

STATISTIK TRANSPORTASI

Transportation Statistics of

DKI JAKARTA

2013



STATISTIK TRANSPORTASI

Transportation Statistics of

DKI JAKARTA

2013



STATISTIK TRANSPORTASI DKI JAKARTA 2013

TRANSPORTATION STATISTICS OF DKI JAKARTA 2013

Nomor ISSN/ISSN Number : 2087-9482
Nomor Publikasi/Publication Number : 31540.1302
Katalog BPS/BPS Catalogue : 8301007.31

Ukuran Buku/Book Size : 21,59 cm x 27,94 cm
Jumlah Halaman/Number of Pages : vii+52 Halaman/Pages

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

TIM PENYUSUN/DRAFTING TEAM :

Penanggung Jawab/Person in Charge : Nyoto Widodo

Editor Penanggung Jawab/Editor in Charge : Dody Rudyanto
Yayat Rochadiyat

Koordinator/Coordinator : Wawan Gunawan

Anggota/Member : Els Arianti
Qurratul Aini
Fina Sri Agustina
Aming Saimin

Layout Publikasi/Publication Layout : Sudirman
Rahmadi

Gambar Kulit/Cover Design : Inda Dwi Setiawati
Sumber Foto Cover/Source of Photo : <http://fin6.com/>
<http://readmeaulia.files.wordpress.com/>
<http://jakartaweekend.com/>
<http://3.bp.blogspot.com/>
<http://2.bp.blogspot.com/>
<http://static.republika.co.id/>

Diterbitkan Oleh/Published by :
BPS Provinsi DKI Jakarta

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

KATA PENGANTAR

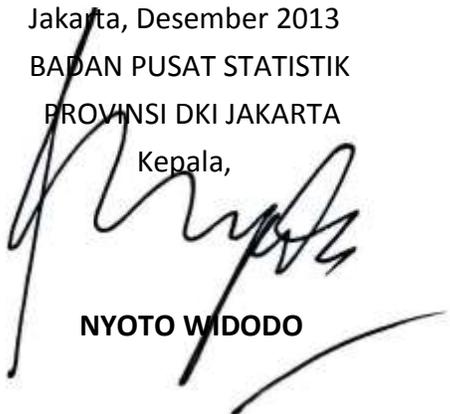
Publikasi Statistik Transportasi DKI Jakarta Tahun 2013 ini merupakan publikasi rutin yang diterbitkan oleh BPS Provinsi DKI Jakarta. Data yang disajikan dalam publikasi ini mencakup data angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara.

Data statistik angkutan darat yang disajikan meliputi data kendaraan bermotor, jumlah penumpang/barang yang diangkut KA, jumlah kendaraan yang melewati jalan tol serta jumlah SIM dan STNK yang diterbitkan/diperpanjang. Sementara 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 menyajikan data 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 2013
BADAN PUSAT STATISTIK
PROVINSI DKI JAKARTA
Kepala,



NYOTO WIDODO

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan	2
1.3 Ruang Lingkup	2
1.4 Konsep dan Definisi	2
BAB II. METODE PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA	
2.1 Pengumpulan Data	7
2.2 Pengolahan Data	7
2.3 Analisis Data	8
BAB III. GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI DKI JAKARTA	
3.1 Transportasi Darat	9
3.2 Transportasi Laut	26
3.3 Transportasi Udara	30
3.4 Prasarana Jalan, <i>Mass Rapid Transportation</i> , dan Manajemen Lalu Lintas	37
BAB IV. KESIMPULAN DAN SARAN	
4.1 Kesimpulan	49
4.2 Saran	51

DAFTAR TABEL

Tabel Table	Judul Title	Halaman Page
1.	Jumlah Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar (Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD) Menurut Bulan dan jenis Kendaraan, DKI Jakarta, 2008-2012 <i>Number of Registered Motor Vehicles (Excluding Army, Police and CD) by Month and Kind of Type Motor Vehicles, DKI Jakarta 2008-2012</i>	10
2.	Jumlah SIM yang Diselesaikan Menurut Jenisnya, DKI Jakarta 2007-2012 <i>Number of Driving Licenses Issued by Type, DKI Jakarta 2007 - 2012</i>	12
3.	Jumlah Penerbitan STNK Menurut Bulan dan Statusnya, DKI Jakarta 2007-2012 <i>Number of Vehicle Registered Issued by Month and Status, DKI Jakarta 2007-2012</i>	15
4.	Indikator Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Menurut Ruas Jalan, DKI Jakarta 2012 <i>Accident Indicators on Toll Road by Road Section, DKI Jakarta 2012</i>	17
5.	Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Tujuan, DKI Jakarta 2007-2012 <i>Number of Railway Passengers by Region of Destination, DKI Jakarta 2007-2012</i>	19
6.	Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api (ton), DKI Jakarta 2007-2012 <i>Number of Railway Cargo Loaded by its Kind (ton), DKI Jakarta 2007-2012</i>	20
7.	Jumlah Bus Kota yang Beroperasi (Terdaftar) Menurut Perusahaan, DKI Jakarta 2012 <i>Number of Registered Buses by Name of Company, DKI Jakarta 2012</i>	22
8.	Jumlah Kendaraan Angkutan Jenis IV (Kendaraan Bermotor Roda Tiga) Menurut Jenisnya, DKI Jakarta 1998-2012 <i>Number of Type IV Vehicles (Three-Wheel Vehicles), DKI Jakarta 1998-2012</i>	24
9.	Jumlah Kendaraan Umum lainnya, DKI Jakarta 2003-2012 <i>Number of Other Public Transportation, DKI Jakarta 2003-2012</i>	25
10.	Jumlah Penumpang Kapal yang Datang dan Berangkat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok, DKI Jakarta 2002-2012 <i>Number of Arriving and Departing Ship Passengers Through Tanjung Priok Seaport, DKI Jakarta 2002-2012</i>	27

Tabel <i>Table</i>	Judul <i>Title</i>	Halaman <i>Page</i>
11.	Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok (ton), 2008-2012 <i>Unloaded and Loaded Cargoes Through Tanjung Priok Seaport (ton), 2008-2012</i>	28
12.	Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta , 2007-2012 <i>Number of Departing and Arriving Aircrafts Through Soekarno-Hatta Airports, 2007-2012</i>	30
13.	Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2007-2012 <i>Number of Departing and Arriving Passengers Through Soekarno-Hatta Airports, 2007-2012</i>	33
14.	Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma, 2007-2012 <i>Number of Departing and Arriving Passengers Through Halim Perdana Kusuma Airports, 2007-2012</i>	34
15.	Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta (kg), 2007-2012 <i>Loaded and Unloaded Cargoes Through Soekarno-Hatta Airport (kg), 2007-2012</i>	35
16.	Panjang Jalan Menurut Jenisnya (m) , DKI Jakarta 2007-2012 <i>Length of Road by Kind of Roads (m), DKI Jakarta 2007-2012</i>	39
17.	Panjang Jalan Menurut Kota Administrasi dan Jenis Jalan (m), 2012 <i>Length of Road by Municipality and Kind of Roads (m), 2012</i>	40
18.	Lokasi Jalan Fly Over/Under Pass Menurut Wilayah dan Volume Jalan, DKI Jakarta 2012 <i>Fly Over and Under Pass Road Location by Region and Volume of Road, DKI Jakarta 2012</i>	41
19.	Jumlah Penumpang dan Pendapatan Bus Trans Jakarta Menurut Koridor/Rute, DKI Jakarta 2006-2012 <i>Number of Passengers, and Revenue of Trans Jakarta by Routes, 2006-2012</i>	45

DAFTAR GAMBAR

Gambar <i>Figure</i>	Judul <i>Title</i>	Halaman <i>Page</i>
1.	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (juta), DKI Jakarta 2012 <i>Number of Motor Vehicles by Kind of Motor Vehicles (million), DKI Jakarta 2012</i>	11
2.	Jumlah Penumpang Kereta Api (juta orang), DKI Jakarta 2012 <i>Number of Railway Passengers (million people), DKI Jakarta 2012</i>	20
3.	Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api (ribu ton), DKI Jakarta 2012 <i>Number of Railway Cargo Loaded by its Kind (thousand ton), DKI Jakarta 2012</i>	21
4.	Jumlah Kendaraan Umum Lainnya Menurut Jenisnya (ribu armada), DKI Jakarta 2012 <i>Number of Public Transportation by its Kind (thousand vehicles), DKI Jakarta 2012</i>	26
5.	Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok (juta ton), 2012 <i>Unloaded and Loaded Cargoes Through Tanjung Priok Seaport (million ton), 2012</i>	29
6.	Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta (ribu), 2012 <i>Number of Departing and Arriving Aircrafts Through Soekarno-Hatta Airports (thousand), 2012</i>	31
7.	Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma (ribu), 2012 <i>Number of Departing and Arriving Aircrafts Through Halim Perdana Kusuma Airports (thousand), 2012</i>	32
8.	Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta (ribu kg), 2012 <i>Loaded and Unloaded Cargoes Through Soekarno-Hatta Airport (thousand kg), 2012</i>	36
9.	Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Halim Perdana Kusuma (ribu kg), 2012 <i>Loaded and Unloaded Cargoes Through Halim Perdana Kusuma Airport, (thousand kg), 2012</i>	36
10.	Panjang Jalan Menurut Jenisnya (ribu m), 2012 <i>Length of Road by Kind of Roads (thousand m), 2012</i>	39

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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

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

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

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

1.2 Tujuan

Penyajian data statistik transportasi tahun 2013 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 excel, karena dengan program ini sangat mudah untuk melakukan pengecekan mengenai kesalahan dalam penjumlahan maupun untuk mentransfer data untuk dianalisa lebih lanjut. Untuk mendapatkan data yang baik dan sudah bersih dari kesalahan pengisian, maka dalam pengolahan akan dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu *editing*, *entry* data dan validasi.

2.2.1 Editing

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

2.2.2 Entry Data

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

2.2.3 Validasi

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

2.3 Analisis Data

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

BAB III

GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI DKI JAKARTA

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

3.1. Transportasi Darat.

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

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

3.1.1 Kendaraan Bermotor

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

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar (Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD) Menurut Bulan dan Jenis Kendaraan, DKI Jakarta 2008-2012
Table Number of Registered Motor Vehicles (Excluding Army, Police and CD) by Month and Kind of Type Motor Vehicles, DKI Jakarta 2008-2012

Bulan Month	Sepeda Motor <i>Motor Cycles</i>	Mobil Penumpang <i>Passenger Cars</i>	Mobil Beban <i>Cargo Cars</i>	Mobil Bis <i>Buses</i>	Ransus	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	9 945 790	2 520 656	510 951	333 215	144 016	13 454 628
Februari	10 024 745	2 506 962	514 895	364 806	144 355	13 555 763
Maret	10 111 363	2 526 604	519 285	365 293	144 695	13 667 240
April	10 199 597	2 547 983	523 685	365 491	144 704	13 781 460
Mei	10 277 274	2 587 413	532 536	357 540	126 441	13 881 204
Juni	10 374 516	2 611 999	536 333	358 088	126 924	14 007 860
Juli	10 453 868	2 635 447	541 085	358 254	127 363	14 116 017
Agustus	10 516 502	2 655 112	544 127	358 490	127 576	14 201 807
September	10 600 329	2 674 754	546 888	358 633	127 990	14 308 594
Oktober	10 683 554	2 698 370	551 365	358 707	128 384	14 420 380
Nopember	10 760 096	2 722 372	557 327	358 659	128 702	14 527 156
Desember	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
2010	8 764 130	2 334 883	565 727	332 779	-	11 997 519
2009	7 518 098	2 116 282	550 924	309 385	-	10 494 689
2008	6 765 723	2 034 943	538 731	308 528	-	9 647 925

Sumber/ Source: Ditlantas Polda Metro Jaya

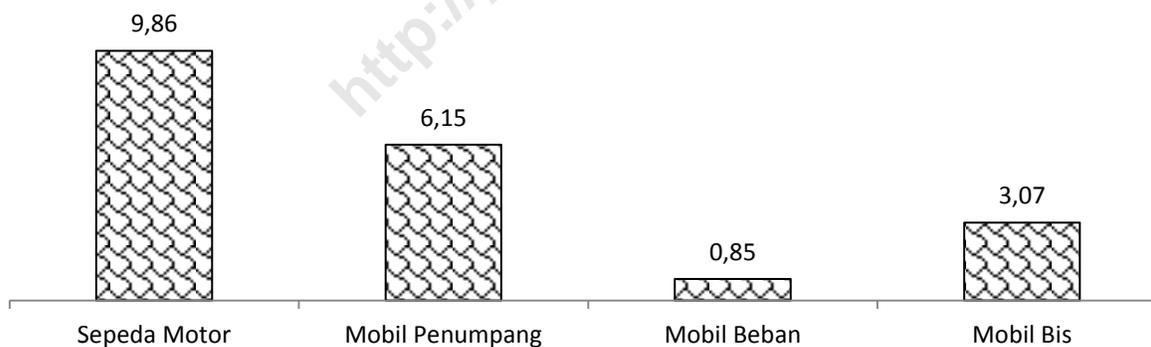
Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan *Corps Diplomatic* di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. Lalu lintas di Jakarta pada tahun 2012 didominasi oleh sepeda motor (74,06 persen), mobil penumpang (18,76 persen), mobil beban (3,84 persen), mobil bis (2,46 persen) dan terakhir kendaraan khusus (ransus) yang terserap sekitar 0,88 persen. Pertumbuhan kendaraan bermotor selama lima tahun terakhir mencapai 8,67 persen per tahun. Jika dirinci menurut jenis kendaraan, sepeda motor mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sekitar 9,86 persen per tahun. Setelah itu mobil

penumpang, yang mengalami pertumbuhan sekitar 6,15 persen per tahun, mobil bis tumbuh 3,07 persen per tahun dan terakhir mobil beban yang mengalami sedikit peningkatan sekitar 0,85 persen per tahun. Sementara untuk kendaraan khusus (ransus) tidak bisa dilihat pertumbuhannya karena data tahun sebelumnya tidak tersedia.

Peningkatan jumlah kendaraan yang cukup besar pada jenis sepeda motor karena sepeda motor saat ini masih merupakan kendaraan yang paling ekonomis. Selain harganya terjangkau (murah), proses kepemilikan sepeda motor juga sangat mudah. Banyak perusahaan *leasing* yang berlomba-lomba untuk memasarkan sepeda motor. Hanya dengan uang beberapa ratus ribu rupiah sebagai uang muka, bahkan ada yang berani tanpa uang muka, seseorang sudah dapat memiliki sepeda motor. Hal yang hampir sama terjadi pada jenis mobil penumpang. Tingginya kepemilikan jenis kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang ini karena saat ini masih sulit mendapatkan kendaraan umum yang aman, nyaman, mudah diakses dan tepat waktu serta harganya relatif terjangkau.

Gambar 1. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (juta), DKI Jakarta 2012

1.
Figure 1. Number of Motor Vehicles by Kind of Motor Vehicles (million), DKI Jakarta 2012



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, SIM C dan SIM D. 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 Menurut Jenisnya, DKI Jakarta 2007-2012

Table Number of Driving Licenses Issued by Type, DKI Jakarta 2007 - 2012

Jenis SIM Type of Driving License	2007	2008	2009	2010	2011	2012
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
SIM A	176 473	171 400	236 380	312 995	328 736	283 459
SIM A Umum	6 047	5 723	5 815	5 948	5 789	3 522
SIM A Khusus	40	22	16	6	-	-
SIM B I	51 051	44 008	42 312	47 068	49 424	31 350
SIM B I Umum	16 798	14 508	15 033	15 869	16 786	10 861
SIM B II	2 298	2 121	2 511	2 846	3 206	2 049
SIM B II Umum	4 982	4 621	4 735	5 716	6 263	4 511
SIM C	247 763	223 857	298 055	411 865	443 907	336 504
SIM D	-	-	-	-	3	29
Jumlah/Total	505 452	466 260	604 857	802 313	854 114	672 285

Sumber/Source: Ditlantas Polda Metro Jaya

Selama kurun waktu 2007-2012 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 2012, SIM C merupakan SIM yang paling banyak diselesaikan (50,05 persen) dari keseluruhan jenis SIM. Seperti telah disebutkan pada sub bab konsep dan definisi, dimana SIM C merupakan SIM untuk motor, maka banyaknya SIM C yang diselesaikan tentunya terkait dengan meningkatnya jumlah pemilik sepeda motor.

Secara umum, tingkat pertumbuhan penyelesaian SIM sebesar 4,87 persen per tahun. Jika dirinci menurut jenis SIM yang diselesaikan, SIM D mengalami tingkat pertumbuhan tertinggi dengan nilai 210,91 persen per tahun. Seperti telah dijelaskan sebelumnya, bahwa SIM D adalah SIM yang dikeluarkan khusus untuk penyandang cacat. Dengan demikian disinyalir bahwa minat penyandang cacat untuk membuat SIM cukup tinggi, sehingga keterbatasan yang mereka miliki tidak menghalangi mereka untuk mengendarai kendaraan bermotor layaknya orang normal. Selain SIM D, ternyata SIM A dan SIM C juga mengalami pertumbuhan. 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. Demikian pula dengan SIM C yang mengalami pertumbuhan sekitar 5,23 persen per tahun, yang menandakan antusiasme masyarakat untuk memiliki sepeda motor. Sementara itu, SIM A umum mengalami pertumbuhan negatif terbesar, yaitu sekitar 8,62 persen. Sedangkan jenis SIM lainnya yang mengalami pertumbuhan negatif per tahunnya adalah SIM BI (-7,81 persen), SIM BI Umum (-7,01 persen), SIM BII (-1,89 persen), dan SIM BII Umum (-1,64 persen).

3.1.3 Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK)

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

bersangkutan. Keberadaan STNK ini mutlak menjadi tanda bukti kepemilikan kendaraan yang otentik si pemilik kendaraan.

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

Tabel 3 menunjukkan bahwa setiap tahun cukup banyak STNK yang diterbitkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya. Pada tahun 2012, jumlah total STNK yang diterbitkan mencapai 4.794.348 lembar. Dari jumlah tersebut, sekitar 4.138.055 lembar atau sekitar 86,31 persen berbentuk pengesahan STNK. Hal yang sangat menarik adalah cukup tingginya penerbitan STNK untuk kendaraan baru yang mencapai 1.577.418 lembar (32,90 persen). Ini berarti bahwa pada tahun 2012 telah terjadi penambahan kendaraan baru sebanyak 1.577.418 kendaraan. Selain itu, ditambah dengan kendaraan yang sudah ada, tetapi berganti kepemilikan (balik nama) ada sekitar 444.645 lembar dan kendaraan yang dokumen STNKnya hilang sejumlah 98.989 lembar. Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, ternyata jumlah kendaraan baru mengalami pertumbuhan negatif, yaitu sekitar sekitar 0,21 persen. Ini berarti, walaupun jumlah kendaraan baru mengalami peningkatan, namun pertumbuhannya melambat.

Tabel Jumlah Penerbitan STNK Menurut Bulan dan Statusnya, DKI Jakarta 2007-2012

3.

Table Number of Vehicle Registered Issued by Month and Status, DKI Jakarta 2007-2012

Bulan Month	Status			
	Kendaraan Baru New Car	Balik Nama Handover	Pindah Daerah Mutation	Hilang/Salinan Lost/Copy
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/January	128 026	31 814	22 207	7 768
Pebruari/February	122 955	28 223	21 820	7 883
Maret/March	133 512	31 965	22 035	7 828
April/April	136 447	31 517	22 227	8 022
M e i/M a y	141 041	36 649	26 148	8 482
Juni/June	155 098	39 112	28 442	7 242
Juli/July	135 167	36 638	27 010	8 763
Agustus/August	102 196	27 811	16 406	7 728
September/September	136 288	35 859	29 501	9 806
Oktober/October	142 428	71 340	30 642	8 362
November/November	130 126	44 288	27 028	9 300
Desember/December	114 134	29 429	22 977	7 805
Jumlah/Total	1 577 418	444 645	296 443	98 989
2011	1 580 790	355 310	238 570	162 543
2010	736 607	334 278	186 315	145 398
2009	564 694	298 436	138 484	48 217
2008	631 623	276 713	173 101	48 999
2007	503 273	278 209	186 370	39 505

Lanjutan tabel 3/ *Continuation Table 3*

Bulan <i>Month</i>	Status					Jumlah <i>Total</i>
	Pengesahan <i>Verification</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)
Januari/ <i>January</i>	333 464	-	69 205	1 007	57	403 733
Pebruari/ <i>February</i>	316 891	-	75 200	1 004	68	393 163
Maret/ <i>March</i>	341 267	-	58 017	891	52	400 227
April/ <i>April</i>	322 581	-	35 281	822	35	358 719
M e i/ <i>May</i>	325 351	-	44 660	761	43	370 815
Juni/ <i>June</i>	334 728	-	54 652	839	41	390 260
Juli/ <i>July</i>	341 432	-	53 154	752	46	395 384
Agustus/ <i>August</i>	360 786	-	44 250	679	32	405 747
September/ <i>September</i>	346 559	-	58 471	802	36	405 868
Oktober/ <i>October</i>	419 274	-	58 641	801	58	478 774
November/ <i>November</i>	350 416	-	45 796	759	66	397 037
Desember/ <i>December</i>	345 306	-	48 375	876	64	394 621
Jumlah/ <i>Total</i>	4 138 055	-	645 702	9 993	598	4 794 348
2011	4 115 253	-	82 896	9 223	545	4 207 917
2010	2 462 979	479 398	1 341	8 920	147	4 352 383
2009	2 561 376	568 925	409	8 183	456	4 249 511
2008	2 436 463	304 862	2 389	7 925	281	3 967 520
2007	2 276 611	310 250	4 031	20 581	591	3 731 204

Sumber/ *Source*: Ditlantas Polda Metro Jaya

3.1.4. Kecelakaan Lalu Lintas

Salah satu indikator yang dapat menunjukkan keamanan, kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas, baik di jalan raya maupun di jalan tol adalah kecelakaan lalu lintas. Semakin kecil jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi menunjukkan semakin baik sistem angkutan darat yang dimiliki, sebaliknya semakin banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi berarti semakin buruk sistem angkutan yang dimiliki. Untuk kondisi jalan tol yang dianggap sebagai jalan dengan kondisi jalan dan lingkungan relatif lebih (mendekati) ideal dibandingkan terhadap kondisi jalan arteri pada umumnya, ternyata tetap saja rawan terjadi kecelakaan. Tabel 4 menunjukkan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan tol.

Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol selama tahun 2012 terbanyak di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan jumlah 662 kecelakaan, disusul oleh jalan tol Jagorawi 246 kecelakaan, jalan tol Jakarta-Tangerang Barat 182 kecelakaan dan Cawang-Tomang-Cengkareng dengan 145 kecelakaan.

Tabel 4. Indikator Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Menurut Ruas Jalan, DKI Jakarta 2012

— 4.

Table Accident Indicators on Toll Road by Road Section, DKI Jakarta 2012

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>	246	182	662	145
2. Jumlah Korban meninggal <i>Number of Victim</i> (<i>Jiwa/Person</i>)	12	11	64	7
3. Faktor Penyebab : <i>Causal Factor</i>				
a. Pengemudi <i>Drivers</i>	193	132	554	120
b. Kendaraan <i>Vehicles</i>	50	46	103	23
c. Lingkungan <i>Environmental</i>	3	4	5	2

Sumber/*Source* : PT.Jasamarga

Jumlah korban yang meninggal akibat kecelakaan nampaknya berbanding lurus dengan jumlah kecelakaan yang terjadi, dimana korban yang meninggal terbanyak di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan jumlah 64 orang, diikuti oleh Jagorawi 12 orang meninggal, Jakarta Tangerang Barat 11 orang meninggal dan Cawang-Tomang-Cengkareng juga sebanyak 7 orang meninggal. Faktor penyebab yang paling utama adalah akibat kelalaian pengemudi. Cukup tingginya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan tol Jakarta-Cikampek karena ruas ini merupakan ruas jalan tol yang cukup panjang dan sangat padat. Dengan ruas jalan yang cukup panjang ditambah perjalanan sebelumnya yang cukup melelahkan (baik dari Jawa maupun luar Jawa) membuat banyak pengemudi yang mengendarai kendaraan di ruas jalan ini mengantuk. Hal inilah yang menjadi penyebab utama banyaknya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan ini.

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

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

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

3.1.5. Angkutan Kereta Api

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

Tabel 5. Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Tujuan, DKI Jakarta 2007-2012

Table 5. *Number of Railway Passengers by Region of Destination, DKI Jakarta 2007-2012*

Tahun Year	Tujuan/Destination			Jumlah Total
	Luar Kota Outside Jakarta	Jabotabek	Dalam Kota Inside Jakarta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2007	6 897 517	118 094 971	12 679 019	137 671 507
2008	8 447 704	126 699 747	16 356 631	151 504 082
2009	9 115 987	130 632 466	17 318 336	157 066 789
2010	9 136 030	124 331 056	24 424 870	157 891 956
2011	8 325 805	110 751 052	17 407 447	136 484 304
2012	6 501 315	134 087 064	18 760 633	159 349 012

Sumber/Source: PT. KAI Cabang Jakarta

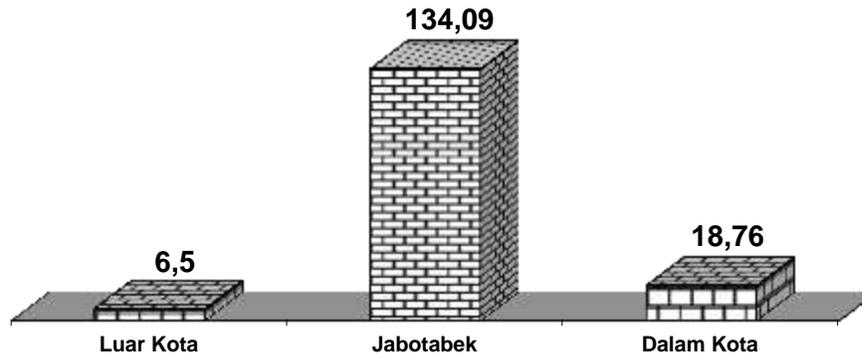
Jumlah penumpang kereta api selama tahun 2007-2012 selalu mengalami peningkatan, kecuali pada tahun 2011. Secara umum, jumlah penumpang kereta api mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 2,47 persen per tahun dimana pertumbuhan terbesar terjadi pada penumpang dalam kota, yaitu sebesar 6,75 persen per tahunnya. Urutan selanjutnya adalah penumpang Jabotabek dengan tingkat pertumbuhan 2,14 persen per tahun. Sedangkan untuk penumpang dari luar kota mengalami penurunan 0,98 persen per tahun.

Gambar
2.

Jumlah Penumpang Kereta Api (juta orang), DKI Jakarta 2012

Figure

Number of Railway Passengers (million people), DKI Jakarta 2012



Selama tahun 2012, jumlah penumpang kereta api yang diangkut paling banyak untuk tujuan Jabotabek sejumlah 134.087.064 penumpang. Selanjutnya penumpang dalam kota sejumlah 18.760.633 penumpang dan luar kota 6.501.315 penumpang. Cukup banyaknya penumpang kereta api dengan tujuan Jabotabek menunjukkan bahwa moda transportasi kereta api masih merupakan pilihan utama angkutan bagi masyarakat di wilayah ini. Angkutan kereta api memang masih menjadi angkutan favorit, terutama bagi masyarakat yang tinggal di wilayah yang berbatasan dengan DKI Jakarta. Oleh karena itu, kereta api sebagai salah satu moda transportasi darat yang dapat mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah besar secara cepat, aman, efisien dan relatif murah dapat lebih dikembangkan dan menjadi salah satu alat transportasi yang terus diperhitungkan.

Tabel 6. **Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api Menurut Jenisnya (ton), DKI Jakarta 2007-2012**

6.

Table *Number of Railway Cargo Loaded by its Kind (ton), DKI Jakarta 2007-2012*

Tahun <i>Year</i>	Barang <i>Material</i>	Peti Kemas <i>Containers</i>	Barang Lainnya <i>Other Material</i>	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2007	426 986	212 015	37 137	676 138
2008	510 155	234 016	50 624	794 995
2009	606 837	268 152	125 686	1 000 675
2010	281 596	385 009	100 700	767 305
2011	283 879	550 603	69 320	903 802
2012	535 038	1 065 032	46 505	1 646 575

Sumber/Source: PT. KAI Cabang Jakarta

Jumlah barang yang diangkut kereta api selama tahun 2007-2012 cenderung berfluktuasi. Selama enam tahun terakhir yaitu dari tahun 2007 sampai tahun 2012, jumlah barang yang berhasil diangkut paling tinggi terjadi pada tahun 2012, yaitu sebesar 1.646.575 ton, sedangkan paling rendah pada tahun 2007 sebesar 676.138 ton. Jika dibandingkan dengan tahun 2011, pada tahun 2012 terjadi peningkatan jumlah barang yang diangkut sebesar 82,18 persen. Kereta api barang memang belum dimanfaatkan secara luas oleh masyarakat. Hal tersebut bisa disebabkan masih minimnya jumlah moda transportasi ini, di samping proses pengiriman barang yang memakan waktu terlalu lama. Karena lamanya distribusi membuat banyak orang memilih menggunakan moda transportasi lain untuk mengirim barang. Ke depan perlu ada pengembangan kereta api barang dengan cara meningkatkan kapasitas angkut dengan peningkatan kemampuan lokomotif dan gerbong. Selain itu, meningkatkan keamanan produk dan kemudahan bongkar muat.

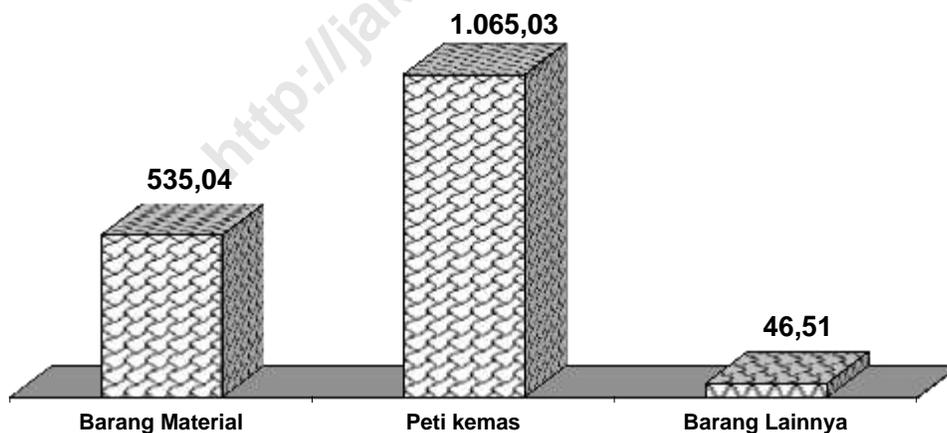
Gambar

Jumlah Barang yang Diangkut Kereta Api (ribu ton), DKI Jakarta 2012

3.

Figure

Number of Railway Cargo Loaded by its Kind (thousand ton), DKI Jakarta 2012



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

Angkutan massal yang sudah cukup lama keberadaannya di DKI Jakarta adalah angkutan bus kota dan angkutan jenis IV (beroda tiga). Secara total jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta pada tahun 2012 berjumlah 20.093 bus, di luar busway yang berjumlah 565 armada. Berdasarkan nama perusahaan, PT Mayasari Bhakti merupakan perusahaan dengan jumlah bus besar terbanyak yaitu 671 atau sekitar 46,76 persen

dari keseluruhan bus besar. Untuk ukuran bus sedang, didominasi oleh kopaja dengan jumlah sebesar 1.276 armada. Sedangkan untuk klasifikasi bus kecil, didominasi oleh mikrolet yang berjumlah 6.792 armada atau sekitar 40,74 persen dari keseluruhan bus kecil. Dari ketiga klasifikasi bus yang ada, ternyata DKI Jakarta didominasi oleh bus kecil yaitu sekitar 82,97 persen dari keseluruhan bus (di luar busway). Dari 20.093 bus yang terdaftar pada Dinas Perhubungan DKI Jakarta, belum tentu semuanya masih layak untuk beroperasi. Banyak dari armada bus yang masih tercatat di dinas terkait sebenarnya sudah tidak layak untuk beroperasi. 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.

Tabel 7. Jumlah Bus Kota yang Beroperasi (Terdaftar) Menurut Perusahaan, DKI Jakarta 2012

Table Number of Registered Buses by Name of Company, DKI Jakarta 2012

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	279	17
2 PT Mayasari Bakti	671	61
3 PT Pahala Kencana	53	-
4 PT Bianglala Metropolitan	8	5
5 PT Steady Safe	45	7
6 Koperasi Arief Rahman Hakim	16	1
7 PT Koda Jaya/ AJA P	132	6
8 PT Jasa Utama	50	-
9 PT Metro Mini	10	1
10 PT Daya Sentosa Utama	23	1

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)
11 PT Sinar Jaya Megah Langgeng	89	14
12 PT Hiba	59	5
13 TRANS JAKARTA BUSWAY	565	12
Jumlah	1 435	118
II. Bus Sedang/<i>Medium Bus</i>		
14 PT Metro Mini	353	45
15 Kopaja	1 276	27
16 Koantas Bima	173	4
17 Kopami Jaya	166	3
18 PT Jawa Dian Mitra	19	1
Jumlah	1 987	80
III. Bus Kecil/<i>Small Bus</i>		
19 Mikrolet	6 792	59
20 KWK/ APK	6 238	81
21 APB	3 641	20
Jumlah	16 671	160

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, DKI Jakarta 1998-2012
Table Number of Type IV Vehicles (Three-Wheel Vehicles), DKI Jakarta 1998-2012

Tahun Year	Bemo/APB	Bajaj + Kancil	Toyoko
(1)	(2)	(3)	(4)
1998	813	14 612	500
1999	867	14 612	500
2000	867	14 612	500
2001	970	14 612	500
2002	967	14 612	500
2003	967	14 612	500
2004	1 054	14 586	500
2005	1 072	14 542	500
2006	1 072	14 353	428
2007	1 096	14 360	421
2008	1 096	14 424	421
2009	1 146	14 424	421
2010	1 186	14 424	400
2011	1 186	13 864	400
2012	3 641	14 424	-

Sumber/Source: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Untuk angkutan jenis IV (kendaraan bermotor umum roda tiga), dari tahun ke tahun angkanya hanya sedikit mengalami perubahan. Untuk angkutan bemo/APB pada tahun 1998 jumlahnya sekitar 813 angkutan, beberapa tahun kemudian, yaitu pada tahun 2002, angkanya sedikit menurun. Namun sejak tahun 2004, dibanding tahun-tahun sebelumnya, angkanya mengalami peningkatan. Pada tahun 2012, jumlah angkutan bemo/APB telah mencapai 3.641 angkutan. Bajaj pada tahun 1998 jumlahnya mencapai 14.612 angkutan dan pada tahun 2012 jumlahnya sedikit berkurang menjadi 14.424 angkutan. Dengan kata lain jenis angkutan Bajaj mengalami tingkat pertumbuhan negatif 0,09 persen per tahun. Jenis kendaraan terakhir

Toyoko, pada tahun 1998 berjumlah 500 angkutan dan pada tahun 2012 sudah tidak ada lagi. Keberadaan Toyoko sebenarnya sudah lama tergantikan oleh bajaj, dan bajaj pun sekarang sudah mulai agak berkurang semenjak adanya kancil.

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 2012 tercatat 3.641 angkutan, padahal selama ini sudah agak sulit untuk menemukan jenis angkutan Bemo/APB di DKI Jakarta. Beberapa tempat yang ditenggarai masih terdapat angkutan Bemo/APB adalah Bendungan Hilir Jakarta Pusat, Pasar Baru Jakarta Pusat, Sawah Besar Jakarta Pusat, Pademangan - Jakarta Utara, KRT Rajiman-Jakarta Timur dan beberapa daerah pinggiran Jakarta lainnya.

Angkutan lain yang ikut berperan melayani angkutan umum DKI Jakarta adalah taksi, mobil barang, bus pariwisata dan Bus AKAP. Pada tahun 2012, jumlah berbagai jenis kendaraan tersebut mengalami peningkatan kecuali taksi yang mengalami sedikit penurunan. Jenis bus barang mengalami tingkat pertumbuhan tertinggi 9,49 persen per tahun; disusul oleh mobil pariwisata dengan tingkat pertumbuhan 3,37 persen per tahun. Sedangkan taksi mengalami pertumbuhan negatif 2,15 persen per tahun.

Tabel 9. Jumlah Kendaraan Umum Lainnya, DKI Jakarta 2003-2012

— 9.

Table Number of Other Public Transportation, DKI Jakarta 2003 - 2012

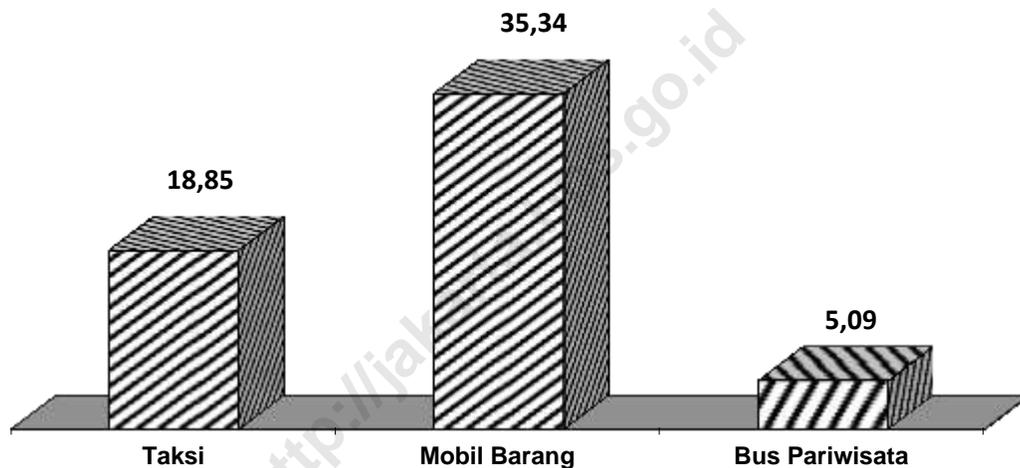
Tahun Year	Taksi Taxi	Mobil Barang Box Car	Bus Pariwisata Tourism Bus	Bus AKAP Bus of Intercity and Interprovince
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2003	23 434	14 272	3 656	3 443
2004	23 575	14 373	3 814	3 497
2005	24 246	15 477	5 011	3 524
2006	24 251	16 926	4 184	3 559
2007	24 256	14 995	3 967	3 585
2008	24 324	18 157	5 219	3 587
2009	24 529	19 726	5 048	3 340
2010	24 759	19 018	4 707	3 169
2011	24 724	19 138	4 416	3 279
2012	18 854	35 342	5 091	...

Catatan / Note : ... Data tidak tersedia/Data not available

Sumber/Source : Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

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. Hal yang cukup mencolok adalah pada tahun 2011 jumlah taksi (24.724 armada) lebih banyak dari pada mobil barang (19.138 armada), sedangkan pada tahun 2012 jumlah mobil barang (35.342 armada) lebih banyak dari pada taksi (18.854 armada).

Gambar 4. Jumlah Kendaraan Umum Lainnya Menurut Jenisnya (ribu armada), DKI Jakarta 2012
Figure 4. Number of Public Transportation by its Kind (thousand vehicles), DKI Jakarta 2012



3.2. Transportasi Laut

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

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

Tabel 10. Jumlah Penumpang Kapal yang Datang dan Berangkat Melalui Pelabuhan Laut

10. Tanjung Priok, DKI Jakarta 2002 – 2012

Table Number of Arriving and Departing Ship Passengers Through Tanjung Priok Seaport, DKI Jakarta 2002 - 2012

Tahun Year	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)
2002	712 340	720 671	...	...	712 340	720 671
2003	417 006	420 804	...	...	417 006	420 804
2004	296654	323341	...	...	296654	323341
2005	287 610	289 450	...	...	287 610	289 450
2006	235 464	250 180	...	...	235 464	250 180
2007	221775	236787	328	308	222103	237095
2008	299 891	275 605	...	...	299 891	275 605
2009	227 927	195 845	...	...	227 927	195 845
2010	200 146	205 532	...	...	200 146	205 532
2011	224 259	202 961	...	...	224 259	202 961
2012	210 159	186 853	...	...	210 159	186 853

Catatan/ Note : ... Data tidak tersedia/*Data not available*

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

Jumlah penumpang kapal yang datang melalui Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2012 mencapai 210.159 penumpang, sementara yang berangkat hanya 186.853 penumpang. Jika dirinci lebih jauh, pada tahun 2002, jumlah penumpang kapal laut baik yang datang maupun berangkat berada di atas 700.000 penumpang. Setelah tahun 2002, 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 (ton), 2008-2012

11.

Table Unloaded and Loaded Cargoes Through Tanjung Priok Seaport (ton), 2008-2012

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	1 578 387	1 168 501	1 696 661	554 309	3 275 048	1 722 810
Pebruari	1 533 816	1 175 847	1 620 279	516 497	3 154 095	1 692 344
Maret	1 579 753	1 247 308	1 806 723	532 365	3 386 476	1 779.673
April	1 427 235	1 230 408	1 658 714	448 799	3 085 949	1 679 207
Mei	1 498 605	1 319 772	1 654 385	434 810	3 152 990	1 754 582
Juni	1 400 494	1 313 780	1 945 449	467 469	3 345 943	1 781 249
Juli	1 474 030	1 331 926	1 872 834	475 137	3 346 864	1 807 063
Agustus	1 341 112	973 208	1 276 601	303 444	2 617 713	1 276 652
September	1 508 957	1 099 669	1 761 192	426 898	3 270 149	1 526 567
Oktober	1 623 938	1 207 661	1.677 610	397 160	3 301 548	1 604 821
November	1 477 406	1 081 239	1 845 538	354 662	3 322 944	1 435 901
Desember	1 458 831	1 105 982	1 698 817	407 910	3 157 648	1 513 892
<i>Jumlah /Total</i>	17 902 564	14 255 301	20 514 803	5 319 460	38 417 367	19 574 761
2011	17 699 201	12 984 650	17 574 667	4 510 157	32 192 781	17 494 807
2010	15 140 904	9 760 600	14 241 821	4 994 653	29 382 726	14 755 253
2009	15 152 551	8 341 275	11 900 540	5 427 255	27 053 091	13 768 530
2008	16 868 999	7 363 821	12 336 717	5 479 989	29 205 716	12 843 810

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

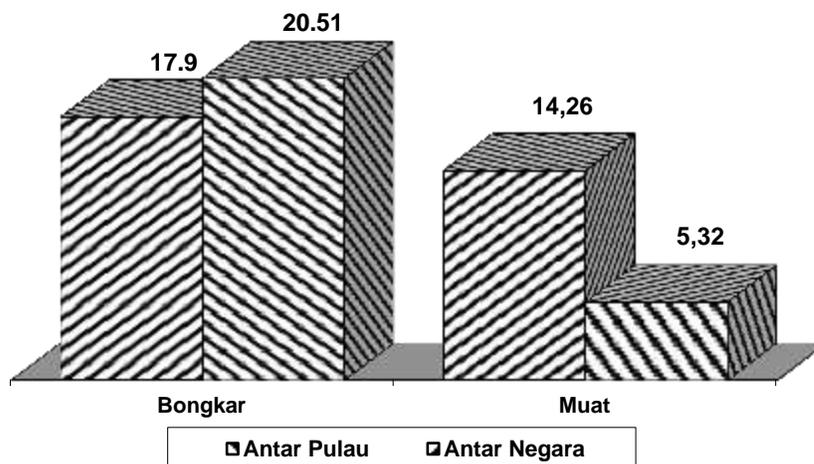
Data dari Pelabuhan Tanjung Priok menunjukkan bahwa jumlah barang yang dibongkar selalu lebih banyak dibanding barang yang dimuat. Pada tahun 2012, jumlah barang yang dibongkar mencapai 38.417.366 ton sedangkan barang yang dimuat hanya 19.574.761 ton. Ini

berarti barang yang dibongkar bobotnya hampir dua kali lipat dibanding barang yang dimuat. Dengan beranggapan bahwa sebagian besar barang yang dibongkar merupakan kegiatan impor dan barang yang dimuat merupakan kegiatan ekspor maka bisa disimpulkan bahwa nilai impor melalui Pelabuhan Tanjung Priok lebih besar dibanding nilai ekspor. Asumsi tersebut sesuai dengan kegiatan ekspor impor yang melalui DKI Jakarta. Pada tahun 2012, nilai ekspor melalui DKI Jakarta mencapai 48.134,85 juta US \$ sedangkan nilai impor melalui DKI mencapai 96.926,34 juta US \$ yang berarti nilai impor melalui DKI Jakarta lebih dari dua kali lipat nilai ekspor melalui DKI Jakarta.

Jika dirinci lebih jauh, pada tahun 2012, dari total barang yang dibongkar melalui Pelabuhan Tanjung Priok lebih dari separuhnya berasal pelayaran antar negara. Dari total barang yang dibongkar seberat 38.417.366 ton sekitar 20.514.803 ton (53,40 persen) berasal dari pelayaran antar negara. Berbeda dengan barang yang dibongkar, ternyata dari total barang yang dimuat seberat 19.574.761 ton sekitar 14.255.301 ton (72,82 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 *publish* setiap bulan adalah data ekspor impor yang berasal dari pelayaran antar negara (international).

Gambar 5. Barang yang Dibongkar dan Dimuat Melalui Pelabuhan Laut Tanjung Priok (juta ton), 2012

Figure 5. *Unloaded and Loaded Cargoes Through Tanjung Priok Seaport (million ton), 2012*



3.3. Transportasi Udara

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

Tabel Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara
 ——— 12. Soekarno-Hatta, 2007-2012

Table Number of Departing and Arriving Aircrafts Through Soekarno-Hatta Airports, 2007-2012

Bulan <i>Month</i>	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>	2 977	2 985	12 319	12 510
Pebruari/ <i>February</i>	2 862	2 875	11 369	11 579
Maret/ <i>March</i>	3 046	2 883	12 581	12 444
April/ <i>April</i>	3 084	3 110	12 307	12 468
Mei/ <i>May</i>	3 185	3 206	13 043	13 257
Juni/ <i>June</i>	2 507	3 523	10 221	10 363
Juli/ <i>July</i>	3 112	3 124	11 971	12 163
Agustus/ <i>August</i>	3 176	3 086	12 318	12 227
September/ <i>September</i>	3 048	3 068	12 750	12 926
Oktober/ <i>October</i>	3 128	3 014	12 795	12 961
November/ <i>November</i>	3 139	3 171	12 775	13 007
Desember/ <i>December</i>	3 148	3 076	13 588	13 394
Jumlah/ <i>Total</i>	36 412	37 121	148 037	149 299
2011	34 037	34 053	135 141	137 873
2010	31 119	30 993	123 562	122 780
2009	24 705	23 855	111 443	110 302
2008	24 882	23 334	104 274	97 313
2007	21 728	20 792	99 405	100 761

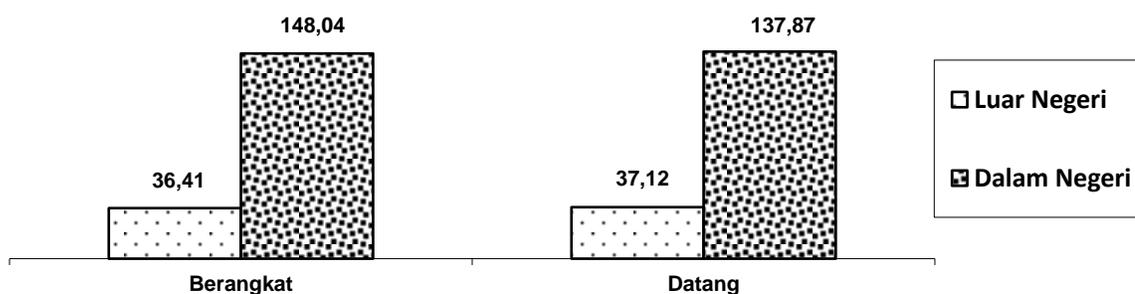
Sumber/*Source*: PT Angkasa Pura II

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

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

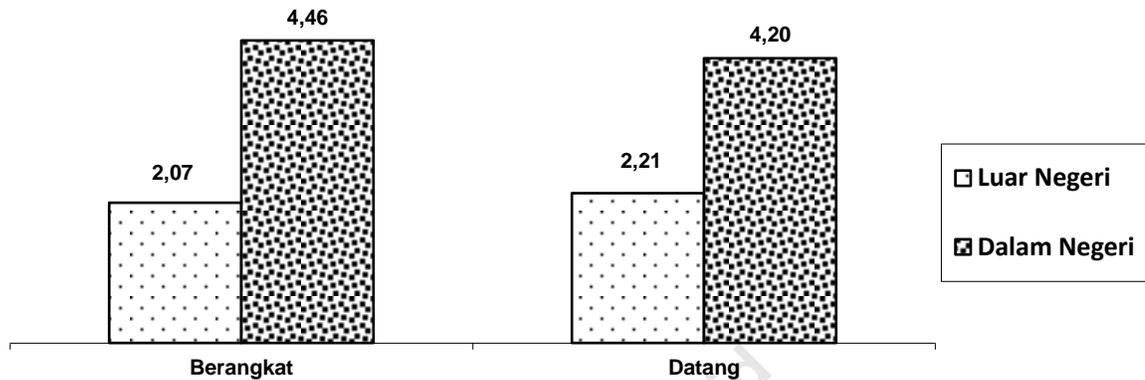
Tabel 12 menunjukkan bahwa sebagian besar lalu lintas udara di Bandara Soekarno-Hatta berasal dari penerbangan domestik. Pada tahun 2012, jumlah penerbangan domestik di Bandara Soekarno Hatta mencapai 297.336 penerbangan. Dari jumlah tersebut sebanyak 148.037 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 149.299 penerbangan berupa penerbangan kedatangan.

Gambar 6. Jumlah Lalu Lintas Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta (ribu), 2012
Figure 6. Number of Departing and Arriving Aircrafts Through Soekarno-Hatta Airports (thousand), 2012



Sementara penerbangan international berjumlah 73.533 penerbangan dengan 36.412 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 37.121 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Data-data tersebut menunjukkan bahwa penerbangan kedatangan lebih tinggi dibandingkan penerbangan keberangkatan.

Gambar 7. Halim Perdana Kusuma (ribu), 2012
Number of Departing and Arriving Aircrafts Through Halim Perdana Kusuma Airports (thousand), 2012



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 8.658 penerbangan dengan 4.457 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 4.201 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Sedangkan penerbangan international hanya berjumlah 4.282 penerbangan. Dari jumlah tersebut sebanyak 2.071 penerbangan berupa penerbangan keberangkatan dan 2.211 penerbangan berupa penerbangan kedatangan. Untuk penerbangan domestik, jumlah penerbangan keberangkatan lebih banyak dibanding kedatangan. Namun untuk penerbangan luar negeri, jumlah penerbangan kedatangan lebih banyak dibanding keberangkatan.

Jumlah penumpang pesawat udara melalui Bandar Udara Soekarno-Hatta pada tahun 2012 mencapai 53.184.486 penumpang terdiri dari 11.524.483 penumpang penerbangan internasional dan 41.660.003 penumpang penerbangan domestik. Jika dirinci menurut penumpang keberangkatan dan penumpang kedatangan, pada penerbangan international jumlah penumpang keberangkatan mencapai 5.720.583 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 5.803.900 penumpang. Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan mencapai 19.416.462 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 22.243.541 penumpang.

Tabel 13. Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, 2007-2012

Table Number of Departing and Arriving Passengers Through Soekarno-Hatta Airports, 2007-2012

Bulan/Month	Luar Negeri/ <i>International</i>		Dalam Negeri/ <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	406 603	462 742	1 561 684	1 852 222	3 094	257 622
Pebruari	450 263	406 238	1 451 736	1 720 784	1 812	239 599
Maret	537 039	496 697	1 645 065	1 865 373	1 754	256 928
April	487 621	496 906	1 573 436	1 844 832	2 023	250 311
Mei	500 195	494 219	1 668 745	1 915 745	2 358	268 840
Juni	425 806	415 761	1 320 164	1 562 239	2 086	220 174
Juli	497 611	549 035	1 605 129	1 835 171	1 880	273 820
Agustus	492 408	569 794	1 671 053	1 902 584	2 052	283 603
September	464 407	465 724	1 680 588	1 955 709	1 181	306 594
Oktober	469 200	470 227	1 689 900	1 935 611	1 189	274 832
Nopember	461 017	505 255	1 720 032	1 841 155	1 024	251 218
Desember	528 413	471 302	1 828 930	2 012 116	2 774	270 505
Jumlah/Total	5 720 583	5 803 900	19 416 462	22 243 541	23 227	3 154 046
2011	4 794 934	4 782 401	15 475 489	16 690 691	549 117	2 247 232
2010	4 794 934	4 782 401	15 475 489	16 690 691	549 117	2 247 232
2009	3 738 056	3 514 678	13 142 499	13 889 386	82 706	1 675 004
2008	3 587 077	3 457 124	11 887 509	11 741 945	138 247	1 401 757
2007	3 375 003	3 304 999	11 898 291	12 528 419	142 322	1 312 207

Sumber/Source: PT Angkasa Pura II

Untuk penerbangan internasional maupun penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan lebih rendah dibanding penumpang kedatangan. Selain penumpang yang berangkat maupun datang, di Bandara Soekarno Hatta juga terdapat penumpang transit dengan jumlah 23.227 penumpang untuk penerbangan international dan 3.154.046 penumpang untuk penerbangan domestik.

Tabel Jumlah Penumpang Pesawat Udara yang Berangkat dan Datang Melalui Pelabuhan**14. Udara Halim Perdana Kusuma, 2007-2012***Table Number of Departing and Arriving Passengers Through Halim Perdana Kusuma Airports, 2007-2012*

Bulan Month	Luar Negeri/ <i>International</i>		Dalam Negeri/ <i>Domestic</i>	
	Berangkat Departure	Datang Arrival	Berangkat Departure	Datang Arrival
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Januari/ <i>January</i>	456	406	5 239	4 436
Pebruari/ <i>February</i>	454	402	4 737	4 935
Maret/ <i>March</i>	503	488	5 228	4 839
April/ <i>April</i>	559	527	5 373	6 373
Mei/ <i>May</i>	630	647	3 486	3 444
Juni/ <i>June</i>	334	390	8 429	7 839
Juli/ <i>July</i>	604	489	3 183	3 503
Agustus/ <i>August</i>	337	385	6 808	6 402
September/ <i>September</i>	605	620	7 720	7 010
Oktober/ <i>October</i>	662	491	8 132	8 212
November/ <i>November</i>	451	533	7 391	7 058
Desember/ <i>December</i>	2 003	1 587	8 035	8 157
Jumlah/ <i>Total</i>	7 598	6 965	73 761	72 208
2011	6 767	5 865	85 347	79 601
2010	4 195	4 576	84 864	79 209
2009	4 651	4 813	103 701	90 520
2008	2 834	4 024	98 553	89 950
2007	4 285	3 379	73 951	78 328

Sumber/*Source*: PT Angkasa Pura II

Jumlah penumpang pesawat udara melalui Bandar Udara Halim Perdana Kusuma pada tahun 2012 mencapai 160.532 penumpang terdiri dari 14.563 penumpang penerbangan internasional dan 145.969 penumpang penerbangan domestik. Jika dirinci menurut penumpang keberangkatan dan penumpang kedatangan, pada penerbangan international jumlah penumpang keberangkatan mencapai 7.598 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 6.965 penumpang. Sementara pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan mencapai 73.761 penumpang dan penumpang kedatangan mencapai 72.208 penumpang. Dari dua jenis penerbangan tersebut, jumlah penumpang keberangkatan pada penerbangan international (7.598 penumpang) lebih banyak dibanding penumpang kedatangan (6.965 penumpang). Begitupun pada penerbangan domestik, jumlah penumpang keberangkatan (73.761 penumpang) juga lebih banyak dibanding penumpang kedatangan (72.208 penumpang).

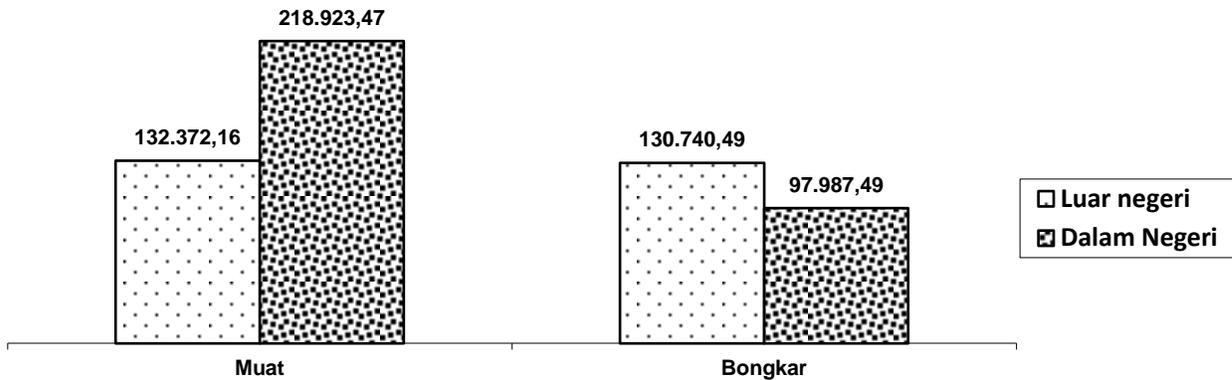
Tabel 15. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta (kg), 2007-2012
Loaded and Unloaded Cargoes Through Soekarno-Hatta Airport (kg), 2007-2012

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>	12 591 011	9 909 497	17 097 019	8 173 458
Pebruari/ <i>February</i>	8 765 948	8 250 125	17 081 554	7 650 155
Maret/ <i>March</i>	9 744 101	8 688 478	17 673 014	7 865 481
April/ <i>April</i>	11 665 342	8 993 432	17 093 791	7 607 694
Mei/ <i>May</i>	11 269 787	8 688 478	18 525 062	8 244 690
Juni/ <i>June</i>	8 975 657	12 848 833	15 059 544	8 237 942
Juli/ <i>July</i>	9 255 023	12 394 912	20 223 011	8 136 466
Agustus/ <i>August</i>	7 961 701	9 285 870	20 897 291	8 127 021
September/ <i>September</i>	10 142 213	9 187 650	17 692 682	7 032 062
Oktober/ <i>October</i>	13 447 759	13 362 682	18 418 392	8 261 122
November/ <i>November</i>	14 225 708	14 519 218	18 805 175	8 574 337
Desember/ <i>December</i>	14 327 911	14 611 312	20 356 937	10 077 062
Jumlah/ <i>Total</i>	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
2010	126 265 774	129 023 775	149 516 607	66 190 387
2009	113 743 151	95 168 796	149 516 607	66 190 387
2008	124 423 062	130 267 678	156 145 204	68 050 309
2007	105 667 120	85 359 282	131 504 531	68 539 446

Sumber/*Source*: PT Angkasa Pura II

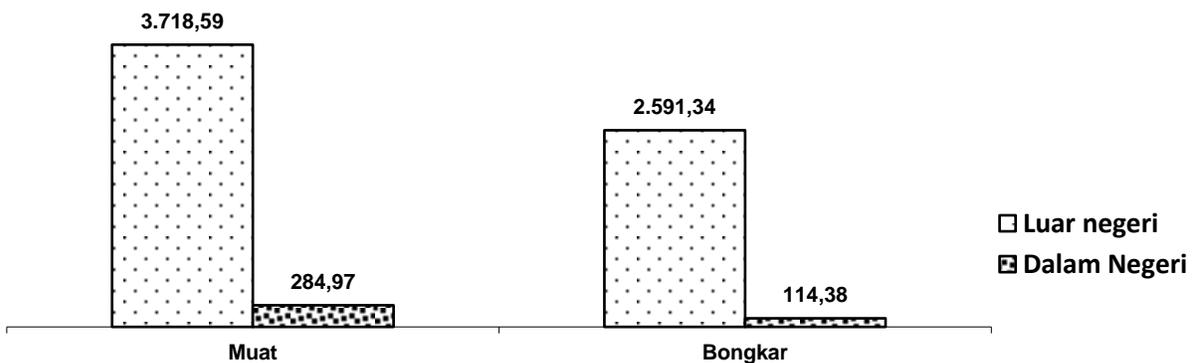
Pada transportasi udara, jumlah barang yang diekspor maupun diimpor relatif lebih kecil jika dibandingkan dengan transportasi laut. Jenis barang yang diekspor maupun diimpor melalui pelabuhan udara hanyalah barang yang mempunyai nilai ekonomis tinggi dan harus sampai di tujuan dalam waktu yang cepat karena terkait dengan syarat-syarat tertentu seperti aspek kesegaran. Barang yang dibongkar maupun dimuat pada transportasi udara sebagian merupakan barang-barang milik penumpang pesawat yang tidak terkait langsung dengan kegiatan ekspor impor. Oleh sebab itu sampai saat ini, data mengenai kegiatan ekspor impor dari pelabuhan udara datanya belum tersedia.

Gambar 8. Jumlah Barang Kiriman (Kargo) yang Dimuat dan Dibongkar Melalui Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta (ribu kg) , 2012
Figure 8. Loaded and Unloaded Cargoes Through Soekarno-Hatta Airport (thousand kg), 2012



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 sebagian penerbangan domestik. Pada tahun 2012, jumlah barang yang dibongkar mencapai 2.705.721 Kg, sedangkan barang yang dimuat telah mencapai 4.003.561Kg. 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 (ribu kg), 2012
Figure 9. Loaded and Unloaded Cargoes Through Halim Perdana Kusuma Airport (thousand kg), 2012



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

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

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

Untuk mengatasi masalah transportasi yang cukup rumit di DKI Jakarta, Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta telah merancang pola transportasi massal yang dituangkan dalam *bus rapid transit* (BRT) dan *mass rapid transit* (MRT), seperti busway dan pola transportasi berbasis rel seperti subway dan monorel. Dengan adanya integrasi moda transportasi, warga akan lebih nyaman menggunakan angkutan umum massal daripada kendaraan pribadi.

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

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

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

3.4.1 Pembangunan Infrastruktur Jalan Raya dan Jembatan

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

Tabel 16. Panjang Jalan Menurut Jenisnya (m), DKI Jakarta 2007-2012

: 16.

Table Length of Road by Kind of Roads (m), DKI Jakarta 2007-2012

Tahun Year	Jenis Jalan/Kind of Roads						Jumlah/Total (8)
	Tol/Toll (2)	Arteri Primer (3)	Kolektor Primer (4)	Arteri Sekunder (5)	Kolektor Sekunder (6)	Kota Administrasi (7)	
2007	112 960,00	112 149,00	51 630,75	506 415,00	823 913,91	4 936 928,27	6 543 996,93
2008	112 960,00	112 149,00	51 630,75	506 415,00	823 913,91	4 936 928,27	6 543 996,93
2009	112 960,00	114 592,00	55 131,00	524 411,00	779 971,00	5 621 473,00	7 208 538,00
2010	123 481,00	123 653,00	18 994,00	563 438,81	997 019,87	5 039 454,16	6 866 040,84
2011	123 481,00	123 653,00	18 994,00	563 438,81	1 057 666,87	5 045 059,16	6 932 294,84
2012	123 731,00	128 882,50	23 694,00	535 256,69	1 027 019,87	5 117 258,20	6 955 842,26

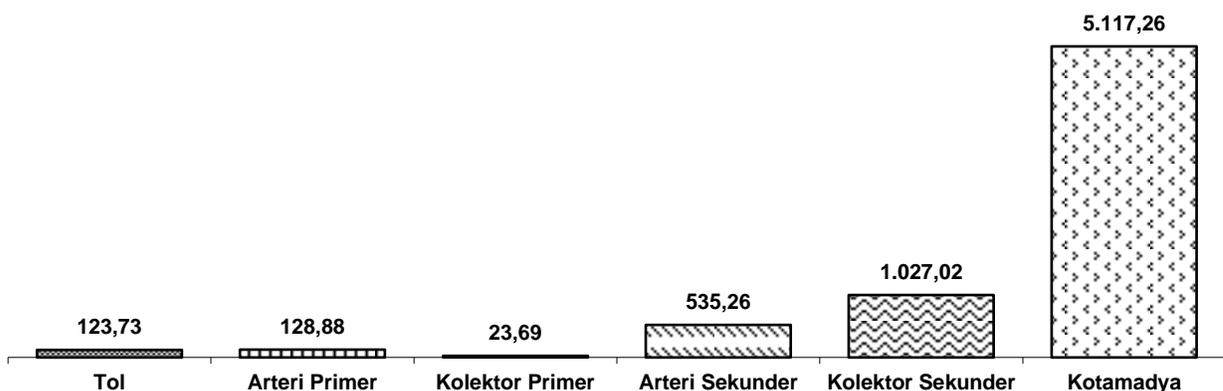
Sumber/Source : Sub Dinas Bina Program DPU Provinsi DKI Jakarta

Bagi wilayah perkotaan seperti DKI Jakarta, penambahan panjang jalan dapat dijadikan sebagai salah satu solusi dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas. Jika dilihat dalam kurun waktu 2007-2012, jumlah panjang jalan bertambah sepanjang 411.845,33 meter atau dari 6.543.996,93 meter tahun 2007 menjadi 6.955.842,26 tahun 2012. Penambahan panjang jalan sepanjang itu terjadi pada jenis jalan tol sepanjang 10.771,00 meter, arteri primer sepanjang 16.733,50 meter, arteri sekunder sepanjang 28.841,69 meter, kolektor sekunder sepanjang 203.105,96 meter dan jalan kotamadya sepanjang 180.329,93 meter. Namun untuk jenis jalan kolektor primer mengalami pengurangan sepanjang 27.936,75 meter (Tabel 16).

Gambar 10. Panjang Jalan Menurut Jenisnya (ribu m), 2012

: 10.

Figure Length of Road by Kind of Roads (thousand m) , 2012



Data panjang jalan Tahun 2012, jika dirinci menurut jenisnya, yang berkaitan erat dengan kewenangan dalam pembinaan, terbanyak berupa jalan kotamadya sepanjang 5.117.258,20 meter; jalan provinsi (arteri sekunder dan kolektor sekunder) sepanjang 1.562.276,56 meter; dan jalan negara (arteri primer dan kolektor primer) sepanjang 152.846,50 meter dan terakhir jalan tol sepanjang 123.731,00 meter.

Tabel : 17. **Panjang Jalan Menurut Kota Administrasi, dan Jenis Jalan (m), 2012**

Table : *Length of Road by Municipality and Kind of Roads (m), 2012*

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)
Jakarta Selatan	16 315,00	27 581,50	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
<i>Jumlah/Total</i>	123 731,00	152 516,50	6 681 445,00	6 955 842,26

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

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

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

Tabel Lokasi Jalan *Fly Over/Under Pass* Menurut Wilayah dan Volume Jalan, DKI Jakarta 2012

: 18.

Table *Fly Over and Under Pass Road Location by Region and Volume of Road, DKI Jakarta 2012*

Lokasi/Location	Wilayah Region	Volume/Volume		
		Panjang Length (m)	Lebar Width (m)	Luas Area (m ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
I <i>Fly Over</i> Departemen				
1 Kipang/Slipi (Timur)	Jakarta Barat	240,00	16,10	3 864,00
2 Kipang/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 Tendea	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 <i>Fly Over</i> 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

Lanjutan Tabel 18/ Continuation Table 18

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	500,00	9,00	4 500,00
24 Yos Sudarso Sisi Barat	Jakarta Utara	-	-	-
25 Martadinata	Jakarta Utara	640,00	9,00	5 760,00
26 R o x y	Jakarta Barat	599,10	15,40	9 226,14
27 K a m al	Jakarta Pusat	324,00	10,00	3 240,00
28 Latuharhari	Jakarta Barat	307,00	17,40	5 341,80
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

Lanjutan Tabel 18/ *Continuation Table 18*

Lokasi/Location	Wilayah Region	Volume/Volume		
		Panjang Length (m)	Lebar Width (m)	Luas Area (m ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
III <i>Under Pass</i> 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 Manggarai	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	Jakarta Selatan	705,00	22,80	16 074,00
11 Dukuh Atas	Jakarta Selatan	50,85	20,30	1 032,25
12 Kebayoran Lama	Jakarta Selatan	1 800,00	7,00	12 600,00
13 Jambalang	Jakarta Selatan	325,00	10,90	3 542,50
14 Angkasa	Jakarta Pusat	600,00	15,30	9 180,00
15 Perempatan Bungur	Jakarta Selatan	678,00	7,50	4 785,00

Sumber/Source: Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta

Upaya untuk membangun jalan terkendala dengan terbatasnya lahan yang ada, sehingga pertumbuhan panjang jalan sangat kecil dibandingkan dengan yang dibutuhkan. Di sisi lain terlalu banyaknya kendaraan yang berlalu lalang dibandingkan dengan panjang jalan yang relatif tetap, menimbulkan makin banyak titik rawan kemacetan terutama di sepanjang 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 mengatasi masalah tersebut adalah dengan pembangunan *fly over* dan *under pass*. Diharapkan pembangunan *fly over* dan *under pass* dapat mengurangi titik-titik rawan kemacetan di DKI Jakarta.

Jumlah *fly over* di DKI Jakarta saat ini telah mencapai 49 buah dimana 18 *fly over* merupakan *fly over* departemen dan 31 *fly over* merupakan *fly over* Pemda. Sementara jumlah

under pass ada 15 buah yang semuanya merupakan *under pass* Pemda. Pengklasifikasian *fly over/under pass* kedalam *fly over/under pass* Departemen atau Pemda terkait dengan siapa pelaksana pembangunan *fly over/under pass* tersebut. Jika yang melaksanakan pemerintah pusat dikategorikan ke dalam *fly over/under pass* Departemen sementara jika yang melaksanakan Pemerintah Daerah dikategorikan ke dalam *fly over/under pass* Pemda.

Fly over terpanjang terdapat di Jl. Daan Mogot Jakarta Barat dengan panjang 1.552 meter dan yang terpendek di Kampung Rambutan Jakarta Timur dengan panjang hanya 121,80 meter. *Under pass* terpanjang terdapat di Kebayoran Lama Jakarta Selatan dengan panjang 1.800,00 meter sementara yang terpendek *under pass* Dukuh Atas dengan panjang 50,85 meter.

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

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

Keputusan Gubernur No 84. Tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta Bab III Pasal 3 point b dan e, “Memasyarakatkan Sistem Angkutan Umum Massal dan Menambah Jaringan Primer, Busway, dan Subway”. *Mass Rapid Transportation* ini merupakan bagian dari strategi pemerintah Jakarta guna mengurai masalah kemacetan di Ibukota.

Tabel
19. Jumlah Penumpang dan Pendapatan Bus Trans Jakarta menurut Koridor/Rute, 2006-2012
Table *Number of Passengers and Revenue of Trans Jakarta by Routes, 2006-2012*

Koridor	Rute Routes	Penumpang Passengers	Pendapatan Revenues (Rupiah)
(1)	(2)	(3)	(4)
Koridor I	Blok M - Kota	23 792 069	80 149 751 000
Koridor II	Pulo Gadung -Harmoni	8 821 192	28 632 298 000
Koridor III	Harmoni - Kalideres	10 831 473	34 904 687 000
Koridor IV	Pulo Gadung – Dukuh Atas	7 282 254	23 536 928 000
Koridor V	Kp Melayu - Ancol	11 436 445	38 211 619 000
Koridor VI	Ragunan - Kuningan	9 090 588	29 552 635 500
Koridor VII	Kp Rambutan – Kp Melayu	10 681 357	33 854 913 500
Koridor VIII	Lebak Bulus - Harmoni	8 516 995	27 981 940 500
Koridor IX	Pinang Ranti - Pluit	14 352 556	46 525 660 000
Koridor X	Cililitan – Tanjung Priok	3 895 295	12 861 749 500
Koridor XI	Kp Melayu – Pulo Gebang	2 560 645	8 174 748 500
<i>J u m l a h / T o t a l</i>		111 260 869	364 386 930 500
Koridor I - X	2011	114 769 431	379 138 678 500
Koridor I - X	2010	86 937 487	288 757 425 500
Koridor I - VII	2009	82 377 690	275 317 832 000
Koridor I - VII	2008	74 619 995	248 339 552 000
Koridor I - VII	2007	61 446 336	205 779 784 000
Koridor I - III	2006	38 811 133	130 783 673 000

Sumber/Source: PT Trans Jakarta

Salah satu bentuk angkutan massal adalah busway, yang memberikan jalan khusus angkutan bis. Sampai akhir tahun 2012 telah beroperasi 11 koridor busway, dan jumlah ini bertambah seiring mulai beroperasinya koridor 12 rute Pluit – Tanjung Priok pada 14 Februari 2013. Diharapkan dengan semakin banyaknya koridor busway yang beroperasi, para pemilik kendaraan pribadi akan lebih banyak menggunakan busway bahkan beralih pada jenis angkutan

ini. Dengan demikian jumlah kendaraan yang melintasi jalan dapat berkurang. Lebih jauh lagi diharapkan kemacetan lalu lintas dapat sedikit berkurang karena jumlah penumpang yang diangkut kendaraan pribadi pada umumnya kurang optimal. Dan di masa yang akan datang kendaraan pribadi hanya ditujukan untuk digunakan sebatas jika diperlukan saja.

Selama tahun 2012, jumlah penumpang yang diangkut armada busway 111.260.896 penumpang dimana koridor I (jurusan Blok M – Kota) mengangkut sekitar 21,38 persen dari total penumpang. Koridor lain yang juga menyerap penumpang cukup banyak adalah koridor IX (jurusan Pinang Ranti-Pluit) yang menyerap 12,90 persen penumpang. Sementara koridor XI (jurusan Kampung Melayu - Pulo Gebang), merupakan koridor yang paling sedikit menyerap penumpang, hanya sekitar 2,30 persen. Jika dibandingkan tahun sebelumnya, jumlah penumpang busway tahun 2012 sedikit mengalami penurunan sebesar 3,06 persen atau dari 114.769.431 pada tahun 2011 menjadi 111.260.869 penumpang pada tahun 2012.

3.4.3 Manajemen Lalu Lintas

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

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

Jakarta sebagai poros dari megapolitan dengan kawasan kota-kota di sekitarnya sebagai penyangga.

Jika melihat tren penambahan kendaraan dan tidak ada penambahan luas jalan, maka diperkirakan dapat terjadi kelumpuhan total lalu lintas di Jakarta. Untuk mengatasi hal tersebut solusinya pada manajemen transportasi dan manajemen lalu lintas, agar permasalahan yang ada saat ini jangan sampai berakibat pada kondisi yang sama sekali tidak diharapkan. Sesuai dengan konsep Megapolitan Jakarta, Pola Transportasi Makro (PTM) merupakan alternatif yang baik untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien. Pola transportasi makro ini harus terkoneksi antara Jakarta dengan kota-kota penyangga di sekitar Jakarta. Namun begitu transportasi makro yang efektif dan efisien hanya bisa berjalan jika kondisi ideal tersedia dengan memadai seperti infrastruktur dukungan yuridis, serta perilaku masyarakat yang memberikan dukungan bagi situasi efektif dan efisien seperti tertib berlalu lintas.

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

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

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

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

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

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

- a. Lalu lintas di Jakarta pada tahun 2012 masih didominasi oleh sepeda motor (74,06 persen), disusul kemudian oleh mobil penumpang (18,76 persen), mobil beban (3,84 persen), mobil bis (2,46 persen), dan terakhir kendaraan khusus (ransus) yang terserap sekitar 0,88 persen.
- b. Pada tahun 2012, jumlah sepeda motor mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sekitar 9,86 persen per tahun. Disusul kemudian oleh mobil penumpang dengan pertumbuhan sekitar 6,15 persen, mobil bis tumbuh 3,07 persen dan mobil beban yang mengalami sedikit peningkatan sekitar 0,85 persen. Sementara untuk kendaraan khusus (ransus) tidak bisa dilihat pertumbuhannya karena data tahun sebelumnya tidak tersedia. Peningkatan jumlah kendaraan yang cukup besar pada jenis sepeda motor karena sepeda motor saat ini masih merupakan kendaraan yang paling ekonomis, disamping harganya terjangkau (murah), serta proses kepemilikan sepeda motor yang mudah.
- c. Pada tahun 2012, SIM C merupakan SIM yang paling banyak diselesaikan (50,05 persen) dari keseluruhan jenis SIM. Banyaknya SIM C yang diselesaikan tentunya terkait dengan meningkatnya jumlah pemilik sepeda motor, karena SIM C merupakan SIM untuk sepeda motor.
- d. Secara umum, tingkat pertumbuhan penyelesaian SIM pada tahun 2012 sebesar 4,87 persen per tahun. Jenis SIM D mengalami tingkat pertumbuhan tertinggi dengan nilai 210,91 persen per tahun. SIM D ini merupakan SIM yang dikeluarkan khusus buat para penyandang cacat.
- e. Pada tahun 2012, jumlah total STNK yang diterbitkan mencapai 4,79 juta lembar. Dari jumlah tersebut, sekitar 4,14 juta atau sekitar 86,31 persen berbentuk pengesahan STNK. Penerbitan STNK untuk kendaraan baru mencapai 1,58 juta lembar (32,90 persen). Ini berarti bahwa pada tahun 2012 telah terjadi penambahan kendaraan baru sebanyak 1,58 juta kendaraan.

- f. Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol selama tahun 2012 terbanyak di jalan tol Jakarta-Cikampek dengan 662 kecelakaan, disusul oleh jalan tol Jagorawi 246 kecelakaan, jalan tol Jakarta-Tangerang Barat dengan 182 kecelakaan dan jalan tol Cawang-Tomang-Cengkareng dengan 145 kecelakaan.
- g. Jumlah penumpang kereta api selama tahun 2007-2012 selalu mengalami peningkatan, kecuali pada tahun 2011. Secara umum, jumlah penumpang kereta api mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 2,47 persen per tahun dimana pertumbuhan terbesar terjadi pada penumpang dalam kota, yaitu 6,75 persen per tahunnya. Urutan selanjutnya adalah penumpang Jabotabek dengan tingkat pertumbuhan 2,14 persen per tahun dan luar kota 0,98 persen per tahun. Sementara itu jumlah barang yang diangkut kereta api selama tahun 2007-2012 cenderung berfluktuasi. Selama enam tahun terakhir barang yang berhasil diangkut paling tinggi terjadi pada tahun 2012, yaitu sebesar 1,65 juta ton lebih, sedangkan paling rendah pada tahun 2007 sebesar 0,68 juta ton.
- h. Secara total jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta pada tahun 2012 berjumlah 20.093 bus, di luar armada busway yang berjumlah 565 armada.
- i. Jumlah penumpang kapal yang datang melalui Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2012 mencapai 210.159 penumpang, sementara yang berangkat hanya 186.853 penumpang. Sementara itu, jumlah barang yang dibongkar mencapai 38,42 juta ton sedangkan barang yang dimuat hanya 19,57 juta ton.
- j. Pada tahun 2012 sebagian besar lalu lintas udara di Bandara Soekarno-Hatta dan bandara Halim Perdanakusuma berasal dari penerbangan domestik. Pada tahun 2012, jumlah penerbangan domestik di Bandara Soekarno Hatta mencapai 297.336 penerbangan dan penerbangan internasional 73.533 penerbangan. Sementara itu, jumlah penerbangan domestik di Halim Perdanakusuma mencapai 8.658 penerbangan dan penerbangan internasional hanya berjumlah 4.282 penerbangan.
- k. Selama kurun waktu 2007-2012, jumlah panjang jalan di DKI Jakarta bertambah sepanjang 411,85 km. Penambahan panjang jalan itu terjadi pada jenis jalan tol

sepanjang 10,77 km, arteri primer sepanjang 16,73 km, arteri sekunder sepanjang 28,84 km, kolektor sekunder sepanjang 203,11 km dan jalan kotamadya sepanjang 180,33 km.

- l. Jumlah *fly over* di DKI Jakarta saat ini telah mencapai 49 buah terdiri atas 18 departemen/kementerian/pusat dan 31 *fly over* merupakan *fly over* Pemda. Sementara jumlah *under pass* ada 15 buah semuanya merupakan *under pass* Pemda.
- m. Selama tahun 2012, jumlah penumpang yang diangkut armada busway 111,26 juta penumpang yang diserap melalui 11 koridor busway. Koridor I (jurusan Blok M – Kota) merupakan koridor yang menyerap penumpang terbanyak, yaitu sekitar 21,38 persen dari total penumpang busway.
- 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

4.2 Saran

- a. Diperlukan kerjasama antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Pemerintah Pusat dalam hal peningkatan rasio jalan terhadap jumlah kendaraan bermotor. Peningkatan jumlah kendaraan seharusnya dibarengi dengan pembangunan infrastruktur jalan, karena pembangunan infrastruktur jalan akan menyebabkan penurunan biaya transport dan penghematan waktu dalam perjalanan. Penghematan tersebut secara langsung akan memengaruhi permintaan terhadap produk.
- b. Kemampuan dan pengetahuan masyarakat mengenai tata cara tertib berlalu lintas harus lebih ditingkatkan lagi baik melalui berbagai kegiatan sosialisasi di masyarakat maupun pada saat pembuatan SIM dan STNK agar kecelakaan lalu lintas dapat dihindari dan ketertiban dapat tercipta. Selain itu, diperlukan skenario meminimalkan kemungkinan terkena risiko kecelakaan lalu lintas jalan, perencanaan dan desain jalan untuk keamanan, audit keamanan, melindungi pejalan kaki dan pengguna sepeda, dan desain kendaraan yang makin baik sehingga mengurangi kecelakaan.

- c. Pelayanan pada moda transportasi kereta api perlu ditingkatkan, mengingat banyak warga DKI yang memanfaatkan kereta api sebagai alat transportasi.
- d. Uji kelayakan berkala terhadap angkutan umum yang masih beroperasi hendaknya terus dilakukan secara intensif baik pada jenis angkutan darat, laut maupun Udara
- e. Pemerintah dan pihak swasta perlu bekerjasama untuk memikirkan dan selanjutnya menghadirkan sistem transportasi umum yang lebih baik. Sudah saatnya diciptakan sebuah transportasi massal yang dikonsep dengan matang untuk mengatasi problem lalu lintas dan sekaligus memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi yang lebih aman dan nyaman.
- f. Peningkatan pelayanan dan teknologi terhadap angkutan barang juga perlu terus dikembangkan agar barang dapat didistribusikan secara cepat, tepat, dan merata tanpa mempengaruhi kualitas barang tersebut.
- g. Perlunya untuk melihat adanya alternatif lain dalam penyelesaian permasalahan transportasi di DKI Jakarta selain pembangunan jalan, *fly over*, *under pass* maupun jembatan. Selain itu juga perlu dipertimbangkan keuntungan dan kerugian masing-masing alternatif untuk perkembangan DKI Jakarta dalam jangka panjang.

DATA

MENCERDASKAN BANGSA



BADAN PUSAT STATISTIK PROVINSI DKI JAKARTA
Gedung BIPI Lantai 3 - 4 Jl. Letjen R. Suprpto
Kavling 3 Jakarta Pusat
Telp: +62 21 42877301, Fax: +62 21 42877350
e-mail: bps3100@bps.go.id
website: <http://jakarta.bps.go.id>

ISSN 2087-9482

