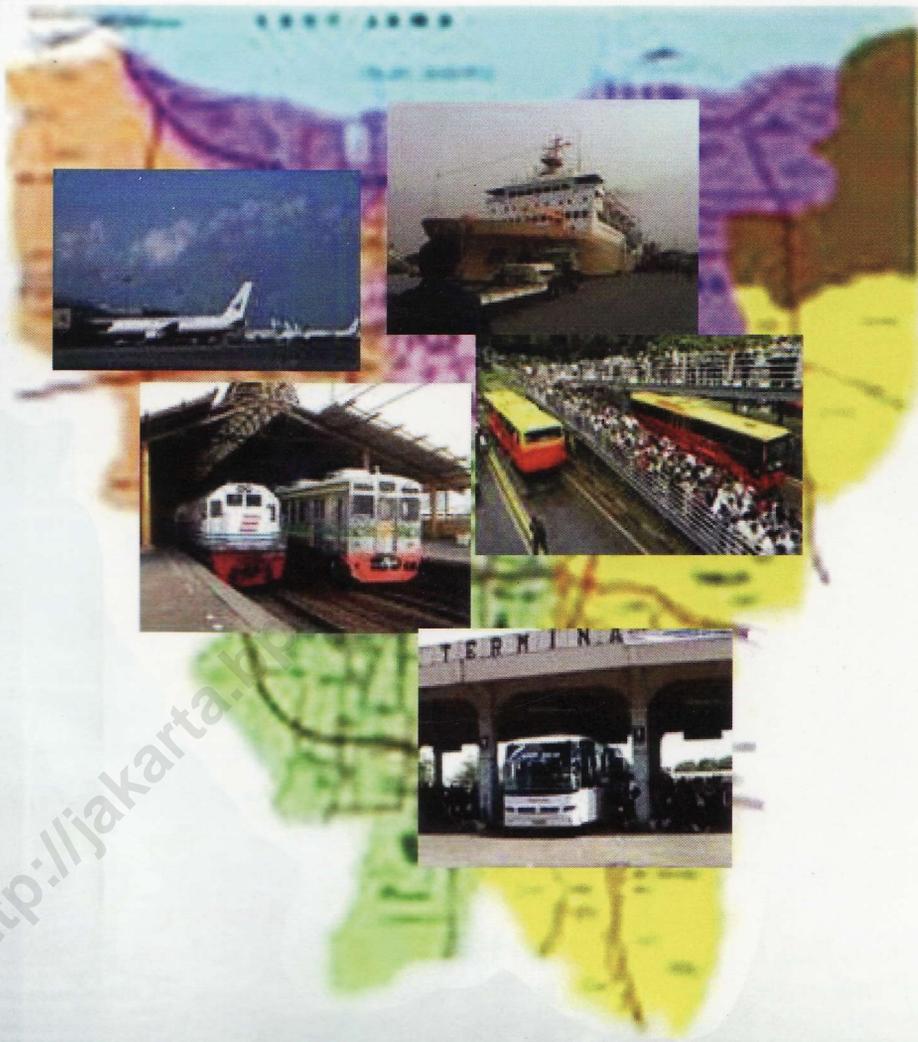




KATALOG BPS: 8301007.31

STATISTIK TRANSPORTASI DKI JAKARTA TAHUN 2010



<http://jakarta>

380.598
Sta
Ind
DKI Jakarta



BADAN PUSAT STATISTIK PROVINSI DKI JAKARTA

STATISTIK TRANSPORTASI DKI JAKARTA TAHUN 2010

ISSN. 2087-9482

Nomor Publikasi : 31540.10.05
Katalog BPS : 8301007.31
Ukuran Buku : 21,59 cm x 27,94 cm
Jumlah Halaman : 52

Naskah :
Bidang Statistik Distribusi

Gambar Kulit :
Bidang Statistik Distribusi

Diterbitkan Oleh :
BPS Propinsi DKI Jakarta

Boleh dikutip dengan menyebutkan nama sumbernya

KATA PENGANTAR

Publikasi Statistik Transportasi Tahun 2010 ini merupakan publikasi yang kedua kali diterbitkan oleh BPS Provinsi DKI Jakarta. Data yang disajikan dalam publikasi ini mencakup data angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara.

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

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

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

Jakarta, Desember 2010
Badan Pusat Statistik
Provinsi DKI Jakarta
Kepala,



Agus Suherman, MSc

NIP. 19520314 197703 1001

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	III
DAFTAR GAMBAR	v
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan	1
1.3 Ruang Lingkup	2
1.4 Konsep dan Definisi	2
BAB II. METODE PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA	
2.1 Pengumpulan Data.....	7
2.2 Pengolahan Data	7
2.3 Analisis Data	8
BAB III. GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI DKI JAKARTA	
3.1 Transportasi Darat.....	9
3.2 Transportasi Laut	25
3.3 Transportasi Udara.....	28
BAB IV. KEBIJAKAN PEMDA DKI JAKARTA MENGENAI TRANSPORTASI	
4.1 Pembangunan Prasarana Jalan Raya dan Jembatan	38
4.2 Pembangunan Mass Rapid Transportation (Bus Way, Monorail, Sub Way)	43
4.3 Manajemen Lalu Lintas	44
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1 Kesimpulan	46
5.2 Saran.....	48

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

DAFTAR TABEL

<i>Nomor</i>	<i>Judul Tabel</i>	<i>Halaman</i>
Tabel 1.	: Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar di DKI Jakarta (Tidak termasuk TNI, Polri, dan CD) Menurut Tahun dan Jenis Kendaraan, Tahun 2005-2009.....	10
Tabel 2.	: Jumlah SIM yang Diselesaikan di DKI Jakarta Menurut Jenisnya, Tahun 2005-2009.....	12
Tabel 3.	: Jumlah penerbitan STNK menurut Bulan dan Statusnya, Tahun 2005-2009	13
Tabel 4.	: Indikator Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Menurut Ruas Jalan, Tahun 2009	16
Tabel 5.	: Jumlah Penumpang Kereta Api selama Tahun 2005-2009.....	17
Tabel 6.	: Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api, Tahun 2005-2009 (ton)	18
Tabel 7.	: Jumlah Bus Kota yang Beroperasi (Terdaftar) Menurut Perusahaan, Tahun 2009.....	20
Tabel 8.	: Jumlah Kendaraan Angkutan Jenis IV (Kendaraan Bermotor Umum Roda Tiga) Menurut Jenisnya, Tahun 1997-2009	22
Tabel 9.	: Jumlah Kendaraan Umum lainnya, Tahun 2002-2009.	24
Tabel 10.	: Jumlah Penumpang yang Datang dan Berangkat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 1999-2009.....	25
Tabel 11.	: Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2004-2008 (ton)	26
Tabel 12.	: Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2005-2009	29
Tabel 13.	: Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2005-2009	31
Tabel 14.	: Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, Tahun 2005-2009.....	32
Tabel 15.	: Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2005-2009 (Kg)	33
Tabel 16.	: Panjang Jalan Menurut Jenisnya , Tahun 2005-2009 (m)	39
Tabel 17.	: Panjang Jalan Menurut Kota Administrasi dan Jenis Jalan, Tahun 2009 (m)	40

Tabel 18. : Lokasi Jalan Fly Over/Under Pass Menurut Wilayah dan Volume Jalan, Tahun 2009	41
Tabel 19. : Jumlah Bus Trans Jakarta, Penumpang, dan Pendapatan Menurut Koridor/Rute, Tahun 2005-2009	43

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

DAFTAR GAMBAR

<i>Nomor</i>	<i>Judul Gambar</i>	<i>Halaman</i>
Gambar 1	: Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta, Tahun 2009 (juta)	10
Gambar 2	: Jumlah Penumpang Kereta Api, Tahun 2009 (Juta)	18
Gambar 3	: Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api, Tahun 2009 (juta ton)	19
Gambar 4	: Jumlah Kendaraan Umum Lainnya Menurut Jenisnya, Tahun 2009 (ribu armada).....	24
Gambar 5	: Barang yang Dibongkar Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2009 (Juta ton)	28
Gambar 6	: Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2009 (ribu)...	30
Gambar 7	: Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, Tahun 2009 (ribu).....	30
Gambar 8	: Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2009 (juta Kg)	34
Gambar 9	: Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, Tahun 2009 (Juta Kg).....	35
Gambar 10	: Panjang Jalan Menurut Jenisnya, Tahun 2009 (ribu m).....	39

BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam masyarakat modern dewasa ini, transportasi telah menjadi salah satu kebutuhan pokok masyarakat. Berbagai aktifitas masyarakat di bidang sosial, ekonomi, politik dan budaya menuntut ketersediaan jasa transportasi baik transportasi darat, laut maupun udara. Kebutuhan akan sarana transportasi tidak hanya dirasakan oleh masyarakat yang tinggal di perkotaan dan di pedesaan tetapi juga oleh mereka yang tinggal di daerah terpencil. Transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas manusia maupun untuk keperluan distribusi barang antar daerah, antar wilayah, antar kota dan antar negara. Karenanya sarana dan prasarana transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional, khususnya pembangunan DKI Jakarta.

Sektor transportasi yang tumbuh dan berkembang dengan baik akan dapat memberikan andil yang cukup besar bagi perkembangan sektor lain seperti perdagangan, perindustrian, keuangan, dan jasa-jasa. Melihat pentingnya sarana transportasi bagi pembangunan ekonomi suatu wilayah, dibutuhkan beberapa indikator yang dapat memberikan gambaran mengenai kondisi transportasi di suatu wilayah. Indikator tersebut diharapkan dapat digunakan sebagai acuan dalam menyusun berbagai perencanaan dan kebijakan di bidang transportasi. Untuk itu, data mengenai statistik transportasi yang lengkap dan akurat sebagai dasar perencanaan pembangunan menjadi sangat penting.

1.2 Tujuan

Penyajian data statistik transportasi tahun 2010 dimaksudkan untuk memberikan informasi kepada pengguna data, baik instansi pemerintah maupun swasta mengenai sarana dan prasarana transportasi di DKI Jakarta dan perkembangannya dalam beberapa tahun terakhir. Secara khusus, data tersebut dapat digunakan sebagai bahan masukan bagi perencanaan pembangunan transportasi dan pembangunan ekonomi pada umumnya.

1.3 Ruang Lingkup

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

1.4 Konsep dan Definisi

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

1. **Kendaraan bermotor** adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan tersebut, biasanya digunakan untuk angkutan orang atau barang di atas jalan raya selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor yang dicatat adalah semua jenis kendaraan kecuali kendaraan bermotor TNI/Polri dan Corp. Diplomatik.
2. **Mobil Penumpang** adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan tempat duduk untuk sebanyak-banyaknya delapan orang, tidak termasuk tempat duduk untuk pengemudi, baik dilengkapi atau tidak dilengkapi bagasi.
3. **Mobil Bis** adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan tempat duduk untuk lebih dari delapan orang, tidak termasuk tempat duduk untuk pengemudi , baik dilengkapi atau tidak dilengkapi bagasi.
4. **Mobil Truk** adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang, selain mobil penumpang , mobil bis dan kendaraan bermotor roda dua.
5. **Angkutan Taksi** adalah mencakup usaha pengangkutan orang dengan menggunakan mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu, dengan wilayah terbatas.
6. **Angkutan jalan untuk Barang** adalah mencakup usaha pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor dan dapat mengangkut lebih dari satu jenis barang (umum) seperti : truk, pick up, dan kontainer maupun yang secara khusus mengangkut satu jenis barang (khusus) seperti angkutan BBM, angkutan barang berbahaya dan angkutan alat-alat berat.

7. **Angkutan Pariwisata** adalah mencakup usaha pengangkutan orang dengan menggunakan kendaraan untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti : keperluan keluarga dan sosial, bus wisata.
8. **Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)** adalah mencakup usaha pengangkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan bermotor (bus umum besar/sedang) berdasarkan jadwal tertentu dan trayek AKAP yang ditetapkan.
9. **Sepeda motor** adalah setiap kendaraan bermotor yang beroda dua.
10. **Surat Ijin Mengemudi (SIM)** adalah surat yang dikeluarkan oleh kepolisian sebagai tanda kelayakan seseorang mengendarai suatu kendaraan bermotor. Data yang disajikan terdiri dari surat yang dikeluarkan pada tahun yang bersangkutan, baik SIM baru, perpanjangan maupun SIM pengganti akibat hilang atau rusak. SIM dibagi menjadi beberapa jenis yaitu SIM A, SIM B1, SIM B2 dan SIM C.
11. **SIM A** adalah surat ijin untuk mengemudikan mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang yang mempunyai berat tidak lebih dari 3.500 kilogram.
12. **SIM B1** adalah surat ijin untuk mengemudikan mobil bus dan mobil barang yang mempunyai berat di atas 3.500 kilogram.
13. **SIM B2** adalah surat ijin untuk mengemudikan traktor atau kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau kereta gandengan lebih dari 1.000 kilogram.
14. **SIM C** adalah surat ijin untuk mengemudikan sepeda motor yang dirancang mampu mencapai kecepatan lebih dari 40 kilometer per jam.
15. **Jalan** adalah jalan dalam bentuk apapun yang terbuka untuk lalu lintas kendaraan umum. Data yang disajikan dalam publikasi ini adalah semua jalan di DKI Jakarta baik di bawah wewenang pemerintah pusat maupun tingkat I dan tingkat II.
16. **Kereta api** adalah kendaraan dengan tenaga gerak (listrik, diesel atau tenaga uap) yang berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lain, yang

akan atau sedang bergerak di atas rel, terdiri dari kereta penumpang dan kereta barang.

17. **Bongkar/Impor Barang** adalah pembongkaran barang dari kapal, baik barang yang diangkut dari pelabuhan asal di Indonesia ataupun dari luar negeri.
18. **Muat/Ekspor Barang** adalah pemuatan barang ke kapal untuk diangkut ke pelabuhan tujuan Indonesia atau ke luar negeri.
19. **Pelabuhan** adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
20. **Pelabuhan Umum** adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
21. **Pelabuhan Laut** adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
22. **Kantor Administrator Pelabuhan (ADPEL)/Kantor Pelabuhan (KANPEL)** adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut
23. **Pelabuhan yang diusahakan** adalah pelabuhan yang dikelola secara komersial oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia untuk memberikan fasilitas pelayanan yang diperlukan bagi kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan lain-lain.
24. **Pelabuhan yang tidak diusahakan** adalah pelabuhan laut yang dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja pelabuhan di lingkungan Kantor Wilayah Departemen Perhubungan yang pembinaan teknis operasional dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sedangkan tugas dan fungsinya sama dengan pelabuhan yang diusahakan, tetapi fasilitas yang dimiliki belum selengkap pelabuhan yang diusahakan.
25. **Pelayaran antar Pulau** adalah perusahaan/usaha yang melakukan kegiatan pelayaran antar pelabuhan di Indonesia.

26. **Pelayaran Luar Negeri** adalah perusahaan/usaha yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari luar negeri yang dilakukan secara tetap dan teratur dan atau dengan pelayaran tidak tetap dan tidak teratur dengan menggunakan semua jenis kapal.
27. **Jenis Pelayaran untuk yang tidak Diusahakan atau Pelabuhan Dibawah Naungan Ditjen Perhubungan Laut** adalah berdasarkan jenis bendera kapal. Bendera RI didefinisikan sebagai jenis pelayaran dalam negeri, sedangkan bendera asing didefinisikan sebagai jenis pelayaran luar negeri.
28. **Pelabuhan Strategis** adalah pelabuhan yang dianggap telah dilengkapi dengan berbagai fasilitas modern, diantaranya fasilitas untuk pelayaran angkutan peti kemas, barang curah, barang umum dan penumpang serta mempunyai kepadatan pergerakan kapal.
29. **Kunjungan Kapal** adalah kapal yang datang di pelabuhan baik untuk berlabuh di perairan maupun bersandar di dermaga.
30. **Gross Ton (GT)** adalah volume ruangan kapal dalam m³ meliputi volume ruangan kapal kecuali *tunnel (terowongan)*, lubang poros baling-baling, *chain locker* (tempat jangkar) dan alas ganda.
31. **Penumpang Naik** adalah penumpang yang naik ke kapal untuk berangkat ke pelabuhan tujuan.
32. **Penumpang Turun** adalah penumpang yang turun dari kapal yang diangkut dari pelabuhan asal.
33. **Scheduled Operation** adalah penerbangan secara teratur dan tetap pada route tertentu untuk mengangkut penumpang, barang dan pos.
34. **Non Scheduled Operation** adalah penerbangan sewaktu-waktu pada route yang diperlukan untuk mengangkut penumpang, barang dan pos termasuk penerbangan carteran.
35. **Supplementary Airline Operation** adalah penerbangan yang hanya bisa menampung maksimum 15 penumpang dan dimaksudkan sebagai pelengkap untuk penerbangan *scheduled* dan *non scheduled* termasuk air taxi.
36. **Km- Pesawat (Aircraft-Km)** adalah jumlah jarak kilometer yang ditempuh oleh semua pesawat terbang.

37. **Keberangkatan Pesawat (Aircraft Departure)** adalah jumlah keberangkatan pesawat terbang.
38. **Jam terbang (Aircraft Hours Flown)** adalah jumlah jam terbang dari seluruh tempat duduk yang tersedia.
39. **Penumpang Diangkut (Pax Carried)** adalah jumlah/banyaknya penumpang yang diangkut.
40. **Km Penumpang (Pax Km)** adalah jumlah kilometer dari semua penumpang pesawat terbang.
41. **Km Tempat Duduk Tersedia (Available Seat Kilometer)** adalah jumlah kilometer dari seluruh tempat duduk yang tersedia.
42. **Barang Diangkut (Freight)** adalah jumlah/banyaknya barang yang diangkut.
43. **Tingkat Penggunaan Tempat Duduk (Pax Load Factor)** adalah persentase dari produksi kilometer penumpang terhadap kilometer dari seluruh tempat duduk yang tersedia.
44. **Tingkat kepadatan Muatan Barang (Weight Load Factor)** adalah persentase dari produksi ton-km (performed ton km) terhadap total ton-km yang tersedia.
45. **Maksimum Take Off Weight (MTOW)** adalah kemampuan atau berat maksimum dari suatu pesawat terbang untuk dapat terbang pada saat tinggal landas.

BAB II. METODE PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA

2.1 Pengumpulan Data

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

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

2.2 Pengolahan Data

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

2.2.1 *Editing*

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

2.2.2 Entry Data

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

2.2.3 Validasi

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

2.3 Analisis Data

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

BAB III. GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI DKI JAKARTA

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

3.1. Transportasi Darat.

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

3.1.1 Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor merupakan salah satu sarana paling penting dalam menunjang perekonomian suatu wilayah. Mobilitas penumpang maupun barang yang biasanya mempunyai kontribusi yang cukup besar terhadap perekonomian, diangkut oleh kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor yang selalu mengalami peningkatan menunjukkan bahwa mobilitas penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta juga selalu meningkat (Tabel 1)

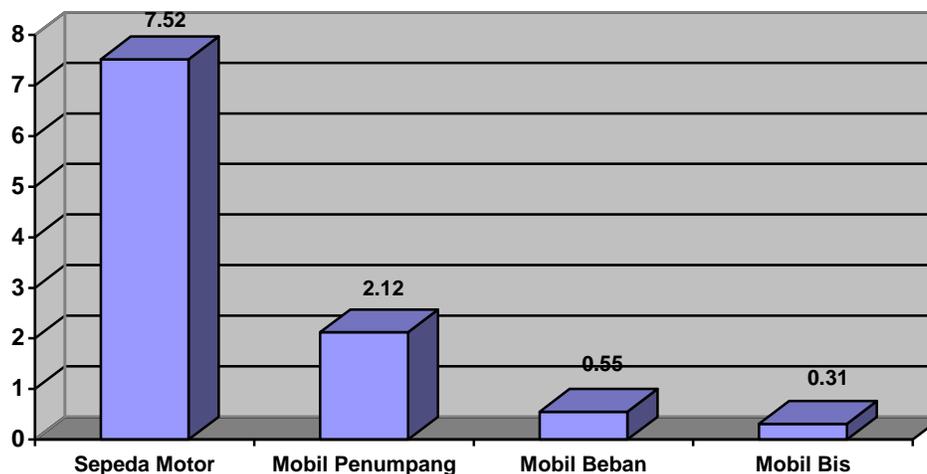
Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar Di DKI Jakarta (Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD) Menurut Tahun dan Jenis Kendaraan, Tahun 2005-2009

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

Sumber / Source: Ditlantas Polda Metro Jaya

Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan *Corps Diplomatic* di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. Tahun 2006 jumlah kendaraan mengalami peningkatan sampai sekitar 10,20 persen menjadi 7.967.498 kendaraan dari 7.230.319 kendaraan tahun 2005. Meskipun peningkatannya lebih rendah dari tahun sebelumnya, pada tahun 2007 jumlah kendaraan bermotor naik sekitar 9,54 persen menjadi 8.727.965 kendaraan. Namun pada tahun 2008, jumlah kendaraan bermotor meningkat cukup signifikan sebesar 10,54 persen. Untuk tahun 2009, kenaikan jumlah kendaraan bermotor sedikit melambat menjadi sebesar 8,77 persen.

Gambar 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta, Tahun 2009 (juta)



Jika dirinci menurut jenis kendaraan, perbandingan antara jumlah kendaraan bermotor tahun 2005 dengan tahun 2009, sepeda motor mengalami peningkatan yang sangat tajam yakni sebesar 61,77 persen. Mobil penumpang mengalami peningkatan sebesar 19,78 persen, mobil beban meningkat sebesar 10,28 persen. Sementara mobil bis mengalami sedikit penurunan sebesar 2,25 persen. 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, 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.

3.1.2 Surat Ijin Mengemudi (SIM)

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

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

Tabel 2. Jumlah SIM yang diselesaikan di DKI Jakarta Menurut Jenisnya, Tahun 2005 - 2009

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

Sumber/Source: Ditlantas Polda Metro Jaya

Selama kurun waktu 2005-2009 terjadi fluktuasi pada jumlah SIM yang dikeluarkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya. Secara umum, tingkat pertumbuhan penyelesaian SIM sebesar 5,73 persen per tahun. Jika dirinci menurut jenis SIM yang diselesaikan, SIM C mengalami tingkat pertumbuhan tertinggi dengan nilai 6,21 persen per tahun. Sementara SIM A khusus mengalami pertumbuhan negatif terbesar dengan nilai 19,73 persen per tahun. Jenis SIM yang mengalami pertumbuhan positif adalah SIM A, SIM BII, SIM BII Umum dan SIM C. Sedangkan jenis SIM yang mengalami pertumbuhan negatif adalah SIM A Umum, SIM A Khusus, SIM BI dan SIM BI Umum.

Dibandingkan tahun sebelumnya, untuk tahun 2006, jumlah SIM yang mengalami peningkatan terbesar adalah SIM BII Umum sebesar 6,62 persen, sedangkan SIM A khusus mengalami penurunan terbesar senilai 22,92 persen. Pada tahun 2007, jika

dibanding tahun sebelumnya, yang mengalami kenaikan terbesar adalah SIM A senilai 25,39 persen, sedangkan yang mengalami penurunan terbesar adalah SIM A umum senilai 17,44 persen. Untuk tahun 2008, penyelesaian semua jenis SIM jika dibandingkan tahun sebelumnya, semuanya mengalami penurunan dengan penurunan terbesar terjadi pada SIM A Khusus sebesar 45,00 persen dan terkecil pada SIM A senilai 2,87 persen. Sementara tahun 2009, jika dibanding tahun sebelumnya, hampir semuanya mengalami peningkatan kecuali jenis SIM A Khusus dan SIM B I yang mengalami penurunan masing-masing sebesar 27,27 persen dan 3,85 persen.

3.1.3 Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK)

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

Tabel 3. Jumlah Penerbitan STNK menurut Bulan dan Statusnya, Tahun 2005-2009

Bulan <i>Month</i>	Status			
	Kendaraan Baru <i>New Car</i>	Balik Nama <i>Handover</i>	Pindah Daerah <i>Mutation</i>	Hilang/Salinan <i>Lost/Copy</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/ <i>January</i>	44 951	22 880	15 140	3 924
Pebruari/ <i>February</i>	41 520	22 199	14 425	3 650
Maret/ <i>March</i>	39 147	24 327	14 849	3 479
April/ <i>April</i>	40 152	24 723	13 502	3 584
Mei/ <i>May</i>	39 785	24 172	12 233	3 546
Juni/ <i>June</i>	48 055	24 776	11 534	3 806
Juli/ <i>July</i>	51 126	26 266	10 749	4 365
Agustus/ <i>August</i>	54 502	26 479	10 538	4 808

Bulan <i>Month</i>	Status			
	Kendaraan Baru <i>New Car</i>	Balik Nama <i>Handover</i>	Pindah Daerah <i>Mutation</i>	Hilang/Salinan <i>Lost/Copy</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
September/ <i>September</i>	40 896	19 687	6 499	3 485
Oktober/ <i>October</i>	55 412	27 636	11 649	5 147
November/ <i>November</i>	55 805	33 358	7 906	4 495
Desember/ <i>December</i>	53 343	21 933	9 460	3 928
Jumlah / Total	564 694	298 436	138 484	48 217
2008	631 623	276 713	173 101	48 999
2007	503 273	278 209	186 370	39 505
2006	490 015	276 646	163 581	31 753
2005	593 229	354 687	197 188	27 666

Lanjutan Tabel 3/ Continuation Table 3

Bulan <i>Month</i>	Status						Jumlah <i>Total</i>
	Pengesahan <i>Verification</i>	Daftar Kembali <i>Re-registered</i>	Perpanjangan Coba Kendaraan <i>Test Permit Extension</i>	Surat Tanda Coba Kendaraan dan Rahasia <i>Test Permit</i>	RHS	Korp Diplomatik <i>Corps Diplomatic</i>	
(1)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Januari	222 840	5 162	39 962	84	871	59	355 873
Pebruari	190 392	6 487	41 661	50	822	60	321 266
Maret	205 373	6 626	46 746	23	840	-	341 410
April	209 444	4 636	47 006	22	705	24	343 798
Mei	201 815	4 377	53 271	19	708	30	339 956
Juni	219 939	4 151	51 093	35	658	40	364 087
Juli	241 686	4 574	52 139	61	549	40	391 555
Agustus	224 395	4 693	58 656	26	542	41	384 680
September	205 406	3 436	47 110	6	534	51	327 110
Oktober	235 950	5 587	49 147	30	728	27	391 313

Bulan <i>Month</i>	Status						Jumlah <i>Total</i>
	Pengesahan <i>Verification</i>	Daftar Kembali <i>Re-registered</i>	Perpanjangan Coba Kendaraan <i>Test Permit Extension</i>	Surat Tanda Coba Kendaraan dan Rahasia <i>Test Permit</i>	RHS	Korp Diplomatik <i>Corps Diplomatic</i>	
(1)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Nopember	210 260	5 155	43 864	21	553	41	361 458
Desember	193 876	5 447	38 270	32	673	43	327 005
Jumlah <i>Total</i>	2 561 376	60 331	568 925	409	8 183	456	4 249 511
2008	2 436 463	85 164	304 862	2 389	7 925	281	3 967 520
2007	2 276 611	84 783	310 250	4 031	20 581	591	3 731 204
2006	2 223 267	21 051	266 812	459	-	563	2 223 267
2005	1 812 615	26 111	260 110	1 038	-	528	3 273 172

Sumber / Source: Ditlantas Polda Metro Jaya

Tabel 3 menunjukkan bahwa setiap tahun cukup banyak STNK yang diterbitkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya. Pada tahun 2009, jumlah total STNK yang diterbitkan mencapai 4.249.511 lembar. Dari jumlah tersebut, sekitar 2.561.376 lembar atau sekitar 60,27 persen berbentuk pengesahan STNK. Hal yang sangat menarik adalah cukup tingginya penerbitan STNK untuk kendaraan baru yang mencapai 564.694 lembar (13,29 persen). Ini berarti bahwa pada tahun 2009 telah terjadi penambahan kendaraan baru sebanyak 564.694 kendaraan. Jika ditambah dengan kendaraan yang sudah ada, tetapi berganti kepemilikan (balik nama) yang berjumlah 298.436 lembar dan kendaraan yang dokumen STNKnya hilang sejumlah 48.217 lembar serta jumlah kendaraan yang STNKnya daftar kembali sejumlah 60.331 lembar maka jumlah kendaraan yang beredar di Jakarta mencapai 971.678 kendaraan. Angka yang cukup besar. Jika tidak diantisipasi dengan penambahan panjang dan luas jalan serta tidak disertai manajemen lalu lintas yang baik maka kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta akan semakin tidak terkendali. Selama periode tahun 2005-2009 saja, total jumlah kendaraan baru yang ikut meramaikan lalu lintas Kota Jakarta telah mencapai 2.782.834 kendaraan.

3.1.4 Kecelakaan Lalu Lintas

Salah satu indikator yang dapat menunjukkan keamanan, kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas, baik di jalan raya maupun di jalan tol adalah kecelakaan lalu lintas. Semakin kecil jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi menunjukkan semakin baik sistem angkutan darat yang dimiliki, sebaliknya semakin banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi berarti semakin buruk sistem angkutan yang dimiliki. Tabel 4 menunjukkan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan tol.

Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol selama tahun 2009 terbanyak di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan jumlah 861 kecelakaan, disusul oleh jalan tol Jagorawi 234 kecelakaan, jalan tol Cawang-Tomang-Cengkareng dengan 218 kecelakaan, dan Jakarta-Tangerang Barat dengan 168 kecelakaan.

Tabel 4. Indikator Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Menurut Ruas Jalan, Tahun 2009

Indikator <i>Indicators</i>	Ruas Jalan Tol <i>Toll Road Section</i>			
	Jagorawi	Jakarta – Tangerang Barat	Jakarta – Cikampek	Cawang - Tomang - Cengkareng
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. Jumlah Kecelakaan <i>Number of Accidents</i>	234	168	861	218
2. Jml Korban meninggal <i>Number of Victim (Jiwa/Person)</i>	21	10	47	8
3. Faktor Penyebab : <i>Causal Factor</i>				
a. Pengemudi <i>Drivers</i>	173	122	700	168
b. Kendaraan <i>Vehicles</i>	56	44	157	48
c. Lingkungan <i>Environmental</i>	5	2	4	2

Catatan / Note : ^{*)} Ruas Jakarta - Tangerang 8

Ruas Jakarta - Serpong 3

Sumber / Source : PT.Jasamarga

Jumlah korban yang meninggal akibat kecelakaan terbanyak di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan jumlah 47 orang meninggal, diikuti oleh Jagorawi 21 orang meninggal, Jakarta Tangerang Barat 10 orang meninggal dan Cawang-Tomang-Cengkareng sebanyak 8 orang meninggal. Faktor penyebab yang paling utama adalah akibat kelalaian pengemudi. Cukup tingginya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan tol Jakarta-Cikampek karena ruas ini merupakan ruas jalan tol yang cukup panjang dan sangat padat. Dengan ruas jalan yang cukup panjang ditambah perjalanan sebelumnya yang cukup melelahkan (baik dari Jawa maupun luar Jawa) membuat banyak pengemudi yang mengendarai kendaraan di ruas jalan ini mengantuk. Hal inilah yang menjadi penyebab utama banyaknya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan ini.

3.1.5 Angkutan Kereta Api

Angkutan Kereta Api merupakan salah satu moda transportasi darat yang dapat mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah besar secara cepat, aman dan efisien. Sebagai angkutan massal yang relatif murah (khususnya untuk kelas ekonomi), kereta api sangat membantu mobilitas masyarakat kelas menengah bawah. Pada saat jam berangkat maupun pulang kantor, angkutan kereta api biasanya penuh sesak diisi penumpang. Oleh karena itu data mengenai perkembangan angkutan kereta api sangat dibutuhkan bagi kepentingan pembangunan di sektor tersebut. Tabel 5 menunjukkan jumlah penumpang kereta api dalam lima tahun terakhir.

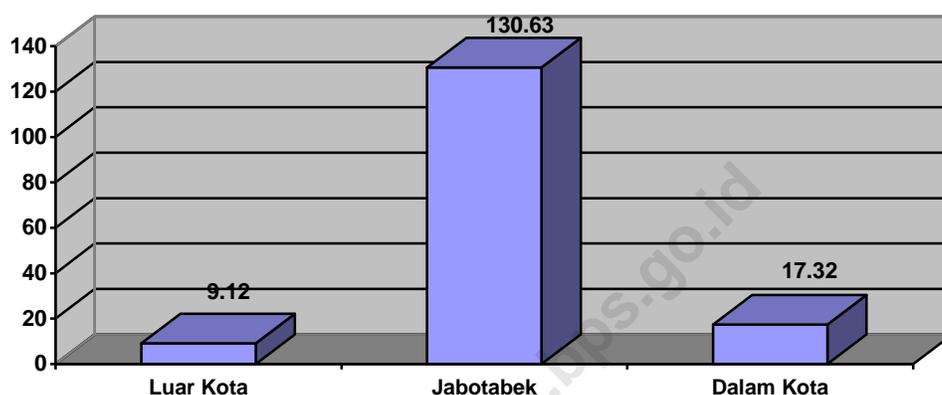
Tabel 5. Jumlah Penumpang Kereta Api selama Tahun 2005-2009

Tahun	Tujuan / Destination			Jumlah Total
	Luar Kota <i>Outside Jakarta</i>	Jabotabek	Dalam Kota <i>Inside Jakarta</i>	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2005	7 582 946	100 960 700	7 690 889	116 234 535
2006	7 676 839	104 579 720	10 931 711	123 188 270
2007	6 897 517	118 094 971	12 679 019	137 671 507
2008	8 447 704	126 699 747	16 356 631	151 504 082
2009	9 115 987	130 632 466	17 318 336	157 066 789

Sumber / Source: PT. KAI Cabang Jakarta

Jumlah penumpang kereta api selama tahun 2005-2009 selalu mengalami peningkatan. Secara umum, jumlah penumpang kereta api mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 6,21 persen per tahun dimana jumlah penumpang dalam kota mengalami tingkat pertumbuhan terbesar yakni 17,63 persen per tahun. Urutan selanjutnya adalah penumpang Jabotabek dengan tingkat pertumbuhan 5,29 persen per tahun dan luar kota 3,75 persen per tahun.

Gambar 2. Jumlah Penumpang Kereta Api, Tahun 2009 (Juta)



Selama tahun 2009, jumlah penumpang kereta api yang diangkut paling banyak untuk tujuan Jabotabek sejumlah 130.632.466 penumpang. Selanjutnya penumpang dalam kota sejumlah 17.318.336 penumpang dan luar kota 9.115.987 penumpang. Cukup banyaknya penumpang kereta api yang diangkut dari kawasan Jabotabek menunjukkan bahwa moda transportasi kereta api masih merupakan pilihan utama angkutan bagi masyarakat di wilayah ini. Angkutan kereta api merupakan salah satu moda transportasi darat yang dapat mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah besar secara cepat, aman, efisien dan relatif murah.

Tabel 6. Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api, Tahun 2005-2009 (ton)

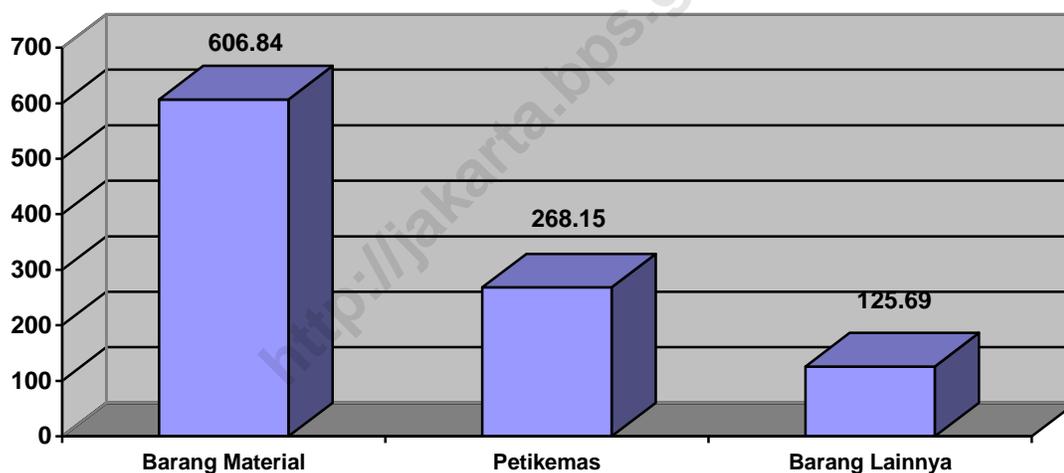
Tahun	Barang Material	Petikemas Containers	Barang Lainnya Other Material	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2005	510 883	173 236	25 870	709 989
2006	473 466	207 327	25 380	706 173
2007	426 986	212 015	37 137	676 138
2008	510 155	234 016	50 624	794 995
2009	606 837	268 152	125 686	1 000 675

Sumber / Source: PT. KAI Cabang Jakarta

Statistik Transportasi DKI Jakarta 2010

Jumlah barang yang diangkut kereta api selama tahun 2005-2009 cenderung berfluktuasi. Pada tahun 2005 jumlah barang yang berhasil diangkut mencapai 709.989 ton sedikit menurun (0,54 persen) menjadi 706.173 ton pada tahun 2006. Setahun kemudian, yaitu tahun 2007, dibanding tahun sebelumnya, angkanya kembali turun sekitar 4,25 persen menjadi 676.138 ton. Namun pada tahun 2008, dibanding tahun sebelumnya, angkanya meningkat 17,58 persen menjadi 794.995 ton. Begitu juga pada tahun 2009, dibanding tahun sebelumnya, angkanya meningkat 25,87 persen menjadi 1.000.675 ton. Jenis barang yang diangkut terbanyak berupa barang kemudian diikuti petikemas dan barang lainnya. Selama tahun 2009, barang yang diangkut mencapai 606.837 ton, peti kemas 268.152 ton dan barang lainnya 125.686 ton.

Gambar 3. Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api, Tahun 2009 (ribu ton)



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

Angkutan massal yang sudah cukup lama keberadaannya di DKI Jakarta adalah angkutan bus kota dan angkutan jenis IV (beroda tiga). Secara total jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta berjumlah 14.130 bus. Berdasarkan klasifikasi bus, untuk ukuran bus besar terbanyak perum PPD dengan jumlah armada 1.700 bus disusul dengan Mayasari Bakti dengan jumlah armada 1.595 bus. Untuk ukuran bus sedang yang terbanyak PT. Metromini dengan jumlah armada 3.101 bus, disusul kemudian oleh Kopaja dengan jumlah armada 1.473 bus. Sedangkan untuk klasifikasi bus kecil, jumlah armada yang masih terdaftar untuk beroperasi, relatif

banyak masing-masing diatas 6.000 armada yakni Mikrolet dengan 6.746 armada dan APK/KWK dengan 6.238 armada. Jika dilihat dari sisi jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk beroperasi melayani angkutan umum di DKI Jakarta berjumlah 14.130 bus, terlihat jumlahnya cukup banyak, namun dari jumlah tersebut yang masih layak untuk beroperasi mungkin tidak sebesar itu. Banyak dari armada bus yang masih tercatat di dinas terkait sebenarnya sudah tidak layak untuk beroperasi.

Tabel 7. Jumlah Bus Kota yang Beroperasi (Terdaftar) Menurut Perusahaan, Tahun 2009

Nama Perusahaan <i>Name of Company</i>	Jumlah Bus <i>Number of Buses</i> (Unit)	Jumlah Trayek <i>Routes</i>
(1)	(2)	(3)
I. Bus Besar / Large Bus		
1. Perum PPD	1 700	68
2. PT. Mayasari Bakti	1 595	103
3. PT. Pahala Kencana	40	3
4. PT. Bianglala Metropolitan	184	10
5. PT. Steady Safe	499	48
6. PT. Agung Bhakti	25	3
7. Koperasi Arief Rahman Hakim	25	1
8. PT. Koda Jaya/ AJA P	153	6
9. PT. Jasa Utama	60	4
10. Koperasi Himpurna	85	6
11. PT. Metro Mini	50	4
12. PT. Putra Tasima	15	1
13. PT. Daya Sentosa Utama	26	2
14. PT. Intras Jaya Transporindo	20	2
15. PT. Sinar Jaya Megah Langgeng	30	6
Jumlah	4 507	267
16. TRANS JAKARTA BUSWAY	418	8

Lanjutan Tabel 7/ *Continuation Table 7*

Nama Perusahaan <i>Name of Company</i>	Jumlah Bus <i>Number of Buses</i> (Unit)	Jumlah Trayek <i>Routes</i>
(1)	(2)	(3)
II. Bus Sedang / <i>Medium Bus</i>		
17. PT. Metro Mini	3 101	53
18. Kopaja	1 473	28
19. Koantas Bima	185	7
20. Kopami Jaya	163	3
21. PT. Jawa Dian Mitra	38	3
Jumlah	4 960	94
III. Bus Kecil / <i>Small Bus</i>		
22. Mikrolet	6 746	54
23. KWK/ APK	6 238	83
24. APB	1 146	20
Jumlah	14 130	157

Sumber / *Source*: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

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

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

**Tabel 8. Jumlah Kendaraan Angkutan Jenis IV (Kendaraan Bermotor Umum Roda Tiga)
Menurut Jenisnya, Tahun 1997 – 2009**

Tahun Year	Bemo/APB	Bajaj	Toyoko
(1)	(2)	(3)	(4)
1997	989	14 831	500
1999	867	14 612	500
2001	970	14612	500
2002	967	14 612	500
2003	967	14 612	500
2004	1 054	14 586	500
2005	1 072	14 542	500
2006	1 072	14 353	428
2007	1 096	14 360	421
2008	1 096	14 424	421
2009	1 146	14 424	421

Sumber / Source: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Untuk angkutan jenis IV (kendaraan bermotor umum roda tiga), dari tahun ke tahun angkanya hanya sedikit mengalami penurunan bahkan untuk Bemo/APB relatif tidak mengalami perubahan. Untuk angkutan Bemo/APB pada tahun 1997 jumlahnya sekitar 989 angkutan, beberapa tahun kemudian (sampai keadaan tahun 2003) angkanya sedikit menurun. Namun sejak tahun 2004, dibanding tahun-tahun sebelumnya, angkanya mengalami peningkatan. Pada tahun 2009, jumlah angkutan bemo telah mencapai 1.146 angkutan. Bajaj pada tahun 1997 jumlahnya mencapai 14.831 angkutan dan 12 tahun kemudian yakni pada tahun 2009 jumlahnya sedikit

berkurang menjadi 14.424 angkutan. Dengan kata lain jenis angkutan Bajaj mengalami tingkat pertumbuhan negatif 0.23 persen per tahun. Jenis kendaraan terakhir Toyoko, pada tahun 1997 berjumlah 500 angkutan dan pada tahun 2009 jumlahnya sekitar 421 angkutan. Jenis angkutan ini selama 12 tahun terakhir mengalami tingkat pertumbuhan negatif 1,42 persen per tahun. Sama seperti armada bus, jumlah angkutan jenis IV yang tercatat disini belum tentu mengindikasikan jumlah angkutan jenis IV yang beroperasi. Sebagai contoh jenis angkutan Bemo/APB pada tahun 2009 tercatat 1.146 angkutan, padahal selama ini sudah agak sulit untuk menemukan jenis angkutan Bemo/APB di DKI Jakarta. Beberapa tempat yang ditenggarai masih terdapat angkutan Bemo/APB adalah Bendungan Hilir Jakarta Pusat, Pasar Baru Jakarta Pusat, Sawah Besar Jakarta Pusat, Pademangan - Jakarta Utara, KRT Rajiman-Jakarta Timur dan beberapa daerah pinggiran Jakarta lainnya.

Angkutan lain yang ikut berperan melayani angkutan umum DKI Jakarta adalah Taksi, Mobil Barang, Bus Pariwisata dan Bus AKAP. Selama periode tahun 2002-2009, jumlah berbagai jenis kendaraan tersebut selalu mengalami peningkatan kecuali Bus AKAP yang mengalami sedikit penurunan. Jenis Bus Pariwisata mengalami tingkat pertumbuhan tertinggi 6,60 persen per tahun; disusul oleh mobil barang dengan tingkat pertumbuhan 4,91 persen per tahun; dan taksi dengan tingkat per tumbuhan 0,67 persen per tahun. Sementara Bus AKAP mengalami sedikit penurunan 0.35 persen per tahun.

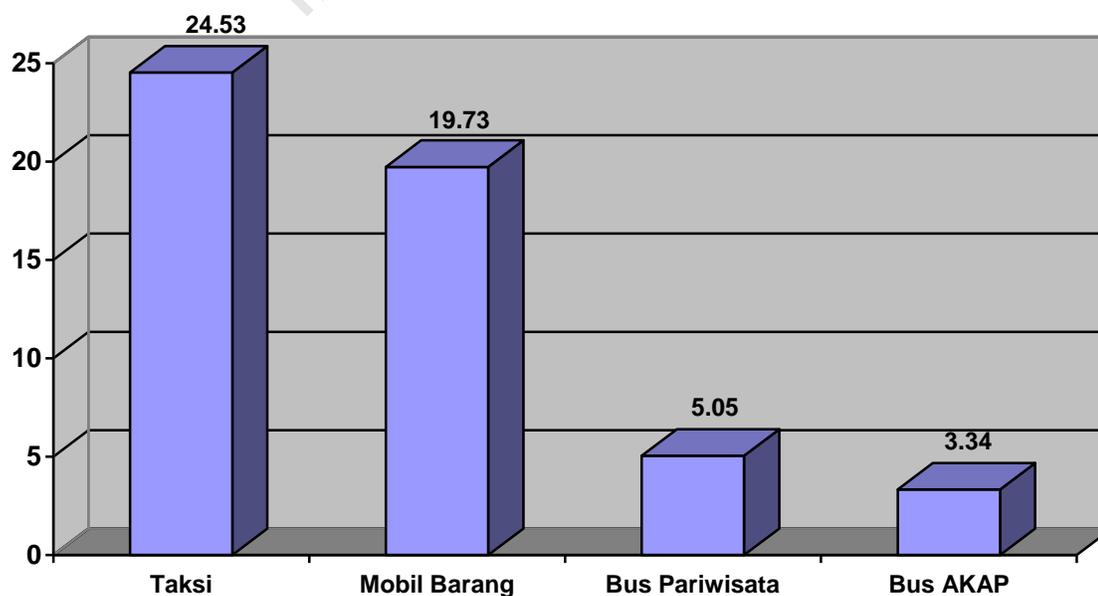
Adanya pertumbuhan positif dari berbagai jenis kendaraan ini menunjukkan bahwa jenis angkutan ini masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat Jakarta dan daya serap pasarnya masih belum jenuh. Walaupun ditinjau dari tingkat pertumbuhannya paling kecil, kendaraan taksi merupakan jenis kendaraan yang paling dominan. Pada tahun 2009, jumlah kendaraan taksi mencapai 24.529 armada. Angka itu kemudian diikuti oleh mobil barang 19.726 armada; bus pariwisata 5.048 armada dan Bus AKAP 3.340 armada.

Tabel 9. Jumlah Kendaraan Umum Lainnya, 2002-2009

Tahun <i>Year</i>	Taksi <i>Taxi</i>	Mobil Barang <i>Box Car</i>	Bus Pariwisata <i>Tourism Bus</i>	Bus AKAP <i>Bus of Intercity and Interprovince</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2002	23 413	14 103	3 227	3 424
2003	23 434	14 272	3 656	3 443
2004	23 575	14 373	3 814	3 497
2005	24 246	15 477	5 011	3 524
2006	24 251	16 926	4 184	3 559
2007	24 256	14 995	3 967	3 585
2008	24 324	18 157	5 219	3 587
2009	24 529	19 726	5 048	3 340

Sumber / Source: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

**Gambar 4. Jumlah Kendaraan Umum Lainnya Menurut Jenisnya, Tahun 2009
(ribu armada)**



3.2. Transportasi Laut

Negara Indonesia merupakan salah satu negara maritim terbesar di dunia. Membangun transportasi laut di wilayah negara yang begitu luas dengan jumlah pulau yang tersebar sekitar 17.500 pulau dan garis pantai sepanjang kurang lebih 81.000 km atau sama dengan 2 kali keliling bumi merupakan tantangan yang sangat besar. Menyadari betapa besar tantangan dari sisi geografis, pemerintah perlu memberikan perhatian yang sangat besar kepada sektor transportasi laut.

Sektor transportasi laut di DKI Jakarta mempunyai peran yang sangat strategis mengingat sebagian besar ekspor maupun impor Indonesia melalui wilayah ini yakni melalui Pelabuhan Tanjung Priok. Untuk itu data mengenai bongkar muat barang, kunjungan kapal dan penumpang di Pelabuhan Tanjung Priok menjadi sangat penting.

Tabel 10. Jumlah Penumpang Kapal yang Datang dan Berangkat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 1999 – 2009

Tahun <i>Year</i>	Antar Pulau <i>Interinsular</i>		Samudera <i>Ocean</i>		Jumlah <i>Total</i>	
	Datang <i>Arriving</i>	Berangkat <i>Departing</i>	Datang <i>Arriving</i>	Berangkat <i>Departing</i>	Datang <i>Arriving</i>	Berangkat <i>Departing</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1999	804 594	822 264	693	693	805 287	822 957
2000	833 711	833 566	-	-	833 711	833 566
2001	934 434	895 215	154	154	934 588	895 369
2002	712 340	720 671	-	-	712 340	720 671
2003	417 006	420 804	-	-	417 006	420 804
2004	293 728	326 267	-	-	293 728	326 267
2005	287 610	289 450	-	-	287 610	289 450
2006	235 464	250 180	-	-	235 464	250 180
2007	219 146	220 388	328	308	219 474	220 696
2008	299 891	275 605	-	-	299 891	275 605
2009	227 927	195 845	-	-	227 927	195 845

Catatan / Note : - Data tidak tersedia

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

Jumlah penumpang kapal yang datang melalui Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2009 mencapai 227.927 penumpang sementara yang berangkat hanya 195.845 penumpang berarti ada surplus sekitar 32.082 penumpang. Jika data penumpang kapal yang datang dan berangkat dianggap sebagai penduduk masuk dan penduduk yang keluar maka jumlah penduduk yang masuk ke Jakarta jauh lebih besar dibanding yang keluar. Ini menunjukkan bahwa Jakarta masih mempunyai daya tarik yang cukup besar bagi para pendatang dari luar daerah. Ini semua terjadi karena daerah belum mampu menciptakan lapangan kerja dan lapangan berusaha yang memadai bagi penduduknya sehingga banyak dari mereka yang merantau dan mencoba mengadu nasib di Jakarta.

Jika dirinci lebih jauh, sampai dengan tahun 2002, jumlah penumpang kapal laut baik yang datang maupun berangkat selalu berada di atas 500.000 penumpang. Bahkan pada tahun 2001, jumlah penumpang kapal laut mencapai puncak keemasan dengan jumlah penumpang datang 934.588 penumpang dan yang berangkat 895.369 penumpang. Jumlah angka penumpang kapal laut pada tahun 2001 ini mencapai lebih dari 4 kali lipat angka penumpang kapal laut pada tahun 2009. Setelah tahun 2001, angkutan penumpang kapal laut terus mengalami penurunan. Bahkan mulai tahun 2004, jumlah penumpang yang datang, angkanya tidak pernah mencapai 300.000 penumpang. Fenomena ini terjadi setelah maskapai penerbangan berlomba-lomba memberikan harga yang relatif murah bagi para penumpang pesawat udara. Dengan harga yang relatif sama bahkan pada maskapai tertentu harga tiket pesawat bisa lebih murah dibanding harga tiket kapal laut, maka calon penumpang lebih memilih menggunakan pesawat udara dibanding kapal laut.

Tabel 11. Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2004-2008 (ton)

Bulan <i>Month</i>	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	1 236 056	576 180	720 655	301 393	1 956 711	877 573
Pebruari	1 317 001	558 041	684 645	302 084	2 001 646	860 125
Maret	1 406 584	600 196	887 281	381 292	2 293 865	981 488
April	1 229 790	548 183	929 453	531 771	2 159 243	1 079 954
Mei	1 210 680	748 331	801 369	657 518	2 012 049	1 405 849
Juni	1 160 300	769 973	1 050 273	501 341	2 210 573	1 271 314
Juli	1 364 894	824 399	1 150 917	487 605	2 515 811	1 312 004

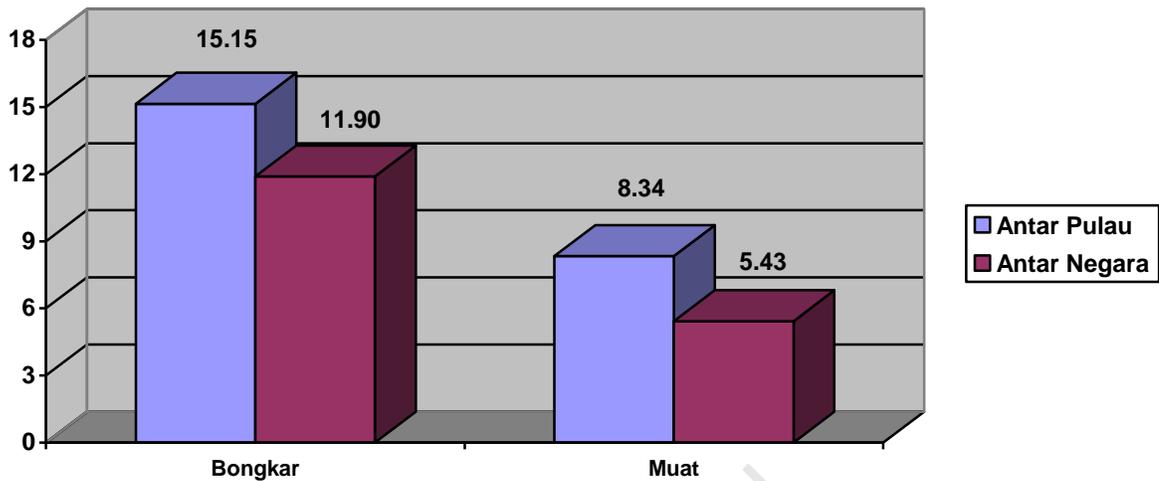
Lanjutan Tabel 11/ Continuation Table 11

Bulan <i>Month</i>	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)
Agustus	1 283 725	815 065	981 532	514 961	2 265 257	1 330 026
September	1 231 075	502 887	1 124 148	289 117	2 355 223	792 004
Oktober	1 196 447	701 704	1 296 672	593 953	2 495 119	1 295 657
November	1 169 652	821 779	1 169 863	489 493	2 339 515	1 311 272
Desember	1 346 347	874 537	1 101 732	376 727	2 448 079	1 251 264
Jumlah / Total	15 152 551	8 341 275	11 900 540	5 427 255	27 053 091	13 768 530
2008	16 868 999	7 363 821	12 336 717	5 479 989	29 205 716	12 843 810
2007	15 787 613	6 817 502	11 996 578	7 379 221	27 784 191	14 196 723
2006	14 020 612	5 948 414	11 551 523	7 216 030	25 572 135	13 164 444
2005	13 054 156	5 738 609	11 738 886	7 622 715	24 793 042	13 361 324

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

Data dari Pelabuhan Tanjung Priok menunjukkan bahwa jumlah barang yang dibongkar selalu lebih banyak dibanding barang yang dimuat. Pada tahun 2009, jumlah barang yang dibongkar mencapai 27.053.091 ton sedangkan barang yang dimuat hanya 13.768.530 ton. Ini berarti barang yang dibongkar bobotnya lebih dari dua kali lipat dibanding barang yang dimuat. Dengan beranggapan bahwa sebagian besar barang yang dibongkar merupakan kegiatan impor dan barang yang dimuat merupakan kegiatan ekspor maka bisa disimpulkan bahwa nilai impor melalui Pelabuhan Tanjung Priok lebih besar dibanding nilai ekspor. Asumsi tersebut sesuai dengan kegiatan ekspor impor yang melalui DKI Jakarta. Pada tahun 2009, nilai ekspor melalui DKI Jakarta mencapai 32.536,51 juta US \$ sedangkan nilai impor melalui DKI mencapai 48.099,31 juta US \$ yang berarti nilai impor melalui DKI Jakarta hampir satu setengah kali lipat dari nilai ekspor melalui DKI Jakarta.

Gambar 5. Barang yang Dibongkar Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, Tahun 2009 (Juta ton)



Jika dirinci lebih jauh, pada tahun 2009, dari total barang yang dibongkar maupun dimuat melalui Pelabuhan Tanjung Priok lebih dari separuhnya berasal pelayaran antar pulau (domestik). Dari total barang yang dibongkar seberat 27.053.091 ton sekitar 15.152.551 ton (56,01 persen) berasal dari pelayaran domestik. Begitu juga dari total barang yang dimuat seberat 13.768.530 ton sekitar 8.341.275 ton (60,58 persen) berasal dari pelayaran domestik. Walaupun data bongkar muat antar pulau di Pelabuhan Tanjung Priok relatif tersedia, data mengenai nilai ekspor impor antar pulau tidak pernah dilakukan pencatatan. Data ekspor impor yang ada selama ini, yang siap untuk dipublikasikan setiap bulan adalah data ekspor impor yang berasal dari pelayaran antar negara (international).

3.3. Transportasi Udara

Membangun sektor transportasi di negara yang jumlah penduduknya mencapai lebih dari 200 juta orang, nomor 5 terbesar didunia, dan tersebar dikurang lebih 17.500 pulau, harus berjuang ekstra keras mengerahkan segenap sumber daya seoptimal mungkin. Seiring dengan meningkatnya kesejahteraan masyarakat permintaan akan jasa transportasi udara semakin meningkat apalagi harga tiket untuk penerbangan dalam beberapa tahun terakhir juga sangat kompetitif. Angkutan udara sering dijadikan pilihan terutama jika dikaitkan aspek kenyamanan dan kebutuhan akan waktu tempuh yang singkat.

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

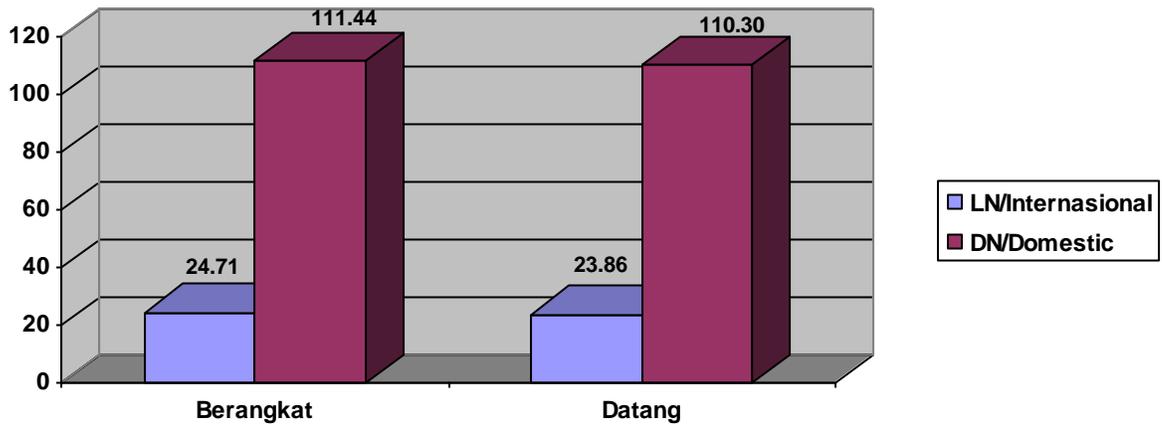
Tabel 12 menunjukkan bahwa sebagian besar lalu lintas udara di Bandara Soekarno-Hatta berasal dari penerbangan domestik. Pada tahun 2009, jumlah penerbangan domestik di Bandara Soekarno Hatta mencapai 221.745 penerbangan. Dari jumlah tersebut sebanyak 111.443 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 110.302 penerbangan berupa penerbangan kedatangan.

Tabel 12. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2005-2009

Bulan <i>Month</i>	LN / <i>International</i>		DN / <i>Domestic</i>		Lokal <i>Local</i>
	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Januari	2 029	1 924	9 434	9 105	-
Pebruari	1 776	1 649	8 287	8 169	-
Maret	1 976	1 925	9 343	9 304	-
April	2 086	1 963	8 942	8 809	-
Mei	1 998	1 968	9 409	9 311	65
Juni	1 967	1 918	9 527	9 445	-
Juli	2 045	2 024	9 909	9 790	-
Agustus	2 179	2 202	9 376	9 446	-
September	2 129	2 055	9 053	8 636	-
Oktober	2 148	2 094	10 142	9 921	-
Nopember	2 131	2 082	9 010	8 543	-
Desember	2 241	2 071	9 011	9 823	115
<i>Jumlah / Total</i>	24 705	23 855	111 443	110 302	180
2008	24 882	23 334	104 274	97 313	175
2007	21 728	20 792	99 405	100 761	150
2006	22 448	22 161	101 316	100 940	261
2005	20 609	20 539	100 114	100 369	215

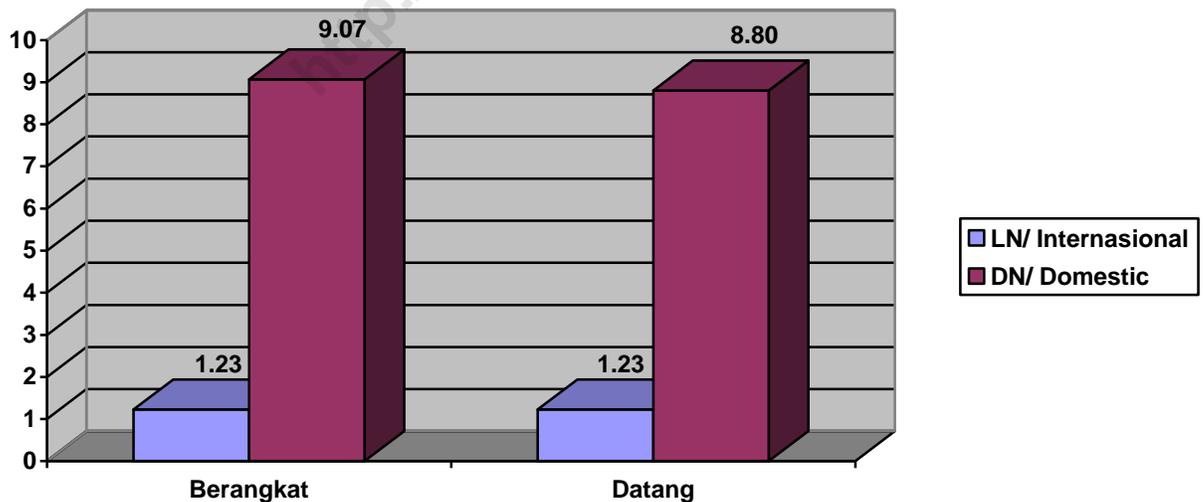
Sumber / *Source*: PT Angkasa Pura II

Gambar 6. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2009 (ribu)



Sementara penerbangan international berjumlah 48.560 penerbangan dengan 24.705 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 23.855 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Data-data tersebut menunjukkan bahwa penerbangan keberangkatan jauh lebih tinggi dibandingkan penerbangan kedatangan.

Gambar 7. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma Tahun 2009 (ribu)



Pada gambar 7 menunjukkan bahwa lalu lintas penerbangan di bandara Halim Perdanakusuma juga lebih banyak berasal dari penerbangan domestik. Jumlah penerbangan domestik di Halim Perdanakusuma mencapai 17.865 penerbangan dengan 9.066 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 8.799 penerbangan

berupa penerbangan kedatangan. Sedangkan penerbangan international hanya berjumlah 2.459 penerbangan. Dari jumlah tersebut sebanyak 1.233 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 1.226 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Untuk penerbangan domestik maupun international, jumlah penerbangan keberangkatan lebih banyak dibanding kedatangan.

Jumlah penumpang pesawat udara melalui Bandar Udara Soekarno-Hatta pada tahun 2009 mencapai 34.284.619 penumpang terdiri dari 7.252.734 penumpang penerbangan internasional dan 27.031.885 penumpang penerbangan domestik. Jika dirinci menurut penumpang keberangkatan dan penumpang kedatangan, pada penerbangan international jumlah penumpang keberangkatan mencapai 3.738.056 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 3.514.678 penumpang. Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan mencapai 13.142.499 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 13.889.386 penumpang.

Tabel 13. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2005-2009

Bulan <i>Month</i>	LN / <i>International</i>		DN / <i>Domestic</i>		Transit	
	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>	Internasional <i>International</i>	Domestik <i>Domestic</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	242 532	312 345	980 935	794 708	13 803	132 984
Pebruari	245 640	222 774	895 941	905 264	13 752	115 776
Maret	299 938	286 969	1 074 410	1 178 594	11 402	130 229
April	289 584	284 401	966 568	1 093 293	11 593	130 687
Mei	299 300	289 509	1 098 578	1 253 783	1 513	149 000
Juni	347 772	321 593	1 164 179	1 295 202	1 663	149 105
Juli	334 206	374 403	1 249 817	1 352 328	1 615	167 423
Agustus	344 401	295 464	1 127 694	1 230 204	1 883	142 799
September	321 928	307 524	1 042 837	1 118 929	1 169	150 659
Oktober	336 722	324 444	1 244 928	1 352 679	1 495	159 988
Nopember	328 915	237 521	1 121 131	1 141 475	11 211	121 427
Desember	347 118	257 731	1 175 481	1 172 927	11 607	124 927
Jumlah <i>Total</i>	3 738 056	3 514 678	13 142 499	13 889 386	82 706	1 675 004

Lanjutan Tabel 13/ Continuation Table 13

Bulan <i>Month</i>	LN / <i>International</i>		DN / <i>Domestic</i>		Transit	
	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>	Internasional <i>International</i>	Domestik <i>Domestic</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
2008	3 587 077	3 457 124	11 887 509	11 741 945	138 247	1 401 757
2007	3 375 003	3 304 999	11 898 291	12 528 419	142 322	1 312 207
2006	3 094 973	3 006 976	10 671 031	11 961 585	155 739	1 693 653
2005	2 909 043	2 890 018	9 752 645	10 921 703	168 731	1 305 342

Sumber / Source: PT Angkasa Pura II

Untuk penerbangan internasional, penumpang keberangkatan lebih tinggi dibanding penumpang kedatangan. Sedangkan untuk penerbangan domestik, penumpang keberangkatan lebih rendah dibanding penumpang kedatangan. Selain penumpang yang berangkat maupun datang, di Bandara Soekarno Hatta juga terdapat penumpang transit dengan jumlah 82.706 penumpang untuk penerbangan internasional dan 1.675.004 penumpang untuk penerbangan domestik.

Tabel 14. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, Tahun 2005-2009

Bulan <i>Month</i>	LN / <i>International</i>		DN / <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	418	256	8 390	8 161
Pebruari	472	412	5 656	5 916
Maret	735	645	7 012	7 056
April	344	286	5 822	5 541
Mei	405	297	6 097	6 317
Juni	725	645	8 944	9 260
Juli	179	191	8 904	8 030
Agustus	-	-	7 672	7 160
September	242	131	5 575	8 812
Oktober	393	797	14 377	7 536
Nopember	313	571	11 525	7 617
Desember	425	582	13 727	9 114
Jumlah / <i>Total</i>	4 651	4 813	103 701	90 520

Lanjutan Tabel 14/ Continuation Table 14

Bulan <i>Month</i>	LN / <i>International</i>		DN / <i>Domestic</i>	
	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>	Berangkat <i>Departure</i>	Datang <i>Arrival</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2008	2 834	4 024	98 553	89 950
2007	4 285	3 379	73 951	78 328
2006	4 062	3 873	104 376	111 352
2005	2 935	2 963	157 043	166 111

Sumber/Source: PT Angkasa Pura II

Jumlah penumpang pesawat udara melalui Bandar Udara Halim Perdana Kusuma pada tahun 2009 mencapai 203.685 penumpang terdiri dari 9.464 penumpang penerbangan internasional dan 194.221 penumpang penerbangan domestik. Jika dirinci menurut penumpang keberangkatan dan penumpang kedatangan, pada penerbangan international jumlah penumpang keberangkatan mencapai 4.651 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 4.813 penumpang. Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan mencapai 103.701 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 90.520 penumpang. Dari dua jenis penerbangan tersebut, jumlah penumpang keberangkatan pada penerbangan international (4.651 penumpang) lebih sedikit dibanding penumpang kedatangan (4.813 penumpang). Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan (103.701 penumpang) justru lebih banyak dibanding penumpang kedatangan (90.520 penumpang).

Tabel 15. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Tahun 2005-2009 (Kg)

Bulan <i>Month</i>	LN / <i>International</i>		DN / <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>	10 946 721	6 725 486	12 267 162	4 969 385
Pebruari/ <i>February</i>	9 026 336	6 656 413	11 654 137	4 881 562
Maret/ <i>March</i>	9 364 908	9 219 670	12 222 367	5 637 390
April/ <i>April</i>	8 418 764	8 696 871	11 000 350	5 232 029
M e i / <i>May</i>	8 991 221	10 323 791	11 917 828	5 398 473

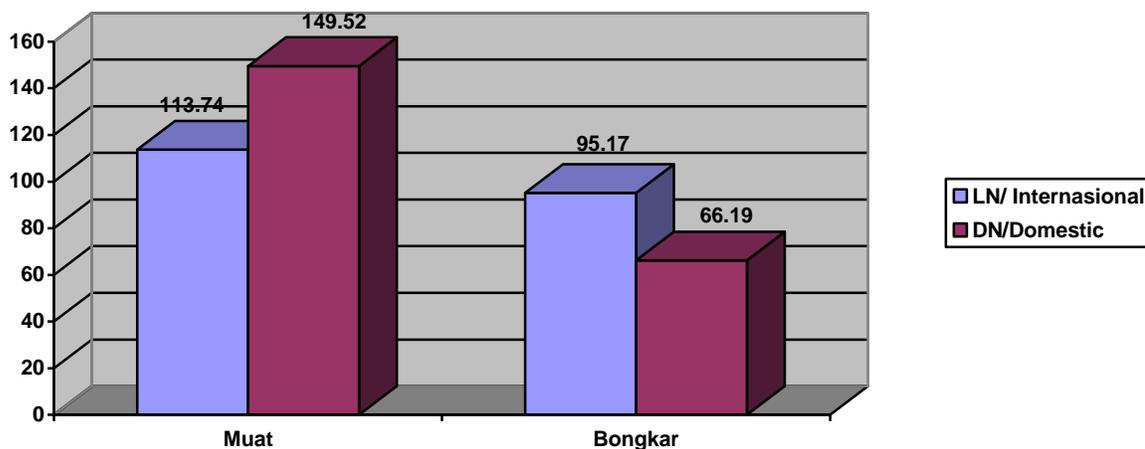
Lanjutan Tabel 15/ Continuation Table 15

Bulan Month	LN / International		DN / Domestic	
	Muat Loaded	Bongkar Unloaded	Muat Loaded	Bongkar Unloaded
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Juni/June	8 510 311	9 862 873	12 364 073	5 481 814
Juli/July	7 643 193	8 172 825	12 722 650	5 561 225
Agustus/August	6 821 738	5 582 043	13 396 678	5 618 278
September/September	8 214 101	6 250 114	10 987 481	4 848 362
Oktober/October	11 969 496	7 968 657	13 686 605	6 215 250
November/November	11 723 641	7 728 912	13 571 821	6 117 257
Desember/December	12 112 721	7 981 141	13 725 455	6 229 412
Jumlah / Total	113 743 151	95 168 796	149 516 607	66 190 387
2008	124 423 062	130 267 678	156 145 204	68 050 309
2007	105 667 120	85 359 282	131 504 531	68 539 446
2006	89 619 711	100 022 903	61 018 372	120 604 782
2005	85 060 691	74 072 874	117 322 952	59 655 792

Sumber / Source: PT Angkasa Pura II

Pada tahun 2009, jumlah barang yang dibongkar melalui Bandara Soekarno Hatta mencapai 161.359.183 kg atau 161.359 ton sedangkan barang yang dimuat telah mencapai 263.259.758 kg atau 263.260 ton. Dengan demikian secara total, bobot barang yang dibongkar jauh lebih sedikit dibanding barang yang dimuat.

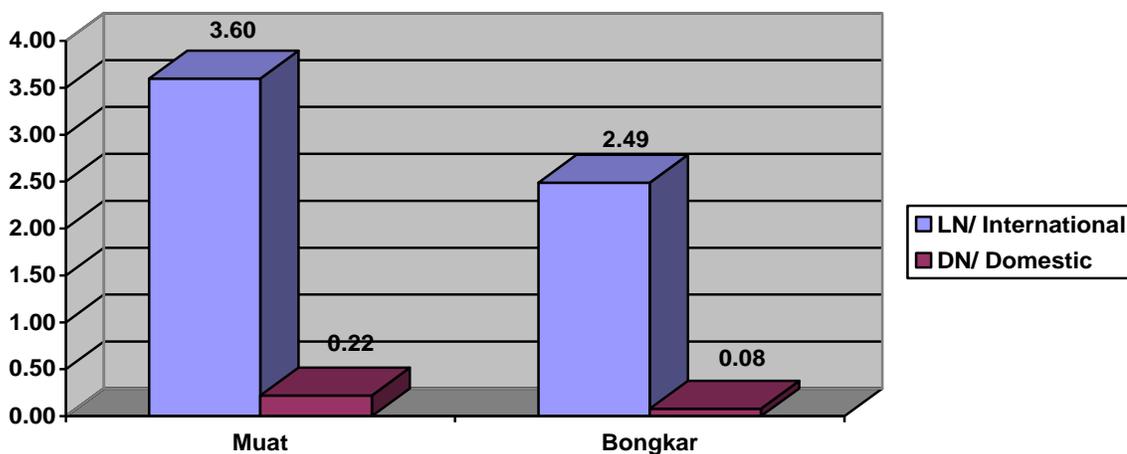
Gambar 8. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta tahun 2009 (juta Kg)



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.

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 international. Kegiatan Bandara Halim Perdana Kusuma lebih banyak untuk pesawat carter, penerbangan kenegaraan dan sebagian penerbangan domestik. Pada tahun 2009, jumlah barang yang dibongkar mencapai 2.573 ton sedangkan barang yang dimuat telah mencapai 3.822 ton. Ini berarti secara total, bobot barang yang dibongkar jauh lebih sedikit dibandingkan dengan barang yang dimuat. Kegiatan yang terkait dengan ekspor impor dari Bandara Halim Perdana Kusuma nilainya relatif kecil.

Gambar 9. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma Tahun 2009 (Juta Kg)



BAB IV. KEBIJAKAN PEMDA DKI JAKARTA MENGENAI TRANSPORTASI

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

Untuk mengatasi masalah transportasi yang cukup rumit di DKI Jakarta, Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta telah merancang pola transportasi makro yang pembangunannya dilakukan secara bertahap hingga tahun 2010. Kebijakan tersebut diambil sebagai suatu program penyediaan dan peningkatan layanan terpadu sarana transportasi umum yang aman, nyaman, lancar efektif dan efisien. Kebijakan yang tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tersebut bertujuan untuk mewujudkan transportasi yang kondusif, humanis dan berkeadilan. Kebijakan ini diimplementasikan melalui 3 (tiga) langkah yaitu 1). peningkatan pelayanan angkutan massal, 2) pembatasan lalu lintas dan 3). peningkatan kapasitas jalan.

Kemacetan lalu lintas Jakarta yang semakin meningkat disikapi oleh Pemerintah Pusat. Bertempat di Istana Wakil Presiden pada hari Kamis tanggal 2 September 2010, Wapres Boediono menggelar Rapat tentang Transportasi Massal. Rapat tersebut diikuti oleh Menko perekonomian Hatta Rajasa, Menteri Perhubungan Freddy Numberi, Mendagri Gamawan Fauzi, Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto serta Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo. Pertemuan tersebut menghasilkan 17 instruksi untuk menangani kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta yaitu:

- 1). Memberlakukan *Electronic Road Pricing (ERP)*
- 2). Sterilisasi jalur *busway*
- 3). Mengkaji kebijakan perparkiran dan penegakan hukum

- 4). Perbaikan fasilitas jalan
- 5). Penambahan dua jalur *busway*
- 6). Harga gas khusus untuk transportasi
- 7). Restrukturisasi angkutan bus kecil yang tidak efisien
- 8). Mengoptimalkan KRL Jabodetabek, penambahan gerbong
- 9). Penertiban angkutan liar
- 10). Mempercepat pembangunan *Mass Rapid Transportation*
- 11). Pembentukan otoritas transportasi Jabodetabek
- 12). Revisi rencana induk transportasi terpadu
- 13). Proyek double track jalur KRL
- 14). Mempercepat proyek lingkaran dalam KRL
- 15). Jalan tol tambahan berupa 6 ruas jalan tol
- 16). Menyusun kebijakan pembatasan kendaraan
- 17). Penyiapan lahan *park and ride* untuk mendukung KRL

Selain itu, untuk menampung aspirasi masyarakat dan memberikan pertimbangan terhadap penyusunan kebijakan pemerintah daerah di bidang transportasi dibentuk Dewan Transportasi Kota Jakarta yang anggotanya berjumlah 15 orang dan terdiri dari unsur pemerintah, pengusaha, lembaga swadaya masyarakat (LSM), perguruan tinggi, pakar transportasi, awak angkutan umum dan masyarakat pengguna jasa transportasi. Pembentukan Dewan Transportasi tersebut merupakan tindak lanjut Pasal 98 Peraturan Daerah No 12/2003 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan, Kereta Api, dan Danau serta penyebrangan. Fungsi utama dari dewan ini adalah untuk menerima, menampung masukan masyarakat tentang pengelolaan transportasi kota, melakukan analisis dan menyampaikan rekomendasi atas aspirasi masyarakat tersebut kepada

pemerintah daerah. Fungsi lain dari dewan transportasi adalah memberi masukan dan pertimbangan kepada Pemda tentang kebijakan pengelolaan transportasi kota, melakukan evaluasi terhadap kebijakan yang ada dan juga melakukan mediasi antara pemerintah dan masyarakat. Beberapa kebijakan tentang penataan sistem transportasi makro dan terintegrasi yang telah diimplementasikan Pemprov DKI Jakarta diantaranya adalah :

4.1 Pembangunan Prasarana Jalan Raya dan Jembatan

Jalan raya merupakan salah satu prasarana penting dalam transportasi darat karena merupakan penghubung antar satu daerah dengan daerah lainnya. Dalam hal ini jalan raya dapat menghubungkan antara sentra-sentra produksi dengan wilayah pemasarannya. Dengan demikian jalan raya dapat berfungsi sebagai stimulan bagi pertumbuhan ekonomi suatu wilayah.

Bagi wilayah perkotaan seperti DKI Jakarta, penambahan panjang jalan juga dapat dijadikan sebagai satu solusi dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas. Selama kurun waktu 2005-2009, jumlah panjang jalan berkurang sepanjang 442.395,30 meter. Pengurangan ini diduga berkaitan dengan adanya jalan yang awalnya dimasukkan sebagai milik Pemda DKI Jakarta namun belakangan dikembalikan ke pemerintah (negara) ataupun ke wilayah lain di sekitar Jakarta. Perubahan kepemilikan atau status jalan ini biasanya berdasarkan surat keputusan dari Kementrian Pekerjaan Umum ataupun Dinas Pekerjaan umum. Namun jika dilihat dalam kurun waktu 2006-2009, jumlah panjang jalan bertambah sepanjang 668.316,07 meter atau dari 6.540.221,93 meter tahun 2006 menjadi 7.208.538,00 tahun 2009. Penambahan panjang jalan sepanjang itu terjadi pada jenis jalan arteri primer sepanjang 2.443 meter, arteri sekunder sepanjang 21.771 meter dan jalan kotamadya sepanjang 684.544,73 meter. Namun untuk jenis jalan kolektor sekunder mengalami pengurangan sepanjang 43.942,91 meter. Sementara untuk jalan tol relatif tetap (Tabel 16).

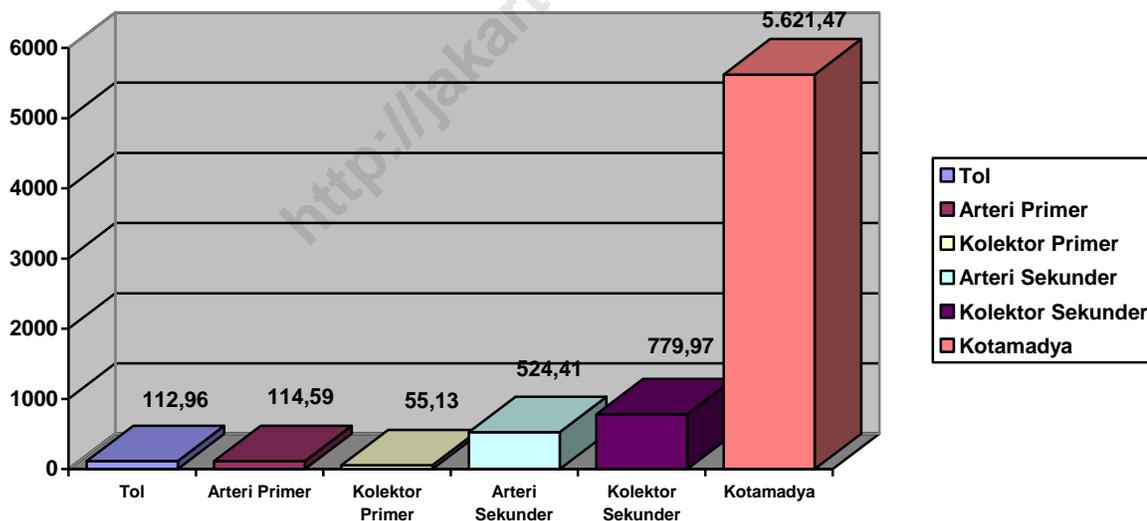
Tabel 16. Panjang Jalan Menurut Jenisnya, Tahun 2005-2009 (m)

Tahun	Jenis Jalan						Jumlah
	Tol	Arteri Primer	Kolektor Primer	Arteri Sekunder	Kolektor Sekunder	Kotamadya	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2005	94.180,00	104.039,25	55.130,75	528.637,27	984.743,78	5.884.202,25	7.650.933,30
2006	112.960,00	112.149,00	51.630,75	502.640,00	823.913,91	4.936.928,27	6.540.221,93
2007	112.960,00	112.149,00	51.630,75	506.415,00	823.913,91	4.936.928,27	6.543.996,93
2008	112.960,00	112.149,00	51.630,75	506.415,00	823.913,91	4.936.928,27	6.543.996,93
2009	112.960,00	114.592,00	55.131,00	524.411,00	779.971,00	5.621.473,00	7.208.538,00

Sumber : Sub Dinas Bina Program DPU Provinsi DKI Jakarta

Data panjang jalan Tahun 2009, jika dirinci menurut jenisnya, yang berkaitan erat dengan kewenangan dalam pembinaan, terbanyak berupa jalan kotamadya sepanjang 5.621.473,00 meter; jalan provinsi sepanjang 1.304.381,00 meter; dan jalan negara sepanjang 169.723,00 meter dan terakhir jalan tol sepanjang 112.960,00 meter.

Gambar 10. Panjang Jalan Menurut Jenisnya Tahun 2009 (ribu m)



Kewenangan dalam pembinaan erat kaitannya dengan kewajiban dalam pemeliharaan dan dana anggaran yang akan turun apakah di tingkat nasional (negara), provinsi atau kotamadya.

Tabel 17. Panjang Jalan Menurut Kota Administrasi dan Jenis Jalan, Tahun 2009 (m)

Kota Adm. <i>Municipality</i>	Jenis Jalan / <i>Kind of Road</i>				Jumlah <i>Total</i>
	Tol <i>Toll</i>	Negara <i>State</i>	Provinsi <i>Province</i>	Kotamadya <i>Municipality</i>	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
A. Panjang Jalan / <i>Road Length</i> (Meter)					
Jakarta Selatan	21 884	65 940	299 632	1 506 269	1 893 725
Jakarta Timur	37 222	31 458	323 950	1 248 765	1 641 395
Jakarta Pusat	6 380	13 810	244 627	614 860	879 677
Jakarta Barat	12 882	29 075	242 774	1 194 495	1 479 226
Jakarta Utara	34 592	29 440	193 398	1 057 084	1 314 514
Jumlah/Total	112 960	169 723	1 304 381	5 621 473	7 208 537

Selain peningkatan panjang dan luas jalan, pembangunan *fly over* dan *under pass* merupakan alternatif lain untuk menanggulangi kemacetan di DKI Jakarta. Akan tetapi karena terbatasnya lahan yang ada pertumbuhan panjang jalan sangat kecil dibandingkan dengan yang dibutuhkan. Sebagai gambaran dengan dianggap rata-rata panjang kendaraan bermotor 2,5 meter, apabila jumlah kendaraan bermotor (terdaftar) tahun 2009 mencapai 10.494.689 kendaraan maka jika kendaraan tersebut dijejerkan berurutan maka diperlukan jalan sepanjang 26.237 kilometer. Terlalu banyaknya kendaraan yang lalu lalang dibandingkan dengan panjang jalan yang relatif tetap, menimbulkan makin banyak titik rawan kemacetan terutama disepanjang perempatan jalan maupun perlintasan kereta api. Untuk mengurangi titik-titik rawan kemacetan tersebut dibangun *fly over* dan *under pass*.

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

Tabel 18. Lokasi Jalan Fly Over/Under Pass Menurut Wilayah dan Volume Jalan, Tahun 2009

Lokasi <i>Location</i>	Wilayah <i>Region</i>	Volume / <i>Volume</i>		
		Panjang <i>Length</i> (M)	Lebar <i>Width</i> (M)	Luas <i>Area</i> (M ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
I. Fly Over Departemen				
1 Kiapang/Sliipi (Timur)	Jakarta Barat	240,0	16,1	3 864,0
2 Kiapang/Sliipi (Barat)	Jakarta Barat	295,0	15,5	4 572,5,0
3 Grogol	Jakarta Barat	577,0	9,0	5 193,0
4 Jembatan Dua	Jakarta Barat	350,0	9,0	3 150,0
5 Jembatan Tiga	Jakarta Barat	436,0	9,0	3 924,0
6 Neli Murni	Jakarta Barat	419,0	17,0	7 123,0
7 Kemayoran Barat	Jakarta Pusat	332,0	12,5	4 150,0
8 Taman Ria	Jakarta Pusat	338,0	12,0	4,056,0
9 Kemayoran Timur	Jakarta Pusat	325,0	11,5	3 737,5
10 Kemayoran Tengah	Jakarta Pusat	325,0	11,5	3 737,5
11 R S Mitra Kemayoran	Jakarta Pusat	250,0	9,0	2 250,0
12 Kampung Rambutan	Jakarta Timur	1 000,0	14,0	20 000,0
13 Putri Hijau	Jakarta Selatan	519,0	22,0	11 418,0
14 Kebayoran Lama	Jakarta Selatan	830,9	14,4	11 965,0
15 Tendean	Jakarta Selatan	325,0	7,1	2 307,5
16 Mampang	Jakarta Selatan	285,0	16,1	4 588,5
17 Tanjung Barat Utara	Jakarta Selatan	1 028,0	11,5	12 822,0
18 Tanjung Barat Selatan	Jakarta Selatan	1 068,0	11,5	12 282,0
II. Fly Over Pemda				
1 Tomang	Jakarta Barat	222,4	9,9	2 201,3
2 Daan Mogot	Jakarta Barat	1 552,0	9,0	13 968,0
3 Pasar Pagi	Jakarta Barat	852,0	17,5	14 910,0
4 Pramuka Stage I	Jakarta Timur	472,0	9,7	4 578,0
5 Pramuka Stage II	Jakarta Timur	540,5	8,5	4 594,2
6 Senen	Jakarta Pusat	585,0	17,8	10 413,0
7 Cideng	Jakarta Pusat	550,0	17,0	8 910,0
8 Karet Mas Mansyur	Jakarta Pusat	550,0	17,0	9 350,0
9 K S Tubun	Jakarta Pusat	472,0	17,1	8 071,2
10 Galur	Jakarta Pusat	496,5	9,0	4 468,5
11 Kuningan	Jakarta Pusat	532,5	9,0	4 792,5
12 Kampung Melayu	Jakarta Timur	671,7	17,4	11 687,7
13 Dr Rajiman, Buaran	Jakarta Timur	466,8	17,1	7 981,4
14 Pahlawan Revolusi	Jakarta Timur	390,0	14,6	5 694,0
15 Penggilingan Stage I	Jakarta Timur	625,0	9,0	5 625,0
16 Penggilingan Stage II	Jakarta Timur	625,0	9,0	5 625,0

Lanjutan Tabel 18 / Continuation Tabel 18

Lokasi <i>Location</i>	Wilayah <i>Region</i>	Volume/ <i>Volume</i>		
		Panjang <i>Length</i> (M)	Lebar <i>Width</i> (M)	Luas <i>Area</i> (M ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
17 Klender/ Buaran	Jakarta Timur	395,0	29,7	11 231,5
18 Sahardjo	Jakarta Selatan	360,0	17,0	6 120,0
19 Lapangan Roos	Jakarta Selatan	756,8	17,0	12 865,6
20 Kalibata	Jakarta Selatan	543,5	18,0	9 620,3
21 Pancoran	Jakarta Selatan	647,0	9,0	5 823,0
22 Sudirman	Jakarta Selatan	408,0	17,7	6 936,0
23 Yos Sudarso Sisi Timur	Jakarta Utara	696,29	9,0	6 266,0
24 Yos Sudarso Sisi Barat	Jakarta Utara	548,50	9,0	4 936,5
25 Martadinata	Jakarta Utara	640,00	9,0	5 760,0
26 R o x y	Jakarta Barat	600,00	15,4	9 240,0
27 K a m al	Jakarta Pusat	600,00	15,4	9 240,0
28 Latuharhari	Jakarta Barat	816,00	17,4	14 198,4
29 Pesanggrahan	Jakarta Selatan	587,20	9,0	5 284,8
III Under Pass Pemda				
1 Tomang	Jakarta Barat	332,0	7,2	2 375,2
2 Tanah Abang	Jakarta Pusat	600,0	18,2	10 920,0
3 Senen	Jakarta Pusat	601,6	15,8	9 506,9
4 D I Panjaitan	Jakarta Timur	724,4	17,5	12 677,0
5 Manggarai	Jakarta Timur	155,0	13,2	2 053,8
6 Pramuka	Jakarta Timur	239,5	16,7	3 999,6
7 Cawang	Jakarta Timur	377,7	20,0	7 554,0
8 Rasuna Said	Jakarta Selatan	481,0	17,5	8 471,5
9 Ciputat	Jakarta Selatan	191,4	9,8	1 875,7
10 Pasarminggu	Jakarta Selatan	1 418,0	22,8	32 330,4
11 Dukuh Atas	Jakarta Selatan	170,8	20,3	3 468,3
12 Kebayoran Lama	Jakarta Selatan	350,0	9,6	3 360,0
13 Jamblang	Jakarta Selatan	300,0	13,3	3 270,0
14 Angkasa	Jakarta Pusat	500,0	16,7	7 650,0
15 Perempatan Bungur	Jakarta Selatan	362,0	9,6	7 240,0

Sumber / Source: Dinas Pekerjaan Umum Jalan Provinsi DKI Jakarta

Fly over terpanjang terdapat di Jl. Daan Mogot Jakarta Barat dengan panjang 1.552 meter dan yang terpendek di Tomang Jakarta Barat dengan panjang hanya 222,4 meter. *Under pass* terpanjang terdapat di Pasar Minggu Jakarta Selatan dengan panjang 1.418 meter sementara yang terpendek *under pass* Manggarai dengan panjang 155,00 meter.

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

Keputusan Gubernur No 84. Tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta Bab III Pasal 3 point b dan e, “Memasyarakatkan Sistem Angkutan Umum Massal dan Menambah Jaringan Primer, Busway, dan Subway”.

Tabel 19. Jumlah Bus Trans Jakarta, Penumpang, dan Pendapatan menurut Koridor/Rute, Tahun 2005-2009

Koridor	Rute <i>Routes</i>	Bus <i>Bus</i>	Penumpang <i>Passenger</i>	Pendapatan <i>Revenues</i> (Rupiah)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Koridor I	Blok M – Kota	91	25 383 722	86 240 300 000
Koridor II	Pulo Gadung -Harmoni	55	10 749 327	36 507 464 500
Koridor III	Harmoni – Kalideres	71	11 026 266	36 222 633 000
Koridor IV	Pulo Gadung – Dukuh Atas	48	7 303 215	23 784 042 000
Koridor V	Kp. Melayu - Ancol	23	10 505 953	35 489 799 500
Koridor VI	Ragunan - Kuningan	53	7 573 273	24 862 191 500
Koridor VII	Kp.Rambutan – Kp.Melayu	85	5 601 468	18 274 495 500
Koridor VIII	Lebak Bulus - Harmoni	30	4 234 446	14 136 606 000
<i>J u m l a h / T o t a l</i>		456	82 377 690	275 317 832 000
Koridor I – VII	2008	426	74 619 995	248 339 552 000
Koridor I – VII	2007	339	61 446 336	205 779 784 000
Koridor I – III	2006	159	38 811 133	130 783 673 000
Koridor I	2005	91	20 799 063	55 831 672 900

Sumber / *Source*: PT Trans Jakarta

Salah satu bentuk perbaikan pelayanan angkutan umum adalah dengan telah beroperasinya Busway yang memberikan jalan khusus angkutan bis. Sampai saat ini telah beroperasi 8 koridor busway. Diharapkan dengan telah banyaknya koridor busway para pemilik kendaraan pribadi akan lebih banyak memanfaatkan bahkan beralih pada jenis angkutan busway. Dengan demikian jumlah kendaraan yang beredar di jalan dapat berkurang. Akibat lebih jauh adalah kemacetan lalu lintas bisa sedikit dikurangi sebab

kendaraan pribadi pada umumnya kurang optimal dalam hal jumlah penumpang yang diangkut. Nantinya kendaraan pribadi hanya digunakan sebatas bila diperlukan saja.

Selama tahun 2009, jumlah penumpang yang diangkut armada busway 82.377.690 penumpang dimana koridor I (jurusan Blok M – Kota) mengangkut sekitar 30,81 persen dari total penumpang. Koridor lain yang juga menyerap penumpang cukup banyak adalah koridor II (jurusan Pulo Gadung – Harmoni) yang menyerap 13,05 persen penumpang. Sementara koridor VIII (jurusan Lebak Bulus-Harmoni), merupakan koridor yang paling sedikit menyerap penumpang, hanya sekitar 5,14 persen. Jika dibandingkan tahun sebelumnya, jumlah penumpang busway tahun 2009 mengalami peningkatan yang cukup signifikan sebesar 10.40 persen atau dari 74.619.995 penumpang pada tahun 2008 menjadi 82.377.690 penumpang pada tahun 2009.

4.3 Manajemen Lalu Lintas

Untuk meningkatkan pelayanan dalam bidang transportasi kepada masyarakat, telah diterbitkan Instruksi Gubernur No. 294 Tahun 2000 tentang Jumlah Maksimum Badan Usaha dan Armada Angkutan Umum di Provinsi DKI Jakarta, pada bagian keempat menyebutkan, “angkutan bus sedang (mikro) dan bus kecil (mikrolet) serta angkutan roda tiga (bajaj) merupakan angkutan perkotaan yang tidak dikembangkan dan jumlah armadanya akan berkurang sebagai akibat program peningkatan pelayanan”.

Penerapan pengembangan sistem angkutan umum sesuai dengan fungsi dan hirarki jalan, yaitu penggantian jenis angkutan dari bus berukuran sedang menjadi bus berukuran besar mulai dapat diterapkan untuk trayek Pasar Minggu -Tanah Abang, trayek Tanah Abang – Ragunan dan trayek Kampung Rambutan – Tanah Abang.

Sistem Satu Arah (SSA) dikembangkan di beberapa ruas jalan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, antara lain Jl RA Kartini – Jl Ciputat Raya; Jl. Kebon Jati – Jl Fachrudin.

Untuk mengawasi lokasi rawan terjadi kemacetan lalu lintas dikembangkan ATCS, yaitu *Area Traffic Control System* yang hasil monitoringnya diinformasikan kepada masyarakat lewat media elektronik dan papan informasi lalu lintas. Modifikasi

putaran (*u-turn*) di beberapa lokasi untuk menghilangkan konflik lalu lintas yang memotong menjadi bergabung, mengurangi antrian kendaraan di sekitar putaran dan menghilangkan pengatur lalu lintas liar.

Peningkatan/penataan terminal bis Pulo Gadung, Kampung Rambutan, Lebak Bulus, Klender dan Senen diharapkan akan dapat memperlancar lalu lintas barang dan penumpang dalam rangka penyediaan fasilitas penghubung moda angkutan darat untuk peningkatan integrasi antar moda angkutan laut dan udara.

Kendaraan layak jalan mempunyai beberapa kriteria yang harus dipenuhi masing-masing kendaraan agar tidak timbul masalah di perjalanan. Untuk itu diadakan peningkatan fasilitas pengujian kendaraan bermotor, antara lain *on-line* data pada tiga lokasi pengujian kendaraan bermotor. Ketiga lokasi tersebut adalah Ujung Menteng, Pulo Gadung dan Cilincing. Sistem komputerisasi digital juga digunakan untuk menggantikan sistem manual. Kemampuan alat uji kendaraan bermotor telah ditingkatkan menjadi berat kendaraan 20 ton. Uji petik kelaikan emisi gas buang menjadi lebih mudah dilakukan dengan dimilikinya sarana peralatan uji emisi gas buang portabel.

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

- a. Jumlah kendaraan bermotor (tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan *Corps Diplomatic*) di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. Untuk periode tahun 2005-2009, kenaikan tertinggi terjadi tahun 2008 yang mencapai 10,54 persen atau dari 8.727.965 kendaraan pada tahun 2007 menjadi 9.647.925 kendaraan pada tahun 2008.
- b. Selama periode tahun 2005-2009, kendaraan bermotor yang mengalami peningkatan sangat signifikan adalah sepeda motor. Jika dibandingkan antara tahun 2005 dan 2009 telah terjadi kenaikan jumlah kendaraan bermotor sebesar 61,77 persen. Hal ini dikarenakan sepeda motor saat ini masih merupakan kendaraan yang paling ekonomis dengan proses kepemilikan yang relatif mudah.
- c. Untuk menjaga keamanan, kenyamanan dan ketertiban perjalanan angkutan darat serta mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas, Ditlantas Polda Metro Jaya telah mengeluarkan SIM dalam jumlah yang cukup fluktuatif selama kurun waktu 2005-2009. Secara umum, tingkat pertumbuhan penyelesaian SIM sebesar 5,73 persen per tahun, dimana tingkat pertumbuhan tertinggi terjadi pada jenis SIM A dengan nilai 9,40 persen per tahun.
- d. Berdasarkan jumlah penerbitan STNK oleh Ditlantas Polda Metro Jaya, selama periode tahun 2005-2009 jumlah kendaraan baru yang ikut meramaikan lalu lintas Kota Jakarta telah mencapai 2.782.834 kendaraan
- e. Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol selama tahun 2009 terbanyak terjadi di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan jumlah 861 kecelakaan dan menelan korban jiwa sebanyak 47 orang meninggal dunia.
- f. Angkutan Kereta Api sebagai salah satu moda transportasi darat yang dapat mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah besar secara cepat, aman, efisien dan relatif murah, selalu mengalami peningkatan jumlah

- penumpang dengan tingkat pertumbuhan sebesar 7,14 persen per tahun selama periode tahun 2005-2009. Sedangkan jumlah barang yang berhasil diangkut kereta api selama periode yang sama mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 7,10 persen per tahun.
- g. Jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta pada tahun 2009 berjumlah 14.130 bus, dengan bus besar terbanyak adalah perum PPD sebanyak 1700 armada. Sedangkan bus kecil yang masih terdaftar untuk beroperasi sebanyak 6.746 armada Mikrolet; 6.238 armada APK/KWK dan 1.146 armada APB.
 - h. Angkutan jenis IV (kendaraan bermotor umum roda tiga) selama periode tahun 1997-2009 untuk jenis Bemo/APB mengalami sedikit peningkatan sedangkan untuk bajaj dan toyoko mengalami sedikit penurunan. Jenis angkutan lain seperti Taksi, Mobil Barang, Bus Pariwisata selama periode tahun 2002-2009 selalu mengalami peningkatan sedangkan untuk Bus AKAP mengalami sedikit penurunan.
 - i. Pada tahun 2009, jumlah penumpang kapal yang datang melalui Pelabuhan Tanjung Priok lebih tinggi dibandingkan jumlah penumpang yang berangkat. Demikian pula dengan jumlah barang yang dibongkar melalui Pelabuhan Tanjung Priok juga lebih tinggi dibandingkan dengan jumlah barang yang dimuat.
 - j. Pada tahun 2009 sebagian besar lalu lintas udara di Bandara Soekarno-Hatta dan bandara Halim Perdanakusuma berasal dari penerbangan domestik, dengan jumlah penumpang masing-masing sebanyak 34.284.619 penumpang pesawat udara melalui Bandara Soekarno-Hatta dan 203.685 penumpang pesawat udara melalui Bandara Halim Perdana Kusuma.
 - k. Penambahan panjang jalan sebagai salah satu solusi dalam mengatasi masalah kemacetan di DKI Jakarta terjadi selama kurun waktu 2005-2009 yaitu sepanjang 18.780,00 meter pada jenis jalan tol; 10.552,75 meter pada jenis jalan arteri primer dan 0,25 meter pada jenis jalan kolektor primer.

- l. Jumlah *fly over* di DKI Jakarta saat ini telah mencapai 47 buah dimana 18 *fly over* merupakan *fly over* departemen dan 29 *fly over* merupakan *fly over* Pemda. Sementara jumlah *under pass* ada 15 buah yang semuanya merupakan *under pass* Pemda
- m. Selama tahun 2009, jumlah penumpang yang diangkut armada busway mencapai 82.377.690 penumpang yang diserap melalui 8 koridor busway. Hal ini berarti jumlah penumpang yang diangkut armada busway mengalami peningkatan yang cukup signifikan jika dibandingkan tahun sebelumnya yaitu sebesar 10.40 persen.
- n. Untuk meningkatkan pelayanan dalam bidang transportasi kepada masyarakat Pemda DKI Jakarta menerapkan beberapa kebijakan yaitu : mengurangi armada bus sedang, bus kecil dan angkutan roda tiga; mengembangkan Sistem Satu Arah di beberapa ruas jalan yang sering mengalami kemacetan; mengawasi lokasi rawan kemacetan dengan menerapkan Area Traffic Control System; meningkatkan penataan terminal bis; dan meningkatkan fasilitas pengujian kendaraan bermotor

5.2 Saran

- a. Jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta perlu diseimbangkan dengan jumlah fasilitas jalan raya yang tersedia agar kemacetan lalu lintas bisa dihindari.
- b. Kemampuan dan pengetahuan masyarakat mengenai tata cara tertib berlalu lintas harus lebih ditingkatkan lagi baik melalui berbagai kegiatan sosialisasi di masyarakat maupun pada saat pembuatan SIM dan STNK agar kecelakaan lalu lintas dapat dihindari dan ketertiban dapat tercipta.
- c. Perawatan dan penataan jalan raya harus terus dilakukan untuk menghindari terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas
- d. Uji kelayakan berkala terhadap angkutan umum yang masih beroperasi hendaknya terus dilakukan secara intensif baik pada jenis angkutan darat, laut maupun Udara

- e. Peningkatan keamanan, kenyamanan dan ketertiban angkutan darat, laut dan udara harus terus dilakukan baik dengan meningkatkan fasilitas dan kualitas kendaraan maupun dengan meningkatkan kualitas SDM para pengemudi dan awak kendaraan.
- f. Peningkatan pelayanan dan teknologi terhadap angkutan barang juga perlu terus dikembangkan agar barang dapat didistribusikan secara cepat, tepat, dan merata tanpa mempengaruhi kualitas barang tersebut.
- g. Angkutan umum berupa bus-bus besar seperti busway perlu terus ditingkatkan baik dari segi jumlah, fasilitas maupun kenyamanan agar semakin banyak masyarakat yang menggunakan fasilitas angkutan umum, hal ini akan mengurangi volume kendaraan di jalan raya sehingga tidak terjadi kemacetan lalu lintas.
- h. Beberapa kebijakan Pemda DKI antara lain : mengurangi armada bus sedang, bus kecil dan angkutan roda tiga; mengembangkan Sistem Satu Arah di beberapa ruas jalan yang sering mengalami kemacetan; mengawasi lokasi rawan kemacetan dengan menerapkan *Area Traffic Control System*; meningkatkan penataan terminal bis; dan meningkatkan fasilitas pengujian kendaraan bermotor harus terus diterapkan secara konsisten.

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



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

ISSN 2087-9482



9 771829 706459

 BPS Pro