102 950 384	100,00
Koridor I-XII	2014	111 630 305	-
Koridor I-XII	2013	112 522 638	-
Koridor I-X	2012	111 260 869	-
Koridor I-X	2011	114 769 431	-
Koridor I-X	2010	86 937 487	-

Sumber: PT Transjakarta

Pada awal November 2015 PT Transportasi Jakarta menambah bus gandeng di koridor VI (Dukuh Atas-Ragunan) untuk menggantikan bus yang mengalami kerusakan, koridor ini mendapatkan perhatian serius dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta karena banyak pelayanan yang tidak memadai datang dari koridor tersebut. (detik.com, 10 November 2015).

Selama tahun 2015, penumpang yang diangkut armada busway sebanyak 102,95 juta 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 13,36 persen penumpang Sementara koridor XII (jurusan Pluit–Tanjung Priok), merupakan koridor yang paling sedikit menyerap penumpang, hanya sekitar 1,24 persen. Armada busway juga melayani sekitar 1,28 juta penumpang di luar jalur koridor. Jika dibandingkan tahun sebelumnya, jumlah penumpang busway tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 0,79 persen atau dari 111,63 juta penumpang pada tahun 2014 menjadi 102,95 juta penumpang pada tahun 2015 (Tabel 2.1).

Dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada para pengguna busway, PT Transjakarta mulai 1 Juni 2014 mengoperasikan angkutan malam hari (Amari) dan angkutan dini hari (Andini) yang tersedia setiap malam mulai pukul 22.00-05.00. Sampai tanggal 6 Mei 2015 Amari dan Andini telah dioperasikan di tujuh koridor, yaitu di Koridor I (Blok M-Kota), Koridor II (Pulogadung-Harmoni), Koridor III (Kalideres-Harmoni), Koridor V (Kp. Melayu-Ancol), Koridor IX (Pinang Ranti-Pluit), dan Koridor X (Cililitan-Tanjung Priok).

Penerapan tiket elektronik Transjakarta mulai diterapkan tahun 2013 secara bertahap di setiap koridor, selanjutnya sejak 21 Februari 2015 semua halte Transjakarta sudah menggunakan sistem tiket elektronik. Sistem pembayaran secara elektronik merupakan salah satu upaya meningkatkan pelayanan kepada para pengguna Bus Transjakarta, sistem ini akan membantu calon penumpang untuk mempercepat waktu transaksi. Dengan begitu, calon penumpang tidak perlu antri terlalu lama untuk membeli tiket masuk Transjakarta (tempo.co).

2.3. Angkutan Terintegrasi Busway

Upaya mengurai kemacetan di Jakarta terus dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, salah satu kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta diantaranya mengintegrasikan bus umum dan bus Trans Jakarta atau biasa disebut bus penghubung (*feeder busway*). Kebijakan ini secara resmi mulai dilaksanakan pada tahun 2011, yang melayani sebanyak tiga rute yaitu rute pertama Sentra Primer Barat-Daun Mogot, rute dua Tanah Abang-Balaikota dan rute tiga Sudirman Central Bisnis Distrik (SCBD)-Senayan (*Beritajakarta.com, 28 September 2011*). Berdasarkan catatan PT Trans Jakarta tahun 2014 Bus Kota Terintegrasi Busway (BKTB) tersedia sebanyak 106 bus. Pada 28 Desember 2015 enam unit bus single BKTB jurusan PIK-Monas diganti dengan 20 bus sedang, yang seukuran dengan bus feeder yang dioperasikan oleh Kopaja. Rute BKTB PIK-Monas sekarang menjadi PIK-Waduk Pluit-Monas-Balai Kota.

Pemerintah DKI Jakarta memberikan layanan bus feeder yang merupakan layanan Bus Transjakarta yang menggunakan bus sedang, pengoperasiannya dijalankan oleh Koperasi

Angkutan Jakarta (Kopaja). Rute-rute yang dilayani oleh bus ini kebanyakan adalah rute melewati kawasan pemukiman maupun stasiun yang sebelumnya belum dilayani bus Transjakarta. Pada akhir Desember 2015 PT Transportasi Jakarta telah menyediakan 320 unit bus pengumpan (feeder busway), lima rute yang siap dioperasikan, yaitu Ragunan sisi barat-Monas (50 bus), Ragunan sisi barat-Dukuh Atas (50 bus), Pantai Indah Kapuk-Balai Kota (30 bus), Lebak Bulus-Senen via Stasiun Cikini (80 bus), dan Manggarai-Blok M via Stasiun Manggarai (40 bus). Sedangkan 70 bus sisanya masih dirundingkan rutennya.

Tahun 2012 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta meluncurkan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) yang melayani wilayah perbatasan Jakarta (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Tahun 2013 PT Trans Jakarta mencatat telah menyediakan sebanyak 123 bus APTB dengan 11 trayek, selanjutnya tahun 2014 ditambah 7 trayek sehingga seluruhnya ada 17 trayek APTB dengan 193 bus, jumlah ini bertahan hingga tahun 2015. Meskipun bus APTB melintas di jalur busway, namun bus APTB tidak terintegrasi secara pembayaran dengan transjakarta. Jadi penumpang yang naik dari halte transjakarta akan tetap dikenakan biaya tambahan tergantung jarak yang ditempuh.

Pada Mei 2015 Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama mengeluarkan kebijakan melarang Bus APTB melewati jalur bus Transjakarta. Menurut Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta Bp. Benyamin Bukit, tahun 2015 tidak ada rencana menambah trayek bus APTB, meski keberadaan angkutan perbatasan tersebut sangat dibutuhkan bagi mobilisasi warga luar Jakarta. Pihak Dishubtrans bersama PT Transportasi Jakarta akan fokus terhadap pembenahan kualitas pelayanan bus APTB, karena berdasarkan laporan di lapangan, bus APTB kerap kali keluar dari jalur Transjakarta, dan sering ngetem untuk menunggu penumpang, berhenti sembarangan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, dan seringkali sopir ugal-ugalan karena masih menganut sistem setoran (beritasatu.com).

Kebijakan Pemerintah Pusat dalam meningkatkan pelayanan kepada para pengguna bus yang tinggal di luar Jakarta adalah dengan diluncurkannya Bus Transjabodetabek pada 1 Oktober 2014, pada tahap awal dioperasikan 10 bus koridor Ciputat-Blok M. Transjabodetabek ini terkoneksi dengan halte Transjakarta (busway). Bus ini memiliki 30 tempat duduk dan bisa menampung 20 orang untuk berdiri. Bus dilengkapi GPS (Global Positioning System) untuk memantau pergerakan bus selama beroperasi, selain itu bus juga dilengkapi kamera CCTV untuk memantau aktivitas di dalam bus. (tribunnews.com, 1 Oktober 2014).

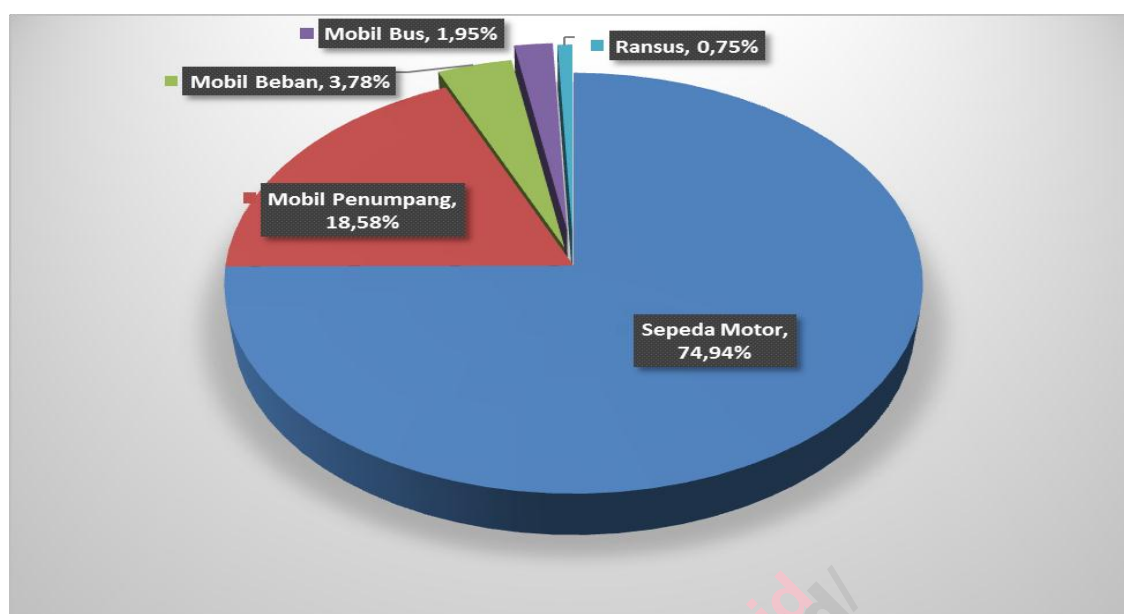
Pada akhir Agustus 2015 Perum Pengangkutan Djakarta (PPD) secara resmi mengoperasikan 88 unit bus Transjabodetabek yang merupakan bus bantuan Kementerian Perhubungan dengan sistem Bus Rapid Transit (BRT). Puluhan bus ini melayani empat koridor yang menghubungkan kota Jakarta dengan empat kota penyangga di sekitarnya, yaitu Tangerang Selatan, Bekasi, Tangerang dan Depok. Berikutnya awal September 2015 sebanyak lima bus Transjabodetabek rute Poris Plawad, Kota Tangerang-Kemayoran, Jakarta Pusat mulai beroperasi, selanjutnya akan ditambah 29 bus lagi. Saat ini bus Transjabodetabek melayani empat rute, yaitu Ciputat-Blok M, Bekasi –Pasar Baru, Tangerang-Kemayoran, dan Depok-Grogol. Berbeda dengan APTB, bus Transjabodetabek tidak mengenakan biaya tambahan kepada penumpang yang naik dari halte Transjakarta, selama bus masih beroperasi di jalur busway.

Bus Transjabodetabek ini nantinya akan dioperasikan oleh PT. Transportasi Jakarta sebagai bus pengumpan untuk mengangkut calon penumpang Transjakarta Busway dari daerah pendukung Jabodetabek ke Koridor-koridor Busway yang dituju. Dengan dioperasikannya Bus Transjabodetabek ini diharapkan Transjakarta Busway dapat memperpendek *headway* antar bus sehingga dapat meningkatkan jumlah penumpang yang terangkut, selain secara tidak langsung juga berdampak sebagai pengurai kemacetan dengan berubahnya pilihan penumpang atas kendaraan umum dari pada menggunakan kendaraan pribadi. Diharapkan transportasi masal model bus Transjabodetabek ini bisa menjadi salah satu pemecah kemacetan arus lalu lintas.

2.4. Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor yang melewati jalan di ibukota Jakarta setiap tahun terus meningkat, peningkatan ini menunjukkan bahwa mobilitas penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta juga selalu meningkat. Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan *Corps Diplomatic* di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. Gambar 2.2 menunjukkan lalu lintas di Jakarta tahun 2015 didominasi oleh sepeda motor (74,94 persen), mobil penumpang (18,58 persen), mobil beban (3,78 persen), mobil bus (1,95 persen), dan kendaraan khusus (ransus) sebesar 0,75 persen.

Gambar 2.2. Persentase Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan Bermotor DKI Jakarta 2015



Pertumbuhan kendaraan bermotor selama lima tahun terakhir mencapai 8,75 persen per tahun. Jika dirinci menurut jenis kendaraan, sepeda motor mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sebesar 9,14 persen per tahun. Setelah itu mobil penumpang, yang mengalami pertumbuhan sebesar 8,09 persen per tahun, mobil beban tumbuh 4,98 persen per tahun dan terakhir mobil bus yang mengalami penurunan sebesar 0,02 persen per tahun (Tabel 2.2).

Tabel 2.2. Jumlah Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar (Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD) Menurut Jenis Kendaraan, 2011-2015

Jenis Kendaraan	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan per tahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Sepeda Motor	9 861 451	10 825 973	11 949 280	13 084 372	13 989 590	9,14
Mobil Penumpang	2 541 351	2 742 414	3 010 403	3 266 009	3 469 168	8,09
Mobil Beban	581 290	561 918	619 027	673 661	706 014	4,98
Mobil Bus	363 710	358 895	360 223	362 066	363 483	-0,02
Ransus	-	129 113	133 936	137 859	139 801	-
Jumlah	13 347 802	14 618 313	16 072 869	17 523 967	18 668 056	8,75

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

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.

Guna mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas di Jalan MH Thamrin dan Medan Merdeka Barat, diterbitkan Peraturan Gubernur (Pergub) No. 141 tahun 2015 tentang pelaksanaan kebijakan pelarangan sepeda motor melalui kawasan jalan protokol yaitu jalan MH Thamrin mulai dari Bundaran Hotel Indonesia sampai Bundaran Air Mancur Monas dan Jalan Medan Merdeka Barat selama 24 jam. Pergub ini merupakan revisi Pergub No.195 Tahun 2014, kebijakan pelarangan sepeda motor itu diberlakukan setiap hari, termasuk hari libur mulai pukul 05.00-23.00. Untuk para pengguna sepeda motor ini disediakan sebanyak 10 bus Transjakarta gratis yang melewati sepanjang jalan MH Thamrin, Jalan Medan Merdeka Barat, hingga Semanggi (antaranews.com, 6 April 2015).

2.5. 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, SIM C dan SIM D. Masing-masing jenis SIM menunjukkan jenis kendaraan apa yang boleh dikemudikan oleh si pemilik SIM. 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 2.3).

Tabel 2.3. Jumlah SIM yang diselesaikan di DKI Jakarta Menurut Jenisnya, 2011-2015

Jenis SIM	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan per tahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
SIM A	328 736	283 459	341 258	345 487	379 438	3,65
SIM A Umum	5 789	3 522	3 784	3 076	2 977	-15,32
SIM B I	49 424	31 350	35 989	29 160	33 007	-9,60
SIM B I Umum	16 786	10 861	12 291	9 954	10 541	-10,98
SIM B II	3 206	2 049	2 318	2 142	2 462	-6,39
SIM B II Umum	6 263	4 511	5 415	4 529	5 380	-3,73
SIM C	443 907	336 504	384 428	406 441	506 808	3,37
SIM D	3	29	264	11	40	91,09
Jumlah	854 114	672 285	785 747	800 802	940 653	2,44

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Selama kurun waktu 2011-2015 terjadi fluktuasi pada jumlah SIM yang dikeluarkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya. Selain itu, mulai tahun 2011 Ditlantas Polda Metro Jaya juga mengeluarkan SIM D yang khusus dikeluarkan untuk penyandang cacat. Pada tahun 2015 dari 940.653 SIM yang diterbitkan telah diterbitkan 379.438 SIM C. SIM C merupakan SIM yang paling banyak diselesaikan (53,88 persen). SIM C merupakan SIM untuk kendaraan sepeda motor, maka banyaknya SIM C yang diselesaikan tentunya terkait dengan meningkatnya jumlah pemilik sepeda motor.

Secara umum, tingkat pertumbuhan pertahun penyelesaian SIM selama lima tahun terakhir 2011-2015 tumbuh sebesar 2,44 persen. Jika dirinci menurut jenis SIM yang diselesaikan, jenis SIM A, SIM C dan SIM D saja yang mengalami tingkat pertumbuhan positif yaitu masing-masing sebesar 3,65 persen, 3,37 dan 91,09 persen per tahun. 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.

2.6. 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 2.4. Jumlah Penerbitan STNK Menurut Status Penerbitan, DKI Jakarta 2011-2015

Jenis STNK	2011	2012	2013	2014	2015
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Kendaraan Baru	1 580 790	1 577 418	1 764 418	1 755 523	1 471 165
2. Balik Nama	355 310	444 645	476 505	479 876	556 050
3. Pindah Daerah	238 570	296 443	311 353	293 424	316 157
4. Hilang/Salinan	162 543	98 989	109 763	130 657	130 257
5. Pengesahan	4 115 253	4 138 055	4 470 962	4 384 432	4 585 493
6. Surat Tanda Coba Kendaraan dan Rahasia	82 896	645 702	551 382	495 893	337 556
7. RHS	9 223	9 993	10 057	11 001	10 919
8. Korp Diplomatik	545	598	838	858	981
Jumlah	6 545 130	7 211 843	7 695 278	7 551 664	7 408 578

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Tabel 2.4. menunjukkan bahwa setiap tahun cukup banyak STNK yang diterbitkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya, tahun 2015 jumlah STNK yang diterbitkan mencapai 4.934.949

lembar. Dari jumlah tersebut, sekitar 4.585.493 lembar atau sekitar 61,89 persen berbentuk pengesahan STNK. Hal yang sangat menarik adalah cukup tingginya penerbitan STNK untuk kendaraan baru yang mencapai 1.471.165 lembar (19,86 persen). Ini berarti bahwa sepanjang tahun 2015 telah terjadi penambahan kendaraan baru sebanyak 1.471.165 kendaraan. Selain itu, ditambah dengan kendaraan yang sudah ada, tetapi berganti kepemilikan (balik nama) ada sekitar 556.050 lembar (7,51 persen) dan kendaraan yang dokumen STNKnya hilang sejumlah 130.257 lembar (1,76 persen).

2.7. 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 darat yang dimiliki.

Dari Tabel 2.5. tampak bahwa pada periode 2011-2015 jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan raya ibu kota secara absolut menurun dari tahun ke tahun, tahun 2011-2012 terjadi sebanyak 8.000 an kecelakaan turun menjadi 6.498 kecelakaan tahun 2013, selanjutnya turun kembali menjadi 5.966 kecelakaan tahun 2014, tahun 2015 naik menjadi 6.434 kecelakaan. Penurunan jumlah kecelakaan sejak tahun 2011 diikuti juga dengan penurunan pada jumlah korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan masing-masing menjadi 591 orang, 2.688 orang, dan 4.290 orang pada tahun 2015.

Tabel 2.5. Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Kerugiannya, 2011- 2015

Rincian	2011	2012	2013	2014	2015
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Jumlah Kecelakaan (Kasus)	8 079	8 020	6 498	5 966	6 434
Korban mati (orang)	1 008	912	676	636	591
Luka Berat (Orang)	2 820	2 938	2 925	2 643	2 688
Luka Ringan (Orang)	6 312	6 153	4 711	3 582	4 290
Kerugian Materi (Juta Rp)	18 102	21 885	23 794	23 149	18 521

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Berdasarkan data Ditlantas Polda Metro Jaya sepanjang tahun 2015 terjadi 290 kasus kecelakaan yang melibatkan pengendara anak usia di bawah 17 tahun. Angka ini meningkat

sebanyak 14 persen di tahun 2015 dibandingkan tahun 2014. Tercatat 12 anak meninggal dunia, 96 anak luka berat, 107 anak luka ringan tahun 2015. Sedangkan di tahun 2014 jumlah kecelakaan lalu lintas melibatkan anak sebanyak 183 kasus, 16 anak meninggal, 56 anak luka berat dan 72 anak luka ringan (tribunnews.com, 12 Januari 2016).

Untuk kondisi jalan tol yang dianggap sebagai jalan dengan kondisi relatif lebih ideal dibandingkan terhadap kondisi jalan arteri pada umumnya, ternyata tetap saja rawan terjadi kecelakaan. Namun sistem angkutan darat di jalan tol kelihatannya semakin membaik dengan melihat jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol Jagorawi, Jakarta-Tangerang Barat, Jakarta Cikampek, dan Cawang-Tomang-Cengkareng selama kurun waktu 2011-2015 tumbuh negatif sebesar 5,05 persen per tahun, korban meninggal juga tumbuh negatif sebesar 6,70 persen per tahun (Tabel 2.6).

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas 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 jalan tol lebih dari 81 persen (840 kasus dari 1.030 kasus) 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.

Tabel 2.6. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol, Korban Jiwa dan Faktor Penyebab Kecelakaan 2011-2015

Uraian	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuh-an per tahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Jumlah Kecelakaan	1 267	1 235	1 192	1 164	1 030	-5,05
2. Jumlah Korban meninggal (Jiwa)	95	94	76	82	72	-6,70
3. Faktor Penyebab :						
a Pengemudi	1 003	999	990	977	840	-4,34
b Kendaraan	250	222	188	178	181	-7,76
c Lingkungan	14	14	3	9	3	-31,96

Sumber: PT Jasamarga

Faktor kendaraan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, mendapat perhatian serius dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan menerbitkan Perda DKI Jakarta

Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi salah satunya mengatur pembatasan usia angkutan umum maksimal 10 tahun. Namun Perda ini masih dalam tahap sosialisasi, karena terkendala banyaknya angkutan umum di Jakarta usianya sudah di atas 10 tahun. Data dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sekitar 65 persen atau 63.913 angkutan umum usianya sudah di atas 10 tahun. Angkutan umum ini tentu harus diremajakan namun membutuhkan biaya yang cukup besar (kompas.com, 12 November 2014).

2.8. Angkutan Umum dan Angkutan Barang

Jumlah angkutan umum tahun 2015 tercatat sebanyak 65.621 kendaraan, menurun 4,25 persen dibanding tahun 2014 yang sebesar 68.537 kendaraan, hal ini tentunya akan menyulitkan para pengguna angkutan umum. Angkutan umum yang sudah cukup lama keberadaannya di DKI Jakarta adalah angkutan bus, secara total jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta pada tahun 2015 berjumlah 18.744 bus, termasuk busway yang berjumlah 502 armada (Tabel 2.7).

Banyak dari armada bus yang masih tercatat di dinas terkait sebenarnya sudah tidak layak untuk beroperasi. Oleh sebab itu, Pemda DKI Jakarta terus berupaya untuk mengganti kendaraan-kendaraan yang tidak laik jalan dengan kendaraan baru walaupun hal ini banyak mendapat protes dari para pengemudi yang ada. 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.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2015 telah menyetop operasi bus metromini yang tidak layak jalan sebanyak 1.600 bus. Ribuan bus tak laik jalan itu dikandangkan di dua lokasi yaitu di terminal Rawa Buaya Jakarta Barat dan Terminal Pulogebang Jakarta Timur. (news.detik.com, 8 Desember 2015). Bus-bus tersebut dapat dioperasikan kembali jika sudah bisa memenuhi semua persyaratan laik jalan.

Jumlah bus di ibukota Jakarta pada tahun 2015 tercatat sebanyak 18.744 bus berkurang 320 bus dibandingkan tahun 2014 yang sebanyak 19.064 bus atau menurun sebesar 1,68 persen. Hal ini tentu harus menjadi perhatian pemerintah, karena pengguna angkutan bus di

Jakarta menjadi semakin sulit untuk mendapatkan pelayanan angkutan ini. Berdasarkan jenis bus jumlah bus besar dan bus sedang mengalami penurunan pada tahun 2015 masing-masing sebesar 15,77 persen dan 3,23 persen dibandingkan tahun 2014. Hanya bus kecil yang mengalami peningkatan sebesar 1,19 persen, yaitu dari 13.529 bus tahun 2014 bertambah menjadi 13.690 bus tahun 2015 (Tabel 2.7).

Tabel 2.7. Jumlah Angkutan Umum dan Angkutan Barang Menurut Jenis Angkutan, 2014-2015

Jenis Bus	2014	2015	Petumbuhan 2015 (Persen)
(1)	(2)	(3)	(4)
1. Bus Besar*)	2 410	2 030	-15,77
2. Bus Sedang	3 125	3 024	-3,23
3. Bus Kecil	13 529	13 690	1,19
4. Bus (1+2+3)	19 064	18 744	-1,68
5. Angkutan lingkungan/Bajay	14 424	14 043	-2,64
6. Taksi	27 079	24 368	-10,01
7. Bus Wisata & Sewa	4 648	5 156	10,93
8. Bus Antar Kota	3 322	3 310	-0,36
9. Jumlah Angkutan Umum (4+5+6+7+8)	68 537	65 621	-4,25
10. Mobil Barang	36 844	44 187	19,93

Catatan: *) Termasuk Bus Transjakarta; Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Angkutan lain yang ikut berperan melayani angkutan umum DKI Jakarta adalah taksi, Bus Pariwisata dan Bus Antar Kota. Angkutan taksi berkurang dari 27.079 kendaraan tahun 2014 berkurang menjadi 24.368 kendaraan tahun 2015 atau turun 10,01 persen, Bus Pariwisata meningkat dari 4.648 bus tahun 2014 menjadi 5.156 bus tahun 2015 atau naik 10,93 persen, Bus Antar Kota menurun dari 3.322 bus tahun 2014 menjadi 3.310 kendaraan tahun 2015 atau turun 0,36 persen. Untuk angkutan lingkungan atau bajay tahun 2015 tersedia sebanyak 14.043 kendaraan berkurang dibandingkan tahun 2014 yang tersedia sebanyak 14.424 kendaraan atau turun sebesar 2,64 persen. (Tabel 2.7).

Selain angkutan umum yang dibutuhkan oleh warga Jakarta, angkutan barang juga banyak dibutuhkan terutama oleh pelaku bisnis, tahun 2015 ada sebanyak 44.187 mobil barang terdiri dari truk besar sebanyak 38.826 kendaraan (87,87 persen), truk sedang sebanyak 3.617 kendaraan (8,18 persen), dan truk kecil sebanyak 1.744 kendaraan (3,95 persen).

2.9. Angkutan Berbasis Aplikasi

Angkutan berbasis aplikasi di DKI Jakarta saat ini semakin populer dengan hadirnya ojek online, taksi online atau mobil sewaan online, bahkan bajaj online. Pemesanan angkutan menggunakan *smartphone* atau telepon pintar dengan cara memasang aplikasi yang bisa di *download* gratis, setiap *user* bisa memesan layanan ini dari mana saja. Kemudahan mengakses angkutan yang dibutuhkan dan biaya yang murah tentunya menjadi salah satu alternatif pilihan jenis angkutan yang akan digunakan bagi warga Jakarta. Namun keberadaan angkutan online ini masih menjadi polemik, dengan alasan ojek online dan mobil sewaan online tidak memenuhi ketentuan dalam Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, bahwa angkutan umum harus minimal beroda tiga, berbadan hukum, dan memiliki izin penyelenggara angkutan umum.

Pelopor perusahaan teknologi ojek online yang menyediakan aplikasi untuk menghubungkan pengguna transportasi dengan pengendara ojek adalah Gojek yang mulai banyak dikenal masyarakat Jakarta pada awal tahun 2015. Usaha yang sejenis diantaranya adalah Grabbike diluncurkan pada Mei 2015, Blu-Jek pada tanggal 18 September 2015, dan LadyJek pada tanggal 8 Oktober 2015.

Uber merupakan perusahaan teknologi di bidang transportasi yang melayani sewa mobil, secara resmi mulai beroperasi tanggal 13 Agustus 2014. Pada awalnya Layanan Uber baru dikonsentrasikan di sekitar wilayah CBD Sudirman dan Kuningan, namun kini sudah melayani wilayah Jabodetabek, dengan sistem pembayaran dilakukan secara otomatis melalui kartu kredit berdasarkan hitungan jarak dan waktu tempuh. Usaha sejenis lainnya yang beroperasi di Jakarta adalah Grabcar, usaha ini pertama kali diluncurkan pada tanggal 9 Agustus 2015 dengan metode pembayaran hanya menggunakan uang tunai.

Angkutan transportasi umum berbasis aplikasi di DKI Jakarta saat ini semakin marak, setelah diluncurkannya aplikasi Bajajapp. Melalui aplikasi tersebut, masyarakat bisa memesan bajaj melalui telepon pintar. Dengan adanya aplikasi ini masyarakat semakin mudah untuk mengakses bajaj. Peluncuran aplikasi bajajapp dilaksanakan di pluit Jakarta Utara tanggal 7 Oktober 2015. Dalam peluncuran aplikasi ini dihadiri oleh Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Andri Yansyah. (metro.tempo.co, 9 Oktober 2015).

2.10 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. PT KAI Commuter Jabodetabek terus berusaha meningkatkan pelayanan pada para pengguna KRL Jabodetabek sepanjang tahun 2015, diantaranya dengan menambah sarana maupun inovasi di bidang layanan bagi penumpang.

2.10.1 Penumpang Kereta Api

Jumlah penumpang kereta api selama tahun 2011-2015 selalu mengalami peningkatan. Secara umum jumlah penumpang kereta api mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 17,33 persen per tahun dimana pertumbuhan terbesar terjadi pada penumpang kereta Jabodetabek, yaitu sebesar 23,49 persen per tahunnya. Untuk penumpang tujuan dalam kota mengalami pertumbuhan negatif yaitu menurun sebesar 6,64 persen per tahun (Tabel 2.8).

Tabel 2.8. Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Tujuan, 2011 – 2015

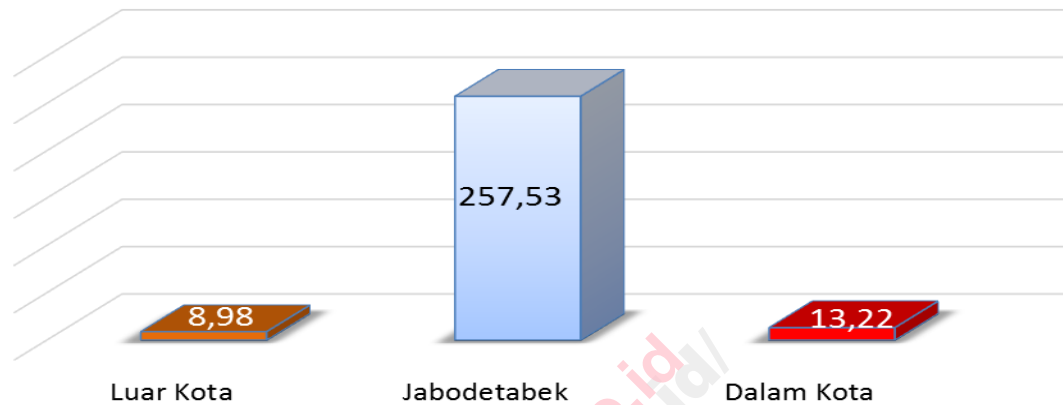
Tujuan	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan per tahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Luar Kota	8 325 805	6 501 315	7 356 024	8 624 481	8 977 797	1,90
Jabodetabek	110 751 052	134 087 064	158 482 102	208 494 094	257 530 185	23,49
Dalam Kota	17 407 447	18 760 633	16 721 679	15 749 514	13 225 858	-6,64
Jumlah	147 626 441	159 349 012	182 559 805	232 868 089	279 733 840	17,33

Sumber/Source: PT KAI Cabang Jakarta

Pada Gambar 2.3. terlihat selama tahun 2015, jumlah penumpang kereta api yang diangkut paling banyak yakni untuk tujuan Jabodetabek sejumlah 257,53 juta penumpang. Selanjutnya penumpang dalam kota sejumlah 13,23 juta penumpang dan luar kota 8,98 juta

penumpang. Tahun 2014 terlihat jumlah penumpang kereta Jabodetabek mencapai 208,4 juta orang, dan tahun 2015 naik menjadi 257,5 juta orang atau naik 23,52 persen.

**Gambar 2.3. Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Tujuan, 2015
(Juta Orang)**



Tahun 2013 KRL Jabodetabek hanya mampu mengangkut lebih dari 400 ribu penumpang per hari, meningkat menjadi lebih dari 500 ribu penumpang per hari tahun 2014, dan terus meningkat menjadi lebih dari 700 ribu per hari tahun 2015. Cukup banyaknya penumpang kereta api dengan tujuan Jabodetabek 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.

2.10.2 Armada dan Perjalanan Kereta Api

Jumlah penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek dari tahun ketahun terus meningkat seiring dengan adanya penambahan armada KRL sejak tahun 2010 hingga tahun 2015 sebanyak 784 unit KRL. Tahun 2015 penambahan KRL sebanyak 120 unit dari Jepang secara bertahap, tahap pertama bertambah 30 unit KRL pada bulan Juni 2015, tahap kedua, ketiga dan keempat masing-masing bertambah 24 unit KRL yaitu pada bulan Agustus,

September dan November 2015, dan sisanya sebanyak 18 unit KRL diadakan pada bulan Januari 2016. Penambahan KRL ini akan dipersiapkan untuk rangkaian dengan 12 kereta (Tabel 2.9).

Tabel 2.9. Penambahan Armada Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek, 2009 - 2015 (Unit)

Tahun	Jumlah KRL	Keterangan
(1)	(2)	(3)
2009	8	KRL Tokyo Metro Seri 8500
2010	110	KRL Tokyo Metro Seri 7000
2011	100	KRL Seri JR 203 dan Tokyo Metro seri 6000
2012	90	KRL Seri JR 203
2013	180	KRL Seri 205
2014	176	KRL Seri JR 205
2015	120	
Jumlah	784	

Sumber: www.krl.co.id

Tabel 2.10. menunjukkan bahwa tahun 2015 PT KAI Commuter Jabodetabek mengoperasikan 876 perjalanan setiap harinya, meningkat dibanding tahun 2014 yang baru mengoperasikan 757 perjalanan, keseluruhan perjalanan tersebut diakomodir dengan mengoperasikan 69 rangkaian per hari di wilayah Jabodetabek. PT KCJ (PT KAI Commuter Jabodetabek) merencanakan penambahan armada KRL setiap tahun sampai tahun 2019, sehingga dengan jumlah armada yang ada diharapkan akan mampu mengakomodir target 1,2 juta penumpang per hari (krl.co.id).

Tabel 2.10. Jumlah Perjalanan Kereta Api Jabodetabek Menurut Lintas, 2014 – 2015

Lintas	GAPEKA 2014	GAPEKA 2015	Penambahan
(1)	(2)	(3)	(4)
Bogor	357	393	36
Bekasi	126	153	27
Serpong / Parung Panjang / Maja	118	148	30
Tangerang	74	90	16
Tanjung Priok	0	0	0
Feeder MRI – DU PP	36	42	6
Feeder Jak – KPBB PP	46	50	4
Jumlah	757	876	119

Catatan: Gapeka (Grafik Perjalanan Kereta Api); Sumber: www.krl.co.id

Penambahan perjalanan kereta api Jabodetabek tahun 2015, dimulai pada tanggal 1 April 2015, PT KCI mengoperasikan 874 perjalanan KRL per hari, yang berarti meningkat 15 persen atau 117 perjalanan jika dibandingkan dengan jumlah sebelumnya yakni 757 perjalanan per hari. Jumlah 874 perjalanan kereta dipenuhi dengan mengoperasikan 69 rangkaian kereta. Alokasi armada terbesar masih diperuntukkan bagi lintas Bogor/Depok – Jakarta Kota/Loop Line sebanyak 40 rangkaian kereta dengan total melayani 393 perjalanan kereta (KA) setiap harinya. Jumlah KA Loop Line akan mencapai 169 perjalanan per hari. Penambahan perjalanan Loop Line juga dilengkapi dengan KA feeder Manggarai – Duri yang mencapai 42 perjalanan setiap hari (krl.co.id, 1 April 2015).

Penambahan perjalanan juga terdapat di lintas lain. Lintas Bekasi dilayani 12 rangkaian kereta untuk 153 perjalanan. Lintas Serpong/Parung panjang/Maja dilayani 10 rangkaian kereta untuk 148 perjalanan, dan untuk lintas Tangerang 4 rangkaian kereta melayani 88 perjalanan setiap harinya. Sementara itu PT KCI juga menjalankan 3 rangkaian kereta non-komersial (feeder) yang melakukan 92 perjalanan setiap harinya. Rangkaian feeder ini melayani rute Manggarai – Sudirman – Karet – Tanah Abang – Duri PP dan Kampung Bandan – Jakarta Kota PP.

Selanjutnya PT KAI Commuter Jabodetabek mulai 8 Juli 2015 menambah jumlah perjalanan lintas Tangerang yang semula 88 perjalanan menjadi 90 perjalanan KRL per hari. Penambahan tersebut dilayani dengan KA 2101 dengan relasi Tangerang-Duri yang berangkat dari Tangerang pukul 05.00 dan KA 2224 dengan relasi Duri-Tangerang yang berangkat dari Duri pukul 21.15. (krl.co.id, 9 Juli 2015).

2.10.3. Fasilitas Pembelian tiket

Upaya untuk memberi kemudahan dalam reservasi tiket kereta api non commuter di Indonesia telah dilakukan PT Kereta Api Indonesia dengan diluncurkannya di awal September lalu, inovasi teknologi terbaru dari PT KAI dengan meluncurkan aplikasi *mobile* yang disebut dengan KAI Access. Sebuah aplikasi *mobile* yang diciptakan untuk mempermudah calon penumpang dalam melakukan pemesanan tiket secara Online dan mendapatkan info-info terbaru dari PT KAI. Aplikasi ini dapat diunduh di Google Playstore, Appstore, Windows Market, dan Blackberry App World (www.kereta-api.co.id).

Untuk melengkapi fasilitas layanan pembelian tiket yang sudah semakin beragam, PT KAI bekerjasama dengan PT Finnet Indonesia, salah satu anak perusahaan PT Tekom Indonesia pada tanggal 13 Maret 2015 menggelar soft launching fasilitas layanan pembelian tiket terbarunya. Fasilitas terbaru ini berupa vending machine pembelian tiket kereta api yang diberi nama E-Kiosk. Dengan E-Kiosk ini, calon penumpang cukup memilih tanggal perjalanan, stasiun asal, stasiun tujuan dan jumlah penumpang, serta menginput data berupa nama, nomor identitas, dan nomor telepon penumpang yang akan berangkat. Input data dapat dilakukan melalui layar *touch screen* atau *keyboard* fisik yang ada pada mesin E-Kiosk. Calon penumpang juga dapat memilih posisi tempat duduk di kereta saat melakukan pembelian tiket melalui mesin E-Kiosk.

Dengan adanya fasilitas ini calon penumpang untuk melakukan pembelian tiket KA tanpa harus mengantre di loket, cukup menggunakan alat ini dan pembayaran dapat langsung dilakukan bisa dengan pembayaran tunai menggunakan uang pecahan Rp 2.000,- sampai dengan Rp 100.000, pembayaran dengan kartu debit jaringan Alto, dan pembayaran dengan kartu T-Money dari Telkom. “Untuk tahap awal, E-Kiosk ini tersedia di Stasiun Pasar Senen, Jakarta, sebanyak dua unit. Namun ke depannya, kami bekerja sama dengan PT Finnet Indonesia, akan menyediakan fasilitas E-Kiosk ini di seluruh stasiun besar di Jawa dan Sumatera,” ungkap Direktur Utama PT KAI, Edi Sukmoro (kereta-api.co.id).

Mulai April 2015 PT KAI Commuter Jabodetabek mengeluarkan tarif progresif baru, yang semula berdasarkan jumlah stasiun diubah berdasarkan kilometer perjalanan. Dalam mekanisme tarif baru ini penumpang dikenakan minimum kilometer perjalanan yang akan dikenakan pada penghitungan untuk 1 s/d 25 kilometer pertama sebesar Rp. 2000,- dan Rp. 1000,- untuk tiap 1 s/d 10 kilometer berikutnya, dan berlaku kelipatan.

2.10.4. Stasiun

Keseriusan Pemerintah untuk membenahi transportasi kereta api di Indonesia khususnya di DKI Jakarta terbukti dengan diresmikannya. Stasiun Palmerah yang sudah direvitalisasi sejak tahun 2013. Peresmian dilakukan oleh Menteri Perhubungan Ignatius Jonan pada tanggal 6 Juli 2015. Hasil dari revitalisasi stasiun tersebut dengan luas 2 520 m² telah menambah kapasitas stasiun yang semula hanya bisa menampung 4 000 orang menjadi 14 000 orang (www.krl.go.id).

PT KAI melalui anak usahanya, PT Reska Multi Usaha (PT RMU) telah menerapkan sistem *e-parking* di stasiun-stasiun kereta api di Jabodetabek mulai bulan Oktober 2014. Stasiun Jabodetabek yang dilayani dengan e-parking ada 23 stasiun yaitu : Bogor, Cilebut, Bojong Gede, Citayam, Depok, Pondok Cina, Tanjung Barat, Duren Kalibata, Bekasi, Kranji, Cakung, Klender Baru, Klender, Parung Panjang, Cisauk, Serpong, Rawabuntu, Sudimara, Jurangmangu, Pondokranji, Kebayoran, Tangerang, Poris. Penerapan sistem e-parking merupakan upaya untuk memberikan rasa aman bagi masyarakat saat memarkirkan kendaraannya di stasiun (www.kereta-api.co.id).

2.10.5. Angkutan Barang

Jumlah barang yang diangkut kereta api selama tahun 2011-2015 cenderung berfluktuasi. Namun yang cukup menarik selama lima tahun terakhir, jumlah barang yang berhasil diangkut kereta api pada tahun 2015 meningkat hampir tiga kali lipat dari 903 ribu ton tahun 2011 menjadi 2,70 juta ton tahun 2015. Menurut jenis barang yang diangkut, jumlah peti kemas yang diangkut terus meningkat dari tahun ke tahun pada periode 2011-2015 dengan rata-rata pertumbuhan pertahun mencapai 32,90 persen, untuk jenis barang tumbuh 31,57 persen per tahun, sementara untuk barang lainnya mengalami pasang surut dengan rata-rata pertumbuhan per tahun sebesar 17,26 persen (Tabel 2.11).

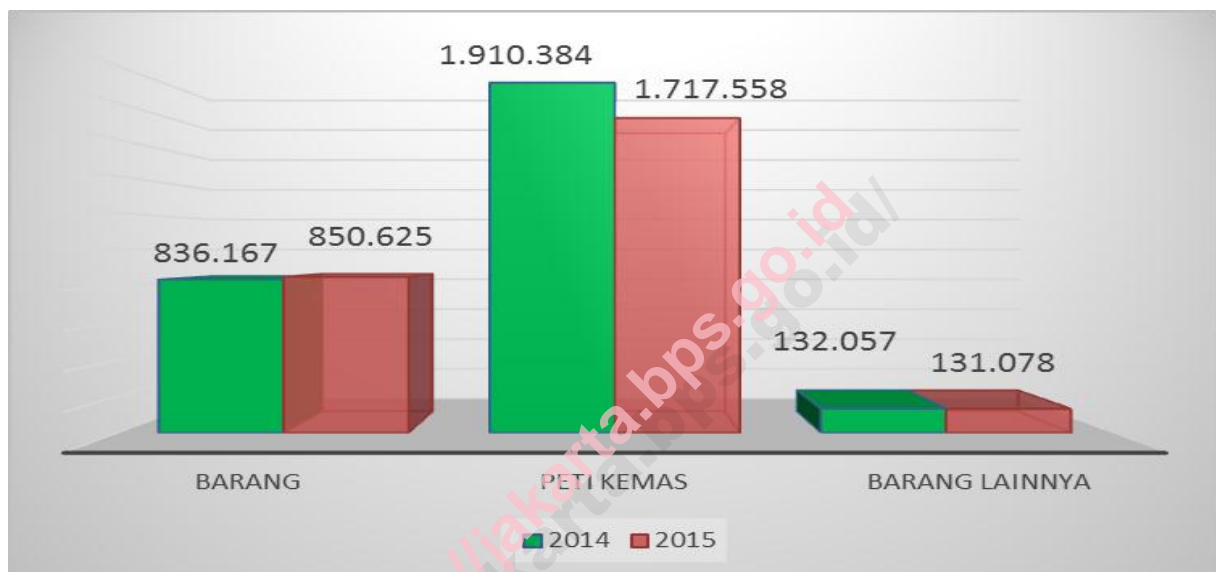
Tabel 2.11 Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api Menurut Jenisnya, 2011 - 2015 (ton)

Tahun	Barang	Peti Kemas	Barang Lainnya	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2011	283 879	550 603	69 320	903 802
2012	535 038	1 065 032	46 505	1 646 575
2013	614 869	1 462 952	47 606	2 125 427
2014	836 167	1 910 384	132 057	2 878 608
2015	850 625	1 717 558	131 078	2 699 261
Pertumbuhan per tahun (%)	31,57	32,90	17,26	31,46

Sumber: PT KAI Cabang Jakarta

Jika dibandingkan dengan tahun 2014, pada tahun 2015 terjadi penurunan jumlah barang yang diangkut sebesar 6,23 persen atau dari 2,88 juta ton tahun 2014 turun menjadi 2,70 juta ton tahun 2015. Penurunan ini diakibatkan menurunnya jumlah peti kemas dan barang lainnya yang diangkut pada tahun 2015, masing-masing turun 10,09 persen dan 0,74 persen dibandingkan tahun 2014 (Gambar 2.4) .

**Gambar 2.4. Jumlah Barang Yang Diangkut Kereta Api, DKI Jakarta, 2014-2015
(Ton)**



BAB III TRANSPORTASI LAUT

Di tengah arus pesat perkembangan ekonomi nasional, mobilitas barang menjadi salah satu indikator penting, di samping mobilitas manusia. Mobilitas barang utamanya distribusi antar pulau dan antar kawasan hanya bisa diakomodasi secara lebih efisien melalui moda dan jalur transportasi laut, mengingat Indonesia negara kepulauan. Kondisi, kapasitas, dan fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan terbesar di Indonesia.

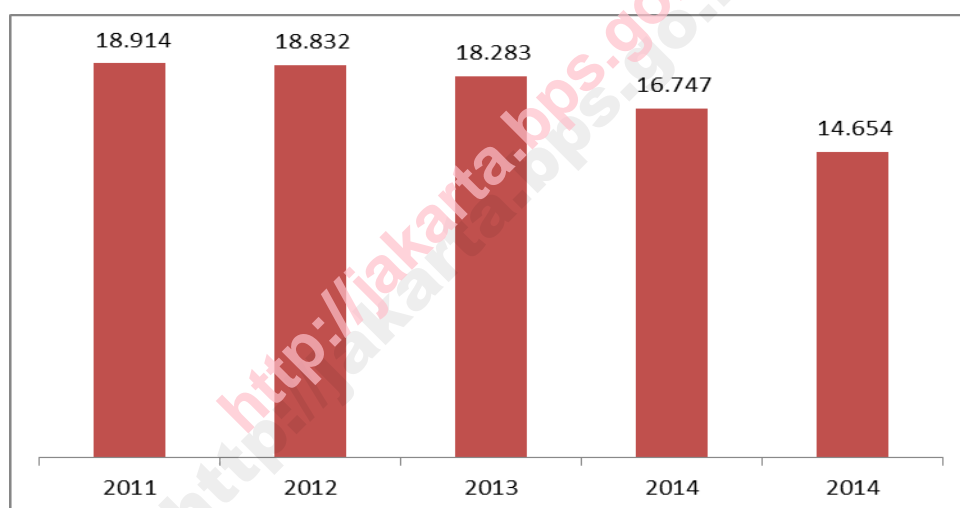
Upaya menurunkan *Dwelling time* atau waktu tunggu kapal sejak bersandar hingga barang keluar pintu pelabuhan mejadi perhatian serius pada awal pemerintahan Presiden Joko Widodo yang dilantik tanggal 20 Oktober 2014, Presiden mengatakan akan membenahi masalah *dwelling time*. *Dwelling time* di pelabuhan Tanjung Priok yang saat ini 5,2 hari, akan dipercepat menjadi 4 hari *Dwelling time* yang cukup panjang menyebabkan pengusaha menanggung beban biaya bongkar muat lebih besar. Selain itu antrian serta penyusunan peti kemas menjadi tidak tertib. Kondisi ini diperburuk oleh perilaku sebagian pemilik peti kemas yang tidak mau menyewa gudang dan membiarkan barangnya menumpuk di pelabuhan. Selain membenahi *dwelling time*, Jokowi menginginkan pembangunan Pelabuhan Kalibaru dikebut. Pelabuhan itu harus selesai pada tahun 2018 yang bakal menambah daya tampung Tanjung Priok dari 6 juta *twenty-foot equivalent units* (TEUS) menjadi 15 juta TEUS (*tempo.co*, 23 September 2014).

Hingga akhir Desember 2015 menurut Direktur Bea dan Cukai Kementerian Keuangan Heru Pambudi proses *custom clearance* oleh petugas Ditjen Bea dan Cukai di pelabuhan sudah berkurang menjadi 0,43 hari dari target 0,5 hari, yang berarti memberikan sumbangan signifikan dalam menurunkan *dwelling time*. Upaya ini dilakukan dengan menerapkan system pembayaran secara elektronik melalui modul penerimaan Negara (MPN) G-2 dinilai bisa mempercepat *dwelling time*. Dengan sistem ini, pembayaran kepabeanan dapat dilakukan kapan pun dalam waktu 24 jam dan tak mengenal hari libur. Tidak tergantung jam operasional bank atau pos, serta dapat mempercepat pelayanan dan meningkatkan akurasi pencatatan penerimaan negara secara realtime (*tempo.co*, 8 Januari 2016).

3.1. Jumlah Kapal Bersandar

Berdasarkan catatan PT Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok selama kurun waktu 2011-2015 jumlah kapal bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok terus menurun, tahun 2011 sebanyak 18.914 kapal, menurun menjadi 18.832 kapal tahun 2012, selanjutnya tahun 2013 hingga 2015 terus menurun dari 18.283 kapal tahun 2013, menjadi 16.747 kapal tahun 2014, dan semakin menurun tahun 2015 menjadi 14.654 kapal. Pada lampiran 8, diperoleh informasi dari 14.654 kapal yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok, 12.574 kapal merupakan kapal antar pulau (pelayaran nusantara) dan 4.173 kapal adalah antar negara (pelayaran samudra).

Tabel 3.1. Jumlah Kapal Bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok, 2011 - 2015



3.2. Jumlah Penumpang Kapal Laut

Jumlah penumpang kapal antar pulau (pelayaran nusantara) yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2015 mencapai 287.711 orang, terdiri dari 129.456 orang yang berangkat dan 158.255 orang yang datang. Jumlah penumpang kapal laut yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok dalam lima tahun terakhir cenderung menurun dari 427.718 orang tahun 2011 menjadi 287.711 orang tahun 2015 atau pertumbuhan per tahun mencapai -9.44 persen (Tabel 3.1). Penurunan tersebut mulai terjadi sejak tahun 2003, 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.

Tabel 3.1. Jumlah Penumpang yang Diangkut Kapal Laut Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, 2011-2015

Uraian	2011	2012	2013	2014	2015
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Penumpang (orang)	427 220	397 012	386 390	316 249,0	287 711
- Datang	224 259	210 159	211 131	174 345	158 255
- Berangkat	202 959	186 853	175 259	141 904	129 456

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

3.3. Jumlah Barang yang Diangkut Kapal Laut

Barang yang diangkut oleh kapal laut melalui Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2015 mencapai 50,80 juta ton, terdiri dari 29,24 juta ton (57,56 persen) berasal dari pelayaran antar pulau dan 21,56 juta ton (42,44 persen) berasal dari pelayaran antar negara. Data dari Pelabuhan Tanjung Priok menunjukkan bahwa jumlah barang yang dibongkar selalu lebih banyak dibanding barang yang dimuat. Pada tahun 2015, jumlah barang yang dibongkar mencapai 31,05 juta ton sedangkan barang yang dimuat hanya 19,75 juta ton. Ini berarti barang yang dibongkar bobotnya hampir dua kali lipat dibanding barang yang dimuat. Jika melihat perbandingan jumlah barang yang dibongkar dengan barang yang dimuat untuk pelayaran antar pulau terlihat hampir seimbang atau sebesar 1,01, sementara untuk pelayaran antar negara perbandingannya mencapai 3,15, artinya volume impor mencapai lebih dari tiga kali volume ekspor.

Tabel 3.2. Jumlah Barang yang Diangkut Kapal Laut Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok Menurut Jenis Pelayaran 2015 (Ton)

Uraian	Antar Pulau	Antar Negara	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)
Bongkar	14 688 355	16 358 800	31 047 155
Muat	14 553 371	5 200 422	19 753 793
Jumlah	29 241 726	21 559 222	50 800 948

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

BAB IV

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.

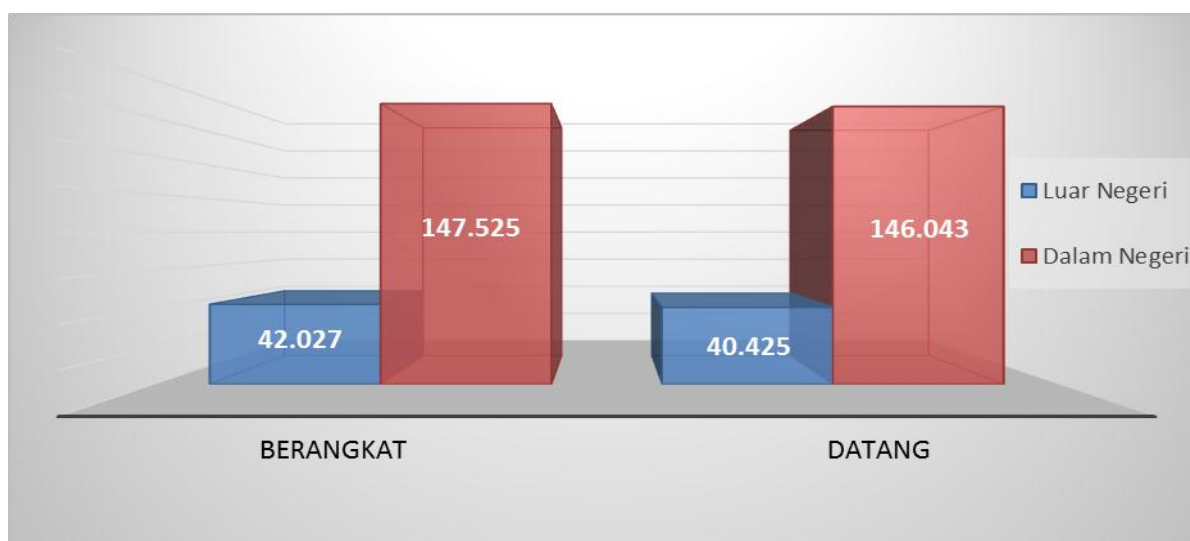
Sebagaimana transportasi pada umumnya, transportasi udara mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai unsur penunjang (*servicing sector*) dan unsur pendorong (*promoting sector*). Peran transportasi udara sebagai unsur penunjang dapat dilihat dari kemampuannya menyediakan jasa transportasi yang efektif dan 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).

4.1. Bandara Soekarno-Hatta

Lalu lintas penerbangan di Bandara Soekarno-Hatta selama lima tahun terakhir semakin padat, untuk penerbangan luar negeri dari rata-rata 8 pesawat perjam tahun 2011 menjadi 9 pesawat perjam tahun 2015, sedangkan untuk penerbangan dalam negeri dari 31 pesawat perjam menjadi 33 pesawat perjam. Kepadatan lalu lintas penerbangan ini mendapat perhatian serius dari pemerintah, mengingat Bandara Soekarno-Hatta adalah bandara terbesar di Indonesia dan merupakan pintu gerbang kehadiran wisatawan asing di Indonesia. Untuk mengurangi kepadatan lalu lintas penerbangan di Bandara ini, Bandara Halim Perdana Kusuma pada awal tahun 2014 telah dijadikan bandara komersil untuk tujuan domestik.

Gambar 4.1. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang melalui Pelabuhan Soekarno-Hatta, 2015



Gambar 4.1. menunjukkan bahwa sebagian besar lalu lintas udara di Bandara Soekarno-Hatta berasal dari penerbangan domestik. Pada tahun 2015, jumlah penerbangan domestik di Bandara Soekarno Hatta mencapai 293.568 penerbangan. Dari jumlah tersebut sebanyak 147.525 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 146.043 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Sementara penerbangan luar negeri atau internasional berjumlah 82.452 penerbangan dengan 42.027 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 40.425 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Data-data tersebut menunjukkan bahwa penerbangan kedatangan lebih tinggi dibandingkan penerbangan keberangkatan.

Tabel 4.1. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno Hatta, 2011-2015

Uraian	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan pertahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Luar Negeri	68 090	73 533	82 242	84 756	82 452	4,90
- Berangkat	34 037	36 412	41 000	42 188	42 027	5,41
- Datang	34 053	37 121	41 242	42 568	40 425	4,38
2. Dalam Negeri	273 014	297 336	317 188	306 228	293 568	1,83
- Berangkat	135 141	148 037	157 135	151 360	147 525	2,22
- Datang	137 873	149 299	160 053	154 868	146 043	1,45

Sumber: PT Angkasa Pura II

Pada periode 2011-2015 rata-rata pertumbuhan lalu lintas penerbangan luar negeri mencapai 4.90 persen per tahun, yang meliputi penerbangan keberangkatan tumbuh sebesar 5.41 persen per tahun dan penerbangan kedatangan tumbuh sebesar 4.38 persen per tahun. Sementara untuk penerbangan dalam negeri rata-rata pertumbuhannya mencapai 1.83 persen per tahun, meliputi penerbangan keberangkatan tumbuh 2.22 persen per tahun dan penerbangan kedatangan tumbuh 1.45 persen per tahun (Tabel 4.1).

Tabel 4.2. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno Hatta, 2011-2015

Uraian	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan pertahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Luar Negeri	10 411 302	11 524 483	12 673 016	12 618 036	12 563 495	4,81
- Berangkat	5 242 785	5 720 583	6 408 251	6 495 593	6 369 186	4,99
- Datang	5 168 517	5 803 900	6 264 765	6 122 443	6 194 309	4,63
2. Dalam Negeri	38 480 856	41 660 003	44 152,742	41 980 609	39 952 192	0,94
- Berangkat	17 447 605	19 416 462	20 574 428	20 028 714	19 390 449	2,67
- Datang	21 033 251	22 243 541	23 578 314	21 951 895	20 561 743	-0,57
3. Transit	2 866 474	3 177 273	3 311 589	2 622 524	1 800 512	-10,97
- Berangkat	27 873	23 227	17 588	42 173	47,315	14,14
- Datang	2 838 601	3 154 046	3 294 001	2 580 351	1 753 197	-11,35

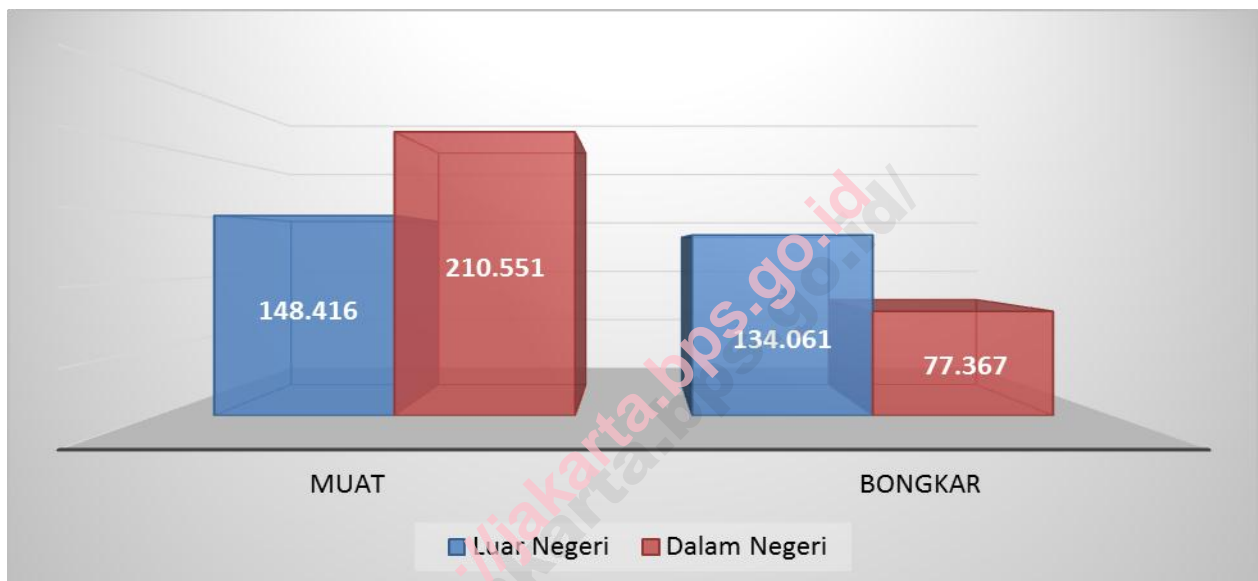
Sumber: PT Angkasa Pura II

Jumlah penumpang pesawat udara melalui Bandar Udara Soekarno-Hatta pada tahun 2015 mencapai 52.515.687 penumpang terdiri dari 12.563.495 penumpang penerbangan internasional dan 39.952.192 penumpang penerbangan domestik. Jika dirinci menurut penumpang keberangkatan dan penumpang kedatangan, pada penerbangan internasional jumlah penumpang keberangkatan mencapai 6.369.186 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 6.194.309 penumpang. Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan mencapai 19.390.449 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 20.561.743 penumpang. Seiring dengan pertumbuhan lalu lintas penerbangan per tahun meningkat, jumlah penumpang per tahun juga meningkat sebesar 4,81 persen untuk penerbangan luar negeri dan 0,94 persen untuk penerbangan domestik (Tabel 4.2).

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 4.2. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2015 (Ton)



Jumlah barang yang dibongkar maupun dimuat melalui Bandara Soekarno-Hatta tahun 2015 mencapai 570.394 ton, terdiri dari jumlah barang yang dibongkar mencapai 211.428 ton berasal dari penerbangan luar negeri 134.061 ton dan penerbangan dalam negeri 77.367 ton, dan barang yang dimuat mencapai 358.967 ton berasal dari penerbangan luar negeri 148.416 ton dan penerbangan dalam negeri 210.551 ton. Ini berarti secara total, bobot barang yang dibongkar lebih sedikit dibandingkan dengan barang yang dimuat. Jika dilihat dari jenis penerbangannya jumlah barang yang dibongkar dan dimuat dengan penerbangan luar negeri atau internasional sebanyak 282.477 ton dan penerbangan dalam negeri atau domestik sebanyak 287.917 ton, berarti barang yang diangkut dengan penerbangan luar negeri lebih sedikit daripada barang yang diangkut oleh penerbangan dalam negeri (Gambar 4.2).

Berdasarkan catatan PT Angkasa Pura II perkembangan bongkar muat barang melalui Bandara Soekarno Hatta dalam lima tahun terakhir terus meningkat dari 505.155 ton tahun 2011 naik menjadi 570.394 ton tahun 2015 atau tumbuh 3,08 persen per tahun. Kenaikan

bongkar muat barang ini terjadi baik pada penerbangan internasional maupun penerbangan domestik (Lampiran 13).

4.2. Bandara Halim Perdana Kusuma

Lalu lintas penerbangan di Bandara Halim Perdana Kusuma selama lima tahun terakhir (2011-2015) semakin bertambah, untuk penerbangan luar negeri dan dalam negeri mengalami pertumbuhan positif, masing-masing naik sebesar 8.24 persen dan 14.73 persen per tahun. Secara absolut jumlah penerbangan dalam negeri tahun 2011 sebanyak 19.725 pesawat naik menjadi 34.178 pesawat tahun 2015, dan jumlah penerbangan internasional dari 3.525 pesawat tahun 2011 menjadi 4.839 pesawat tahun 2015 (Tabel 4.3).

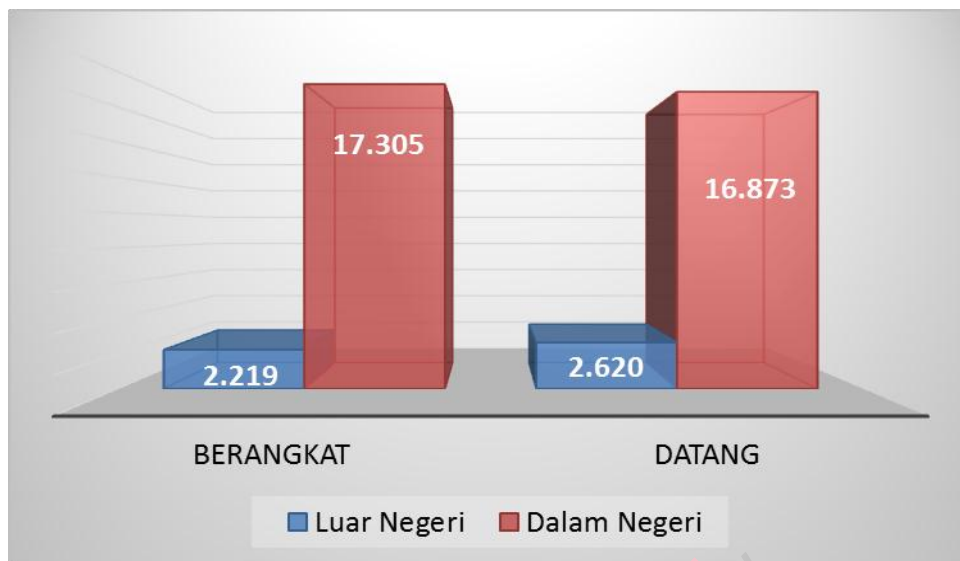
Tabel 4.3. Jumlah Lalu lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2011-2015

Uraian	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan per tahun(%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Luar Negeri	3 525	4 282	4 703	4 816	4 839	8,24
- Berangkat	1 749	2 071	2 287	2 333	2 219	6,13
- Datang	1 776	2 211	2 416	2 483	2 620	10,21
2. Dalam Negeri	19 725	22 135	23 729	24 292	34 178	14,73
- Berangkat	10 069	11 139	11 951	12 254	17 305	14,50
- Datang	9 656	10 996	11 778	12 038	16 873	14,97
3. Jumlah	23 250	26 417	28 432	29 108	39 017	13,82
- Berangkat	11 818	13 210	14 238	14 587	19 524	13,37
- Datang	11 432	13 207	14 194	14 521	19 493	14,27

Sumber: PT Angkasa Pura II

Lalu lintas penerbangan di Bandara Halim Perdana Kusuma dalam kurun waktu 2011-2015 didominasi penerbangan dalam negeri. Tahun 2015 dari 39.017 penerbangan, 34.178 penerbangan atau 87,60 persen diantaranya merupakan penerbangan domestik, sisanya 4.839 penerbangan atau 12,40 persen adalah penerbangan internasional. Hal ini disebabkan penerbangan di Bandara Halim Perdana Kusuma memang hanya diperuntukan penerbangan komersial tujuan domestik sejak awal tahun 2015, dan digunakan untuk menerima tamu negara dan keperluan militer. Tahun 2011 Bandara ini melayani sekitar 54 penerbangan domestik setiap hari, tahun 2015 meningkat menjadi sekitar 94 penerbangan domestik per hari.

Gambar 4.3. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2015



Gambar 4.3 menunjukkan bahwa lalu lintas penerbangan di bandara Halim Perdana Kusuma tahun 2015 lebih banyak berasal dari penerbangan domestik. Jumlah penerbangan domestik di Halim Perdanakusuma mencapai 34.178 penerbangan dengan 17.305 penerbangan keberangkatan dan 16.873 penerbangan kedatangan. Sedangkan penerbangan internasional hanya berjumlah 4.839 penerbangan, dari jumlah tersebut sebanyak 2.219 penerbangan keberangkatan dan 2.620 penerbangan kedatangan. Untuk penerbangan domestik, jumlah penerbangan keberangkatan lebih banyak dibanding kedatangan. Sebaliknya untuk penerbangan luar negeri, jumlah penerbangan kedatangan lebih banyak dibanding keberangkatan.

Jumlah penumpang pesawat udara melalui Bandara Udara Halim Perdana Kusuma pada tahun 2015 mencapai 3.397.341 penumpang terdiri dari 286.678 penumpang penerbangan internasional dan 3.110.663 penumpang penerbangan domestik. Jika dirinci menurut penumpang keberangkatan dan penumpang kedatangan, pada penerbangan internasional jumlah penumpang keberangkatan mencapai 40.778 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 245.900 penumpang. Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan mencapai 1.545.667 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 1.564.996 penumpang. Pertumbuhan penumpang pertahun yang menggunakan penerbangan domestik dan penerbangan internasional dalam lima tahun terakhir (2011-2015) masing-masing mencapai 101.26 persen dan 122.28 persen (Tabel 4.4).

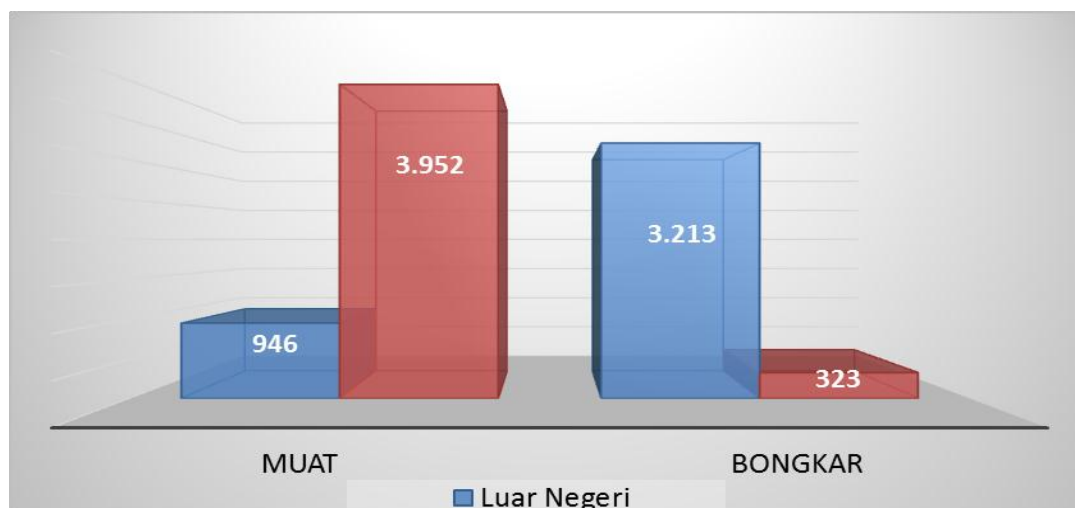
Tabel 4.4. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2011-2015

Uraian	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan pertahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Luar Negeri	11 744	14 562	15 615	107 038	286 678	122,28
- Berangkat	6 443	7 597	7 502	57 077	40 778	58,61
- Datang	5 301	6 965	8 113	49 961	245 900	160,98
2. Dalam Negeri	189 604	184 863	202 799	1 542 826	3 110 663	101,26
- Berangkat	95 736	94 172	101 004	767 492	1 545 667	100,45
- Datang	93 868	90 691	101 795	775 334	1 564 996	102,07
3. Jumlah	201 348	199 425	218 414	1 649 864	3 397 341	102,67
- Berangkat	102 179	101 769	108 506	824 569	1 586 445	98 50
- Datang	99 169	97 656	109 908	825 295	1 810 896	106,72

Sumber: PT Angkasa Pura II

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 bukan merupakan bandara internasional. Kegiatan Bandara Halim Perdana Kusuma lebih banyak untuk pesawat *carter*, penerbangan kenegaraan dan penerbangan komersial tujuan domestik. Pada tahun 2015, jumlah barang yang dimuat hanya mencapai 945,9 ton dari penerbangan internasional dan 3.951,7 ton dari penerbangan domestik, sedangkan barang yang dibongkar mencapai 3.213,3 ton dari penerbangan internasional dan 323,5 ton dari penerbangan domestik (Gambar 4.4).

Gambar 4.4. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2015 (Ton)



LAMPIRAN

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

Lampiran **Panjang Jalan dan Luas Jalan Menurut Kota Administrasi, dan Jenis Jalan, 2015 (m)**

: 1.

Appendix *Length of Road and Area of Road by Municipality and Kind of Roads, 2015 (m)*

Kota Administrasi	Jenis Status Jalan/Kind of Road			Jumlah/Total
	Jalan Nasional/National of Road		Provinsi/Province	
	Tol/Toll	Negara/State		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
A Panjang Jalan/Road Length (m)				
Jakarta Selatan	16 315,00	27 641,00	2 393 883,45	2 437 779,95
Jakarta Timur	37 298,00	44 155,00	1 315 211,00	1 394 788,00
Jakarta Pusat	6 394,00	3 772,50	654 084,55	664 251,05
Jakarta Barat	29 132,00	39 657,00	1 168 739,00	1 237 101,00
Jakarta Utara	34 592,00	37 351,00	1 149 527,00	1 221 922,26
Jumlah/Total	123 731,00	152 576,50	6 681 445,84	6 955 842,26
B Luas Jalan/Road Area (m²)				
Jakarta Selatan	338 438,00	463 776,50	11 135 517,80	11 937 732,30
Jakarta Timur	1 062 660,00	970 818,00	11 358 984,05	13 392 462,05
Jakarta Pusat	252 396,00	69 012,50	5 287 941,09	5 609 349,59
Jakarta Barat	649 790,00	635 356,00	7 049 845,22	8 334 991,22
Jakarta Utara	697 716,00	756 623,00	7 773 889,00	9 228 228,00
Jumlah/Total	3 001 000,00	2 895 586,00	42 606 177,16	48 502 763,16

Sumber: Sub Dinas Bina Program, Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta

Lampiran : 2. **Lokasi Jalan Fly Over/Under Pass Menurut Wilayah dan Volume Jalan, 2015**
Appendix Fly Over and Under Pass Road Location by Region and Volume of Road, 2015

Lokasi/Location	Wilayah Region	Volume/Volume		
		Panjang Length (m)	Lebar Width (m)	Luas Area (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	5 139,00
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	7 056,00
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	22,00	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
II Fly Over Pemda				
1 Tomang	Jakarta Barat	222,35	9,90	2 201,26
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

Bersambung/Continued

Sambungan Lampiran 2/ Continuation Appendix 2

Lokasi/Location	Wilayah Region	Volume/Volume		
		Panjang Length (m)	Lebar Width (m)	Luas Area (m ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
II Fly Over Pemda				
7 Cideng	Jakarta Pusat	550,00	16,20	8 910,00
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	532,00	9,00	4 788,00
12 Kampung Melayu	Jakarta Timur	672,00	17,40	11 692,80
13 Dr Rajiman, Buaran	Jakarta Timur	466,75	17,10	7 981,42
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	29,70	11 731,00
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	636,00	18,00	11 448,00
21 Pancoran	Jakarta Selatan	647,00	9,00	5 823,00
22 Sudirman	Jakarta Selatan	408,00	17,40	7 099,22
23 Yos Sudarso Sisi Timur	Jakarta Utara	1 244,79	9,00	11 203,00
25 Martadinata	Jakarta Utara	640,00	9,00	5 760,00
26 R o x y	Jakarta Barat	599,13	15,40	9 226,14
27 K a m al	Jakarta Pusat	324,00	10,00	3 240,00
28 Latuharhari (Sisi Barat)	Jakarta Barat	816,00	17,40	14 198,00
29 Pesanggrahan	Jakarta Selatan	376,00	9,00	3 384,00
30 Bandengan	Jakarta Barat	1 414,00	8,00	11 312,00
31 Tubagus Angke	Jakarta Barat	800,00	9,00	7 200,00
32 JLNT Antasari-Blok M	Jakarta Selatan	5 220,00	20,00	101 790,00
33 JLNT Kp Melayu-Tn Abang	DKI Jakarta	2 700,00	20,00	52 650,00

Bersambung/Continued

Sambungan Lampiran 2/ Continuation Appendix 2

Lokasi/Location	Wilayah Region	Volume/Volume		
		Panjang Length (m)	Lebar Width (m)	Luas Area (m ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
III Under Pass Pemda				
1 Tomang	Jakarta Barat	332,00	9,00	2 988,00
2 Tanah Abang	Jakarta Pusat	600,00	18,20	10 920,00
3 Senen	Jakarta Pusat	601,74	15,80	9 506,86
4 D I Panjaitan	Jakarta Timur	724,40	17,50	12 677,00
5 Mangarai	Jakarta Timur	155,00	13,30	2 061,50
6 Pramuka	Jakarta Timur	239,50	16,70	3 999,65
7 Cawang	Jakarta Timur	362,00	18,00	6 516,00
8 Rasuna Said	Jakarta Selatan	481,00	17,50	8 417,50
9 Ciputat	Jakarta Selatan	191,00	9,80	1 871,80
10 Pasarminggu (Simpang Ragunan)	Jakarta Selatan	1 410,00	15,30	21 573,00
11 Pasarminggu (Simpang Kereta Api)	Jakarta Selatan	1 410,00	7,5	10 575,00
12 Dukuh Atas	Jakarta Selatan	50,85	20,30	1 032,25
13 Kebayoran Lama	Jakarta Selatan	1 800,00	7,00	12 600,00
14 Jamblang	Jakarta Selatan	325,00	10,90	3 542,50
15 Angkasa	Jakarta Pusat	600,00	15,30	9 180,00
16 Perempatan Bungur	Jakarta Selatan	678,00	7,50	4 785,00
17 Trunojoyo	Jakarta Selatan	335,68	14,5	4 867,36

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta

Lampiran 3. Jumlah Kendaraan Transjakarta Busway Menurut Nama Perusahaan, 2015

3.

Appendix Number of Tranjakarta Busway by Name Company, 2015

Nama Persahaan <i>Name of Company</i>	Jumlah Bus <i>Number of Bus</i>	Bahan Bakar
(1)	(2)	(3)
1. Swakelola	87	GAS/CNG
2. PT Trans Batavia	63	GAS/CNG
3. PT Jakarta Trans Metropolitan	57	GAS/CNG
4. PT Jakarta Mega Trans	39	GAS/CNG
5. PT Eka Sari Lorena Transport	25	GAS/CNG
6. PT Primajasa Perdana Rayautama	27	GAS/CNG
7. PT Bianglala Metropolitan	80	GAS/CNG
8. PT Trans Mayapada Busway	48	GAS/CNG
9. PT Perum Damri	75	GAS/CNG
10. PT Kopaja	1	GAS/CNG
Jumlah/ <i>Total</i>	502	
2014	669	
2013	579	
2012	565	
2011	545	

Sumber / Source: PT Trans Jakarta

Lampiran

4. Jumlah Bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) menurut Rute, 2015

Appendix

Number of Integrated Border Transport Busway by Routes, 2015

Kode Trayek/ Bus Code	Rute Routes	Operator Operators	Jumlah Bus Number of Bus
(1)	(2)	(3)	(4)
1 APTB 01	Terminal Pulo Gadung - Bekasi	PPD	7
2 APTB 03	Poris Plawad - Tomang	PPD	10
3 APTB 04	Terminal Kota - Ciputat	PT Bianglala Metropolitan	15
4 APTB 05	Terminal Grogol - Cibinong	PT Mayasari Bhakti	13
5 APTB 06	Terminal Rawamangun - Bogor	PT Sinar Jaya Megah Langgeng	10
6 APTB 07	Tanah Abang - Bekasi	PT Mayasari Bhakti	19
7 APTB 08	Bundaran HI - Terminal Bekasi	PPD	8
8 APTB 09	Terminal Blok M - Bogor	PT Sinar Jaya Megah Langgeng	10
9 APTB 10	Terminal Blok M - Cileungsi	PT Mayasari Bhakti	13
10 APTB 11	Tanah Abang – Terminal Bogor	PT Sinar Jaya Megah Langgeng	10
11 APTB 12	Terminal Tanjung Priok - Bogor	PT Hiba Utama	10
12 APTB 13	Pulogadung-Tangerang	PT Mayasari Bhakti	10
13 APTB 14	Kalideres-Cikarang	PT Mayasari Bhakti	10
14 APTB 15	Bogor/Ciawi-Grogol	PT Anugerah Mas	10
15 APTB 16	Bogor/Cihubulak-Grogol	PT Sinar Jaya Megah Langgeng	18
16 APTB 17	Bogor-Senen	PT Anugerah Mas	10
17 APTB 18	Bogor-Cililitan	PT Anugerah Mas	10
Jumlah			193

Sumber: PT Trans Jakarta

Lampiran

Jumlah Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar (Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD)

5. Menurut Bulan dan Jenis Kendaraan, 2015

Appendix

Number of Registered Motor Vehicles (Excluding Army, Police and CD) by Month and Kind of Type Motor Vehicles, 2015

Bulan Month	Sepeda Motor Motor Cycles	Mobil Penumpang Passenger Cars	Mobil Beban Cargo Cars	Mobil Bus Buses	Ransus	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	13 174 180	3 285 915	677 564	362 009	138 096	17 637 764
Februari	13 240 284	3 299 686	679 837	362 168	138 248	17 720 223
Maret	13 313 076	3 316 463	682 811	362 154	138 473	17 812 977
April	13 383 161	3 334 320	685 420	362 534	138 674	17 904 109
Mei	13 450 662	3 350 632	687 910	362 542	138 843	17 990 589
Juni	13 532 267	3 372 261	690 840	362 669	138 984	17 097 021
Juli	13 590 447	3 389 095	692 909	362 877	139 114	18 174 442
Agustus	13 676 359	3 400 597	694 575	362 898	139 217	18 273 646
September	13 765 712	3 417 219	697 206	362 983	139 363	18 382 483
Oktober	13 846 712	4 433 829	699 751	363 015	139 522	18 482 829
Nopember	13 922 827	3 449 815	702 535	363 287	139 688	18 578 152
Desember	13 989 590	3 469 168	706 014	363 483	139 801	18 668 056
2014	13 084 372	3 266 009	673 661	362 066	137 859	17 523 967
2013	11 949 280	3 010 403	619 027	360 223	133 936	16 072 869
2012	10 825 973	2 742 414	561 918	358 895	129 113	14 618 313
2011	9 861 451	2 541 351	581 290	363 710	-	13 347 802

Sumber / Source: Ditlantas Polda Metro Jaya

Lampiran Jumlah Penerbitan STNK menurut Bulan dan Statusnya, 2015

6.

Appendix Number of Vehicle Registered Issued by Month and Status, 2015

Bulan Month	Status/Status				Jumlah Total
	Kendaraan Baru New Car	Balik Nama Handover	Pindah Daerah Mutation	Hilang/Salinan Lost/Copy	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Januari/January	142 124	44 167	27 349	11 097	224 737
Pebruari/February	106 654	37 685	23 375	9 332	177 046
Maret/March	120 059	43 904	26 299	11 938	202 200
April/April	118 747	43 690	26 705	9 840	198 982
M e i/M a y	112 290	40 171	25 146	10 437	188 044
Juni/June	132 572	42 952	25 195	11 730	212 449
Juli/July	95 217	36 209	16 975	9 932	158 333
Agustus/August	131 517	48 978	31 289	12 936	224 720
September/September	135 558	53 148	25 837	11 330	225 873
Oktober/October	131 245	52 617	29 885	10 388	224 135
November/November	125 201	52 213	28 947	10 926	217 287
Desember/December	119 981	60 316	29 155	10 371	219 823
Jumlah / Total	1 471 165	556 050	316 157	130 257	2 473 629
2014	1 755 523	479 876	293 424	130 657	2 659 480
2013	1 764 418	476 505	311 353	109 763	2 662 039
2012	1 577 418	444 645	296 443	98 989	2 417 495
2011	1 580 790	355 310	238 570	162 543	2 337 213

Bersambung/Continued

Sambungan Tabel 6/ Continuation Table 6

Bulan Month	Status/Status					Jumlah Total
	Pengesahan Verification	Perpanjangan Coba Kendaraan Test Permit Extension	Surat Tanda Coba Kendaraan dan Rahasia Test Permit	RHS	Korp Diplomatik Corps Diplomatic	
(1)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Januari/January	375 416	-	34 674	978	111	411 179
Pebruari/February	341 625	-	29 408	820	98	371 951
Maret/March	450 555	-	31 487	1 006	119	483 167
April/April	371 797	-	33 892	910	77	406 676
M e i/M a y	367 456	-	29 893	664	82	398 095
Juni/June	400 172	-	27 621	945	92	428 830
Juli/July	352 065	-	18 149	821	70	371 105
Agustus/August	394 476	-	20 151	1 024	85	415 736
September/September	377 014	-	34 168	884	60	412 126
Oktober/October	395 111	-	27 817	1014	63	424 005
November/November	376 803	-	29 623	931	58	407 415
Desember/December	383 003	-	20 673	922	66	404 664
Jumlah/Total	4 585 493	-	337 556	10 919	981	4 934 949
2014	4 384 432	-	495 893	11 001	858	4 892 184
2013	4 470 962	-	551 382	10 057	838	5 033 239
2012	4 138 055	-	645 702	9 993	598	4 794 348
2011	4 115 253	-	82 896	9 223	545	4 207 917

Sumber / Source: Ditlantas Polda Metro Jaya

Lampiran Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Bulan dan Tujuan, 2015

7.

Appendix Number of Railway Passengers by Month and Region of Destination, 2015

Bulan Month	Tujuan/Destination			Jumlah Total
	Luar Kota Outside Jakarta	Jabodetabek	Dalam Kota Inside Jakarta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/January	628 430	19 243 684	1 227 777	21 099 891
Pebruari/February	593 141	17 640 283	1 103 502	19 336 926
Maret/March	676 192	21 289 517	1 272 435	23 238 144
April/April	654 048	21 170 691	1 018 749	22 843 488
M e i/M a y	820 893	22 176 517	1 123 509	24 120 919
Juni/June	730 121	22 207 461	1 084 103	24 021 685
Juli/July	1 079 166	21 171 133	1 007 696	23 257 995
Agustus/August	818 821	22 295 115	1 084 575	24 198 511
September/September	661 932	22 020 855	1 070 495	23 753 282
Oktober/October	733 502	22 963 896	1 088 877	24 786 275
November/November	649 955	22 355 045	1 034 860	24 039 860
Desember/December	931 596	22 995 988	1 109 280	25 036 864
Jumlah/Total	8 977 797	257 530 135	13 225 858	279 733 840
2014	8 624 481	208 494 094	15 749 514	232 868 089
2013	7 356 024	158 482 102	16 721 679	182 559 805
2012	6 501 315	134 087 064	18 760 633	159 349 012
2011	8 325 805	110 751 052	17 407 447	147 626 441

Sumber / Source: PT KAI Cabang Jakarta

Lampiran 8. Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Laut Tanjung Priok, 2015

Appendix 8. *Number of Ship Visits in Tanjung Priok Seaport, 2015*

Bulan Month	Antar Pulau Inter Island	Antar Negara International	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)
Januari/January	840	337	1 177
Pebruari/February	781	324	1 105
Maret/March	1 010	376	1 386
April/April	943	366	1 309
M e i/M a y	871	347	1 218
Juni/June	906	356	1 262
Juli/July	611	250	861
Agustus/August	861	341	1 202
September/September	926	341	1 267
Oktober/October	986	368	1 354
November/November	752	282	1 034
Desember/December	1 056	423	1 479
Jumlah/Total	10 543	4 111	14 654

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

Lampiran **Jumlah Penumpang Kapal Antar Pulau yang Datang dan Berangkat Melalui Pelabuhan Laut**
9. Tanjung Priok, 2015
Appendix *Number of Arriving and Departing Ship Passengers Through Tanjung Priok Seaport, 2015*

Bulan Month	Datang Arriving	Berangkat Departing	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)
Januari/January	10 401	9 628	20 029
Pebruari/February	8 486	5 586	14 072
Maret/March	11 513	8 132	19 645
April/April	10 955	7 011	17 966
M e i/M a y	10 708	7 764	18 472
Juni/June	14 898	10 855	25 753
Juli/July	31 752	27 632	59 384
Agustus/August	17 132	14 411	31 543
September/September	11 106	9 544	20 650
Oktober/October	10 782	9 114	19 896
November/November	9 095	6 945	16 040
Desember/December	11 427	12 834	24 261
Jumlah/Total	158 255	129 456	287 711

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

Lampiran 10. Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, 2015 (ton)

Appendix 10. Unloaded and Loaded Cargoes Through Tanjung Priok Seaport, 2015 (ton)

Bulan Month	Antar Pulau <i>Inter Island</i>		Antar Negara <i>International</i>		Jumlah <i>Total</i>	
	Bongkar <i>Unloaded</i>	Muat <i>Loaded</i>	Bongkar <i>Unloaded</i>	Muat <i>Loaded</i>	Bongkar <i>Unloaded</i>	Muat <i>Loaded</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	1 096 413	1 224 426	1 686 477	211 002	2 782 890	1 435 428
Pebruari	1 217 043	1 096 499	1 453 801	283 358	2 670 844	1 379 857
Maret	1 366 393	1 044 705	1 359 368	257 691	2 725 761	1 302 396
April	1 261 200	1 108 044	1 504 931	259 671	2 766 131	1 367 715
Mei	1 277 199	1 213 562	1 296 147	208 825	2 573 346	1 422 387
Juni	1 121 859	1 166 549	1 234 130	209 655	2 355 989	1 376 204
Juli	1 005 583	877 478	1 013 414	157 548	2 018 997	1 035 026
Agustus	1 031 282	1 171 834	995 925	248 804	2 027 207	1 420 638
September	1 319 076	1 297 092	1 296 737	2 333 663	2 615 813	3 630 755
Oktober	1 094 509	1 450 065	1 317 553	365 521	2 412 062	1 815 586
November	1 384 017	1 280 854	1 286 563	265 528	2670580	1 546 382
Desember	1 513 781	1 622 263	1 913 754	399 156	3427535	2 021 419
Jumlah/Total	14 688 355	14 553 371	16 358 800	5 200 422	31 047 155	19 753 793
2014	16 895 032	11 920 026	18 304 225	4 106 727	35 199 257	16 026 753
2013	17 353 806	13 267 572	18 773 955	4 581 017	36 127 761	17 848 589
2012	17 902 564	14 255 301	20 514 803	5 319 460	38 417 366	19 574 761
2011	17 699 201	12 984 650	17 574 667	4 510 157	35 273 868	17 494 807

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

Lampiran **Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara**
11. Soekarno-Hatta, 2015
Appendix *Number of Departing and Arriving Aircrafts Through Soekarno-Hatta Airports, 2015*

Bulan Month	LN/International		DN/Domestic	
	Berangkat Departure	Datang Arrival	Berangkat Departure	Datang Arrival
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/January	3 606	3 417	11 706	11 359
Pebruari/February	3 606	3 418	10 160	9 943
Maret/March	3 522	3 338	11 836	11 699
April/April	3 459	3 236	12 289	11 998
M e i/M a y	3 616	3 493	13 038	12 773
Juni/June	3 263	2 910	11 925	11 744
Juli/July	3 483	3 373	13 549	13 303
Agustus/August	3 435	3 454	13 280	13 335
September/September	3 348	3 297	11 383	11 318
Oktober/October	3 471	3 374	12 158	11 989
November/November	3 378	3 301	12 330	12 308
Desember/December	3 840	3 814	13 871	14 274
Jumlah/Total	42 027	40 425	147 525	146 043
2014	42 188	42 568	151 360	154 868
2013	41 000	41 242	157 135	160 053
2012	36 412	37 121	148 037	149 299
2011	34 037	34 053	135 141	137 873

Sumber/Source: PT Angkasa Pura II/Indonesia's Airport Company Region II

Lampiran **Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno Hatta, 2015**

12.

Appendix *Number of Departing and Arriving Passengers Through Soekarno-Hatta Airports, 2015*

Bulan/Month	Luar Negeri/International		Dalam Negeri/Domestic		Transit	
	Berangkat Departure	Datang Arrival	Berangkat Departure	Datang Arrival	Internasional International	Domestik Domestic
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	529 164	564 337	1 478 308	1 632 102	6 676	113 849
Pebruari	529 164	564 421	1 335 511	1 395 225	4 136	87 362
Maret	554 618	519 896	1 490 037	1 584 025	2 989	94 335
April	530 864	478 334	1 492 524	1 626 540	1 903	113 413
Mei	542 820	501 328	1 655 718	1 791 896	1 107	150 680
Juni	514 979	470 026	1 556 621	1 701 015	801	63 818
Juli	506 518	587 381	1 798 426	1 963 485	2 133	235 633
Agustus	537 701	579 491	1 995 876	1 760 099	3 560	225 040
September	494 213	465 351	1 467 594	1 602 323	9 177	139 344
Oktober	499 451	480 073	1 623 422	1 760 143	6 716	175 624
Nopember	480 298	481 367	1 620 867	1 768 722	1 779	175 153
Desember	649 396	502 304	1 875 545	1 976 168	6 338	178 946
Jumlah/Total	6 369 186	6 194 309	19 390 449	20 561 743	47 315	1 753 197
2014	6 495 593	6 122 443	20 028 714	21 951 895	42 173	2 580 351
2013	6 408 251	6 264 765	20 574 428	23 578 314	17 588	3 294 001
2012	5 720 583	5 803 900	19 416 462	22 243 541	23 227	3 154 046
2011	5 242 785	5 168 517	17 447 605	21 033 251	27 873	2 838 601

Sumber/Source: PT Angkasa Pura II/Indonesia's Airport Company Region II

Lampiran **Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara**
13. Soekarno-Hatta, 2015
Appendix *Loaded and Unloaded Cargoes Through Soekarno-Hatta Airport, 2015*

(Kg)

Bulan Month	Luar Negeri/ <i>International</i>		Dalam Negeri/ <i>Domestic</i>	
	Muat <i>Loaded</i>	Bongkar <i>Unloaded</i>	Muat <i>Loaded</i>	Bongkar <i>Unloaded</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/ <i>January</i>	13 280 496	10 506 393	16 909 367	6 758 600
Pebruari/ <i>February</i>	13 280 496	10 515 916	15 026 345	5 816 761
Maret/ <i>March</i>	15 129 761	12 168 409	18 131 529	6 304 738
April/ <i>April</i>	11 012 235	9 105 745	17 824 796	6 405 895
M e i/ <i>May</i>	12 000 820	11 651 153	18 335 165	6 927 826
Juni/ <i>June</i>	6 248 492	5 061 849	19 024 058	6 721 387
Juli/ <i>July</i>	10 723 989	10 597 115	15 608 443	6 498 139
Agustus/ <i>August</i>	13 279 170	12 717 812	17 968 669	6 525 787
September/ <i>September</i>	12 043 589	12 310 675	17 466 947	6 270 325
Oktober/ <i>October</i>	12 861 638	12 321 333	17 790 081	5 656 946
November/ <i>November</i>	13 467 444	14 226 235	16 985 577	6 261 310
Desember/ <i>December</i>	15 088 049	12 878 732	19 479 563	7 219 120
Jumlah/<i>Total</i>	148 416 179	134 061 367	210 550 540	77 366 834
2014	161 209 179	154 055 101	224 686 113	86 095 551
2013	165 293 900	160 341 026	219 979 280	99 683 742
2012	132 372 161	130 740 487	218 923 472	97 987 490
2011	116 488 889	108 761 166	203 688 444	76 196 665

Sumber/Source: PT Angkasa Pura II/Indonesia's Airport Company Region II

Lampiran Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara

14. Halim Perdana Kusuma, 2015

Appendix Number of Departing and Arriving Aircrafts Through Halim Perdana Kusuma Airports, 2015

Bulan Month	LN/International		DN/Domestic	
	Berangkat Departure	Datang Arrival	Berangkat Departure	Datang Arrival
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/January	183	210	982	910
Pebruari/February	181	209	1 014	978
Maret/March	229	255	1 238	1 190
April/April	199	230	1 203	1 149
M e i/M a y	163	202	1 283	1 256
Juni/June	149	168	1 346	1 324
Juli/July	142	166	1 433	1 400
Agustus/August	184	224	1 502	1 467
September/September	216	248	1 534	1 506
Oktober/October	275	369	1 798	1 814
November/November	160	189	1 909	1 897
Desember/December	138	150	2 063	1 982
Jumlah/Total	2 219	2 620	17 305	16 873
2014	2 333	2 483	12 254	12 038
2013	2 287	2 416	11 951	11 778
2012	2 071	2 211	11 139	10 996
2011	1 749	1 776	10 069	9 656

Sumber/Source: PT Angkasa Pura II/Indonesia's Airport Company Region II

Lampiran **Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan**
15. Udara Halim Perdana Kusuma, 2015
Appendix *Number of Departing and Arriving Passengers Through Halim Perdana Kusuma Airports, 2015*

Bulan Month	Luar Negeri/ <i>International</i>		Dalam Negeri/ <i>Domestic</i>	
	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/ <i>January</i>	391	376	78,449	83 850
Pebruari/ <i>February</i>	916	335	79,481	80 583
Maret/ <i>March</i>	157	75	94,143	96 926
April/ <i>April</i>	574	734	94,776	95210
Mei/ <i>May</i>	336	314	111,504	112480
Juni/ <i>June</i>	305	242	108,226	108 879
Juli/ <i>July</i>	447	538	141,983	133 881
Agustus/ <i>August</i>	546	415	138,514	143 345
September/ <i>September</i>	29 631	88	141,085	142 485
Oktober/ <i>October</i>	5 705	241 384	160,238	166 920
November/ <i>November</i>	316	238	182,160	184 837
Desember/ <i>December</i>	1 454	1 161	215,108	215 600
Jumlah/<i>Total</i>	40 778	245 900	1,545,667	1564 996
2014	57 077	49 961	767 492	775 334
2013	7 502	8 113	101 004	101 795
2012	7 597	6 965	94 172	90 691
2011	6 443	5 301	95 736	93 868

Sumber/Source: PT Angkasa Pura II/Indonesia's Airport Company Region II

Lampiran **Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara**
16. Halim Perdana Kusuma, 2015
Appendix *Loaded and Unloaded Cargoes Through Halim Perdana Kusuma Airport, 2015*

(Kg)

Bulan Month	Luar Negeri/ <i>International</i>		Dalam Negeri/ <i>Domestic</i>	
	Muat <i>Loaded</i>	Bongkar <i>Unloaded</i>	Muat <i>Loaded</i>	Bongkar <i>Unloaded</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/ <i>January</i>	162 638	321 332	164 262	109 119
Pebruari/ <i>February</i>	9 120	202 191	278 469	9 691
Maret/ <i>March</i>	3 150	184 311	297 962	20 541
April/ <i>April</i>	0	190 577	822 524	114 562
Mei/ <i>May</i>	0	224 132	283 226	2 058
Juni/ <i>June</i>	0	265 010	326 665	2 013
Juli/ <i>July</i>	23 552	262 251	295 920	26 074
Agustus/ <i>August</i>	149 831	307 310	227 546	12 113
September/ <i>September</i>	163 160	274 799	274 930	10 139
Oktober/ <i>October</i>	159 964	359 061	341 621	10 439
November/ <i>November</i>	137 325	303 989	313 739	1 956
Desember/ <i>December</i>	137 239	318 346	324 879	4 758
Jumlah/<i>Total</i>	945 979	3213 309	3951 743	323 463
2014	3 590 130	4 643 277	3 263 843	1 278 596
2013	3 344 245	2 759 789	649 452	479 723
2012	3 481 650	2 422 908	244 781	44 523
2011	-	-	291 840	72 252

Sumber/Source: PT Angkasa Pura II/Indonesia's Airport Company Region II

DATA

MENCERDASKAN BANGSA



BADAN PUSAT STATISTIK PROVINSI DKI JAKARTA
Jl. Salemba Tengah No. 36-38 Paseban Senen
Jakarta Pusat Indonesia 1040
Telp: +62 21 31928493, Fax: +62 21 3152004
e-mail: bps3100@bps.go.id
website: <http://jakarta.bps.go.id>

ISSN 2087-9482

