

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat  
Kementerian Perhubungan  
Republik Indonesia

**PROJECT FOR THE STUDY ON  
JABODETABEK PUBLIC TRANSPORTATION  
POLICY IMPLIMATATION STRATEGY  
IN THE REPUBLIC OF INDONESIA  
(JAPTraPIS)**

**LAPORAN AKHIR**

**EDISI2: Teks Utama**

**Mei 2012**

**Japan International  
Corporation Agency (JICA)**

**ALMEC CORPORATION  
ORIENTAL CONSULTANTS CO., LTD.**

INO
JR
12-011

Nilai Tukar yang Dipergunakan dalam Laporan:

J.Yen 78 = US\$ 1 = Indonesian Rupiah 9000

(rata-rata selama periode studi)

## DAFTAR ISI

<b>1</b>	<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1-1</b>
1.1	Ruang Lingkup Studi .....	1-1
1.2	Organisasi Studi dan Implementasi .....	1-5
<b>2</b>	<b>KONDISI TRANSPORTASI PERKOTAAN DI JABODETABEK.....</b>	<b>2-1</b>
2.1	Karakteristik Sosio-ekonomi dan Pembangunan Perkotaan .....	2-1
2.1.1	Konteks Wilayah Studi.....	2-1
2.1.2	Demografi .....	2-2
2.1.3	Ekonomi.....	2-4
2.1.4	Kendaraan Bermotor .....	2-6
2.1.5	Kemiskinan .....	2-7
2.1.6	Perencanaan dan Pembangunan Perkotaan .....	2-8
2.2	Administrasi Transportasi Perkotaan .....	2-9
2.2.1	Undang-Undang Lalulintas dan Angkutan Jalan (UU No.22 Year 2009).....	2-9
2.2.2	Forum Lalulintas dan Angkutan.....	2-15
2.2.3	Otoritas Transportasi JABODETABEK (OTJ) .....	2-17
2.2.4	Subsidi Bahan Bakar .....	2-22
2.2.5	Masalah-Masalah Kelembagaan Pelayanan Angkutan Umum .....	2-24
2.3	Kondisi Jaringan Jalan dan Lalulintas.....	2-24
2.3.1	Jaringan Jalan .....	2-24
2.3.2	Kondisi Lalulintas Jalan .....	2-28
2.3.3	Pembangunan Jaringan Jalan.....	2-31
2.3.4	Fasilitas Terminal Bus .....	2-36
2.4	Jaringan dan Layanan Kereta Api.....	2-39
2.4.1	Jaringan dan Layanan Kereta Api Eksisting .....	2-39
2.4.2	Rencana dan Proyek Kereta Api .....	2-41
2.5	Jaringan dan Layanan Angkutan Umum Berbasis Jalan.....	2-45
2.5.1	Tinjauan .....	2-45
2.5.2	Transjakarta Busway .....	2-47
2.5.3	Trans Pakuan .....	2-52
2.5.4	Layanan Bus Lainnya .....	2-55
2.5.5	Taksi, Bajaj dan Para-Transit .....	2-66
2.5.6	Masalah dan Isu .....	2-67

2.6	Manajemen dan Keselamatan Lalu Lintas .....	2-68
2.6.1	Kondisi Lalu Lintas dan Manajemen Secara keseluruhan .....	2-68
2.6.2	Situasi Kecelakaan Lalu Lintas .....	2-70
2.6.3	Rencana Pengelolaan Lalu Lintas.....	2-72
2.7	Lingkungan Perkotaan .....	2-73
2.7.1	Tinjauan .....	2-73
2.7.2	Peraturan dan Hukum Lingkungan.....	2-77
2.7.3	Indikator Lingkungan Utama .....	2-79
<b>3</b>	<b>KARAKTERISTIK ANGKUTAN UMUM EKSISTING .....</b>	<b>3-1</b>
3.1	Pengantar .....	3-1
3.1.1	Survei Komuter .....	3-1
3.1.2	Person Tracking Survey .....	3-1
3.1.3	Survey Angkutan Umum.....	3-1
3.2	Analisis Demand Perjalanan Saat Ini.....	3-2
3.2.1	Pengolahan Data Supply Demand JUTPI.....	3-2
3.2.2	Uraian Total Travel Demand .....	3-2
3.2.3	Total Perjalanan Berdasarkan Wilayah (Kota / Kabupaten) .....	3-4
3.2.4	Pola Demand Perjalanan (Distribusi Perjalanan) di Daerah Studi.....	3-4
3.2.5	Demand Perjalanan – Pilihan Moda di Daerah Studi.....	3-8
3.3	Karakteristik Penggunaan Angkutan Umum Eksisting .....	3-10
3.3.1	Dataset .....	3-10
3.3.2	Waktu Perjalanan .....	3-10
3.3.3	Tarif.....	3-12
3.3.4	Jumlah transfer.....	3-13
3.3.5	Kelamin, Umur dan Status Sosial.....	3-14
3.3.6	Ketersediaan dan Frekuensi Mobil dan Sepeda Motor.....	3-15
3.3.7	Asal dan Tujuan Perjalanan .....	3-16
3.4	Karakteristik Penyedia Angkutan Umum Eksisting .....	3-17
3.4.1	Frekuensi .....	3-17
3.4.2	Kecepatan Perjalanan, Naik dan Turun (Boarding Alighting) Penumpang .....	3-19
3.4.3	Usia Kendaraan .....	3-21
3.5	Karakteristik Pengemudi/Kondektur Angkutan Umum.....	3-21
3.6	Evaluasi Angkutan Umum.....	3-25

<b>4</b>	<b>TINJAUAN EKSISTING MASTERPLAN POLA TRANSPORTASI</b>	
	<b>MAKRO (PTM)</b> .....	<b>4-1</b>
4.1	Ringkasan.....	4-1
4.2	Latar Belakang Eksisting Master Plan .....	4-2
4.3	Ringkasan Eksisting Master Plan Transportasi (PTM) .....	4-4
4.3.1	Konsep Sistem Angkutan Massa Berbasis Jalan di JABODETABEK.....	4-5
4.3.2	Konsep Kebijakan Transportasi Strategis .....	4-7
4.3.3	Daftar Usulan Proyek .....	4-12
4.4	Komentaar PTM .....	4-12
4.5	Review Mengenai Pola Transportasi Makro (PTM) Eksisting .....	4-13
4.5.1	Ringkasan.....	4-13
4.5.2	Ringkasan Master Plan Transportasi Lokal .....	4-15
<b>5</b>	<b>PEMAPARAN REVISI MASTER PLAN TRANSPORTASI JUTPI</b> .....	<b>5-1</b>
5.1	Tinjauan .....	5-1
5.2	Tujuan dan Strategi Pembangunan .....	5-2
5.2.1	Dasar-dasar Master Plan Transportasi untuk Jabodetabek .....	5-2
5.2.2	Kebijakan dan Strategi Transportasi Perkotaan .....	5-3
5.3	Review Proyek yang Sedang Berlangsung.....	5-4
5.4	Skenario Pengembangan Transportasi Perkotaan .....	5-5
5.5	Permintaan Angkutan Umum di Masa Depan.....	5-7
5.5.1	Asumsi Prakiraan Permintaan Perjalanan oleh JUTPI .....	5-7
5.5.2	Forecast Permintaan Perjalanan.....	5-16
5.6	Revisi Master Plan Transportasi Perkotaan.....	5-21
<b>6</b>	<b>TUJUAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN</b> .....	<b>6-1</b>
6.1	Masalah Utama .....	6-1
6.2	Tujuan dan Strategi Pendukung untuk Mobilitas Perkotaan.....	6-5
6.3	Pendekatan Proyek .....	6-9
6.4	Standar Desain Operasional BRT .....	6-11
6.4.1	Mengembangkan BRT sebagai Model Mass Transit .....	6-11
6.4.2	Elemen Desain Utama untuk Meningkatkan BRT .....	6-12
<b>7</b>	<b>JARINGAN DAN JASA ANGKUTAN UMUM TERPADU</b> .....	<b>7-1</b>
7.1	Rancangan Jaringan dan Layanan .....	7-1
7.1.1	Pengantar .....	7-1
7.1.2	Jenis Layanan.....	7-1
7.1.3	Mendukung Jaringan Mobilitas.....	7-3

7.2	Usulan Jaringan BRT 2020 .....	7-4
7.2.1	Desain Jaringan.....	7-4
7.2.2	Logika Pengembangan Jaringan.....	7-5
7.3	Permintaan Lalu Lintas Masa Depan pada jaringan Angkutan Umum Tahun 2020.....	7-7
7.3.1	Permintaan Lalu Lintas Masa Depan dan Penumpang BRT .....	7-7
7.3.2	Kinerja dari Jaringan Angkutan Umum Tahun 2020 .....	7-9
7.4	Prioritas Pembangunan Jaringan BRT .....	7-10
7.4.1	Usulan Jaringan Tahun 2012 .....	7-10
7.4.2	Usulan Jaringan tahun 2014 .....	7-11
7.4.3	Permintaan Lalu Lintas di Masa Depan dari Jaringan BRT Tahun 2014 .....	7-12
7.4.4	Usulan Jaringan Tahun 2015-2020.....	7-13
7.4.5	Tarif yang Terintegrasi dan Tiket di Seluruh Jaringan .....	7-14
7.5	Pengembangan Armada BRT .....	7-14
<b>8</b>	<b>PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR.....</b>	<b>8-1</b>
8.1	Pengembangan Infrastruktur BRT dan Fasilitasnya .....	8-1
8.2	Sistem Lokasi Bus dan Pusat Kontrol.....	8-14
8.3	Sistem Ticketing Bus.....	8-15
8.4	Pembangunan Fasilitas Park and Ride.....	8-18
8.5	Pembangunan Terminal Terpadu/Multimoda.....	8-26
8.6	Fasilitas Bersepeda dan Pejalan Kaki .....	8-31
<b>9</b>	<b>PENGEMBANGAN KELEMBAGAAN .....</b>	<b>9-1</b>
9.1	Pembentukan TransJabodetabek (Badan BRT Daerah).....	9-1
9.1.1	Usulan Fungsi dan Organisasi .....	9-1
9.1.2	Model Bisnis .....	9-6
9.1.3	Jadwal Pelaksanaan.....	9-13
9.2	Mereformasi Sistem Manajemen Bus Umum .....	9-14
9.2.1	Standar Pelayanan Minimum (SPM).....	9-14
9.2.2	Peremajaan Armada Bus .....	9-15
9.2.3	Restrukturisasi Sistem Lisensi Bus Umum .....	9-21
9.2.4	Pengembangan kelembagaan dan Peningkatan Kapasitas .....	9-28
9.2.5	Angkutan Umum Lainnya (Taksi, Bajaj dan Ojek) .....	9-29
9.2.6	Jadwal Pelaksanaan.....	9-30

9.3	Dampak dan Tindakan Daerah .....	9-30
9.3.1	Tangerang .....	9-31
9.3.2	Bekasi .....	9-31
9.3.3	Depok.....	9-32
9.3.4	Bogor .....	9-32
<b>10</b>	<b>EVALUASI MASTER PLAN .....</b>	<b>10-1</b>
10.1	Dampak Subsidi Armada dan Operasional.....	10-1
10.1.1	Hubungan antara Model Bisnis dan Subsidi.....	10-1
10.1.2	Metodologi Evaluasi Skenario.....	10-3
10.1.3	Hasil .....	10-5
10.2	Dampak Pada Pemanfaatan Ruang Jalan.....	10-6
10.2.1	Point yang Disangsikan .....	10-6
10.2.2	Kondisi Eksisting dan Prediksi Masa Depan .....	10-8
10.3	Pertimbangan Lingkungan dan Sosial dalam Masterplan .....	10-9
10.3.1	Pertimbangan Utama Lingkungan .....	10-10
10.3.2	Pertimbangan Sosial Utama .....	10-11
10.4	Bantuan Eksternal Untuk Kelancaran Implementasi Masterplan External .....	10-14
10.4.1	Identifikasi Kebutuhan.....	10-14
10.4.2	Susunan Implementasi .....	10-16
<b>11</b>	<b>PRA-KELAYAKAN PERPANJANGAN BRT KE KOTA TANGERANG .....</b>	<b>11-1</b>
11.1	Pengantar .....	11-1
11.1.1	Cakupan Studi.....	11-1
11.1.2	Tujuan Kunci .....	11-1
11.1.3	Koridor Kajian Lingkungan dan Konteks Daerah Kota Tangerang .....	11-2
11.2	Tinjauan Pekerjaan Sebelumnya .....	11-3
11.2.1	Tinjauan Dewan Kota Tangerang – Studi Koridor BRT.....	11-3
11.3	Situasi Eksisting .....	11-5
11.3.1	Demografi dan Penggunaan Lahan.....	11-5
11.3.2	Layanan Angkutan Umum Eksisting Kota Tangerang – Kalideres .....	11-6
11.3.3	Survey Transport JAPTraPIS di Koridor Tangerang .....	11-7
11.4	Usulan Koridor Tangerang .....	11-11
11.4.1	Alinyemen Rute 2b Kalideres – Poris Plawad – Kota Tangerang .....	11-12
11.4.2	Letak Shelter dan aksesibility dari Rute 2b .....	11-14
11.4.3	Koridor 2b Kota Tangerang and Intergrasi Jaringan BRT .....	11-17

11.5	Perkiraan Demand di Koridor Tangerang .....	11-18
11.5.1	Perkiraan Patronage untuk Skenario Koridor Tangerang .....	11-18
11.5.2	Scenario-1: 2014 Layanan Non-Integrasi – Rute 2b .....	11-19
11.5.3	Scenario-2: 2014 Layanan Integrasi– Rute 2 .....	11-20
11.5.4	Scenario-3: 2020 Full BRT Rute 2, Integrasi Layanan dengan Full Network.....	11-22
11.5.5	Dampak dan Peran Layanan Angkutan Umum Lain .....	11-23
11.6	Implementasi dan penilaian Koridor Tangerang .....	11-25
11.6.1	Armada Bus, Infrastruktur dan Implementasi .....	11-25
11.6.2	Sistem Tarif and Penilaian Operasional .....	11-28
11.6.3	Evaluasi – Penilaian Finansial .....	11-30
11.7	Kesimpulan dan Rekomendasi .....	11-32
11.7.1	Kesimpulan .....	11-32
11.7.2	Rekomendasi .....	11-33
<b>12</b>	<b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....</b>	<b>12-1</b>
12.1	Kesimpulan.....	12-1
12.2	Rekomendasi.....	12-2

LAMPIRAN 1: DATABASE RENCANA ANGKUTAN UMUM

LAMPIRAN 2: PROGRAM PELATIHAN COUNTERPART DI JEPANG

LAMPIRAN 3: PROYEK-PROYEK MASTERPLAN JAPTRAPIS



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.2.1	Anggota Pihak Indonesia .....	1-6
Tabel 1.2.2	Keanggotaan Pihak Jepang .....	1-7
Tabel 2.1.1	Demografi di Wilayah Studi .....	2-2
Tabel 2.1.2	Ekonomi Wilayah Studi .....	2-5
Tabel 2.1.3	Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta, Depok, Tangerang dan Bekasi (Tidak Termasuk Militer dan Diplomat) .....	2-6
Tabel 2.1.4	Tingkat Kemiskinan Pada Tahun 2010 .....	2-7
Tabel 2.2.1	Daftar Isi UU No14 Tahun 1992 dan UU No. 22 Tahun 2009 .....	2-10
Tabel 2.2.2	Perbedaan Utama UU No.14 tahun 1992 dan UU No.22 Tahun 2009 .....	2-11
Tabel 2.2.3	Draft Peraturan Pemerintah Mengacu Pada UU No.22 Tahun 2009 .....	2-14
Tabel 2.2.4	Undang-Undang dan Peraturan Terkait Transportasi.....	2-15
Tabel 2.2.5	Tolak Ukur OTJ dan Masterplan Transportasi .....	2-18
Tabel 2.2.6	Harga Bahan Bakar Bersubsidi dan Non Subsidi di Jabodetabek .....	2-23
Tabel 2.2.7	Konsumsi Bahan Bakar Bersubsidi dan Jumlah Subsidi (2006-2010) .....	2-23
Tabel 2.3.1	Panjang Jalan Berdasarkan Wilayah .....	2-25
Tabel 2.3.2	Status JORR.....	2-32
Tabel 2.4.1	Outline Jaringan Kereta Api Eksisting di Jabodetabek .....	2-40
Tabel 2.4.2	Rencana Pembangunan Jangka Pendek PT Kereta Api.....	2-43
Tabel 2.4.3	Rencana Pembangunan Jangka Menengah PT Kereta Api.....	2-43
Tabel 2.4.4	Rencana Pembangunan Jangka Panjang PT Kereta Api.....	2-44
Tabel 2.5.1	Jenis Layanan Bus di JABODETABEK.....	2-46
Tabel 2.5.2	Kerangka Pengembangan Sistem Angkutan Umum di JABODETABEK.....	2-47
Tabel 2.5.3	Rincian Koridor Transjakarta Busway .....	2-49
Tabel 2.5.4	Perusahaan Operasi Busway.....	2-50
Tabel 2.5.5	Armada Busway dengan Produsennya (2011) .....	2-51
Tabel 2.5.6	Armada Busway Menurut Jenis Mesin.....	2-51
Tabel 2.5.7	Penumpang dan Defisit Operasi Transjakarta Busway .....	2-52
Tabel 2.5.8	Penumpang dan Pemulihan Biaya Transjakarta Busway.....	2-53
Tabel 2.5.9	Rute Trans Pakuan .....	2-54
Tabel 2.5.10	Jumlah Penumpang per Hari .....	2-56
Tabel 2.5.11	Characteristics Pelayanan Bis di JABODETABEK .....	2-56
Tabel 2.5.12	Jumlah Bus di JABODETABEK .....	2-57
Tabel 2.5.13	Jumlah Rute Bus Terdaftar menurut Jenis Layanan Tahun 2010 .....	2-58
Tabel 2.5.14	Jumlah Rute Bus Terdaftar Menurut Rute O / D dan Jenis Layanan Tahun 2010 .....	2-59
Tabel 2.5.15	Perbandingan Tarif Bus di Kota Besar Asia Tenggara .....	2-64

Tabel 2.5.16	30 Besar Terminal Bus di JABODETABEK .....	2-65
Tabel 2.5.17	Jumlah Rute bus Dicapuk oleh 30 Terminal Bis di JABODETABEK.....	2-66
Tabel 2.6.1	Kecelakaan lalu lintas di JABODETABEK pada tahun 2008.....	2-72
Tabel 2.6.2	Korban Jiwa pada Pengguna Jalan menurut Jenis Kendaraan di tahun 2008.....	2-72
Tabel 2.6.3	Tiga Faktor Kecelakaan Lalu Lintas.....	2-72
Tabel 2.7.1	Cakupan Sementara - Lingkungan Sosial .....	2-75
Tabel 2.7.2	Cakupan Sementara – Lingkungan Alam dan Polusi .....	2-76
Tabel 2.7.3	Undang-Undang dan Peraturan tentang Lingkungan .....	2-78
Tabel 2.7.4	Pembatasan pembangunan di Wilayah Konservasi .....	2-79
Tabel 2.7.5	Standar Nasional untuk Kualitas Udara Sekitar.....	2-81
Tabel 2.7.6	Pengamatan Kondisi Udara di Jakarta (Rata-rata dari Bulan yang diamati).....	2-81
Tabel 2.7.7	Standar Emisi Kendaraan .....	2-82
Tabel 2.7.8	Kegiatan untuk Meningkatkan Udara Sekitar.....	2-83
Tabel 2.7.9	Tingkat Kebisingan Kendaraan .....	2-83
Tabel 2.7.10	Lokasi Stasiun CNG di DKI Jakarta tahun 2010 .....	2-84
Tabel 2.7.11	Lokasi Outlet Penjualan LNG.....	2-85
Tabel 2.7.12	Jumlah Bus CNG di Koridor Busway Transjakarta .....	2-85
Tabel 2.7.13	Jumlah Kendaraan Umum menurut Jenis Bahan Bakar & Konsumsi .....	2-86
Tabel 2.7.14	Pekerjaan di Daerah Studi Tahun 2001-2008.....	2-86
Tabel 3.2.1	Total Trip Demand Harian di Wilayah JABODETABEK 3-3	
Tabel 3.2.2	Distribusi Panjang Perjalanan (km) Berdasarkan Moda (Perjalanan Antar-zona) .....	3-7
Tabel 3.3.1	Waktu Perjalanan Rata-Rata per Perjalanan Dengan Moda Angkutan Umum .....	3-11
Tabel 3.3.2	Tarif rata-rata per Perjalanan Berdasarkan Moda .....	3-12
Tabel 3.3.3	Tarif rata-rata per Perjalanan Berdasarkan Moda .....	3-13
Tabel 3.4.1	Frekuensi berdasarkan Mode Di Setiap Terminal .....	3-18
Tabel 3.4.2	Frekuensi Pada Shelter Berdasarkan Koridor .....	3-19
Tabel 3.4.3	Rata-rata Kecepatan Perjalanan dan Naik Turun Penumpang .....	3-20
Tabel 3.6.1	Evaluasi Setiap Pelayanan Angkutan Umum .....	3-27
Tabel 4.2.1	Hubungan Antara PTM, TATRALOK dan Perencanaan Tata Ruang (RTRW) .....	4-3
Tabel 4.3.1	Komponen Perencanaan Utama dari PTM untuk JABODETABEK .....	4-12
Tabel 4.5.1	Kondisi Eksisting Master Plan Transportasi Lokal di Kawasan JABODETABEK .....	4-14
Tabel 4.5.2	Daftar Proyek (DKI Jakarta) .....	4-16
Tabel 4.5.3	Daftar Proyek (Kota Tangerang) .....	4-17

Tabel 4.5.4	Daftar Proyek (Kabupaten Bekasi) .....	4-18
Tabel 4.5.5	Daftar Proyek (Kabupaten Bogor) .....	4-20
Tabel 5.5.1	Penduduk menurut Wilayah di JABODETABEK.....	5-7
Tabel 5.5.2	Kerangka Penduduk Masa Depan menurut Wilayah .....	5-8
Tabel 5.5.3	Perkembangan PDRB untuk JABODETABEK menurut Wilayah .....	5-9
Tabel 5.5.4	Proyeksi PDRB dan PDRB per Kapita 5-9	
Tabel 5.5.5	Variabel Penjelasan untuk Memperkirakan Produksi/Atraksi perjalanan .....	5-13
Tabel 5.5.6	Model Pemilihan Moda Multinomial Logit untuk Komuter yang Bekerja .....	5-14
Tabel 5.5.7	Model Pemilihan Moda Nested Logit untuk Komuter yang Bersekolah .....	5-14
Tabel 5.5.8	Model Pemilihan Moda Multinomial Logit untuk Non-Komuter.....	5-14
Tabel 5.5.9	Model Pemilihan Moda Multinomial Logit untuk Koridor MRT yang Direncanakan .....	5-15
Tabel 5.5.10	Parameter Pembagian Perjalanan .....	5-15
Tabel 5.5.11	Sistem Tarif Jalan Tol Tahun 2009 .....	5-16
Tabel 5.5.12	Sistem Tarif Angkutan Umum Tahun 2009 .....	5-16
Tabel 5.5.13	Produksi/Atraksi Perjalanan berdasarkan Tujuan pada tahun 2010 (‘000 perjalanan) .....	5-17
Tabel 5.5.14	Produksi/Atraksi Perjalanan berdasarkan Tujuan di 2020 (‘000 perjalanan) .....	5-17
Tabel 5.5.15	Produksi/Atraksi Perjalanan berdasarkan Tujuan di 2030 (‘000 perjalanan) .....	5-18
Tabel 5.5.16	Blok Matrix 2010 – Matriks OD Jumlah Perjalanan Orang .....	5-18
Tabel 5.5.17	Blok Matrix 2020 - Matriks OD Jumlah Perjalanan Orang .....	5-18
Tabel 5.5.18	Blokir Matrix 2030 - Matriks OD Jumlah Perjalanan Orang .....	5-19
Tabel 5.6.1	Pembangunan Jaringan Jalan .....	5-21
Tabel 6.4.1	Kapasitas Jalur Berdasarkan Prioritas Lalu Lintas dan Ukuran Shelter Platform .....	6-14
Tabel 7.2.1	Jaringan Rute BRT Tahun 2020 .....	7-5
Tabel 7.2.2	Deskripsi dan Alasan dari Rute BRT Tahun 2020 .....	7-5
Tabel 7.2.3	Deskripsi dan Alasan dari Rute Intermediate Tahun 2020 .....	7-7
Tabel 7.3.1	Permintaan Lalu Lintas pada Jaringan Angkutan Umum Tahun 2020 .....	7-8
Tabel 7.3.2	Permintaan Lalu Lintas pada Rute BRT tahun 2020 .....	7-9
Tabel 7.3.3	Kinerja Lalu Lintas dari Jaringan Master Plan Tahun 2020 .....	7-10
Tabel 7.4.1	Jadwal Pelaksanaan Rute BRT (2012).....	7-10
Tabel 7.4.2	Jadwal Pelaksanaan Rute BRT (2013-2014).....	7-12
Tabel 7.4.3	Permintaan Lalu Lintas pada Jaringan Angkutan Umum Tahun 2014 .....	7-12
Tabel 7.4.4	Jadwal Pelaksanaan Rute BRT (2015-2020).....	7-13
Tabel 7.5.1	Kebutuhan Armada BRT berdasarkan Rute .....	7-15
Tabel 7.5.2	Rencana Pengadaan Armada untuk Pelaksanaan Usulan Jaringan	

	BRT .....	7-16
Tabel 8.1.1	Proyek Pengembangan Infrastruktur BRT and Fasilitasnya .....	8-1
Tabel 8.1.2	Skala Proyek Pembangunan Infrastruktur dan Fasilitas BRT .....	8-4
Tabel 8.1.3	Perkiraan Biaya Untuk Proyek Pembangunan Infrastruktur dan Fasilitas BRT.....	8-4
Tabel 8.1.4	Proyek Pembangunan Koridor BRT Jangka Pendek .....	8-6
Tabel 8.2.1	Pengembangan Sistem Lokasi Bus .....	8-14
Tabel 8.3.1	Pembangunan Sistem Ticketing Bus .....	8-16
Tabel 8.4.1	Daftar Fasilitas Park & Ride yang Diajukan Sesuai Kondisi Saat ini .....	8-22
Tabel 8.4.2	Jadwal Implementasi Pembangunan Park & Ride .....	8-23
Tabel 8.4.3	Park & Ride Manajemen dan Operational .....	8-24
Tabel 8.5.1	Daftar Terminal Terpadu/Multimoda dengan Kondisi Saat ini .....	8-29
Tabel 8.5.2	Daftar Terminal Terpadu/Multimoda yang Diajukan dengan Kondisi Saat ini .....	8-29
Tabel 9.1.1	Subsidi BBM di Wilayah Jabodetabek .....	9-2
Tabel 9.1.2	Fungsi dari OTJ, Badan BRT dan Pemerintah .....	9-3
Tabel 9.2.1	Pemeriksaan Berkala Kendaraan Bermotor di Negara Lain .....	9-17
Tabel 9.2.2	Konsep Lisensi Campuran untuk Penggolongan Sistem Kontrak .....	9-22
Tabel 10.1.1	Ukuran Proyek yang Membutuhkan EIA dan UKL/UPL .....	10-2
Tabel 10.1.2	Keseimbangan Finansial Berdasarkan Travel Speed dan Fare .....	10-5
Tabel 10.3.1	Ukuran Proyek yang Membutuhkan EIA dan UKL/UPL .....	10-10
Tabel 10.3.2	Penurunan Emisi dari Skenario Proyek Masterplan .....	10-11
Tabel 10.3.3	Perkiraan Jumlah Pengemudi dan Kondektur .....	10-12
Tabel 10.4.1	Estimasi Jumlah Pengemudi dan Kondektur .....	10-15
Tabel 11.3.1	Sosioeconomic Karakteristik Kota Tangerang & Jabodetabek – 2010 .....	11-6
Tabel 11.3.2	Operasi Bus di Terminal Bus Kalideres .....	11-8
Tabel 11.3.3	Operasional Bus di Terminal Bus Poris Palawad .....	11-10
Tabel 11.4.1	Karakteristik Sosioekonomi dan Pertumbuhan Kota Tangerang & Jabodetabek .....	11-12
Tabel 11.4.2	Karakteristik Topographic Alinyemen Kalideres - Kota Tangerang .....	11-13
Tabel 11.5.1	Scenario 1, 2014 Intermediate BRT Patronage Harian Rute 2b .....	11-19
Tabel 11.5.2	Scenario 2, 2014 BRT Patronage Harian Rute 2 (antara TCM & KLD) .....	11-21
Tabel 11.5.3	Scenario 3, 2020 BRT Patronage Harian Rute 2,(antara TCM & KLD) .....	11-22
Tabel 11.6.1	Perhitungan Ukuran Armada (Semua Scenarios) .....	11-25
Tabel 11.6.2	Penilaian Operasional dari Penyebaran Armada .....	11-29
Tabel 11.6.3	Estimasi Biaya Investasi .....	11-30
Tabel 11.6.4	Estimasi Biaya Operasional Bus .....	11-31
Tabel 11.6.4	Penilaian Finansial .....	11-32

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.1	Batas Administratif Wilayah Studi .....	1-3
Gambar 1.1.2	Program Kerja dan Penugasan Studi.....	1-4
Gambar 1.2.1	Organisasi Studi .....	1-5
Gambar 2.1.1	Lokasi Wilayah Studi JABODETABEK 2-1	
Gambar 2.1.2	Pertumbuhan Penduduk di Wilayah Studi 1970-2010	2-3
Gambar 2.1.3	Kepadatan Penduduk Per Kelurahan 2-4	
Gambar 2.1.4	Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (Triliun Rupiah, Harga 2000) .....	2-5
Gambar 2.1.5	Pertumbuhan Produk Domestik Bruto Indonesia 1991 – 2010 (Harga 2000) .....	2-5
Gambar 2.1.6	Pertumbuhan Kendaraan Terdaftar di DKI Jakarta, Depok, Tangerang dan Bekasi (Tidak Termasuk Militer dan Diplomatik) .....	2-7
Gambar 2.1.7	Urban Redevelopment di DKI Jakarta .....	2-8
Gambar 2.1.8	Struktur Perkotaan JABODETABEKPUNJUR di Masa Depan .....	2-9
Gambar 2.2.1	Struktur Organisasi OTJ .....	2-22
Gambar 2.3.1	Perbandingan Kepadatan Jalan di Kota-Kota Megapolitan .....	2-26
Gambar 2.3.2	Kepadatan Jalan Berdasarkan Luas dan Penduduk .....	2-27
Gambar 2.3.3	Jaringan Jalan Berdasarkan Kelasnya .....	2-28
Gambar 2.3.4	Perbandingan Volume Lalulintas Cordon Line DKI Jakarta.....	2-29
Gambar 2.3.5	Perbandingan Volume Lalulintas pada Screen Line Jabodetabek .....	2-30
Gambar 2.3.6	Travel Speed pada Jam Sibuk Sore Hari Biasa (2007).....	2-31
Gambar 2.3.7	Jam Sibuk Pagi Hari dan Kecepatannya .....	2-31
Gambar 2.3.8	Volume Lalulintas JORR .....	2-32
Gambar 2.3.9	Peta Pola Jalan JORR .....	2-33
Gambar 2.3.10	Proyek Pembangunan Jalan yang Sedang Berlangsung dan Masih Direncanakan .....	2-36
Gambar 2.3.11	Shelter Bus (kiri: Balai Kota, kanan: Atrium) .....	2-37
Gambar 2.3.12	Shelter Bus (Dukuh Atas dan Jalur Transfer) .....	2-37
Gambar 2.3.13	Terminal Bus Blok M .....	2-38
Gambar 2.3.14	Terminal Bus Senen.....	2-38
Gambar 2.3.15	Terminal Bus Kota .....	2-38
Gambar 2.3.16	Bus Terminals in DKI Jakarta .....	2-39
Gambar 2.4.1	Rencana dan Jaringan Kereta Api Eksisting .....	2-41
Gambar 2.4.2	Sistem Tarif .....	2-42

Gambar 2.4.3	MRT Alignments .....	2-45
Gambar 2.5.1	Jaringan Transjakarta Busway.....	2-49
Gambar 2.5.2	Jumlah Penumpang menurut Station (2009).....	2-53
Gambar 2.5.3	Lokasi RuteTrans Pakuan .....	2-54
Gambar 2.5.4	Rute Trans Pakuan.....	2-54
Gambar 2.5.5	Shelter/Halte Bus .....	2-55
Gambar 2.5.6	Armada Trans Pakuan.....	2-55
Gambar 2.5.8	Jaringan Rute Bus di JABODETABEK pada tahun 2002 .....	2-61
Gambar 2.5.9	Konsep Hirarki Struktur Jaringan Bus.....	2-63
Gambar 2.5.10	Lokasi Terminal Bis utama di JABODETABEK .....	2-65
Gambar 2.6.1	Peningkatan Lalu Lintas Komuter dari BODETABEK untuk JAKARTA Tahun 2002-2010 .....	2-70
Gambar 2.6.2	Jumlah Korban jiwa dan kerugian ekonomi akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia .....	2-71
Gambar 2.6.3	Usulan Area Road Pricing .....	2-74
Gambar 2.7.1	Wilayah Preservasi dan Fasilitas Transportasi .....	2-80
Gambar 2.7.2	Lokasi Stasiun Pemantauan Lingkungan di DKI Jakarta dan Hasil Monitoring (rata-rata di 2007-2008) .....	2-82
Gambar 2.7.3	Lokasi Stasiun CNG .....	2-85
Gambar 2.7.4	Pertumbuhan Jumlah Ketenagakerjaan Tahun 2001-2008 .....	2-87
Gambar 2.7.5	Fasilitas Sosial di dalam 1km Radius dari Terminal Bus .....	2-88
Gambar 2.7.6	keseimbangan Gender Melalui Sensus Kelurahan .....	2-89
Gambar 3.2.1	Perjalanan Harian Orang ('000) Berdasarkan Angkutannya.....	3-4
Gambar 3.2.2	Pola Perjalanan Harian Berdasarkan Semua Moda Angkutan - Perjalanan ( '000) .....	3-5
Gambar 3.2.3	Pola Perjalanan Harian Sepeda Motor ('000).....	3-6
Gambar 3.2.4	Pola Perjalanan Harian Mobil ('000) .....	3-6
Gambar 3.2.5	Pola Perjalanan Harian Angkutan Umum ('000).....	3-7
Gambar 3.2.6	Perjalanan Moda dan Panjang (km) Perjalanan Antar-zona '000).....	3-8
Gambar 3.2.7	Kontribusi Moda Harian Berdasarkan Kelompok Pendapatan per Perjalanan .....	3-9
Gambar 3.2.8	Kontribusi Moda Harian Berdasarkan Jarak Perjalanan .....	3-10
Gambar 3.3.1	Waktu Perjalanan Berdasarkan Moda Angkutan Umum dan Gender .....	3-11
Gambar 3.3.2	Distribusi Waktu Perjalanan Berdasarkan Penghasilan dan Moda .....	3-12
Gambar 3.3.3	Kontribusi Moda Angkutan Umum Berdasarkan Jumlah Transfer untuk Perjalanan Komuter .....	3-13

Gambar 3.3.4	Kontribusi Moda Angkutan Umum Berdasarkan Jumlah Transfer untuk Semua Tujuan Perjalanan .....	3-14
Gambar 3.3.5	Gender Pengguna Angkutan Umum .....	3-14
Gambar 3.3.6	Usia Pengguna Angkutan Umum.....	3-15
Gambar 3.3.7	Sosial Status Pengguna Angkutan Umum .....	3-15
Gambar 3.3.8	Ketersediaan Mobil dan Sepeda Motor dari Pengguna Angkutan Umum .....	3-16
Gambar 3.3.9	Frekuensi Pengguna Angkutan Umum .....	3-16
Gambar 3.3.10	Asal Tujuan Pengguna Angkutan Umum .....	3-17
Gambar 3.3.11	Tujuan Perjalanan Pengguna Angkutan Umum.....	3-17
Gambar 3.4.1	Usia Kendaraan .....	3-21
Gambar 3.5.1	Usia Pengemudi .....	3-22
Gambar 3.5.2	Kepemilikan Mobil .....	3-22
Gambar 3.5.3	Model Operasional Perusahaan / Koperasi .....	3-23
Gambar 3.5.4	Model Kepegawaian .....	3-23
Gambar 3.5.5	Frekuensi per Hari.....	3-24
Gambar 3.5.6	Jarak Operasional Rata-rata per Perjalanan.....	3-24
Gambar 3.5.7	Jam Bekerja per Hari .....	3-25
Gambar 3.5.8	Hari Kerja Per Minggu .....	3-25
Gambar 3.6.1	Evaluasi Setiap Pelayanan Angkutan Umum.....	3-26
Gambar 4.1.1	Skema: Hubungan dari SITRAMP, PTM, JUTPI, dan JAPTraPIS Studi ....	4-2
Gambar 4.5.1	TATRALOK .....	4-14
Gambar 5.5.1	Proyeksi Penduduk JABODETABEK .....	5-8
Gambar 5.5.2	Distribusi Pendapatan Rumah Tangga .....	5-10
Gambar 5.5.3	Prosedur Demand Forecasting .....	5-10
Gambar 5.5.4	Analisis Sistem Zona Lalu Lintas .....	5-11
Gambar 5.5.5	Skenario Pembangunan Jalan Raya dan Transit Tahun 3030 .....	5-12
Gambar 5.5.6	Perjalanan Saat ini dan Masa Depan di JABODETABEK .....	5-17
Gambar 5.5.7	Pemilihan Moda untuk Kasus 0 (Do Nothing) .....	5-19
Gambar 5.5.8	Pemilihan Moda untuk Kasus 1 .....	5-19
Gambar 5.5.9	Pemilihan Moda untuk Kasus 2 .....	5-20
Gambar 5.5.10	Pemilihan Moda untuk Kasus 3 .....	5-20
Gambar 5.6.1	Jaringan Jalan tahun 2030 dalam Revisi Master Plan JUTPI .....	5-22
Gambar 5.6.2	Jaringan Angkutan Umum Tahun 2030 dalam Revisi Master Plan JUTPI .....	5-22
Gambar 5.6.3	Jaringan Jalan tahun 2020 dalam Revisi Master Plan JUTPI .....	5-23
Gambar 5.6.4	Jaringan Angkutan Umum Tahun 2020 dalam Revisi Master Plan JUTPI .....	5-23
Gambar 6.1.1	TransJakarta Busway.....	6-3

Gambar 6.1.2	TransJakarta Busway .....	6-3
Gambar 6.1.3	Bangkok - Bus terjebak kemacetan di sepanjang koridor Skytrain. Kurangnya jaringan yang berarti 96% dari perjalanan angkutan umum masih dengan bus .....	6-5
Gambar 6.4.1	Contoh Johannesburg tentang Penanganan BRT di Bundaran .....	6-16
Gambar 6.4.2	Contoh Brisbane tentang Pengaspalan Jalur BRT .....	6-16
Gambar 6.4.3	Satu Jalur BRT dengan 3 Jalur Kendaraan Tanpa Trotoar .....	6-17
Gambar 6.4.4	Jalur Lalu Lintas Tanpa Trotoar .....	6-17
Gambar 6.4.5	Nantes Prancis - Dipilih sebagai kota di Eropa yang paling layak huni yang mencapai keseimbangan penggunaan BRT, kendaraan bermotor dan trotoar pejalan kaki .....	6-17
Gambar 6.4.6	Victoria Bridge Brisbane. BRT dengan kapasitas penumpang tiga kali lipat dengan satu jalur bus dan satu jalur mobil di setiap arah .....	6-18
Gambar 6.4.7	Contoh jembatan dengan hanya BRT dan jalur sepeda dan pejalan kaki yang menghubungkan Universitas dengan jaringan BRT .....	6-18
Gambar 6.4.8	Jalan Kaliabang dengan 2 jalur per arah memberikan kapasitas 2400 penumpang p.h .....	6-19
Gambar 6.4.9	Dengan BRT mengambil 50% ruang jalan kapasitas meningkat menjadi 7200 penumpang p.h. ....	6-19
Gambar 6.4.10	Pembatas Beton .....	6-19
Gambar 6.4.11	Pagar .....	6-19
Gambar 6.4.12	Johannesburg - terintegrasi dengan baik ke cityscape .....	6-20
Gambar 6.4.13	Brisbane - penekanan kuat pada kenyamanan dan rasa aman dan keamanan .....	6-20
Gambar 6.4.14	Brisbane - desain BRT menarik .....	6-20
Gambar 6.4.15	Brisbane memiliki infrastruktur BRT massa transit kualitas .....	6-20
Gambar 6.4.16	Johannesburg menggunakan tanda penyeberangan pada setiap stasiun untuk memudahkan akses .....	6-21
Gambar 6.4.17	Jalur pejalan kaki dan ruang mobil di Sydney dirancang untuk memperlambat mobil .....	6-21
Gambar 6.4.18	Bangkok BRT menggunakan eskalator ke shelter .....	6-21
Gambar 6.4.19	Sebuah lift kursi roda melekat pada handrail .....	6-21
Gambar 6.4.20	Platform yang luas (5M) untuk tempat menunggu dengan dua jalur masuk (volume rendah) .....	6-22
Gambar 6.4.21	Platform yang luas (5m) volume tinggi dengan akses masuk / keluar terpisah dengan jalur yang lewat .....	6-22



Gambar 6.4.22	Platform yang luas dengan pembebanan arah offset untuk mendistribusikan penumpang 3.5m .....	6-23
Gambar 6.4.23	Platform dengan variasi tinggi permukaan (3.5m) untuk menyediakan jalur melalui di daerah dengan lebar terbatas .....	6-23
Gambar 6.4.24	Panduan roda untuk memprediksi docking pada shelter .....	6-24
Gambar 6.4.25	Dispatcher .....	6-24
Gambar 6.4.26	Skema Operasi Pusat Kontrol .....	6-25
Gambar 6.4.27	Kinerja setiap bus dalam sistem .....	6-26
Gambar 6.4.28	Kumulatif total bus untuk setiap kontraktor .....	6-26
Gambar 6.4.29	Layanan kinerja berdasarkan rute .....	6-26
Gambar 6.4.30	Sistem gerbang tiket dengan pintu putar tertutup .....	6-28
Gambar 6.4.31	Contactless card reader .....	6-28
Gambar 6.4.32	Mesin otomatis untuk tiket di Brisbane .....	6-28
Gambar 6.4.33	Doncaster Victoria-Mengidentifikasi dirinya dengan peningkatan teknologi untuk menangkap pangsa pasar .....	6-30
Gambar 6.4.34	Membuat sistem BRT sebagai pilihan gaya hidup, yang diidentifikasi dengan keandalan, kenyamanan dan pelayanan penumpang penuh hormat .....	6-30
Gambar 6.4.35	Bus desain menunjukkan massa transit standar .....	6-31
Gambar 6.4.36	BRT Trolley bus di Quito Ekuador menunjukkan integrasi ke daerah dalam kota .....	6-36
Gambar 6.4.37	Trolleybuses Beijing menunjukkan peran Cina yang muncul dalam teknologi Electric Vehicle .....	6-36
Gambar 6.4.38	Set beruntun dari dua articulated bus dengan penggerak listrik menyerupai sistem LRT.....	6-36
Gambar 7.2.1.1	Jaringan Rute BRT Tahun 2020 .....	7-4
Gambar 7.3.1.1	Traffic Assignment pada Jaringan Angkutan Umum Tahun 2020 .....	7-8
Gambar 7.4.2.1	Jaringan Rute BRT Tahun 2014 .....	7-11
Gambar 7.4.3.1	Traffic Assignment pada Jaringan BRT Tahun 2014 .....	7-13
Gambar 8.1.1	Paket Proyek BRT dan Schedule Implementasinya .....	8-2
Gambar 8.1.2	Pembangunan Koridor BRT Tahun 2020 .....	8-3
Gambar 8.1.3	Pembangunan Koridor BRT Tahun 2014 .....	8-3
Gambar 8.1.4	Pembangunan Koridor Khusus BRT pada Tahun 2014 .....	8-4
Gambar 8.1.5	Proyek Pembangunan Koridor BRT Jangka Pendek .....	8-5
Gambar 8.1.6	Proyek 1-A Traffic Operation di sekitar Monas .....	8-7
Gambar 8.1.7	Proyek 1-B Ekspansi Shelter Bank Indonesia .....	8-7

Gambar 8.1.8	Proyek 1-C Modifikasi Shelter Gambir Menjadi Terintegrasi dengan Kereta Api .....	8-8
Gambar 8.1.9	Proyek 2-A Shelter Baru di Pesing .....	8-8
Gambar 8.1.10	Proyek 2-B Shelter Duku Atas Baru .....	8-9
Gambar 8.1.11	Proyek 2-C Shelter Cawang Perpanjangan Jembatan Penyebrangan ....	8-10
Gambar 8.1.12	Proyek 3-A Konstruksi Shelter Mangga Dua .....	8-10
Gambar 8.1.13	Proyek 3-B Desain Ulang Jalan Kp.Melayu .....	8-11
Gambar 8.1.14	Proyek 3-C Modifikasi Terminal Blok M .....	8-11
Gambar 8.1.15	Proyek 4 Peningkatan Terminal Kalideres .....	8-12
Gambar 8.1.16	Proyek 5 Modifikasi Shelter Kp. Melayu .....	8-12
Gambar 8.1.17	Proyek 6 Upgrading Koridor 1,2 dan 3 .....	8-13
Gambar 8.4.1	Park & Ride di Stasiun Kereta Api Rawa Buntu .....	8-17
Gambar 8.4.2	Fasilitas Park & Ride Eksisting di Shelter Busway .....	8-17
Gambar 8.4.3	Desain Konseptual untuk Fasilitas Park & Ride .....	8-19
Gambar 8.4.4	Contoh Fasilitas Park & Ride di Washington Metropolitan Area, USA ....	8-20
Gambar 8.4.5	Rencana Layout Khusus .....	8-20
Gambar 8.4.6	Lokasi Pembangunan Fasilitas Park & Ride yang Diajukan .....	8-21
Gambar 8.4.7	Faktor Kunci yang Dipertimbangkan .....	8-24
Gambar 8.5.1	Fungsi Terminal Terpadu/Multimoda .....	8-26
Gambar 8.5.2	Contoh Terminal Terpadu/TOD (Sinjuku, Tokyo).....	8-26
Gambar 8.5.3	Contoh Terminal Terpadu/TOD (Shin-Yokohama, Yokohama) .....	8-27
Gambar 8.5.4	Contoh Terminal Terpadu/TOD (Sakae, Nagoya) .....	8-27
Gambar 8.5.5	Lokasi Terminal Terpadu/Multimoda yang Diajukan .....	8-28
Gambar 9.1.1	Konsep Kerangka Kerja Manajemen dan Pengoperasian BRT.....	9-1
Gambar 9.1.2	Usulan Struktur Organisasi TransJabodetabek .....	9-5
Gambar 9.1.3	Prakiraan Keuntungan dan Kerugian berdasarkan Tarif dan Kecepatan ...	9-7
Gambar 9.1.4	Hubungan dan Tanggapan Terhadap Isu Customer Service di TransJabodetabek .....	9-7
Gambar 9.1.5	Jadwal Pelaksanaan Pembentukan TransJabodetabek .....	9-13
Gambar 9.2.1	Konsep Meningkatkan Layanan Transportasi Publik Angkutan Umum melalui PMVI .....	9-19
Gambar 9.2.2	Concept of Improving Public Transport Service through PMVI Armada Usia Armada menurut Jenis Kendaraan .....	9-19
Gambar 9.2.3	Konsep Sistem Lisensi Bus untuk Pelayanan Bus Umum .....	9-22
Gambar 9.2.4	Konsep Izin Campuran untuk Sistem Kontrak yang Diklasifikasikan .....	9-24
Gambar 9.2.5	Perbandingan antara Pendekatan Metode Tradisional dan Kerja sama .....	9-28
Gambar 9.2.6	Jadwal Pelaksanaan Reformasi Sistem Manajemen Bus Umum .....	9-30

Gambar 9.3.1	Rute TransPakuan di Kota Bogor .....	9-33
Gambar 10.1.1	Metodologi Skenario Evaluasi .....	10-4
Gambar 10.2.1	Rasio Ruang Jalan Berdasarkan Kota .....	10-8
Gambar 10.2.2	Pengguna BRT Pada Seksi Koridor Pilihan sepanjang 2010 dan 2020 ..	10-9
Gambar 11.1.1	Koridor Studi Area Kota Tangerang dan Alinyemen Rute 2b .....	11-2
Gambar 11.2.1	3 Alternatif Hasil Studi PT KIP untuk Dewan Kota Tangerang .....	11-5
Gambar 11.3.1	Jaringan Bus di Kota Tangerang 2010 .....	11-7
Gambar 11.3.2	Frekuensi Harian Operasi Bus (per tipe) di Terminal Bus Kalideres .....	11-9
Gambar 11.3.3	Frekuensi Harian Operasioanal Bus di Terminal Bus Poris Plawad.....	11-11
Gambar 11.4.1	Alinyemen Koridor Kalideres – Porisplawad – Kota Tangerang.....	11-13
Gambar 11.4.2	Shelter Nusa Raya, Warung Gantung & Yos Sudarso .....	11-15
Gambar 11.4.3	Stn. Poris, Terminal Poris Plawad, Damar & Stn. Tanah Tinggi .....	11-16
Gambar 11.4.4	Veteran, Moch Tamin & Tangerang City Mall .....	11-17
Gambar 11.5.1	Scenario 1: 2014 Intermediate BRT Demand Rute 2b .....	11-20
Gambar 11.5.2	Scenario 2: 2014 BRT Demand di Integrasi Rute 2 .....	11-21
Gambar 11.5.3	Scenario 3, 2020 Full BRT Demand di Rute 2.....	11-23
Gambar 12.2.1	Masterplan JAPTraPIS dan Jadwal Implementasinya .....	12-3

## SINGKATAN

ATC	Area Traffic Control
BAKORLANTAS	Badan Koordinasi Lalulintas
BAPPEDA	Badan Perencanaan Pembangunan Daerah
BAPPENAS	Badan Perencanaan Pembangunan Nasional
BKSP	Badan Kerjasama Pembangunan
BLU	Badan Layanan Umum
BPPT	Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi
BPS	Biro Pusat Statistik
BRT	Bus Rapid Transit
BSTP	Bina Sistem Transportasi Perkotaan
CBD	Central Business District
CMEA	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
CNG (or BBG)	Compressed Natural Gas
DGLT	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Dishub	Dinas Perhubungan
DKI Jakarta	Daerah Khusus Ibukota Jakarta
EIA	Environmental Impact Assessment
ESDM	Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral
GDP, GRDP	Produk Domestik Brut, Produk Domestik Regional Bruto
GPRS	General Packet Radio Service
GPS	Global Positioning System
GOI	Pemerintah Indonesia
GOJ	Pemerintah Jepang
IMF	International Monetary Fund
IEE	Initial Environmental Evaluation
ITDP	Institute for Transportation & Development Policy
ITS	Intelligent Transport Systems
JABODETABEK	Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi
Jabodetabekpunjur	Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, Puncak, Cianjur
JETRO	Japan External Trade Organization
JICA	Japan International Cooperation Agency
JTA	Otoritas Transportasi JABODETABEK
JUTPI	Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration
LLAJ	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
LNG	Liquefied Natural Gas
LPG	Liquefied Petroleum Gas
MHA	Kementerian Dalam Negeri
M/M	Minutes of Meeting
MOE	Kementerian Lingkungan Hidup
MOF	Kementerian Keuangan
MOPW (or PU)	Kementerian Pekerjaan Umum
MOT	Kementerian Perhubungan

MRT	Mass Rapid Transit
NGO	Non Governmental Organization
OD	Origin and Destination
PPP	Public Private Partnership
RTRW, RTRWN	Rencana Tata Ruang Wilayah, Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
SC	Steering Committee
SEA	Strategic Environmental Assessment
SITRAMP	The Study on Integrated Transportation Master Plan for JABODETABEK
SPM	Standar Pelayanan Minimal
TDM	Traffic Demand Management
TOD	Transit Oriented Development
TWG	Technical Working Group
UKP4	Unit Kerja Presiden Untuk Pembangunan Pemantauan dan Pengendalian
UNEP	United Nations Environmental Programme



# 1 PENDAHULUAN

## 1.1 Ruang Lingkup Studi

### 1) Latar Belakang Studi

Kawasan Metropolitan Jakarta (JABODETABEK) telah mengalami pertumbuhan pesat dalam banyak hal. Pada tahun 1990, jumlah penduduknya 17 juta jiwa, kemudian meningkat menjadi 28 juta pada tahun 2010, atau meningkat sebanyak 1.6 kali lipat dalam kurun waktu 20 tahun dengan rata-rata pertumbuhan 2.5% per tahun. Perekonomian JABODETABEK berkontribusi terhadap PDB nasional sebesar 25% pada tahun 2008, meskipun jumlah penduduknya hanya 11.8% dari total jumlah penduduk Indonesia. JABODETABEK adalah pusat pertumbuhan terbesar di Indonesia di mana 40% investasi asing terkonsentrasi di dalamnya.

Di kawasan JABODETABEK, transportasi perkotaan didominasi oleh dukungan jaringan jalan. Jumlah kendaraan yang terdaftar, termasuk mobil dan sepeda motor telah mengalami peningkatan sebesar tiga kali lipat yaitu dari 3.3 juta pada tahun 2000 menjadi 9.6 juta pada tahun 2008 dengan rata-rata pertumbuhan yang mencapai hampir 15% per tahun. Total kebutuhan lalu lintas (*traffic demand*) telah meningkat dalam jumlah yang besar seiring dengan pertumbuhan penduduk, peningkatan kepemilikan kendaraan dan kesejahteraan ekonomi. Di sisi lain, pembangunan infrastruktur transportasi, seperti rel kereta dan jaringan jalan perkotaan berjalan dengan sangat lambat. Sehingga, kemacetan lalu lintas di kawasan studi (JABODETABEK) semakin serius.

Berdasarkan SITRAMP<sup>1</sup>, studi transportasi yang dilakukan oleh JICA pada periode tahun 2002–2004, kerugian ekonomi yang ditimbulkan oleh kemacetan lalu lintas pada tahun 2002 diperkirakan mencapai 3 triliun rupiah dalam konteks biaya operasional kendaraan dan 2.5 triliun rupiah dalam konteks kerugian waktu penduduk. Sejak jumlah mobil dan sepeda motor meningkat pesat yang menyebabkan kemacetan lalu lintas yang semakin memburuk, kondisi lingkungan dan ekonomi pun mengalami kerugian.

Dalam konteks ini, pada bulan September 2010 pemerintah Indonesia mengambil langkah dan mempersiapkan kebijakan prioritas untuk mengurangi masalah kemacetan lalu lintas di kawasan JABODETABEK. Pemerintah berupaya untuk mengatasi masalah ini dengan pendekatan integratif melalui peningkatan kerjasama antar lembaga seperti Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, dan pemerintah-pemerintah daerah terkait seperti DKI Jakarta.

Dengan tujuan yang sama, The Japan International Cooperation Agency (JICA) mengimplementasikan proyek kerjasama teknis JUTPI<sup>2</sup> yang sudah dimulai sejak bulan Juli tahun 2009 lalu. Proyek JUTPI ini juga mendukung Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dalam melakukan pembaharuan database SITRAMP dan dalam rangka memprakarsai pendirian lembaga otoritas transportasi jabodetabek (yang kemudian disebut dengan JABODETABEK Transportation Authority - JTA).

Dengan mengadopsi kerangka rencana JUTPI, studi JICA ini diharapkan dapat memformulasikan strategi transportasi publik yang dapat merealisasikan proses *modal shift* yang memindahkan penggunaan kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor) untuk kembali kepada penggunaan angkutan umum. Studi ini akan dilakukan dalam koordinasi

---

<sup>1</sup> The Study on Integrated Transportation Master Plan for JABODETABEK

<sup>2</sup> JABODETABEK Urban Transportation Policy Integration Project

dengan counterpart utama, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (DJPD), dan instansi-instansi terkait lainnya.

## 2) Tujuan Studi

Tujuan umum dari studi ini adalah untuk mereview masterplan transportasi eksisting (2009) khususnya pada aspek angkutan umum dan formulasi strategi implementasi untuk meningkatkan sistem angkutan umum perkotaan berbasis jalan. Strategi tersebut akan digunakan untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum sekaligus mempromosikan perpindahan penggunaan angkutan pribadi (mobil dan sepeda motor) kepada angkutan umum, yang secara bersamaan juga dapat mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi kerugian ekonomi dan meningkatkan daya dukung lingkungan di kawasan studi.

Tujuan khusus dari studi ini adalah:

- (1) Untuk memformulasikan strategi implementasi untuk proyek-proyek transportasi publik yang prioritas untuk JABODETABEK sampai dengan tahun 2014, dan
- (2) Untuk melakukan *transfer knowledge* dan *skill* kepada staf-staf instansi mitra kerjasama (*counterpart*) selama masa studi untuk menjamin adanya keberlanjutan dari strategi pengembangan transportasi publik.

Dalam studi ini, angkutan umum berbasis jalan, khususnya bus akan menjadi fokus utama dari perencanaan. Sedangkan, rencana-rencana pembangunan untuk jaringan jalan dan rel kereta dari masterplan akan direvisi oleh JUTPI.

## 3) Wilayah Studi

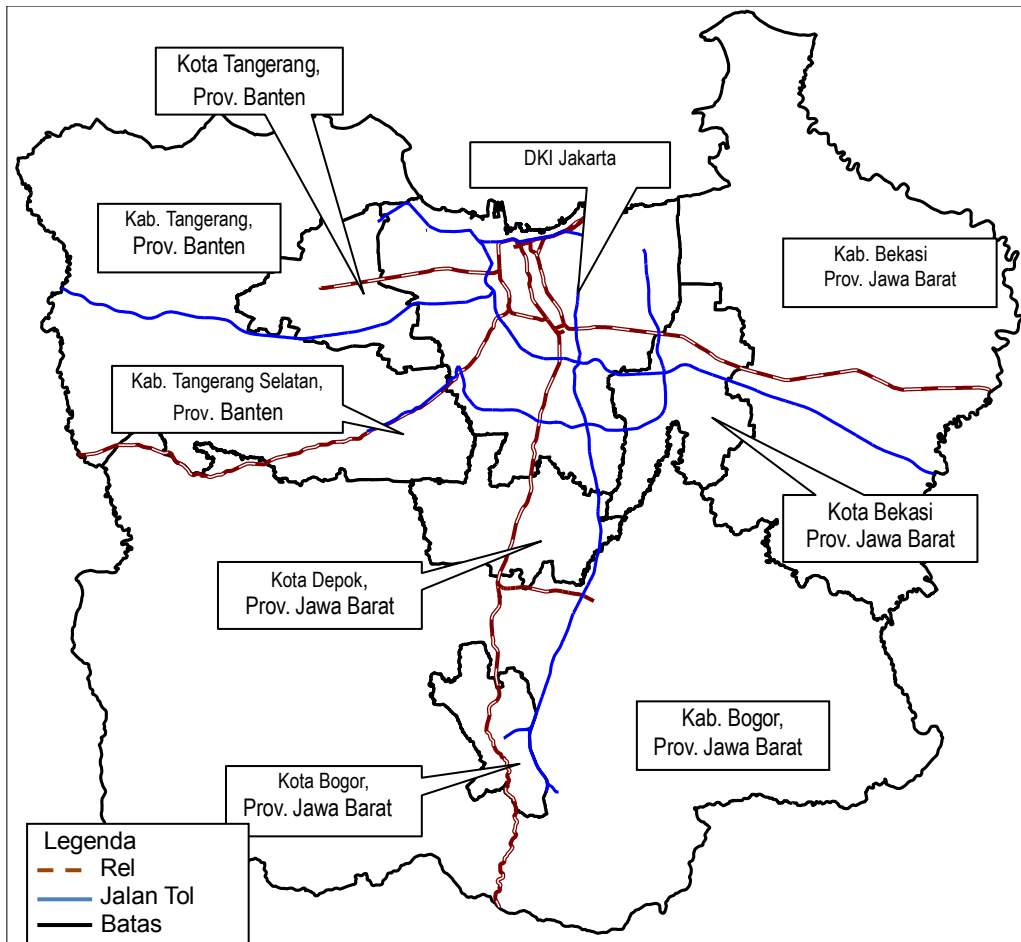
Wilayah studi mencakup kawasan metropolitan Jakarta atau JABODETABEK, yang terdiri dari: (i) Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta) dan pemerintah-pemerintah daerah<sup>3</sup> yang antara lain (ii) Kota Bogor, (iii) Kabupaten Bogor, (iv) Kota Depok, (v) Kota Tangerang, (vi) Kota Tangerang Selatan, (vii) Kabupaten Tangerang, (viii) Kota Bekasi, dan (ix) Kabupaten Bekasi. Batasan administratif dari wilayah studi ini ditunjukkan pada gambar 1.1.1.

---

<sup>3</sup> "Kota" dan "Kabupaten" sama dengan "city" dan "district."



**Gambar 1.1.1 Batas Administratif Wilayah Studi**



#### 4) Kerangka Kerja Studi

Studi ini dimulai pada bulan Februari 2011 dan berakhir pada bulan Mei 2012 (mengacu pada Gambar 1.1.2)

**Gambar 1.1.2 Program Kerja dan Penugasan Studi**

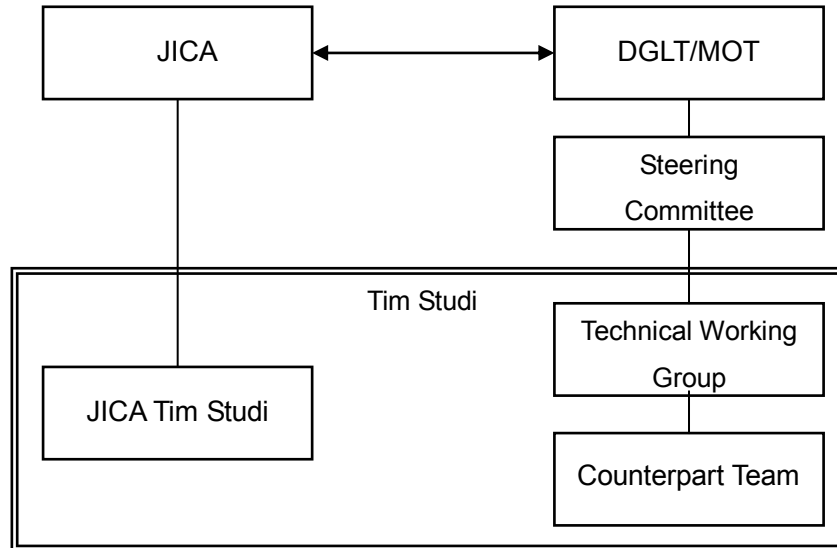
Tahun /Bulan	Tahap	Penugasan Studi	Laporan		
2011 - Feb	Th.I: Review Kajian-Kajian Eksisting dan Melakukan Survey Angkutan Umum	Persiapan	Pendahuluan		
		Diskusi Laporan Pendahuluan WS/Seminar			
Maret		Review Kajian Eksisting dan Data-Data Terkait	Perkembangan		
April		Pelaksanaan Survey Angkutan Umum			
Mei		Review Data Demand Transportasi Proyek JUTPI			
Mei	Th.II: Review M/P Eksisting	Diskusi Laporan Perkembangan WS/Seminar	Interim		
Juni		Review Demand Transportasi di Masa Depan (2020) Review Eksisting Masterplan (2009)			
Juli		Diskusi Laporan Interim WS/Seminar			
Aug.	Th.III: Persiapan Strategi Implementasi Jangka Pendek s/d 2014	Implementation Strategy and Priority Projects			
Sep.		Pengembangan Sistem Busway	Pengembangan Sistem Feeder Busway	Rasionalisasi Pelayanan Bus Lokal	Pengembangan Park and Ride dan Fasilitas Transfer
Oct.		Peningkatan Pelayanan Taxi, Bajaj dan Para Transit	Pengembangan Sistem Informasi Angkutan Umum	Pengembangan Fasilitas Untuk Penumpang Khusus (Vulnerable)	WS/Seminar
Nov.					
Dec.		Pertimbangan Lingkungan	Pertimbangan Sosial	Database Rencana Transportasi Publik	Pengembangan Kelembagaan Administrasi Angkutan Umum
2012 - Jan.			Proyek-Proyek yang Diajukan untuk Kerjasama GOJ	Training in Japan	
Feb.			Diskusi Laporan Draft Final WS/Seminar	Draft Final	
Maret			Tanggapan Terhadap Masukan Resmi Gol dalam DFR		
April					
Mei			Penyerahan Laporan Final	Final	

## 1.2 Organisasi Studi dan Implementasi

### 1) Organisasi Studi

Organisasi studi telah disusun yang terdiri dari tim studi JICA untuk pihak Jepang dan Steering Committee (SC), Technical Working Group (TWG), dan counterpart (CP) sebagai tim dari pihak Indonesia (lihat Gambar 1.2.1).

Gambar 1.2.1 Organisasi Studi



### 2) Koordinasi dengan Pihak Indonesia

- (1) **Steering Committee:** Komite ini terdiri dari pejabat tinggi dilingkup institusi-institusi terkait yang utama, termasuk DGLT-MOT, Kemenko Perekonomian, BAPPENAS, Kementerian Dalam Negeri, PU, Polisi, dan Pemerintah-Pemerintah Daerah dalam rangka mendiskusikan dan membuat keputusan dalam isu-isu kunci dari studi ini.
- (2) **Technical Working Group:** Pembentukan TWG diajukan oleh pihak Indonesia dalam rangka mendiskusikan hal-hal yang sifatnya lebih teknis dan praktik selama pelaksanaan studi, yang melibatkan anggota-anggota dari institusi utama. Sangat direkomendasikan untuk melaksanakan rapat TWG secara periodik, misalnya sekali dalam sebulan, di mana tim studi JICA Study dapat menginformasikan progress pekerjaan, permasalahan, dan pertimbangan-pertimbangan yang harus dipikirkan pada setiap tahapan studi, serta dalam rangka melibatkan gagasan-gagasan dari pihak Indonesia.
- (3) **Counterpart:** Tim Counterpart terdiri dari lima sub-direktorat di Direktorat BSTP, DGLT sebagai coordinator dan dibantu oleh staf-stafnya pada setiap bidang. Koordinasi terdekat antara tim studi JICA dengan tim Counterpart dilakukan dalam rangka menjamin keberlangsungan kemitraan dari pihak Indonesia.

Progres harian dari studi dimonitor dalam rapat koordinasi rutin. Tujuan-tujuan lainnya dari rapat koordinasi adalah untuk menyampaikan progress keseluruhan dan masalah-masalah yang dihadapi oleh tim studi. Rapat koordinasi idealnya diadakan setiap seminggu sekali.

**Tabel 1.2.1 Anggota Pihak Indonesia**

<p><b>STEERING COMMITTEE:</b> Ketua : Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (DGLT MOT) Wakil Ketua: Direktur Bina Sarana Transportasi Perkotaan (BSTP), DGLT, MOT Wakil Ketua: Sekretaris DGLT, MOT Wakil Ketua: Direktur Lalulintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), DGLT, MOT ANGGOTA: 1. Asisten Deputi Infrastruktur Transportasi, Kementerian Koordinator Perekonomian (CMEA) 2. Direktur Transportasi, BAPPENAS 3. Direktur Perkotaan dan Pedesaan, BAPPENAS 4. Direktur Perencanaan Perkotaan, DG Pembangunan Daerah (BANGDA), Kementerian Dalam Negeri 5. Direkrut Bina Teknik, DG Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum (PU) 6. Direktur Perkotaan Metropolitan, DG Penataan Ruang, Kementerian Pekerjaan Umum (PU) 7. Direktur Lalulintas, Polda Metro Jaya 8. Direktur Lalulintas, Polda Jawa Barat 9. Kepala BAPPEDA, Provinsi DKI Jakarta 10. Kepala BAPPEDA, Provinsi Jawa Barat 11. Kepala BAPPEDA, Provinsi Banten 12. Kepala Dinas Perhubungan, Provinsi DKI Jakarta 13. Kepala Dinas Perhubungan, Provinsi Jawa Barat 14. Kepala Dinas Perhubungan, Provinsi Banten</p>
<p><b>TECHNICAL WORKING GROUP:</b> Ketua : Direktur BSTP, DGLT, MOT SEKRETARIS : Subdirektur Dampak Transportasi Perkotaan, BSTP, DGLT, MOT ANGGOTA: 1. Kepala Dinas Perhubungan, Provinsi DKI Jakarta 2. Kepala Dinas Perhubungan, Kota Bogor 3. Kepala Dinas Perhubungan, Kabupaten Bogor 4. Kepala Dinas Perhubungan, Kota Depok 5. Kepala Dinas Perhubungan, Kota Tangerang 6. Kepala Dinas Perhubungan, Kota Tangerang Selatan 7. Kepala Dinas Perhubungan, Kabupaten Tangerang 8. Kepala Dinas Perhubungan, Kota Bekasi 9. Kepala Dinas Perhubungan, Kabupaten Bekasi SEKSI: 1. Seksi Transportasi Jalan: Ketua: Subdirektur Transportasi Jalan, BSTP, DGLT, MOT Anggota: Subdirektur Transportasi Jalan, LLAJ, DGLT, MOT Kepala Sub Bidang Urusan Bina Transportasi, Dinas Perhubungan, Provinsi DKI Jakarta 2. Seksi Jaringan Transportasi: Ketua: Subdirektur Jaringan Transportasi Perkotaan, BSTP, DGLT, MOT Anggota: Kepala Sub Bidang Sistem Transportasi, Dinas Perhubungan, Provinsi Jawa Barat Subdirektur Kebijakan dan Strategi Kota Metropolitan, DG Penataan Ruang, PU 3. Seksi Integrasi Moda Transportasi: Ketua: Subdirektur Integrasi Moda Transportasi Perkotaan, BSTP, DGLT, MOT Anggota: Subdirektur Transportasi Darat, BAPPENAS Subdirektur Kebijakan dan Strategi, Direktorat Bina Program, DG Bina Marga, PU 4. Seksi Lalulintas: Ketua: Subdirektur Lalulintas Perkotaan, BSTP, DGLT, MOT Anggota: Kepala Bidang Infrastruktur Transportasi, CMEA Subdirektur Perkotaan, Direktorat Perkotaan, BAPPENAS 5. Seksi Dampak Transportasi Perkotaan: Ketua: Subdirektur Dampak Transportasi Perkotaan, BSTP, DGLT, MOT Anggota: Kepala Bagian Transportasi Darat, Dinas Perhubungan, Provinsi Banten Subdirektur, Direktorat Perencanaan Perkotaan, DG BANGDA, Kementerian Dalam Negeri</p>
<p><b>COUNTERPART:</b> (Koordinator dan Staf dari BSTP/DGLT) 1. Jaringan Transportasi 2. Integrasi Moda Transportasi 3. Transportasi Jalan 4. Lalulintas 5. Dampak Transportasi Perkotaan</p>

### 3) JICA dan Tim Studi JICA

The JICA Indonesia Office didukung oleh tim studi yang terdiri dari 11 orang tenaga ahli (expert).

**Tabel 1.2.2 Keanggotaan Pihak Jepang**

<b><u>JICA Indonesia Office</u></b>	
Mr. MATSUNAGA Akira	Senior Representative, JICA Indonesia Office
Mr. HIGUCHI Hajime	Representative, JICA Indonesia Office
<b><u>JICA Study Team</u></b>	
Dr. MASUJIMA Tetsuji	Team Leader/Public Transportation Planning
Mr. KUMAZAWA Ken	Transportation Planning/Financial Analysis
Mr. Mazhar IQBAL	Bus Operation Planning/Financial Planning
Mr. ABE Osamu	Institution/Management
Mr. IRIE Tetsushi	Public Transportation Facility Planning
Dr. Kov MONYRATH	Bus Demand Analysis
Ms. SAKAI Yuko	Environmental and Social Consideration
Mr. KOMORI Masaru	Transportation Survey and Analysis
Mr. Frits OLYSLAGERS	Busway Planning
Mr. IZUMI Sadatoshi	Bus Operation Information System
Dr. OKAMURA Makoto	Project Coordination/Training Program

### 4) Implementasi Studi

#### (1) Diskusi dengan anggota tim studi

Koordinasi dan keterlibatan pihak Indonesia sangat signifikan selama masa studi. Berbagai diskusi dilakukan dengan pihak SC, TWG dan CP, serta sejumlah institusi terkait yang terlibat langsung selama masa studi.

#### (2) Workshop/Seminar:

Lebih dari itu, workshop dan seminar dilaksanakan untuk beberapa isu utama dalam rangka membahasnya secara detail dengan pihak-pihak yang terkait. Workshop/seminar akan menghasilkan materi hasil diskusi dan saran yang berkaitan dengan keperluan studi.

#### (3) Transfer Teknologi

Transfer teknologi mengenai perencanaan angkutan umum dilakukan kepada pihak anggota tim perwakilan melalui aktivitas penugasan dalam studi. Sebagai tambahan, diadakan juga program pelatihan intensif pada 5-12 Februari 2012 di Jepang.

#### (4) Website dan News Letter

Sebagai tambahan dari aktivitas-aktivitas di atas, tim studi juga mengembangkan website (<http://www.japtrapis.com>) untuk mendistribusikan perkembangan studi, kerangka studi serta didukung oleh newsletter untuk publikasi topik-topik lainnya. Topik-topik tersebut antara lain penjelasan mengenai keseluruhan kerangka kerja studi dan hasil-hasil utama yang dicapai dalam survey angkutan umum.



## 2 KONDISI TRANSPORTASI PERKOTAAN DI JABODETABEK

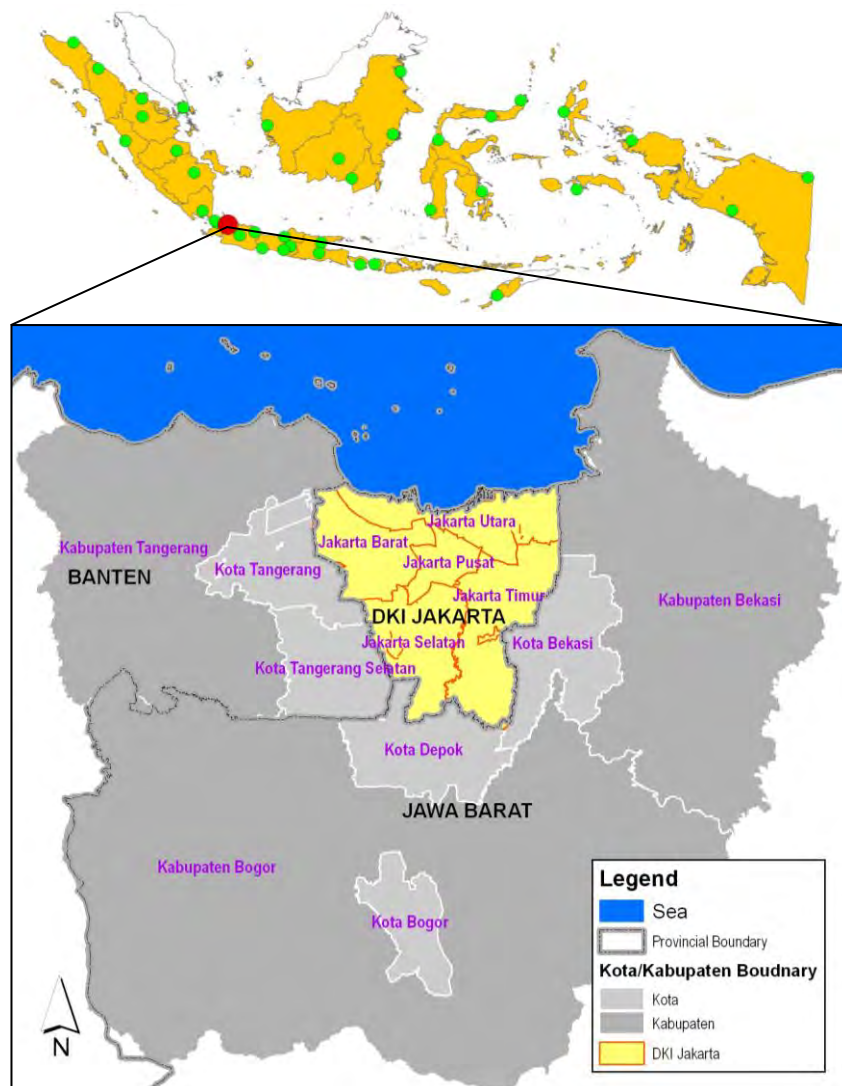
### 2.1 Karakteristik Sosio-ekonomi dan Pembangunan Perkotaan

#### 2.1.1 Konteks Wilayah Studi

JABODETABEK berlokasi di Pulau Jawa dan memiliki karakteristik yang khusus sebagai pusat dari aktivitas politik, ekonomi dan kependudukan Indonesia. Kawasan ini terdiri dari DKI Jakarta, sebagian Provinsi Jawa Barat (Kota Depok, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Bekasi, dan Kabupaten Bekasi) dan sebagian Provinsi Banten (Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kabupaten Tangerang). Kemudian, di dalam Provinsi DKI Jakarta sendiri terdiri dari 5 Kota (Jakarta Utara, Jakarta Barat, Jakarta Pusat, Jakarta Timur, dan Jakarta Selatan).

Disimpulkan bahwa wilayah JABODETABEK, terbagi ke dalam 4 wilayah kunci: 1) **DKI Jakarta**, sebagai pusat, 2) **Bekasi** yang mencakup Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi sampai ke timur, 3) **Bogor** yang mencakup Kota Depok, Kota Bogor dan Kabupaten Bogor ke arah selatan, dan 4) **Tangerang** yang mencakup Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang ke arah barat.

Gambar 2.1.1 Lokasi Wilayah Studi JABODETABEK



Sumber: Tim Studi

## 2.1.2 Demografi

Penduduk JABODETABEK terus bertumbuh dengan pesat, pada tahun 1990 jumlahnya 17 juta, meningkat menjadi 21 juta pada tahun 2000, 24 juta pada tahun 2005, dan 28 juta pada tahun 2010. Peningkatan yang terjadi adalah sebesar 1.2 kali lipat pada dekade millenium terakhir ini (1990 – 2000) pada rata-rata pertumbuhan 2.1 % per tahun, selain itu menjadi 12% pada periode 5 tahun berikutnya (2000 – 2005) dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 2.4% per tahun, dan bertambah 19% pada lima tahun terakhir (2005 – 2010) pada tingkat pertumbuhan rata-rata 3.5% per tahun.

Pertumbuhan pesat terjadi di wilayah Tangerang dan Bekasi. Rata-rata pertumbuhan penduduk di wilayah-wilayah ini adalah 4.7 % per tahun dan 4.8% per tahun secara berurutan, hamper tiga kali lipat rata-rata pertumbuhan nasional yang berkisar 1.6% per tahun. Selain itu, wilayah Bogor juga meningkat dengan rata-rata pertumbuhan yang sangat tinggi yakni 4.2% per tahun. Situasi ini menunjukkan pesatnya pertumbuhan penduduk di luar wilayah DKI Jakarta, yang juga bertumbuh lebih pesat sebelum krisis ekonomi tahun 1997. Sebenarnya, jumlah penduduk di DKI Jakarta dari tahun 1990 sampai dengan tahun 2000 meningkat pada awalnya menjadi 9.1 juta pada tahun 1995, namun kemudian berkurang karena adanya tenaga-tenaga kerja yang bermigrasi akibat dampak resesi yang diikuti dengan krisis ekonomi pada tahun 1997. Bagaimanapun juga, jumlah penduduk di DKI Jakarta mulai meningkat kembali setelah tahun 2005, dengan rata-rata yang hampir sama dengan rata-rata pertumbuhan nasional 1.6% per tahun.

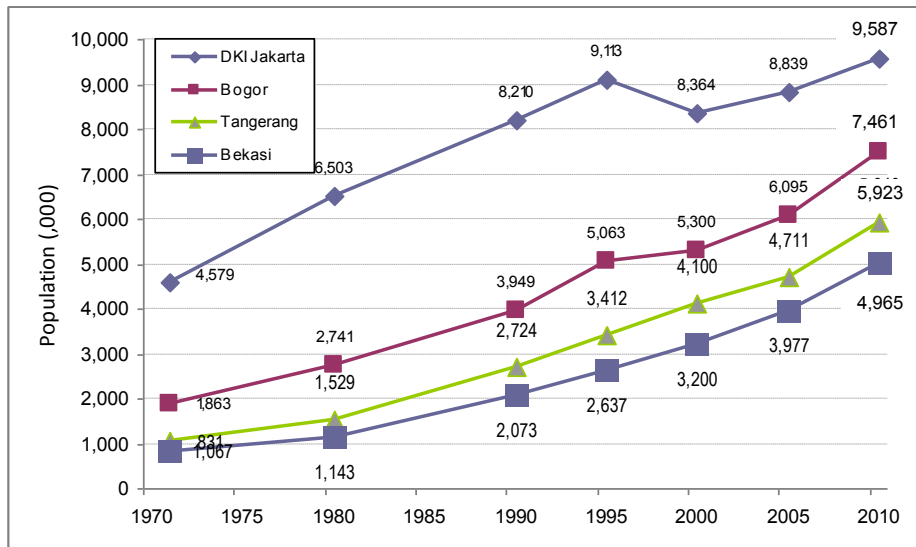
**Tabel 2.1.1 Demografi di Wilayah Studi**

Wilayah	Luas (km <sup>2</sup> )	Populasi (,000)				Pertumbuhan Penduduk (% p.a)			Kepadatan Penduduk (per./km <sup>2</sup> )			
		1990	2000	2005	2010	'90-'00	'00-'05	'05-'10	2000	2005	2010	
Wilayah Studi	DKI Jakarta	656	8,210	8,364	8,839	9,587	0.2	1.1	1.6	12,750	13,474	14,614
	Bogor	3,381	3,949	5,300	6,095	7,461	3.0	2.8	4.2	1,568	1,803	2,207
	Tangerang	1,260	2,724	4,100	4,711	5,923	4.2	2.8	4.7	3,254	3,739	4,700
	Bekasi	1,284	2,073	3,200	3,977	4,965	4.4	4.4	4.8	2,492	3,097	3,867
	<b>Total</b>	<b>6,581</b>	<b>16,956</b>	<b>20,964</b>	<b>23,622</b>	<b>27,936</b>	<b>2.1</b>	<b>2.4</b>	<b>3.5</b>	<b>3,186</b>	<b>3,589</b>	<b>4,245</b>
Indonesia	1,919,440	177,385	206,264	219,210	237,641	1.5	1.2	1.6	107	114	124	
% thd Nasional	0.3	9.6	10.2	10.8	11.8	-	-	-	-	-	-	

Sumber: Statistik Tahunan Indonesia 1998, Survey Penduduk Antar Sensus 2005, Sensus 2010, BPS



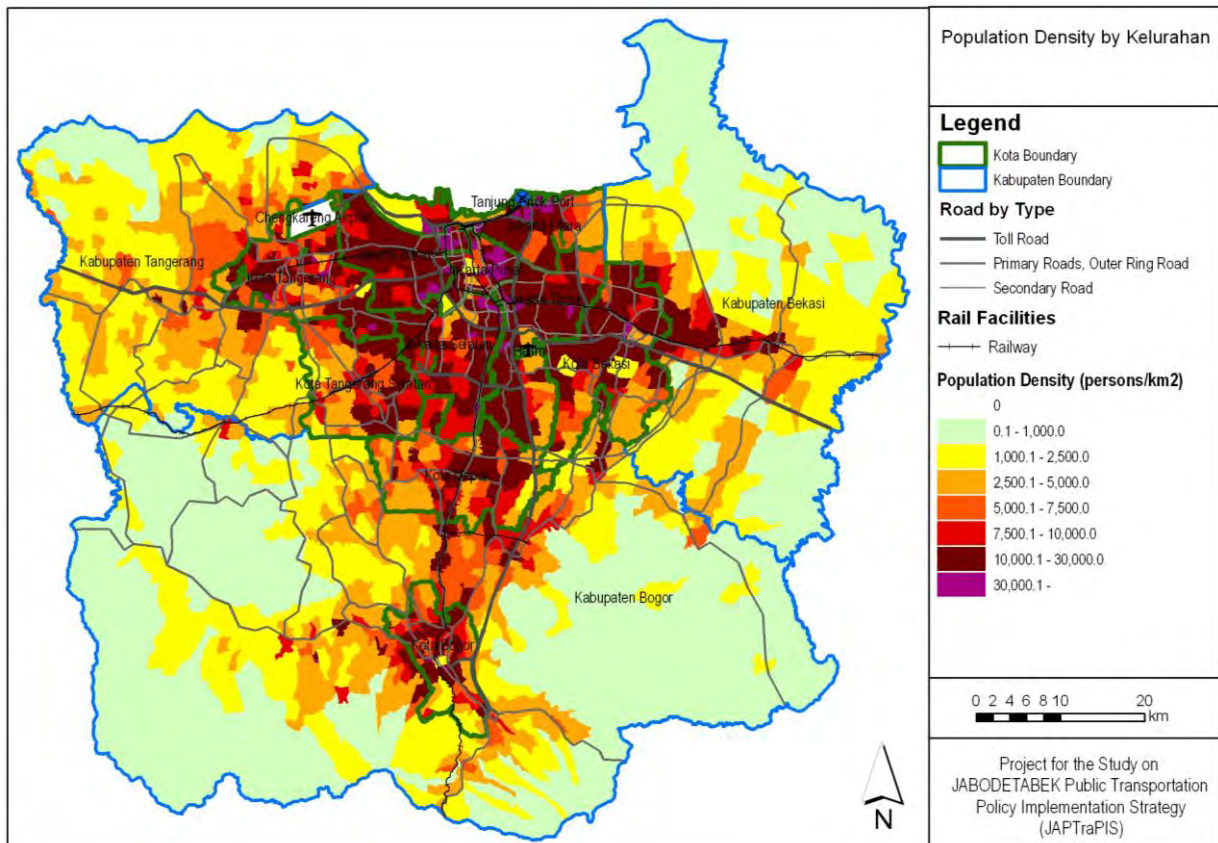
**Gambar 2.1.2 Pertumbuhan Penduduk di Wilayah Studi 1970-2010**



Sumber: Statistik Tahunan Indonesia 1998, Survey Penduduk Antar Sensus 2005, Sensus 2010, BPS

Gambar 2.1.3 menunjukkan distribusi kepadatan penduduk per kelurahan. Wilayah-wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi berada di sekitar DKI Jakarta dan perbatasan dengan wilayah Kota Bogor. Kepadatan penduduk juga telah menunjukkan tren pertumbuhan yang meningkat di Kabupaten pada wilayah barat dan selatan, di luar DKI Jakarta terutama yang berada di sepanjang jalan-jalan arteri primer. Namun demikian, kepadatan penduduk di Kabupaten Tangerang secara relatif masih cukup tinggi dibandingkan dengan Kabupaten Bekasi dan Kabupaten Bogor, dimungkinkan karena kedekatannya dengan Bandara Soekarno-Hatta.

**Gambar 2.1.3 Kepadatan Penduduk Per Kelurahan**



Sumber: Sensus 2010, BPS

### 2.1.3 Ekonomi

JABODETABEK adalah daerah pusat pertumbuhan terbesar di Indonesia di mana 40% dari keseluruhan investasi asing terkonsentrasi di wilayah tersebut. Perekonomian JABODETABEK diperhitungkan 25% dari total Produk Domestik Bruto (PDB) nasional pada tahun 2008; sekalipun jumlah penduduknya hanya berkisar 12% dari jumlah nasional.

Pertumbuhan rata-rata Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) JABODETABEK secara rata-rata relatif stabil pada kisaran 6% per tahun sejak tahun 2003. Selain itu, pertumbuhan PDRB per wilayahnya juga memiliki kisaran yang mirip (lihat Gambar 2.1.4).

Gambar 2.1.5 menunjukkan tren historis PDB konstan dalam kurun dua puluh tahun terakhir, dari tahun 1991 hingga tahun 2010. Setelah krisis ekonomi pada tahun 1997, pertumbuhannya menurun tajam, namun membaik dari resesi dalam lima tahun kemudian pada tingkatan yang sama dengan ketika sebelum tahun 1997.

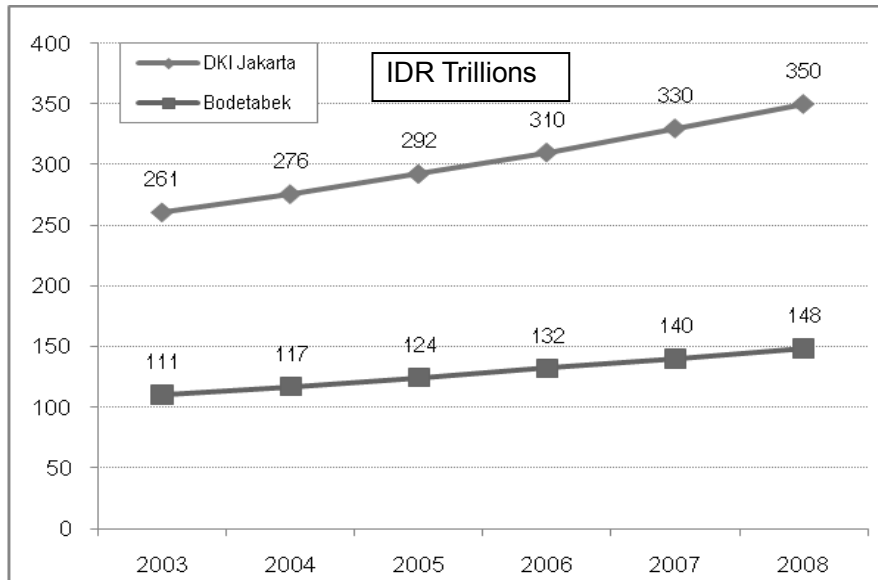
**Tabel 2.1.2 Ekonomi Wilayah Studi**

Wilayah	PDRB atas Harga Konstan (2000) (Triliun Rupiah)						PDRB per Kapita (juta Rupiah per jiwa)						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2003*	2004*	2005	2006*	2007*	2008*	
Wilayah Studi	DKI Jakarta	261	276	292	310	330	350	30.2	31.5	33.1	34.5	36.1	37.7
	Bogor	30	31	33	35	38	40	5.2	5.3	5.5	5.6	5.7	5.8
	Tangerang	33	35	38	41	43	45	7.5	7.7	8.1	8.2	8.3	8.4
	Bekasi	47	50	53	56	60	63	13.0	13.2	13.3	13.5	13.7	13.9
	<b>Total</b>	<b>371</b>	<b>393</b>	<b>417</b>	<b>442</b>	<b>470</b>	<b>498</b>	<b>16.5</b>	<b>17.0</b>	<b>17.6</b>	<b>18.1</b>	<b>18.6</b>	<b>19.0</b>
Indonesia	-	1,604	1,690	1,778	1,879	1,984	-	7.4	7.7	8.0	8.3	8.6	
% nasional	-	24.5	24.6	24.9	25.0	25.1	-	-	-	-	-	-	

Catatan: \*Penduduk diproyeksikan berdasarkan rata-rata pertumbuhan pada tabel 2.1.1

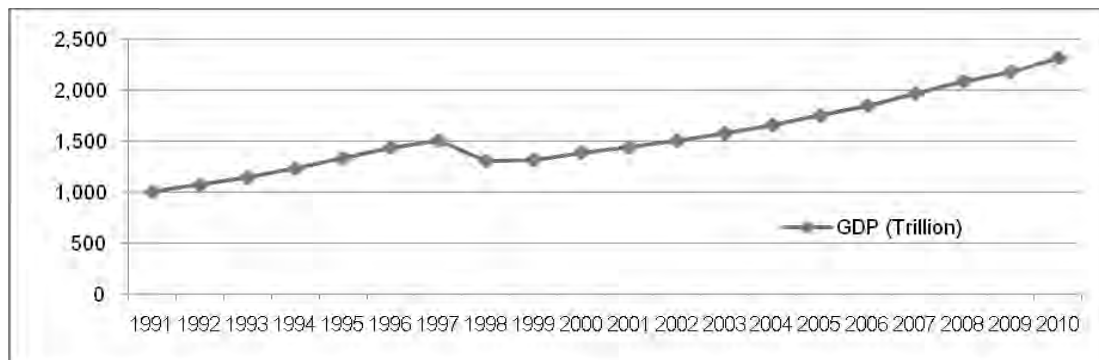
Sumber: BPS DKI Jakarta, BPS Provinsi Banten dan BPS Provinsi Jawa Barat

**Gambar 2.1.4 Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (Triliun Rupiah, Harga 2000)**



Sumber: BPS DKI Jakarta, BPS Provinsi Banten, BPS Provinsi Jawa Barat

**Gambar 2.1.5 Pertumbuhan Produk Domestik Bruto Indonesia 1991 – 2010 (Harga 2000)**



Sumber: World Economic Outlook, IMF, 2011 April

## 2.1.4 Kendaraan Bermotor

Di JABODETABEK, transportasi perkotaan sangat bergantung pada sistem transportasi berbasis jalan. Jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar diluar Kota dan Kabupaten Bogor telah meningkat pesat, hampir mencapai tiga kali lipat, atau dari 3.3 juta pada tahun 2000 menjadi 9.6 juta pada tahun 2008.

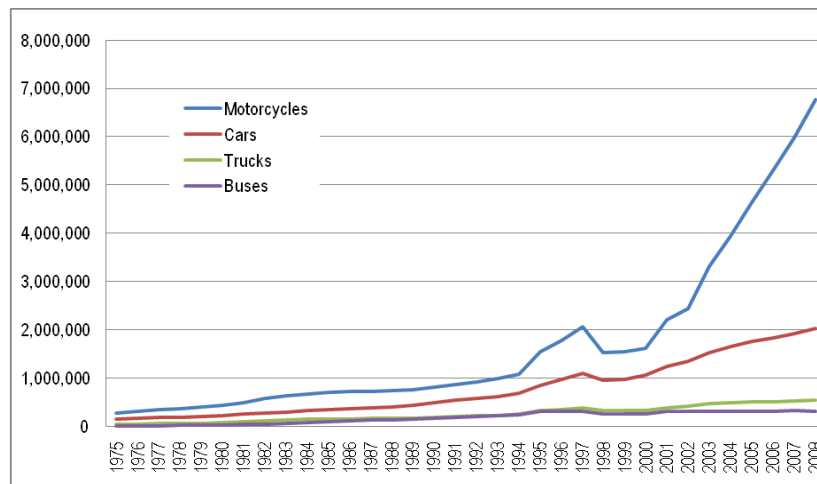
Gambar 2.1.6 menunjukkan pertumbuhan dari jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar di DKI Jakarta, Depok, Tangerang dan Bekasi (kecuali Bogor). Untuk sepeda motor, pertumbuhannya sempat mengalami penurunan sejak terjadinya krisis ekonomi pada tahun 1997. Namun demikian, seiring dengan mulai membaiknya kondisi perekonomian, rata-rata pertumbuhan sepeda motor pada tahun 2000 dan 2005 mulai membaik dengan catatan pertumbuhan yang mencapai 23.5 % per tahun. Sejak tahun 2005 pertumbuhannya kemudian berangsur melambat dengan hanya mencapai 13.3 % per tahun pada periode tahun 2005-2010. Kondisi sebaliknya terjadi, di antara tahun 2005 dan 2008, jumlah bus justru mengalami sedikit penurunan menjadi hanya sekitar delapan ribu unit. Adapun, jumlah seluruh kendaraan yang terdaftar dapat dilihat pada Tabel 2.1.3 di bawah ini.

**Tabel 2.1.3 Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta, Depok, Tangerang dan Bekasi (Tidak Termasuk Militer dan Diplomat)**

Wilayah		Jum Kendaraan Terdaftar (,000)				Kendaraan Terdaftar per 1,000 Jiwa				Pertumbuhan Rata-Rata Kend Terdaftar (% p.a)		
		1990	2000	2005	2008	1990	2000	2005	2008*	'90-'00	'00-'05	'05-'08
Wilayah Studi (Kecuali Bogor)	Motor	804	1,620	4,647	6,766	47	77	197	258	7.3	23.5	13.3
	Mobil Penumpang	486	1,053	1,767	2,035	29	50	75	78	8.0	10.9	4.8
	Truk	190	334	500	539	11	16	21	21	5.8	8.4	2.5
	Bus	169	254	317	309	10	12	13	12	4.1	4.5	-0.8
	<b>Total</b>	<b>1,649</b>	<b>3,260</b>	<b>7,230</b>	<b>9,648</b>	<b>97</b>	<b>156</b>	<b>306</b>	<b>369</b>	<b>7.1</b>	<b>17.3</b>	<b>10.1</b>
Indonesia	Motor	6,083	13,563	28,556	47,684	34	66	130	207	8.3	16.1	18.6
	Mobil Penumpang	1,313	3,039	5,494	9,860	7	15	25	43	8.8	12.6	21.5
	Truk	1,024	1,707	2,921	5,147	6	8	13	22	5.2	11.3	20.8
	Bus	469	688	1,185	2,583	3	3	5	11	3.9	11.5	29.7
	<b>Total</b>	<b>8,889</b>	<b>18,975</b>	<b>38,156</b>	<b>65,273</b>	<b>50</b>	<b>92</b>	<b>174</b>	<b>284</b>	<b>7.9</b>	<b>15.0</b>	<b>19.6</b>
% nasional		18.6	17.2	18.9	14.8	-	-	-	-	-	-	-

Catatan: \*Penduduk diproyeksikan berdasarkan rata-rata pertumbuhan pada Tabel 2.1.1; Sumber: Polda Metro Jaya

**Gambar 2.1.6 Pertumbuhan Kendaraan Terdaftar di DKI Jakarta, Depok, Tangerang dan Bekasi (Tidak Termasuk Militer dan Diplomatik)**



### 2.1.5 Kemiskinan

Indikator kemiskinan menunjukkan bahwa kondisi penduduk di wilayah studi secara umum dalam banyak hal dapat dikatakan lebih baik dari penduduk Indonesia lainnya, namun demikian tidak berlaku untuk garis kemiskinan. Sebagai gambaran, garis kemiskinan di Indonesia adalah Rp.211,726/bulan. Namun, hanya DKI Jakarta yang melampaui tingkat garis kemiskinan tersebut, sedangkan kota/kabupaten lainnya di JABODETABEK justru berada di bawah tingkatan nasional tersebut.

Di dalam JABODETABEK area yang secara relatif memiliki prosentase penduduk miskin yang tinggi adalah Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kabupaten Bekasi serta Kabupaten Tangerang, yang umumnya merupakan kelompok penduduk pedesaan.

**Tabel 2.1.4 Tingkat Kemiskinan Pada Tahun 2010**

Wilayah	Jumlah Orang Miskin		Indeks Kesenjangan Kemiskinan (%)	Indeks Kemiskinan (%)	Garis Kemiskinan (Rp./Bulan)
	(,000)	(% total penduduk)			
DKI Jakarta	312	3.5	0.45	0.11	331,169
Kota Bogor	79	8.3	1.49	0.35	169,570
Kab. Bogor	446	10.8	1.95	0.50	197,319
Kota Depok	40	2.9	0.55	0.13	204,552
Kota Tangerang	68	4.4	0.92	0.25	185,053
Kab. Tangerang*	251	7.5	1.46	0.40	175,458
Kota Bekasi	72	3.4	0.63	0.16	197,057
Kab. Bekasi	138	7.0	1.55	0.49	160,136
<b>Indonesia</b>	<b>31,023</b>	<b>13.3</b>	<b>2.21</b>	<b>0.58</b>	<b>211,726</b>

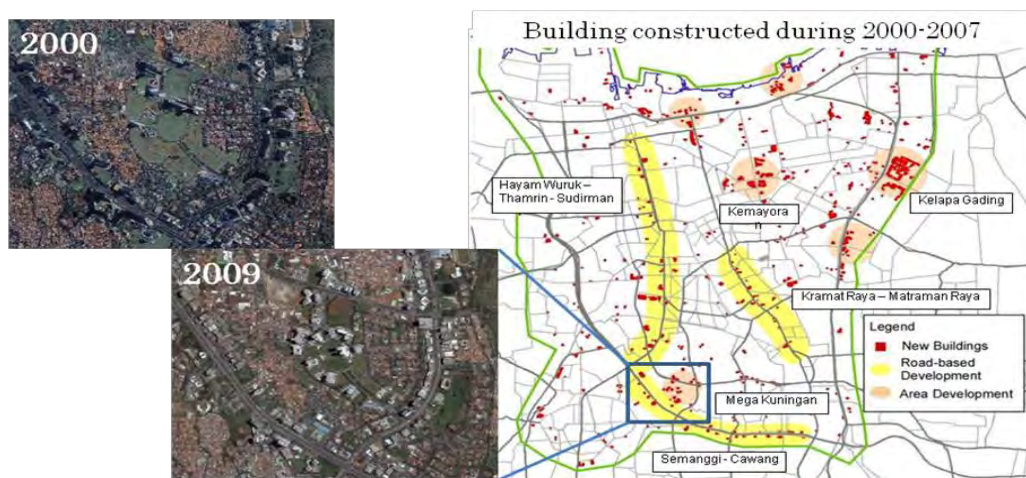
Catatan: \*mencakup Kota Tangerang Selatan; \*\* Data PDRB DKI Jakarta pada 2010 tidak tersedia

Sumber: SUSENAS 2005, kecuali DKI Jakarta dan Indonesia dari Sensus BPS 2010.

## 2.1.6 Perencanaan dan Pembangunan Perkotaan

Kondisi pembangunan perkotaan di Jakarta saat ini (2000 to 2009) ditunjukkan oleh Gambar 2.1.7. Kawasan-kawasan yang baru dikembangkan umumnya terdiri dari jenis-jenis kompleks perbelanjaan skala besar, apartemen dan bangunan perkantoran. Jenis-jenis pembangunan tersebut mayoritas berlokasi di sepanjang jalan tol dan jalan arteri serta di sekitar pusat Jakarta seperti Jl Sudirman/ Thamrin dan kawasan 'segitiga emas' Mega Kuningan. Namun demikian, pembangunan tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan traffic demand dan menstimulasi timbulnya jumlah perjalanan dalam jumlah besar yang tidak seimbang dengan kapasitas jalan akses dari kawasan-kawasan tersebut, sedangkan di sisi lain, pelayanan angkutan umum juga sangat terbatas.

**Gambar 2.1.7 Urban Redevelopment di DKI Jakarta**



Sumber: Studi Road Pricing Jakarta di Republik Indonesia, 2008, Japan External Trade Organization (JETRO)

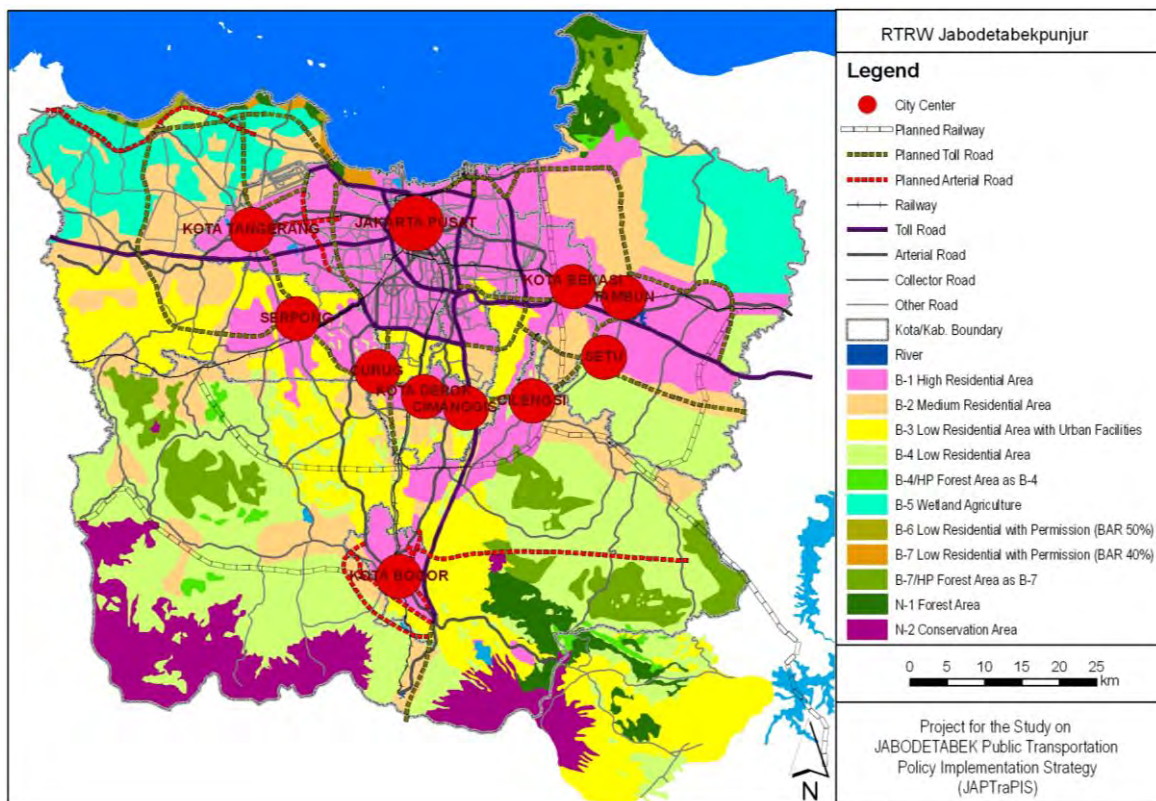
Pada prinsipnya, kawasan JABODETABEK difungsikan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan merupakan kawasan yang memiliki peran kunci dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) sebagai penghubung utama (simpul) aktivitas ekspor impor karena merupakan gerbang utama internasional. Selain itu, kawasan ini juga merupakan pusat industry dan pelayanan jasa skala nasional, serta simpul utama untuk transportasi skala nasional dan provinsi.

Sesuai dengan amanat RTRWN, Rencana Tata Ruang Kawasan JABODETABEK-PUNJUR (yang mencakup kawasan JABODETABEK, Puncak dan Cianjur) difungsikan ke dalam beberapa strategi nasional sebagai berikut.

- i) Untuk memfasilitasi implementasi pembangunan yang terintegrasi berdasarkan perencanaan antar daerah,
- ii) Untuk memfasilitasi implementasi pembangunan yang menjamin keberlanjutan air dan tanah, menghemat air tanah, serta mengatasi banjir dalam konteks menjaga kelestarian lingkungan; dan
- iii) Untuk memfasilitasi pembangunan ekonomi yang produktif, efektif, dan efisien berdasarkan fungsi-fungsi dari setiap wilayah untuk merealisasikan ketercapaian kemakmuran masyarakat dan pembangunan yang berkelanjutan.

Kerangka pembangunan perkotaan diilustrasikan dalam Gambar 2.1.8. Di dalamnya memiliki sejumlah pusat kota dengan DKI Jakarta sebagai inti dari pusatnya sedangkan wilayah lain sebagai inti satelitnya. Gambaran tersebut merefleksikan kondisi penggunaan lahan di masa depan dari kawasan JABODETABEK dengan kepadatan indikatif pada kawasan-kawasan permukiman yang berbeda-beda tingkatannya. Namun demikian, kawasan dengan kepadatan tinggi tersebar hampir menyerupai pola persebaran distribusi kepadatan penduduknya sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar 2.1.3. Sebagai tambahan, pembangunan koridor-koridor transportasi darat difungsikan dan ditunjukkan Gambar 2.1.8. Rencana dan proyek transportasi secara lebih terperinci didiskusikan dalam tahap-tahap dibawah ini.

**Gambar 2.1.8 Struktur Perkotaan JABODETABEKPUNJUR di Masa Depan**



Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) untuk Kawasan Jabodetabekpunjur, 2008

## 2.2 Administrasi Transportasi Perkotaan

### 2.2.1 Undang-Undang Lalulintas dan Angkutan Jalan (UU No.22 Year 2009)

Undang-undang sebelumnya untuk lalulintas dan angkutan jalan diratifikasi pada tahun 1992, terdiri dari 16 bab dan 74 pasal; Sementara itu undang-undang yang terbaru ini diterbitkan pada tahun 2009, terdiri dari 22 bab dan 326 pasal. Sebagaimana ditunjukkan dalam Tabel 2.2.1, undang-undang ini menjadi lebih komprehensif dan meliputi sejumlah bab baru yang antara lain, tambahan-tambahan utama mengenai jaringan lalulintas dan transportasi, keamanan dan keselamatan lalulintas, serta sistem informasi dan komunikasi lalulintas.

**Tabel 2.2.1 Daftar Isi UU No14 Tahun 1992 dan UU No. 22 Tahun 2009**

UU No. 14 Tahun 1992 Lalulintas dan Angkutan Jalan	UU No. 22 Tahun 2009 Lalulintas dan Angkutan Jalan
1. Ketentuan Umum	1. Ketentuan Umum
2. Prinsip dan Tujuan	2. Prinsip dan Tujuan
3. Arahan	3. Keberlakuan Undang-Undang
4. Infrastruktur	4. Arahan
5. Kendaraan	5. Implementasi
6. Pengemudi	6. Jaringan Lalulintas dan Transportasi
7. Lalulintas	7. Kendaraan
8. Angkutan	8. Pengemudi
9. Lalulintas dan Angkutan untuk Penyandang Cacat	9. Lalulintas
10. Dampak lingkungan	10. Transportasi
11. Pemindahan asset ke Pemerintah Daerah	11. Keamanan, Keselamatan Lalulintas dan Transportasi Darat
12. Investigasi	12. Dampak Lingkungan
13. Kode kriminal	13. Pembangunan Industri, Teknologi, Fasilitas Lalulintas dan Angkutan Umum
14. Ketentuan tambahan	14. Kecelakaan Lalulintas
15. Ketentuan peralihan	15. Lalulintas dan Angkutan untuk Pengguna Jalan Khusus (cacat, manula, anak-anak, ibu hamil dan orang sakit)
16. Ketentuan akhir	16. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalulintas dan Transportasi
	17. Sumber Daya Manusia
	18. Partisipasi Masyarakat
	19. Investigasi dan Tuntutan Terhadap Pelanggaran Lalulintas
	20. Kode kriminal
	21. Ketentuan peralihan
	22. Ketentuan akhir

Sumber: Hasil Kompilasi Tim Studi

Revisi undang-undang yang diformulasikan antara lain dari sejumlah sudut pandang berikut<sup>1</sup>;

- Desentralisasi: sistem pemerintahan telah didelegasikan dari sistem terpusat menjadi sistem yang terdesentralisasi, sehingga tata kelola pelayanan transportasi akan juga mengalami perpindahan kewenangan dari pusat kepada pemerintah daerah, sementara itu jika dibandingkan dengan pasal-pasal pada undang-undang sebelumnya, perbedaannya adalah di undang-undang lama tersebut aspek-aspek terkait infrastruktur jalan, pembangunan dan manajemen angkutan masih menjadi tanggung jawab pemerintah pusat.
- Disesuaikan untuk merestrukturisasi Polisi Nasional: undang-undang lama diformulasikan sebelum proses restrukturisasi dan refungsionalisasi kepolisian nasional, yang mana pada waktu itu masih menjadi bagian dari tentara nasional. Sedangkan saat ini, Kepolisian berada dibawah komando sipil dan tidak lagi menjadi bagian dari tentara nasional. Amandemen konstitusi 1945 dilakukan untuk memisahkan fungsi antara pertahanan dan keamanan. Berdasarkan ketentuan pasal 30 ayat (4), polisi diposisikan sebagai pihak yang bertanggung jawab atas keamanan dan ketertiban nasional melalui perlindungan, penjagaan, pelayanan masyarakat dan menegakkan peraturan. Peraturan lebih lanjut dari ketentuan konstitusi ini adalah Undang-Undang No.2 Tahun 2002 tentang Polisi Nasional Indonesia.

<sup>1</sup> No.260/KKI/yyVII/2008 Academic Paper for Law LLAJ. December 2, 2008. National Police. (<http://www.komisikepolisianindonesia.com>)



- Konsisten dengan undang-undang dan peraturan yang berlaku: Sejak tahun 1992, Undang-undang dan peraturan tentang perangkutan lainnya telah mengalami perubahan, sehingga hal ini memerlukan penggabungan antara perubahan-perubahan tersebut dengan undang-undang lalulintas dan angkutan jalan yang baru di revisi. Undang-undang terkait tersebut antara lain,
  - Undang-Undang No 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
  - Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Polisi Nasional; dan
  - Undang-Undang No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- Batasan yang jelas tentang tugas-tugas di antara institusi: undang-undang baru ditujukan untuk memberikan batasan yang jelas mengenai keamanan lalulintas jalan serta undang-undang penegakan hukum, sehingga diharapkan tidak akan terjadi konflik kepentingan dalam penanganannya di antara setiap institusi yang terkait, dan hal tersebut juga ditujukan untuk menghilangkan zona abu-abu (ketidakjelasan) mengenai proses hukum, prosedur administratif, dan aspek-aspek teknis terkait infrastruktur jalan dan lalulintas.
- Pengendalian yang efektif terhadap pelayanan transportasi umum: Dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan penumpang, undang-undang baru memberikan ilustrasi yang lebih eksplisit bahwa kewenangan pengendalian pelayanan transportasi umum harus dilakukan oleh pemerintah: termasuk menjamin bahwa angkutan umum layak, aman, nyaman, dan pelayanan operatornya memenuhi standar pelayanan minimum untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum oleh masyarakat, terutama mendorong mereka untuk beralih dari angkutan pribadi ke angkutan umum, sehingga jumlah kendaraan di jalanan dapat berkurang.
- Meningkatkan kualitas kemampuan teknis dan perilaku mengemudi para pengemudi: Surat izin mengemudi harus disesuaikan dengan ukuran kendaraan, sementara kemampuan teknis serta perilaku mengemudi harus dikontrol pada saat proses pengurusan surat izin mengemudi. Undang-undang baru memberikan penekanan yang lebih besar pada sudut pandang kemampuan teknis pengemudi dan sistem surat izin mengemudi.

Tabel 2.2.2 menunjukkan perbedaan mendasar antara UU No.14 tahun 1992 dengan UU No.22 tahun 2009 dalam konteks ini.

**Tabel 2.2.2 Perbedaan Utama UU No.14 tahun 1992 dan UU No.22 Tahun 2009**

Perihal	UU No.14 Tahun 1992	UU No.22 Tahun 2009
1. Institusi yang Relevan	Tidak dijelaskan secara eksplisit	Kementerian Pekerjaan Umum Kementerian Perhubungan Kementerian Perindustrian Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi Polisi Nasional "UU tidak menjelaskan secara spesifik nama-nama institusi di atas, namun mengindikasinya melalui penjabaran tugas-tugas yang terkait dengan institusi-institusi tersebut.
2. Forum Lalulintas dan Angkutan Jalan	Tidak ada pernyataan	Pasal 13 Pembentukan forum sebagai perwakilan koordinasi di antara setiap institusi, badan, akademisi dan masyarakat umum.

Perihal	UU No.14 Tahun 1992	UU No.22 Tahun 2009
3. Jaringan Transportasi	Tidak dijelaskan secara eksplisit	Bab 4 menjelaskan secara rinci tentang jaringan transportasi, termasuk formulasi dari masterplan jaringan transportasi untuk seluruh struktur jalan dan hubungannya dengan rencana tata ruang dan klasifikasi jalan.
4. Dana Pemeliharaan Jalan	Tidak ada pernyataan	Pasal 29 Pentingnya dana pemeliharaan jalan serta pengelolaannya oleh suatu lembaga dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum
5. Terminal	Terminal bus tidak diklasifikasikan	Pasal 34 mengklasifikasikan terminal penumpang ke dalam tiga tipe yaitu tipe A, B dan C serta dibagi kedalam sub-sub berdasarkan beberapa kelas dari jumlah bus dan frekuensi penggunaannya. (Namun demikian, pasal tersebut tidak memberikan penjelasan rinci mengenai klasifikasi sub-bagian dalam konteks nominal bus dan frekuensi penggunaannya).
6. Parkir	Pasal 10 menjelaskan fasilitas parkir diperuntukan untuk mendukung keamanan, keselamatan, lalu lintas dan angkutan jalan, yang mana lebih lanjut diatur dalam peraturan pemerintah.	Pasal 43 Lokasi fasilitas parkir harus ditentukan sesuai dengan rencana tata ruang dan analisa dampak lalu lintas, yang mana dipertimbangkan untuk lebih berorientasi terhadap tata guna lahan.
7. Pendaftaran Kendaraan Bermotor	Pasal 14 menjelaskan secara singkat bahwa setiap kendaraan bermotor wajib didaftarkan.	Pasal 64 Diklarifikasikan bahwa pendaftaran kendaraan diadakan oleh Polisi dan ketentuan lanjutnya diatur dalam peraturan kepolisian.
8. Izin Mengemudi	Pasal 19 Pengemudi harus memiliki Surat Izin Mengemudi	Bab VIII: Pengemudi <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 77: Surat Izin Mengemudi dibagi menjadi dua, 1) untuk individu dan 2) untuk umum, yang mana mencakup izin untuk mengemudikan kendaraan komersial.</li> <li>• Pasal 82: Surat Izin Mengemudi untuk kendaraan komersial dikategorikan ke dalam 3 bagian berdasarkan ukuran kendaraannya.</li> <li>• Pasal 82: Syarat-syarat khusus untuk Surat Izin Mengemudi kendaraan komersial seperti bus, taksi dan lain-lain.</li> </ul>
9. Analisa Dampak Lalu lintas	Tidak ada pernyataan	Pasal 99 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diamanatkan untuk melaksanakan analisis dampak lalu lintas untuk berbagai jenis rencana pembangunan seperti sarana perbelanjaan, perumahan dan infrastruktur yang mungkin mengganggu keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas.</li> <li>• Analisis dampak lingkungan adalah salah satu syarat bagi developer untuk memperoleh izin membangun.</li> </ul>
10. Traffic Demand Management	Tidak ada pernyataan	Pasal 133 – 136 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traffic demand management dapat diterapkan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi penggunaan ruang dan pengendalian lingkungan.</li> <li>• Retribusi dari Traffic demand management dapat dialokasikan untuk meningkatkan pelayanan lalu lintas dan angkutan umum.</li> </ul>
11. Transportasi Publik	Pasal-pasal di dalamnya tidak menjelaskan kewajiban pemerintah untuk mengadakan pelayanan	Pasal 139 Pemerintah harus menjamin ketersediaan angkutan umum (transportasi public) untuk penumpang dan

Perihal	UU No.14 Tahun 1992	UU No.22 Tahun 2009
	angkutan umum (transportasi publik).	barang.
12. Jaringan Transportasi Publik	Pasal 37 menjelaskan bahwa angkutan umum dioperasikan dengan jaringan rute yang tetap dan reguler.	Pasal 145 Rencana jaringan rute, termasuk antar-negara, antar provinsi, dalam provinsi, antar kota, perkotaan dan pedesaan harus diformulasikan. Rencana ini harus direview setiap lima tahun sekali.
13. Sistem Transportasi Massal	Tidak ada pernyataan	Pasal 158 Pemerintah akan menjamin ketersediaan system angkutan missal untuk memenuhi kebutuhan transportasi di wilayah perkotaan. Sistem transportasi missal tersebut mencakup <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobus untuk mass transit</li> <li>• Jalur eksklusif (exclusive lane)</li> <li>• Pelayanan Angkutan Pengumpan (feeder)</li> <li>• Rute angkutan umum lain yang tidak berisikan dengan rute angkutan massal</li> </ul>
14. Subsidi Angkutan Umum Penumpang	Tidak ada pernyataan	Pasal 185 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelas ekonomi untuk angkutan umum penumpang dapat disubsidi oleh pemerintah pusat dan daerah.</li> </ul>
15. Keselamatan Lalulintas	Tidak dijelaskan secara eksplisit	Pasal 200 Polisi nasional bertanggung jawab terhadap keselamatan lalulintas dan angkutan jalan.
16. Dampak Lingkungan	Tidak ada pernyataan untuk perusahaan angkutan umum	Pasal 214 – 215 Perusahaan angkutan umum memiliki hak dan kewajiban untuk memperoleh informasi penting terkait keberlanjutan lingkungan dan untuk memenuhi standar kualitas lingkungan.
17. Pendelegasian tugas kepada Pemerintah Daerah	Pasal 51 Pemerintah pusat dapat mendelegasikan sebagian urusan pemerintahan terkait lalulintas dan angkutan jalan kepada pemerintah daerah.	Batasan kewenangan dan fungsi di antara pemerintah pusat, provinsi, dan daerah kabupaten dan kota dijelaskan secara spesifik dalam beberapa pasal.

Sumber: Hasil Kompilasi Tim Studi

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mencoba untuk mencakupi 12 peraturan pemerintah dengan empat dari 12 peraturan tersebut direncanakan untuk diterbitkan pada tahun 2011, dan sisanya akan diformulasikan pada tahun 2012. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, draft peraturan pemerintah tentang forum lalulintas dan angkutan jalan, manajemen rekayasa lalulintas, prosedur pemeriksaan dan pengendalian kendaraan bermotor dan pelanggaran lalulintas sedang dalam proses finalisasi dan penilaian di Kantor Sekretaris Negara dan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.

Pasal-pasal yang terdapat di dalam undang-undang tersebut disimpulkan di dalam Tabel 2.2.3.

**Tabel 2.2.3 Draft Peraturan Pemerintah Mengacu Pada UU No.22 Tahun 2009**

Draft Peraturan Pemerintah	Pasal Acuan Dalam UU No. 22 Tahun 2009
Peraturan Pemerintah yang direncanakan diselesaikan pada tahun 2011	
1. Forum Lalulintas dan Angkutan Jalan	Pasal 13: Forum Lalulintas dan Angkutan Jalan
2. Manajemen dan Rekayasa Lalulintas	Implementasi manajemen dan rekayasa lalulintas (Pasal 93, 94, 95, 96, 97 dan 98)

Draft Peraturan Pemerintah	Pasal Acuan Dalam UU No. 22 Tahun 2009
	Analisis Dampak Lalulintas (Pasal 101 dan 102) Traffic Demand Management (Pasal 133 dan 136)
3. Kendaraan	Fungsi dan Jenis Kendaraan (Pasal 47) Syarat Teknis Kelayakan Kendaraan Bermotor (Pasal 48) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor (Pasal 50, 51, 52, 53, 54, 55 dan 56) Kelengkapan Kendaraan (Pasal 57, 58 dan 59) Bengkel Kendaraan Bermotor Umum (Pasal 60) Kendaraan Tidak Bermotor (Pasal 61, 62 dan 63)
4. Prosedur Pemeriksaan Kendaraan Bermotor dan Penegakan Hukum Peraturan Lalulintas	Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan (Pasal 264, 265 dan 266) Prosedur Penegakan Hukum Peraturan Lalulintas (Pasal 267, 268 dan 269) Prosedur Penanganan Penyitaan (Pasal 270, 271 dan 272)
Peraturan Pemerintah yang direncanakan disusun pada tahun 2012	
1. Jaringan Lalulintas	Masterplan Lalulintas dan Jaringan Transportasi Darat (Pasal 18) Lalulintas (Pasal 19, 20 dan 21) Fasilitas Jalan (Pasal 25) Terminal (Pasal 42) Fasilitas Pendukung (Pasal 46)
2. Angkutan	Angkutan Penumpang dan Barang (Pasal 137) Angkutan Umum (Pasal 150) Angkutan Multimoda (Pasal 165) Pengendalian Angkutan Barang (Pasal 172) Tarif (Pasal 185) Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum (Pasal 192) Industri Pelayanan Angkutan Umum (Pasal 198)
3. Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi	Tidak diketahui
4. Keamanan dan Keselamatan	Keselamatan Lalulintas dan Angkutan Jalan (Pasal 205) Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Lalulintas dan Angkutan Jalan (Pasal 207)
5. Dampak Lingkungan	Pengendalian Lingkungan (Pasal 209) Pencegahan dan Pengendalian Dampak Lingkungan (Pasal 210) Hak dan Kewajiban Masyarakat (Pasal 218)
6. Sistem Informasi dan Komunikasi	Sistem Informasi dan Komunikasi: Pengaturan lainnya (Pasal 252) Sumberdaya Manusia (Pasal 255)
7. Industri	Tidak diketahui
8. Pengembangan Teknologi	Tidak diketahui

Sumber: Tim Studi

Tabel 2.2.4 menunjukkan undang-undang dan peraturan terkait sektor transportasi, khususnya transportasi darat.

**Tabel 2.2.4 Undang-Undang dan Peraturan Terkait Transportasi**

No.	Judul	Umum	Angkutan Umum (Bus)	Infra-struktur	Insti-tusional	Lainnya
1.	UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan	X	X	X	X	
2.	UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan	X		X	X	
3.	UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah	X			X	
4.	Peraturan Pemerintah No.38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintah Pusat, Provinsi dan Daerah (Kabupaten/Kota)	X			X	

No.	Judul	Umum	Angkutan Umum (Bus)	Infra-struktur	Insti-tusional	Lainnya
5.	Peraturan Pemerintah No15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol					X
6.	Peraturan Pemerintah No.65 Tahun 2005 tentang Penyusunan dan Penyelenggaraan Pedoman Standar Pelayanan Minimal					X
7.	(Keputusan Menteri) KM68 Tahun 1993 tentang Pengelolaan Angkutan Umum untuk Angkutan Jalan		X		X	
8.	KM 3 Tahun 2010 tentang Standar Pelayanan Minimal untuk Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Angkutan Jalan				X	
9.	KM1 Tahun 2009 tentang Batas Tarif Atas dan Bawah untuk Bus Umum Antar Kota Antar Provinsi Kelas Ekonomi		X			
10.	KM40 Tahun 2009 tentang Tarif Pengujian Kendaraan Bermotor dan Pedoman Implementasinya					X
11.	KM 60 Tahun 2007 tentang Subsidi Untuk Angkutan Umum Penumpang Jalan		X			
12.	KM 58 Tahun 2007 tentang amademen KM 73 Tahun 2004 tentang Angkutan Sungai dan Danau					X
13.	KM 13 Tahun 2006 tentang Pedoman Penyelenggaraan Persaingan Usaha Bidang Angkutan Umum		X			
14.	KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalulintas	X				
15.	KM 52 Tahun 2006 tentang amademen KM 89 Tahun 2002 tentang Rumus Perhitungan Biaya Bus Penumpang Antar Kota Kelas Ekonomi		X			
16.	KM 73 Tahun 2004 tentang Angkutan Sungai dan Danau					X
17.	KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Jalan		X			
18.	KM 22 Tahun 2003 tentang Operasional Kereta Api (KA)					X
19.	KM 34 Tahun 2002 tentang Tarif Dasar Kelas Ekonomi Bus Antar Kota		X			
20.	KM 52 Tahun 2000 tentang Jalur Kereta Api					X
21.	KM 53 Tahun 2000 tentang Persimpangan dan/atau Penyeberangan Jalur Kereta Api			X		X
22.	KM 71 Tahun 1999 tentang Akses Angkutan Umum Bagi Penumpang Rentan (Penyandang Cacat dan Sakit)					X
23.	KM 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum Penumpang di Jalan		X			
24.	KM 31 1995 tentang Terminal Angkutan Jalan			X		
25.	KM 4 tahun 1999 tentang Prosedur Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan			X		
26.	KM 36 Tahun 1999 tentang Pendidikan Mengemudi Kendaraan Bermotor					X
27.	KM 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir			X		

Sumber: <http://hubdat.webid/uu>. Angkutan Jalan, website Kementerian Perhubungan.

Keterangan: KM; Keputusan Menteri

## 2.2.2 Forum Lalulintas dan Angkutan

Undang-undang lalulintas dan angkutan yang baru secara eksplisit dan tegas mengilustrasikan keterlibatan masyarakat dalam sektor lalulintas dan angkutan sejalan dengan amanat desentralisasi. Selain peran dan tanggung jawab masyarakat untuk terlibat dalam persoalan lalulintas dan angkutan, undang-undang ini juga menekankan pada kesatuan dan koordinasi di antara institusi-institusi terkait dengan mendirikan forum

lalulintas dan angkutan pada setiap tingkat administratif pemerintah untuk memberikan pelayanan yang bersifat mensinergikan tugas-tugas utama dan fungsi dari masing-masing institusi yang berkaitan dengan lalulintas dan angkutan.

Pasal 13 dalam undang-undang mengindikasikan adanya pembentukan forum lalulintas dan angkutan, dengan tugas utamanya adalah sebagai wadah koordinasi institusi-institusi terkait dalam hal perencanaan, analisa permasalahan, dan pemilihan solusi permasalahan untuk mencapai kondisi lalulintas dan pelayanan angkutan yang lebih baik.

## 1) **Badan Koordinasi Lalu Lintas: BAKORLANTAS**

Setelah dengan pendapat di beberapa dinas perhubungan terkait, diketahui bahwa Badan Koordinasi Lalulintas sudah melayani fungsi yang serupa dengan yang diharapkan dari keberadaan forum lalulintas dan angkutan. Anggota BAKORLANTAS terdiri dari DisHub, Dinas PU, Bappeda, Kepolisian, organisasi lokal dan tokoh masyarakat serta mereka yang secara resmi ditunjuk oleh kepala daerah dengan surat instruksi yaitu SK (Surat Keputusan). Frekuensi rapat koordinasi dan fungsi utamanya dibedakan dari yang satu dengan yang lainnya, namun pada dasarnya BAKORLANTAS digunakan tidak hanya untuk koordinasi antar instansi terkait, namun juga untuk berdialog dengan mereka dalam rangka merumuskan perencanaan transportasi dan upaya-upaya pemecahan masalah lalulintas, yang tidak dapat diselesaikan oleh hanya suatu institusi secara individu, seperti rerouting dan pencabutan rute angkutan umum, termasuk mencari solusi atas pelanggaran yang dilakukan oleh operator angkutan umum. Meskipun peraturan pemerintah terkait forum ini belum diterbitkan, dapat diasumsikan secara rasional bahwa pemerintah daerah, termasuk DKI Jakarta telah memiliki mekanisme untuk merangkul aspirasi masyarakat, dan mereka akan mentransformasikan badan koordinasi yang ada kedalam bentuk forum, sesuai dengan peraturan pemerintah.

## 2) **Aspek Legal Forum Lalulintas dan Angkutan Jalan**

Meskipun pemerintah daerah saat ini memiliki badan koordinasinya masing dan tidak dimandatkan oleh Undang-Undang No14 Tahun 1999, namun hal tersebut secara eksplisit dijelaskan pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.

Undang-undang menjelaskan bahwa pemerintah menyelenggarakan kegiatan lalulintas dan angkutan jalan secara terkoordinasi dengan menunjuk sebuah forum sebagai sarana koordinasi tersebut. Pasal 13 menunjukkan bahwa "koordinasi lalulintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud di dalam ayat (1) dilakukan oleh Forum Lalulintas dan Angkutan Jalan."

Sesuai dengan draft peraturan, tujuan pembentukan forum ini adalah 1) mensinergikan tugas dan fungsi setiap institusi terkait lalulintas dan angkutan jalan, antara lain Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perindustrian, Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi, serta Kepolisian pada tingkat pemerintah pusat, serta institusi-institusi serupa pada tingkat pemerintah daerah kecuali BPPT, dan 2) memperkuat dan mempermudah implementasi pelayanan angkutan jalan.

Forum ini akan dibentuk dalam kerangka struktur administratif pemerintahan, termasuk tingkat nasional, provinsi, kota dan kabupaten, selain itu tidak hanya dibagi berdasarkan struktur administratifnya, namun juga akan dibagi berdasarkan klasifikasi jalan. Pembagian forum dalam sistem yang demikian karena kedudukan lembaga dalam konteks kelompok administrasi jalan dianggap berbeda satu dengan yang lain, dalam

perencanaan perkotaan dan pedesaan. Selain itu, forum ini lebih berorientasi sebagai badan koordinasi untuk institusi-institusi pemerintah.

### 2.2.3 Otoritas Transportasi JABODETABEK (OTJ)

Setelah OTJ didirikan, disarankan untuk dilakukan review terhadap status dan fungsi forum, dan dalam rangka meningkatkan keterhubungan antara OTJ dengan forum-forum yang ada ditingkat kabupaten dan kota.

Sejak September 2010, Unit Kerja Presiden Bidang Pengawasan dan Pengendalian (UKP4) telah memperbaharui “Langkah-Langkah Pengelolaan Transportasi Jabodetabek” termasuk rencana tindaknya dan matriks pemantauannya. Matriks terakhir, yang direvisi pada bulan Maret 2011, adalah edisi kedelapan sekaligus edisi terbaru yang memperbaharui versi terakhir pada bulan April 2011, melalui sistem pelaporan internet sebagaimana diperkenalkan oleh UKP4 pada bulan Februari 2011. Websitenya didesain dengan sifat tertutup dan terbatas untuk diakses oleh pihak-pihak yang berkepentingan pada masing-masing kementerian dan pemerintah daerah DKI Jakarta. Sistem pelaporannya didesain untuk mengumpulkan perkembangan baru dari aktivitas-aktivitas setiap institusi secara tepat, sehingga UKP4 dapat melakukan evaluasi dan memberikan feedback pada periode waktu tertentu yang layak. Sistem ini tidak hanya memerlukan laporan perkembangan singkat, namun juga dokumen-dokumen terkait berikut foto-fotonya harus diserahkan oleh setiap institusi untuk membuktikan perkembangan yang dilaporkannya.

Tujuan pendirian Otoritas Transportasi Jabodetabek (OTJ) adalah salah satu bagian dari langkah pengelolaan transportasi Jabodetabek yang diperkenalkan oleh UKP4. Tolak ukur kunci ditentukan oleh UKP4 untuk pendirian OTJ dan masterplan Jabodetabek yang terintegrasi, yang mana akan didasari oleh rencana dasar OTJ dalam implementasi kebijakan dan kegiatan di bidang transportasi, yang diringkas dalam Tabel 2.2.5.

Status saat ini dari draft peraturan presiden untuk pendirian OTJ adalah masih dalam tahap penyerahan kepada Sekretaris Kabinet untuk diberikan kepada Presiden.

**Tabel 2.2.5 Tolak Ukur OTJ dan Masterplan Transportasi**

Aktivitas	Institusi Utama	Institusi Terkait	Target Waktu dan Output
<b>Pendirian OTJ</b>			
Studi pembentukan kelembagaan untuk pendirian OTJ	CMEA	MOT, Bappenas, UKP4	Des. 2010 Studi ini diselesaikan
Penyusunan draft peraturan presiden terkait pendirian OTJ	CMEA	MOT, Bappenas and UKP4 (SetNeg, Menpan, MTI)	April 2011 Draft final dari peraturan presiden diserahkan pada Sekretaris Negara
			June 2011 Peraturan dikeluarkan oleh presiden
Pendirian OTJ	CMEA	MOT, Bappenas, UPK4, 3 provinces, MOPW, Kepolisian	April 2011 Draft awal terms of reference (TOR) dan standard operation procedures (SOP) dirumuskan.
			Juni 2011 Draft final TOR, SOP dan kandidat ketua dan wakil-wakilnya diajukan kepada presiden.

Aktivitas	Institusi Utama	Institusi Terkait	Target Waktu dan Output
Pendirian OTJ	CMEA	MOT, Bappenas, UPK4, 3 provinces, MOPW, Police	Agustus 2011 Keputusan Presiden dikeluarkan kemudian presiden melakukan pengangkatan ketua dan wakil-wakilnya.
			Oktober 2011 Diseminasi public terkait kepada sektor-sektor terkait dan masyarakat. Proses perekrutan dan mobilisasi personel
			Desember 2011 Peresmian OTJ
<b>Revisi Masterplan Transportasi Jabodetabek yang Terintegrasi</b>			
Evaluasi terhadap masterplan transportasi eksisting	CMEA	Bappenas, MOT, JTA	Desember 2010 Perumusan laporan draft final evaluasi masterplan transportasi eksisting (SITRAMP)
			Februari 2011 Laporan final evaluasi masterplan transportasi
Revisi master plan transportasi	CMEA	Bappenas, MOT, JTA	Desember 2010 Diskusi laporan draft final master plan dengan stakeholder terkait
			Juni 2011 Laporan draft final revisi masterplan transportasi diselesaikan dan untuk direview oleh masing-masing kementerian
Pengumuman peraturan pemerintah (PP) untuk masterplan transportasi Jabodetabek	CMEA	MOT, JTA	Juni 2011 Penyusunan draft PP master plan
			Agustus 2011 Draft diserahkan pada Sekretaris Negara
			Oktober 2011 Peraturan pemerintah diberlakukan dan dipublikasikan
			Desember 2011 Pedoman teknis dari setiap kementerian-kementerian terkait serta pemerintah daerah dikompilasikan dan dipublikasikan

Sumber: Langkah Pengelolaan Transportasi Jabodetabek edisi ke 8. UKP4. Maret 2011

Pada awalnya, OTJ dimaksudkan untuk menjadi lembaga dengan otoritas yang relatif tinggi untuk mengimplementasikan misi-misinya, untuk merealisasikan keterpaduan masterplan transportasi dan untuk mengembangkan pelayanan transportasi public di Jabodetabek; Selain itu, lembaga ini juga didirikan untuk menjadi wadah koordinasi dan pengelolaan dari misi-misi di atas.

Berdasarkan draft peraturan presiden yang diserahkan pada pihak yang berkepentingan, otoritas transportasi tersebut didirikan dengan sejumlah pertimbangan antara lain;

- (1) sistem transportasi publik di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi harus dikembangkan, dalam rangka meningkatkan pelayanan masyarakat, mendukung pengembangan ekonomi dan menciptakan lingkungan hidup yang lebih baik bagi masyarakat; dan
- (2) pengembangan jaringan transportasi yang efektif dan efisien dapat mengurangi beban sentralisasi yang berlebihan ke DKI Jakarta dan secara paralel mendorong pengembangan kawasan pusat sub-perkotaan (satelit).



### 3) Fungsi, Tugas dan Otoritas

Otoritas transportasi ini akan didirikan langsung dibawah presiden, sehingga ketuanya pun akan bertanggung jawab secara langsung kepada presiden, sebagaimana halnya menteri atau kepala kepolisian. Meskipun status dari kepala otoritas bukan seperti layaknya menteri atau kepala lembaga tinggi Negara lainnya sejak undang-undang membatasi pendirian kementerian atau lembaga tinggi baru, demikian istilah lembaga pemerintah bukan pemerintah telah dihapus dari draft, yang menyebabkan kedudukan dari OTJ menjadi semakin tidak menentu, sama halnya dengan otoritas yang diberikannya yang cenderung tidak menentu, termasuk juga hubungan kedudukannya yang tidak jelas terhadap kementerian, kementerian Negara dan lembaga-lembaga tinggi lainnya. Namun demikian, satu hal yang pasti bahwa di dalam peraturan presiden dijelaskan bahwa otoritas ini dipandu oleh tim koordinasi yang diketuai oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, yang dikepalai oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, yang mana berimplikasi pada suatu kesimpulan bahwa bagaimanapun juga OTJ berada dibawah pengendalian kementerian koordinator.

Tugas utama dari OTJ antara lain mencakup 1) merumuskan rencana tindak jangka pendek berdasarkan masterplan transportasi, 2) menjamin pelayanan angkutan umum dan pengembangan infrastruktur pendukung yang diperlukan, 3) mengimplementasikan traffic demand management, 4) mengembangkan transit oriented development, 5) mengelola pembiayaan dan melaksanakan perencanaan dan monitoring terhadap kinerjanya.

Pasal 4 dari draft peraturan menyatakan bahwa fungsi dari otoritas adalah sebagai berikut;

- a. untuk memformulasikan rencana umum dan rencana tindak transportasi untuk mengembangkan dan menyediakan pelayanan transportasi yang terintegrasi;
- b. memperkuat pelayanan transportasi umum perkotaan;
- c. mengembangkan dan meningkatkan infrastruktur dan fasilitas yang mendukung pelayanan transportasi umum perkotaan;
- d. menerapkan traffic demand management (TDM);
- e. mendukung pengembangan transit oriented development (TOD);
- f. melakukan monitoring dan evaluasi terhadap implementasi masterplan transportasi dan program-program terkait dalam rangka pengembangan pelayanan transportasi yang terintegrasi di kawasan Jabodetabek;
- g. penyediaan anggaran untuk implementasi masterplan dan program-programnya;
- h. melaksanakan manajemen asset nasional dibawah tanggung jawab OTJ; dan
- i. melakukan supervise terhadap keseluruhan implementasi tugas-tugas dibawah otoritas OTJ.

Satu hal yang menjadi isu paling mendasar dari OTJ adalah bagaimana cara melakukan tugas-tugas yang secara bersamaan pun telah dibebankan kepada kementerian-kementerian dan pemerintah daerah. Sejak tugas pokok dan fungsi OTJ terkait di dalam undang-undangan dan peraturan terkait seperti UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, maka dari sudut pandang legalitas hukum, maka undang-

undang dan peraturan-peraturan tersebut harus direvisi, atau setidaknya setiap institusi-institusi terkait melakukan pengajuan perubahan dalam rangka mengakomodasi keberadaan peraturan presiden tentang OTJ. Selain itu, dalam rangka menjaga konsistensi dan menghindari konflik arahan dalam undang-undang dan peraturan terkait, maka peraturan presiden khususnya pada pasal 38 perlu diperhatikan, yakni pemberian kewenangan kepada OTJ dari pemerintah daerah dan pemerintah pusat khususnya terkait dengan pelaksanaan otoritas pelayanan transportasi yang penting.

- a. Dalam rangka memfasilitasi penyelenggaraan tugas dan fungsi OTJ, pemerintah khususnya pemerintah pusat memutuskan untuk menyerahkan kewenangan-kewenangan penting dalam sektor transportasi kepada OTJ.
- b. Selain itu pada ayat (a), OTJ diberikan kewenangan khusus dalam menyelenggarakan sektor transportasi Provinsi DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten, Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Depok, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang and Kota Tangerang Selatan, untuk pelaksanaan misi-misinya.
- c. Ketentuan lebih lanjut dari pemindahan kewenangan akan diatur dalam peraturan pemerintah.

Selain dari isu-isu pengaturan di atas, terdapat sejumlah kontroversi dan permasalahan yang belum terselesaikan terkait keberadaan OTJ seperti persoalan sumber pendanaan. Akar permasalahannya disebabkan oleh kurangnya diskusi dan koordinasi di antara institusi-institusi terkait, khususnya tidak dilibatkannya Kementerian Keuangan secara intensif dalam persiapan pembentukan OTJ, demikian menyebabkan persoalan pendanaan sebagai salah satu yang paling krusial justru terlupakan pada tahap awal pembentukannya. Namun demikian, di dalam materi draft final peraturan pemerintah, persoalan ini coba diatasi dengan adanya penjelasan dasar bahwa sumber pendanaan OTJ adalah berasal dari anggaran pemerintah pusat.

Pada awalnya, konsep pendanaan OTJ direncanakan berasal dari anggaran pemerintah pusat dan pemerintah daerah terkait, serta mempertimbangkan pula adanya kemungkinan-kemungkinan untuk memperoleh pinjaman baik dalam maupun luar negeri, serta sumber pendanaan yang berasal dari pendapatan penyelenggaraan sektor transportasi seperti keuntungan busway, MRT, dan pendapatan dari penataan ulang kawasan stasiun dan lain-lain. Gagasan berbeda kemudian muncul karena setelah didiskusikan dengan Kementerian Keuangan, dikatakan oleh Kementerian tersebut bahwa OTJ adalah lembaga yang berada pada tingkat pemerintah pusat (nasional) sehingga sumber pendanaannya pun harus berasal dari pemerintah pusat itu sendiri, selain itu anggaran dari pemerintah daerah tidak dapat digunakan. Namun demikian, gagasan untuk melibatkan pendanaan pemerintah daerah pada dasarnya ditujukan agar pemerintah daerah dapat berperan lebih aktif dalam OTJ termasuk dalam pengelolaan, perencanaan serta implementasinya.

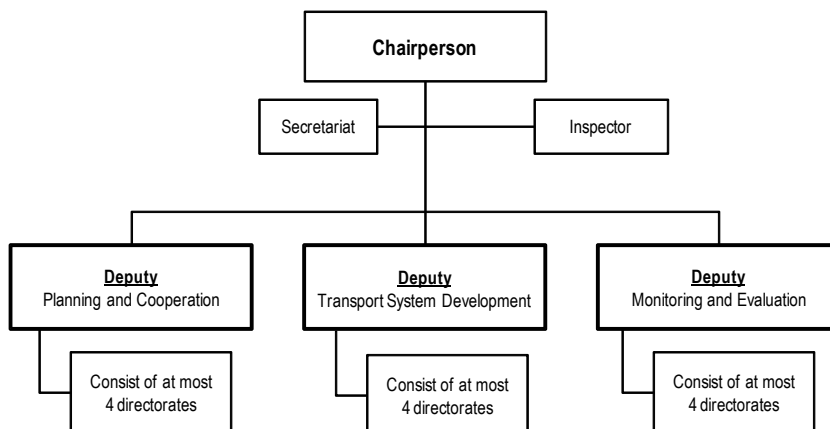
Meskipun tidak dijelaskan secara eksplisit dalam peraturan presiden, namun dirasakan bahwa institusi-institusi terkait memberikan kemungkinan bagi pemerintah daerah untuk dapat berkontribusi dalam pembiayaan OTJ, yang dapat memungkinkan adanya korelasi program dan proyek yang dilaksanakan oleh OTJ dengan pihak pemerintah daerah.

Struktur organisasi OTJ cenderung konvensional, yang mana sangat mengacu kepada peraturan dalam struktur administrasi pemerintahan yang bersifat rigid, sebagaimana

kementerian-kementerian yang ada saat ini, yang cenderung kurang inovatif dan berperan dalam melaksanakan tugas-tugasnya terkait persoalan-persoalan yang strategis dan dinamis, apalagi sektor transportasi yang bersifat menyangkut pelayanan kepada banyak orang daripada sekedar persoalan administrasi pemerintahan. Kondisi demikian telah menyebabkan kadang-kadang sektor swasta cenderung lebih diandalkan dalam hal-hal yang berkaitan dengan penyediaan pelayanan transportasi publik.

OTJ dipimpin oleh seorang ketua dengan tiga orang wakilnya, yang secara langsung diangkat oleh presiden. Jabatan eksekutif untuk ketua dapat berasal dari PNS (Pegawai Negeri Sipil: civil servant) atau bukan PNS. Sesuai dengan peraturan, hak-hak financial dan fasilitas-fasilitas lainnya dari ketua adalah setara dengan apa yang diberikan kepada seorang Menteri Kementerian Negara, dengan kedudukan structural adalah eselon 1A untuk deputy-deputinya. Isu lain yang berkaitan dengan struktur organisasi OTJ adalah mekanisme kerja yang dinyatakan di dalam pasal 28. Dalam pasal tersebut dikatakan bahwa OTJ bertugas untuk melaksanakan fungsi utama koordinasi dengan kementerian-kementerian terkait, institusi teknis dan pemerintah daerah disamping fungsi lainnya sebagai pihak yang melakukan realisasi pembangunan infrastruktur transportasi sesuai dengan amanat masterplan transportasi. Hanya saja jika OTJ kemudian dijalankan seperti model tersebut, maka dikhawatirkan posisinya tidak akan berbeda dari badan-badan koordinasi lainnya seperti BKSP Jabodetabek (Badan Kerja Sama Pembangunan Jabodetabek: Jabodetabek Development Cooperation Agency), yang mana menjadi cenderung kurang berfungsi dalam rangka pencapaian misi-misi dan pelaksanaan tugas-tugas pokoknya. Gambar 2.2.1. menunjukkan versi terakhir dari struktur organisasi OTJ yang diajukan oleh Kementerian Koordinator Perekonomian pada bulan Desember 2011.

**Gambar 2.2.1 Struktur Organisasi OTJ**



Sumber: Tim Studi

#### 4) Tahap Selanjutnya

Draft awal dari deskripsi tugas-tugas dan standard operation procedures (SOP) diberikan pada UKP4 pada akhir bulan April untuk memenuhi batas waktu penyerahan yang telah ditentukan. Draft tersebut diformulasikan oleh Kementerian Koordinator Perekonomian, tanpa melalui koordinasi atau diskusi dengan kementerian-kementerian terkait, sehingga tahap berikutnya adalah diagendakan untuk penyelenggaraan seri diskusi dalam rangka membahas sekaligus memfinalisasikan deskripsi tugas-tugas serta SOP terkait OTJ. Diskusi tersebut dianggap strategis dan perlu dilakukan secara lebih intensif karena

menyangkut pembahasan tentang batasan serta pembagian kewenangan dari setiap kementerian yang mungkin bertumpang tindih atau tidak sejalan dengan tugas-tugas OTJ, dan disamping itu diskusi ini perlu karena sebelumnya tidak dilakukan.

Setelah peraturan presiden diberlakukan, maka tolak ukur penting lainnya dalam pembentukan OTJ adalah untuk tahap pengajuan kandidat ketua dan wakil-wakil badan pengurus OTJ. Pengurus yang diajukan harus memiliki kepemimpinan yang kuat serta wawasan yang memadai dalam konteks transportasi perkotaan dan perencanaan.

#### 2.2.4 Subsidi Bahan Bakar

Sudah menjadi permasalahan yang lama dibahas, suatu konsep rencana untuk mengurangi subsidi bahan bakar pada tahun 2004, telah kembali digulirkan pada bulan April 2011. Pemerintah mengumumkan bahwa pada bulan Januari, dalam rangka kebijakan subsidi bahan bakar, yang akan diimplementasikan setahap demi setahap mulai dari bulan April, adalah upaya untuk mengurangi subsidi bahan bakar. Berdasarkan Pertamina, terkait dengan agenda ini, maka bahan bakar non subsidi pun telah ditingkatkan setahap demi setahap di sejumlah daerah di Indonesia. Setidaknya di Jabodetabek, kisaran harga bahan bakar naik sebesar Rp.200/L sampai dengan Rp.650/L tergantung pada jenis bahan bakarnya.

**Tabel 2.2.6 Harga Bahan Bakar Bersubsidi dan Non Subsidi di Jabodetabek**

Jenis Bahan Bakar	Harga Non Subsidi	Catatan
Pertamax Plus	Rp.9,550	Tertinggi: Rp.10,100 di Melawai Terendah: Rp.9,150 di Batam
Pertamax/ Bio Pertamax	Rp.9,250	Tertinggi: Rp.10,750 di Kab. Berau Terendah: Rp.9,450 di UPMs IV region
Pertamina Dex	Rp.10,000	-

Sumber: "Perkembangan Harga BBM Non-Subsidi periode 15 Mei 2011" PT. Pertamina. (Mei 15, 2011)

Berdasarkan Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral (ESDM), bahan bakar bersubsidi mengalami peningkatan secara signifikan setiap tahunnya, mencapai 80% pada tahun 2010 dibandingkan dengan tahun sebelumnya (lihat Tabel 2.2.7). Total subsidi dari anggaran pemerintah untuk subsidi berbagai jenis bahan bakar adalah mencapai Rp. 413.2 triliun Rupiah pada tahun 2011. Hasil survey IAEA terkait dengan subsidi bahan bakar minyak pada tahun 2008 menyatakan bahwa subsidi di Indonesia mencapai 4% dari total PDB. Harga retail untuk bahan bakar bensin di Indonesia pun 58% lebih murah dari harga pasar internasional, dan 67% untuk diesel, sementara masing-masing 14% dan 35% di China dan 35% dan 20% di India.<sup>2</sup> Sedangkan untuk tahun 2011, pemerintah mengalokasikan Rp.95.9 triliun untuk subsidi bahan bakar minyak dan bahan bakar bertabung gas 3kg (LPG).<sup>3</sup>

Berdasarkan pemetaan rencana, pengelolaan bahan bakar bersubsidi dimulai di Jabodetabek sebbagai pilot project sejak kawasan ini dipertimbangkan sebagai salah satu kawasan yang paling siap dalam hal infrastruktur dan juga atas dasar pertimbangan

<sup>2</sup> Viewpoints. Michael Risharson. May 9, 2011. The Straits Times.

<sup>3</sup> Pasal 7. UU10-2010 tentang APBN.

konsumsi bahan bakar bersubsidinya yang mencapai 18% dari keseluruhan konsumsi bahan bakar premium nasional.

**Tabel 2.2.7 Konsumsi Bahan Bakar Bersubsidi dan Jumlah Subsidi (2006-2010)**

Jenis	2006	2007	2008	2009	2010
Konsumsi Bahan Bakar Bersubsidi (juta KL)	37.4	38.6	39.2	37.7	38.4
Jumlah Subsidi (triliun Rupiah)	64.2	83.8	139.1	45.0	81.1

Sumber: "Pengaturan BBM Bersubsidi Telah Sesuai Roadmap." ESDM. Januari 6, 2011.  
<http://www.esdm.go.id/berita/migas/40-migas/4039-pengaturan-bbm-bersubsidi-telah-sesuai-roadmap.html>

Jika melihat pada tingkat konsumsi bahan bakar bersubsidi pada tahun 2010, maka sektor transportasi darat merupakan sektor yang menjadi konsumen terbesar dengan prosentase 89%, diikuti oleh sektor domestik 6%, perikanan 3%, usaha kecil 1% dan transportasi air 1%. Pada sektor transportasi darat, bahan bakar premium dikonsumsi oleh kendaraan pribadi sebanyak 53% sedangkan motor 40%, sisanya angkutan barang 4% dan angkutan umum 3%.<sup>4</sup>

Meskipun nantinya kenaikan harga bahan bakar non subsidi di Jabodetabek terjadi, namun hal tersebut tidak menyebabkan terjadinya peningkatan tarif angkutan umum, karena angkutan umum masih menggunakan bahan bakar bersubsidi, sesuai dengan peraturan Keputusan Menteri ESDM No.1 Tahun 2009 tentang Harga Jual Retail Bahan Bakar untuk Transportasi dan Pelayanan Umum, dan Peraturan Presiden No.9 Tahun 2006 tentang perubahan Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2005 tentang Harga Jual Retail Bahan Bakar Nasional. Peraturan tersebut menetapkan harga bahan bakar adalah Rp.4,500/kl untuk minyak premium dan disel rmah tangga, usaha kecil, perikanan, transportasi dan pelayanan umum.

Berdasarkan perkiraan data SUSENAS pada tahun 2008 dan World Bank, kelompok masyarakat pendapatan tinggi (25%) menerima alokasi subsidi sebanyak 75%, di mana justru masyarakat pendapatan rendah hanya menerima alokasi subsidi sebanyak 15%, yang mengindikasikan bahwa telah terjadi ketidaksesuaian target dan alokasi subsidi.<sup>5</sup> Gambaran lainnya yang diperoleh dari data Survey Sosial dan Ekonomi Nasional tahun 2008, 84% bahan bakar bersubsidi dinikmati oleh kelompok masyarakat kaya yang jumlahnya mencapai 50% dari keseluruhan penduduk di Negara ini<sup>6</sup>, sehingga alasan ini pula yang mendukung upaya merasionalisasikan penurunan bahan bakar bersubsidi di kawasan Jabodetabek.

Dari total bahan bakar bersubsidi yang dikonsumsi di Indonesia, kawasan Jabodetabek mengkonsumsi sebanyak 30%, atau 18% dari konsumsi bahan bakar premium nasional, sedangkan Jawa-Bali adalah pengonsumsi tertinggi sebanyak 59% dari total konsumsi nasional.<sup>7</sup> Demikian, sangat logis apabila kebijakan pengaturan bahan bakar bersubsidi diawali dari kawasan Jabodetabek, yang memang sudah sangat siap dalam berbagai aspek

<sup>4</sup> "Pengaturan BBM Bersubsidi Telah Sesuai Roadmap." ESDN. Januari 6, 2011.

<sup>5</sup> "Hasil Penerimaan Sektor Miga Lebih Banyak Untuk Subsidi" Press Release, April 1, 2011. ESDM.

<sup>6</sup> "Late fuel subsidy removal hurts RI" Mary 12, 2011. The Jakarta Post.

<sup>7</sup> ditto

serta merupakan kawasan dengan dampak yang akan sangat signifikan dari pelaksanaan kebijakan ini nantinya.

### **2.2.5 Masalah-Masalah Kelembagaan Pelayanan Angkutan Umum**

Orientasi dari pelayanan angkutan umum sejauh ini cenderung difokuskan kepada upaya peningkatan pendapatan dari masing-masing operator daripada upaya meningkatkan kualitas pelayanannya.

Stakeholder transportasi umum adalah sangat luas, dan upaya kolektif untuk menyediakan dan meningkatkan pelayanan angkutan umum belum dilaksanakan dalam struktur yang ketat dan koordinatif, namun justru masih cenderung mengandalkan kinerja masing-masing lembaga secara individual. Di beberapa daerah partisipasi dan pengaruh tokoh masyarakat setempat sangat dominan, padahal di sisi lain pemahaman mereka terhadap pengoperasian angkutan umum masih tidak memadai. Masalah kelembagaan dan pengaturan ditunjukkan dari tidak mampu dan tidak efektifnya lembaga penegak hukum pemerintah untuk mengawasi operasional bus-bus swasta, selain itu mekanisme penentuan rute dan jenis angkutan pun tidak dilakukan sesuai dengan peraturan-peraturan yang berlaku.<sup>8</sup>

Masalah-masalah utama lainnya yang terkait dengan kelembagaan, keuangan dan pengaturan adalah sebagai berikut;<sup>9</sup>

- Kurangnya sinkronisasi dan koordinasi dengan stakeholder-stakeholder terkait dalam perencanaan dan sistem transportasi, serta kaitannya terhadap pembangunan ruang;
- Kurangnya antisipasi dari penyediaan infrastruktur yang cukup akibat adanya keterbatasan pendanaan dan kurang efektifnya perencanaan pembangunan yang dilakukan oleh institusi-institusi terkait;
- Kurangnya standar pelayanan dasar yang detail sebagai pedoman bagi angkutan dan kualitas pelayanannya;
- Kurangnya manajemen dan koordinasi akibat tidak berfungsinya sistem perkoperasian kepemilikan bus; serta
- Sistem subsidi yang tidak dapat dipahami dan tidak strategis, yang tidak menyentuh public secara umum atau mendukung peningkatan pelayanan angkutan umum.

## **2.3 Kondisi Jaringan Jalan dan Lalulintas**

### **2.3.1 Jaringan Jalan**

Jalan diklasifikasikan berdasarkan fungsi atau kelas administratifnya sesuai dengan undang-undang, peraturan nomor 34. Terdapat empat klasifikasi fungsional jalan yaitu: Jalan Tol, Jalan Primer, Jalan Sekunder, dan Jalan lainnya; sedangkan berdasarkan otoritas/administratifnya: Jalan Nasional (Tol), Jalan Nasional (Non-Toll), Jalan Provinsi, dan Jalan Lain-Lain (Jalan Kabupaten dan lain-lain).

---

<sup>8</sup> Penyusunan Master Plan Pola Transportasi Makro (PTM) di Jabodetabek ( PTM Jabodetabek). Kementerian Perhubungan. 2009.

<sup>9</sup> ditto

Total panjang jalan pada tahun 2009 adalah lebih dari 6,700 km di DKI Jakarta, dan sekitar 13,700 km di kawasan Jabodetabek (lihat Tabel 2.3.1). Sekitar 50% dari jalan-jalan tersebut adalah berada di wilayah DKI Jakarta yang hanya 1/10 dari keseluruhan kawasan Jabodetabek serta 1/3 jumlah penduduknya dari jumlah penduduk Jabodetabek.

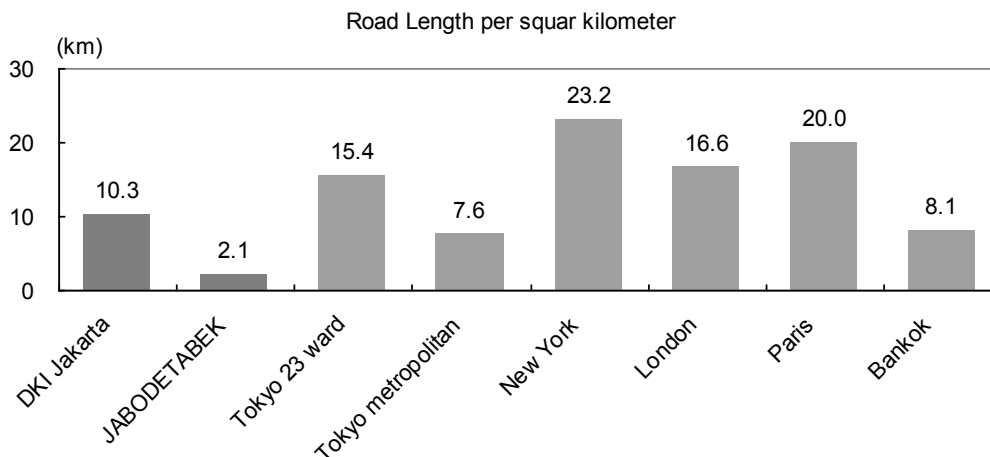
Kepadatan jalan di kawasan Jabodetabek cenderung rendah jika dibandingkan dengan kota megapolitan lain di dunia (lihat Gambar 2.3.1). Jakarta Pusat memiliki kepadatan jalan tertinggi berdasarkan luas dan populasinya, sebagaimana memang kawasan tersebut adalah kawasan bisnis utama di Jabodetabek. Perlu dicatat pula bahwa kawasan Jakarta Barat memiliki tingkat kepadatan jalan yang cukup tinggi berdasarkan luas dengan tingkat populasinya yang justru paling tinggi di Jabodetabek. Di luar DKI Jakarta (Bodetabek, kota-kota seperti Kota Tangerang Selatan dan Kota Bekasi memiliki tingkat jalan yang relatif kurang jika dibandingkan dengan populasinya.

**Tabel 2.3.1 Panjang Jalan Berdasarkan Wilayah**

Wilayah		Panjang Jalan (km)					Luas (km <sup>2</sup> )	Penduduk (ribu)
		Tol	Nasional	Provinsi	Lain-Lain	Total		
DKI Jakarta	Jakarta Selatan	21.9	50.2	312.1	1,273.7	1,657.9	141.3	2,062
	Jakarta Timur	37.2	31.5	335.4	1,058.0	1,462.1	188.3	2,694
	Jakarta Pusat	6.4	13.6	233.7	628.9	882.5	48.1	903
	Jakarta Barat	12.9	39.1	254.6	1,206.7	1,513.2	129.5	2,282
	Jakarta Utara	34.6	29.4	194.5	949.8	1,208.3	146.7	1,646
	total	113.0	163.8	1,330.3	5,116.9	6,724.0	653.9	9,587
Bodetabek	Kota Bogor	<sup>2</sup>	34.2	26.8	677.1	738.1	111.7	950
	Kabupaten Bogor <sup>1</sup>	<sup>2</sup>	121.5	130.0	1,506.6	1,758.1	2,663.8	4,772
	Kota Depok	<sup>2</sup>	14.3	19.2	469.8	503.2	199.4	1,739
	Kota Tangerang	<sup>2</sup>	16.2	22.0	1,287.5	1,325.7	164.6	1,799
	Kota Tangerang Selatan	<sup>2</sup>	9.2	45.8	137.8	192.7	150.8	1,290
	Kabupaten Tangerang	<sup>2</sup>	27.9	114.4	990.6	1,133.0	959.6	2,834
	Kota Bekasi	23.7	13.6	13.3	312.3	362.9	210.5	2,335
	Kabupaten Bekasi	<sup>2</sup>	29.7	26.1	927.0	982.7	1,269.5	2,630
	total	23.7	266.5	397.5	6,308.5	6,996.3	5,729.9	18,349
JABODETABEK		136.7	430.3	1,727.8	11,425.5	13,720.2	6,383.9	27,936

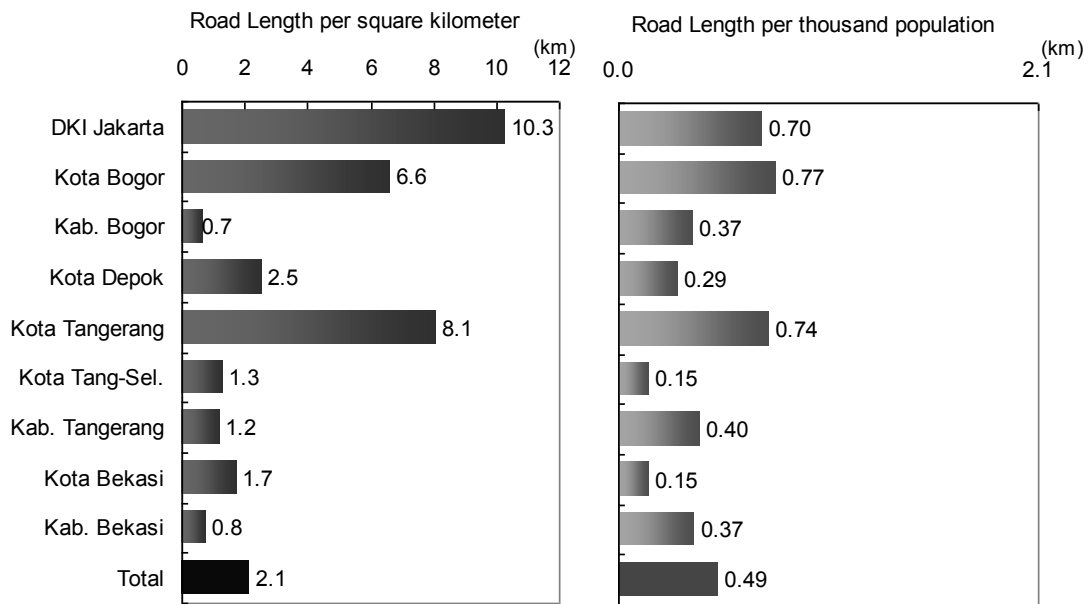
Sumber: Data Panjang Jalan dari Dalam Angka 2009 (\*<sup>1</sup> 2007, <sup>2</sup> N/A), Luas dan Populasi data dari Sensus 2010 (Tidak termasuk Kepulauan Seribu)

**Gambar 2.3.1 Perbandingan Kepadatan Jalan di Kota-Kota Megapolitan**



Sumber: Tokyo Metropolitan White Paper 2000, Economic Outlook in Thailand 1996/97

Gambar 2.2.2. Kapasitas Jalan Berdasarkan Luas dan Penduduk



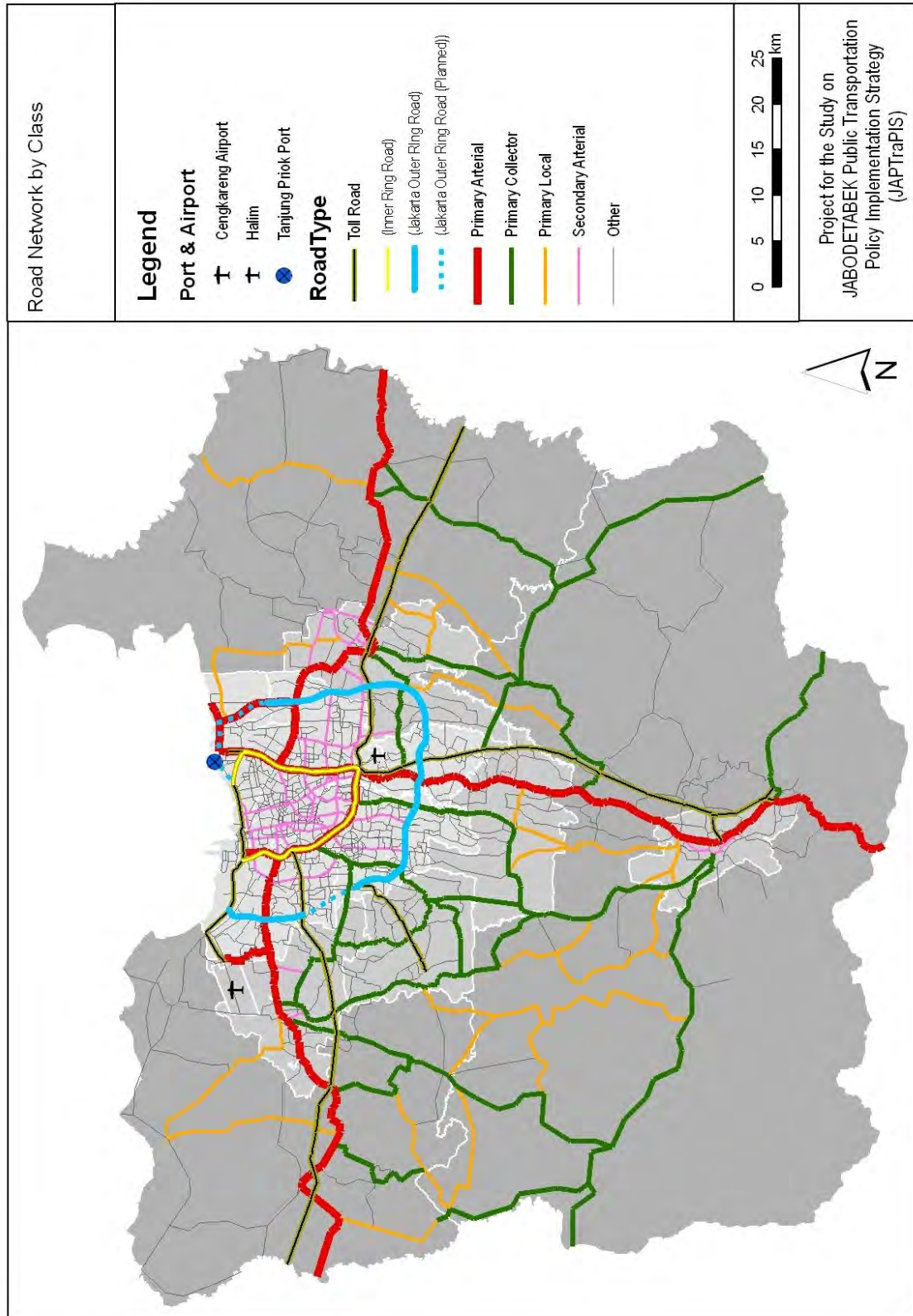
Sumber: Data Panjang Jalan dari Dalam Angka 2009 (Kab.Bogor:2007), Luas dan Penduduk dari Sensus 2010

Pembangunan jaringan jalan tol sedang berlangsung, jalan-jalan tol radial yang menghubungkan Merak, Serpong, Bogor dan Cikampek sebagaimana dua ringroad lainnya (JORR), pelayanannya hampir mencapai 137 km. Jalan Intra Perkotaan Jalan Tol (JIUT) adalah jalan tol dalam kota yang berada pada radius 4 sampai 7 km dari pusat Kota Jakarta. JORR juga merupakan jalan tol ringroad yang berada pada radius 10 sampai 13 km dari pusat Kota Jakarta sekitar area metropolitan.

Jalan-jalan tol radial utama Jakarta-Merak, Jagorawi dan Jakarta-Cikampek umumnya adalah Dual-3 dan beberapa bagian di dalam kota adalah Dual-4. JIUT dan JORR pada umumnya Dual-3 dan pada beberapa bagian di daerah-daerah tertentu Dual-4 dengan tambahan jalur untuk truk / bus saja.



**Gambar 2.3.3 Jaringan Jalan Berdasarkan Kelasnya**



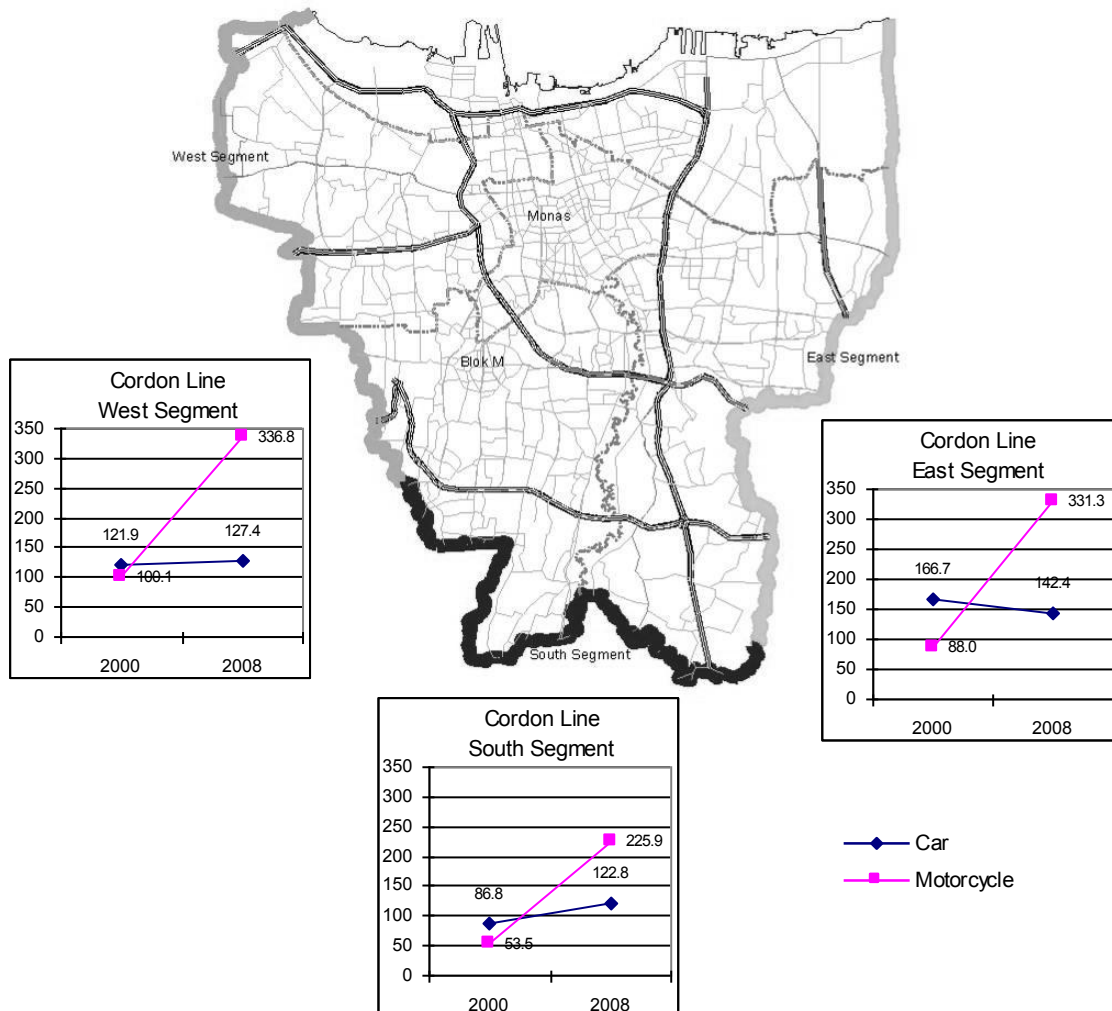
Sumber: Kapasitas Jalan dari data JUTPI Road Network for the traffic simulation

## 2.3.2 Kondisi Lalulintas Jalan

### 1) Volume Lalulintas

Survei perhitungan volume lalulintas dilakukan oleh JICA pada tahun 2008 untuk memperbarui database SITRAMP. Melalui perbandingan dengan survei sebelumnya pada tahun 2000, 2002, 2006 dan 2007, peningkatan pesat lalulintas sepeda motor ini dibuktikan pada seluruh cordons dan screenlines. Volume mobil, bagaimanapun juga bervariasi tergantung pada cordons dan screenlinesnya. Telah terjadi peningkatan sebesar 30% - 40% pada cordon selatan DKI Jakarta dan timur-barat screenline, sementara peningkatan lalulintas di cordon timur, barat dan utara-selatan screenline telah dibatasi, atau bahkan diturunkan. Karena alasan penurunan volume mobil penumpang pada batas wilayah timur yang tidak jelas, maka situasi ini harus diselidiki lebih lanjut.

**Gambar 2.3.4 Perbandingan Volume Lalulintas Cordon Line DKI Jakarta**



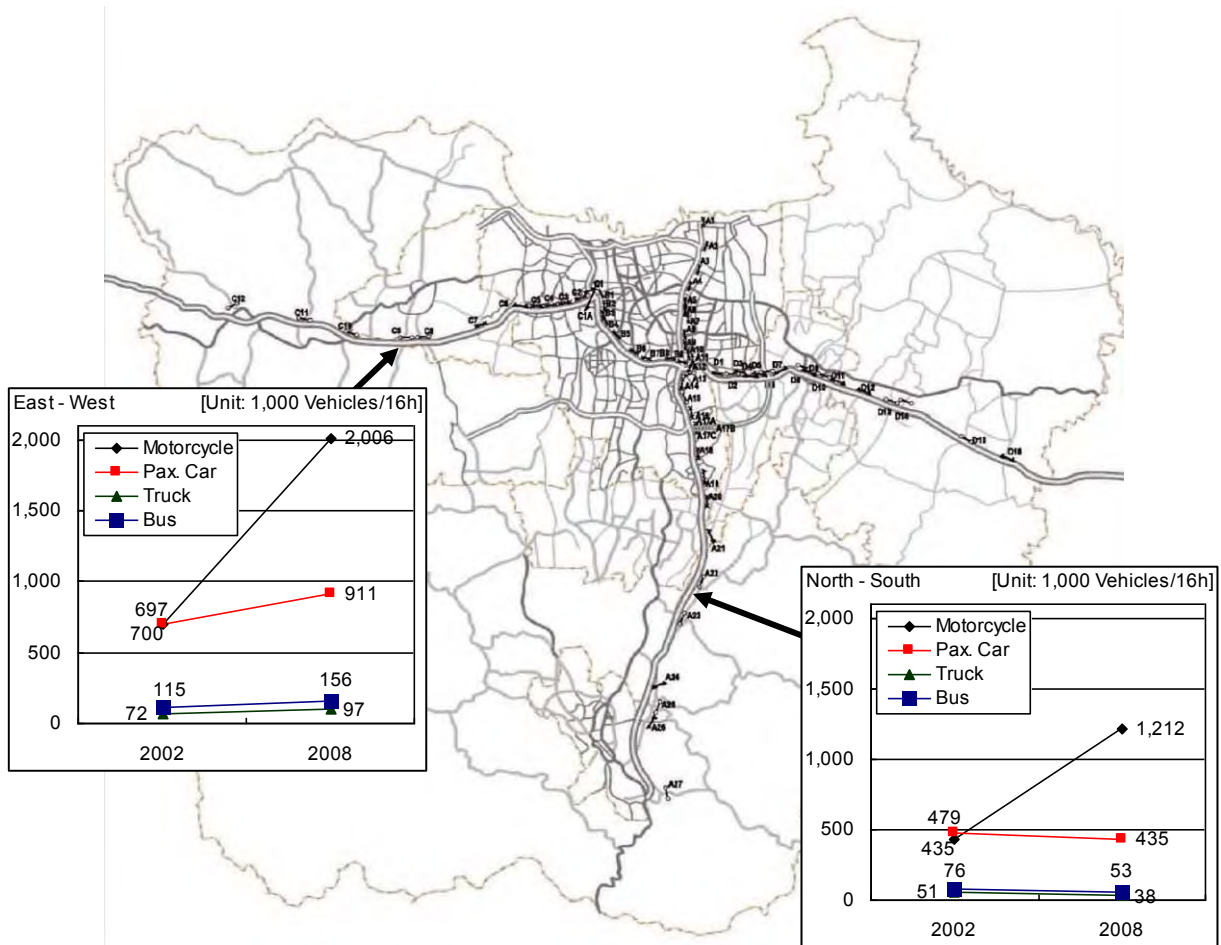
Sumber:

2008 traffic volume: JICA (2009). Consultant Service for Updating the Database for SITRAMP

2000 traffic volume: SITRAMP (Phase 1)

Catatan: Mobil adalah jumlah mobil penumpang tidak termasuk taksi

**Gambar 2.3.5 Perbandingan Volume Lalulintas pada Screen Line Jabodetabek**

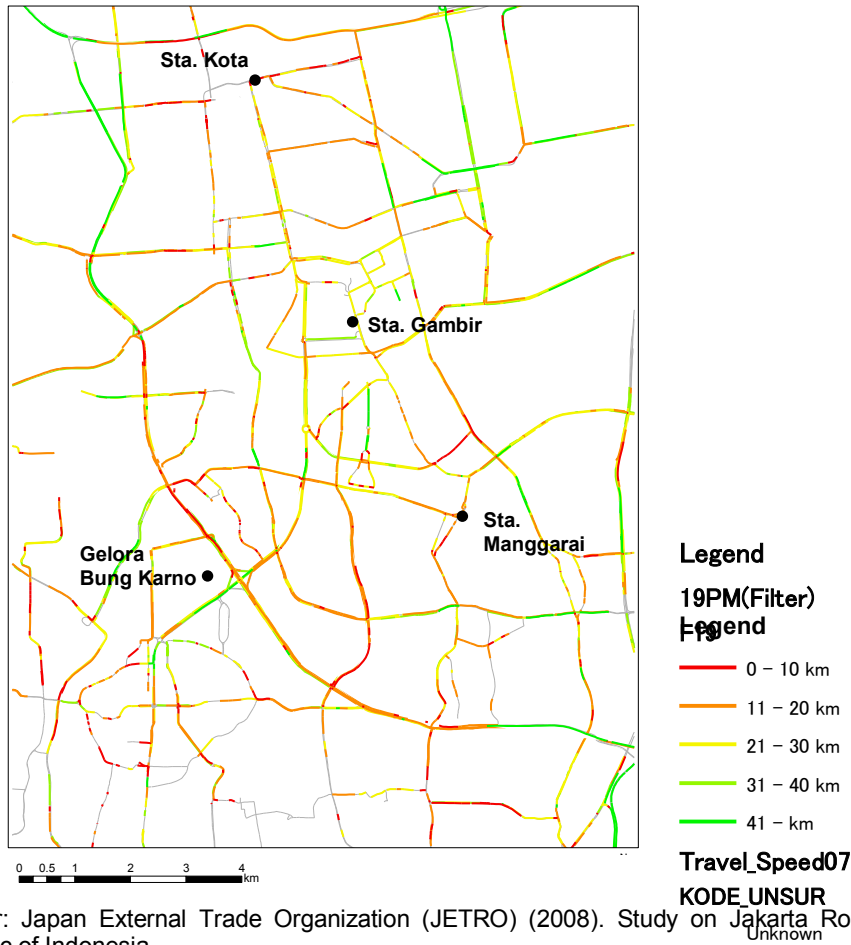


Sumber:  
 2008 traffic volume: JICA (2009). Consultant Service for Updating the Database for SITRAMP  
 2002 traffic volume: SITRAMP (Phase 2)

## 2) Kecepatan Perjalanan (Travel Speed)

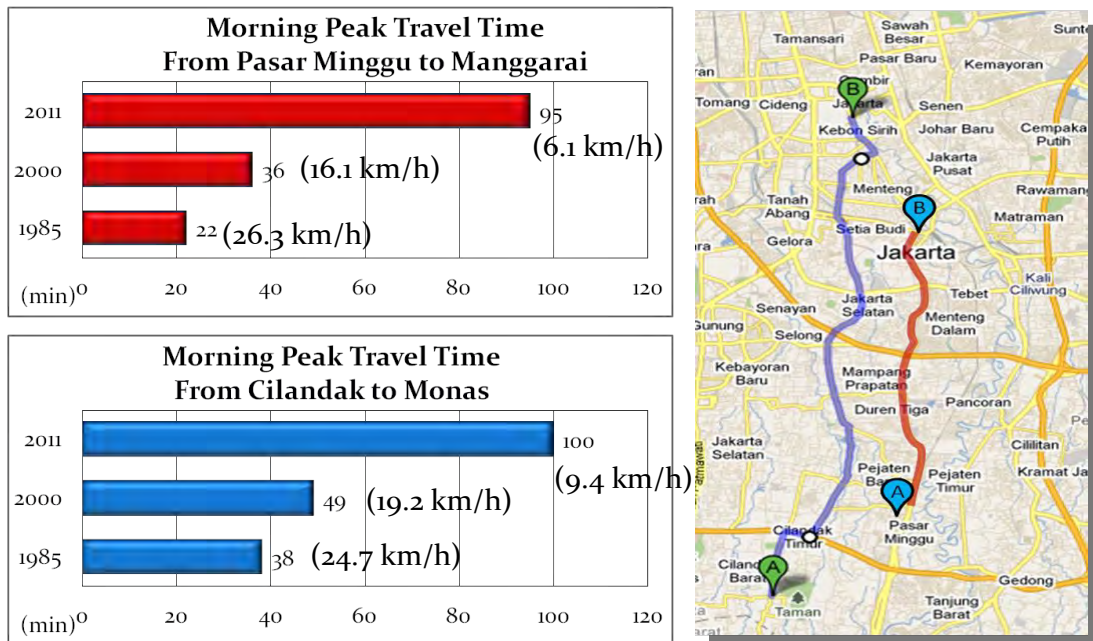
Kecepatan perjalanan pada saat hari biasa khususnya untuk jam sibuk sore hari (6-7PM) pada tahun 2007 di jalan-jalan arteri utama pada kawasan CBD ditunjukkan pada Gambar 2.3.6.. Data ini dikumpulkan melalui penggunaan alat global positioning system (GPS) yang mana perangkat ini dapat mengirimkan data posisi pada setiap 30 detik melalui GPRS (General Packet Radio Service). Angka ini menunjukkan bahwa kecepatan perjalanan di jalan-jalan arteri relative lebih rendah dibandingkan dengan kawasan CBD dan jalan-jalan menuju kawasan CBD seperti Hayam Wuruk, Gajah Mada, Gunung Sahari, Mangga Dua, Jend. Sudirman, Gatot Subroto, Rasuna Said dan Satrio. Selain itu, kecepatan perjalanan yang sangat rendah juga diamati di sekitar stasiun Kota, Pasar Senen, Manggarai dan Hotel Indonesia. Kecepatan rata-rata di kawasan CBD sebagian besar berkurang dari 20 km/jam pada jam puncak pagi sedangkan kecepatannya menurun di bawah 10 km/jam pada jam puncak pagi.

**Gambar 2.3.6 Travel Speed pada Jam Sibuk Sore Hari Biasa (2007)**



Sumber: Japan External Trade Organization (JETRO) (2008). Study on Jakarta Road Pricing in the Republic of Indonesia

**Gambar 2.3.7 Jam Sibuk Pagi Hari dan Kecepatannya**



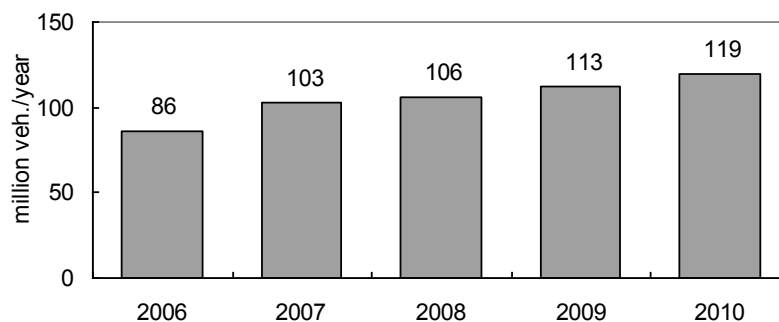
Sumber: ARSDS (1985), SITRAMP Phase 1 Travel Speed Survey (2000), JUTPI Travel Speed Survey (2011)

### 2.3.3 Pembangunan Jaringan Jalan

#### 1) Rencana Jakarta Outer-Ring Road (JORR)

Jakarta Outer-Ring Road (JORR) adalah jaringan jalan tol dengan panjang 75.5 km yang melayani sekitar Kota Jakarta, dan operasionalnya sudah mencapai kurang lebih 74%. Dua seksi, sekitar 19.7 km, sedang dibangun di antara barat Jakarta (Serpong dan Jalan Tol Merak) dan bagian lainnya adalah di utara-timur. Penyelesaian dari dua bagian tersebut (lihat Gambar 2.3.9) akan mengurangi lalulintas di Jl Gatot Subroto dan meningkatkan aksesibilitas ke pelabuhan Tanjung Priok Port secara signifikan. Volume lalulintas tumbuh dan diharapkan untuk terus tumbuh setelah jalan ringroad ini selesai dibangun.

**Gambar 2.3.8 Volume Lalulintas JORR**



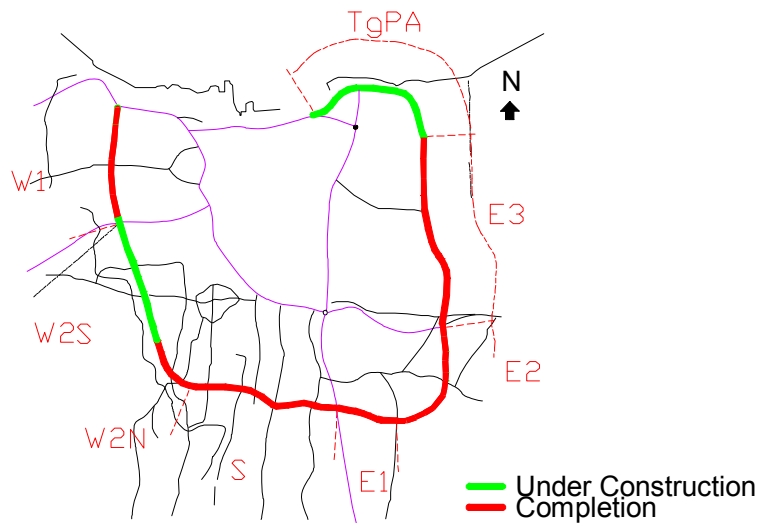
Sumber: Jasamarga.com

**Tabel 2.3.2 Status JORR**

No.	Section	Panjang (Km)	Status
1	Sleratan	14.3	Complete
2	E1	4.0	Complete
3	E2	9.1	Complete
4	E3	16.3	Complete
5	W1	9.8	Complete
6	W2N <sup>1</sup>	7.7	Under Construction
7	W2S	2.4	Complete
8	Tg Priok Access	12.0	Under Construction
Sub-Total		55.9	Complete
Sub-Total		19.7	Under Construction
<b>Total</b>		<b>75.6</b>	When Complete

Sumber: Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), <sup>1</sup>: PT. Jasa Marga Profile FY2010-11

**Gambar 2.3.9 Peta Pola Jalan JORR**



## 2) Rencana Enam Tol Dalam Kota

Sebagaimana dijelaskan dalam Keputusan Presiden No 54 Tahun 2008, enam jalan tol direncanakan di kawasan koridor dalam kota, dengan total panjang jalan diperkirakan 73 km, yang keseluruhannya berada di dalam kawasan DKI Jakarta. Tujuan dari rencana ini adalah untuk meningkatkan kualitas lingkungan yang memburuk serta mengatasi kemacetan lalu lintas. Berikut adalah enam jalan tol dalam kota yang direncanakan tersebut:

1. Kemayoran-Kampung Melayu (9.6 km)
2. Duri Pulo – Tomang – Kp.Melayu (11.4 km)
3. Rawa Buaya – Sunter (22.8 km)
4. Sunter – Pulo Gebang (10.8 km)
5. Pasar Minggu – Casablanca (9.6 km)
6. Ulujami – Tanah Abang (8.3 km)

Semua rencana jalan tol tersebut direncanakan dibangun dalam struktur tinggi untuk meminimalkan pembebasan tanah, total biayanya sangat tinggi dan diperkirakan mencapai 23 triliun IDR. Bagaimanapun juga sangat rasional bilamana jalan tol ini akan meningkatkan daya tarik perjalanan kendaraan berpenumpang ke kawasan CBD. Oleh karena itu, perlu pertimbangan yang lebih cermat dalam implementasi traffic demand management, sehingga akses jalan di kawasan-kawasan CBD tidak semakin tersumbat oleh lalu lintas. Oleh karena semua jenis jalan tol harus menjadi bagian dari jalan nasional sesuai peraturan, maka dalam hal ini DKI Jakarta memfokuskan diri untuk mengembangkan jalan non tol layang seperti yang akan dijelaskan pada tahap berikutnya.

Diperlukan antisipasi terhadap kemungkinan bahwa sejumlah pola jalan dari enam tol ini akan berparalel atau overlap dengan alternatif MRT East – West dan mungkin juga bersimpangan dengan MRT North – South line. Bagaimanapun juga, jika koridor MRT

dan jalan tol dalam kota saling overlap, yang kemudian menyebabkan pembangunan koridor dengan struktur double deck atau triple deck sebagai alternatifnya. Maka perkembangan proyek-proyek ini perlu diperhatikan lebih mendalam terutama dalam konteks dampak struktur tersebut terhadap lingkungan dan pada efektivitas penerapan scenario traffic demand management.

### **3) Rencana Pembangunan Jalan Layang Non-Tol di DKI Jakarta**

Pembangunan jalan arteri non-tol selama lima tahun terakhir di DKI Jakarta hanya terbatas pada: pelebaran Jl. Sudirman dan Jl. Thamrin khususnya dalam rangka operasional TransJakarta, sebagaimana halnya dengan Jl. Prof. Dr. Satrio, Jl. Casablanca dan Kawasan Bodetabek yang telah mengembangkan jaringan jalannya juga seperti Jl. Benteng Banten sepanjang jalur kereta api Tangerang atau Jl. Marunda Makmur.

DKI Jakarta memang tidak memiliki kewenangan untuk membangun jalan tol secara hukum, namun empat ruas jalan elevated non tol adalah dibawah rencana dan studi DKI Jakarta. Pola jalan dari setiap empat rute tersebut masih belum secara pasti ditentukan; Rencana koridornya dideskripsikan oleh Dinas Pekerjaan Umum sebagai berikut:

1. Kampung Melayu – Tanah Abang, sepanjang Jl. Casablanca
2. Pangeran Antasari – Kemayoran Baru
3. Pasar Minggu – Mangga Rai
4. Ciledug – Tendea

Khususnya, proyek tersebut direncanakan untuk dimulai dengan rencana detail pada seksi Jl. Rasuna Said sampai dengan Jl. Jend Sudirman, sementara untuk Kampung Melayu - Tanah Abang sepanjang Jl. Casablanca dimulai dari tahun depan. Dengan juga mempertimbangkan seksi Ciledug – Tendea, yang mana proses pembebasan lahannya masih menjadi persoalan.

Rencana pembangunan jalan ini tidak dijelaskan secara jelas oleh SITRAMP maupun Keputusan Presiden No 54 Tahun 2008. Keselarasan rute seksi Pasar Minggu – Manggarai masih belum jelas, yang mungkin pada sejumlah ruasnya mengalami overlap dengan rencana jalan tol lainnya, sehingga koordinasi dengan rencana-rencana jalan tol lainnya dan pembangunan infrastruktur pendukungnya sangat direkomendasikan untuk dilakukan.

Membertimbangkan keterbatasan kapasitas finansial DKI Jakarta, modal operasional dan biaya pemeliharaan sistem MRT akan menjadi beban yang sangat besar jika seluruh pembiayaan ditanggung oleh DKI Jakarta. Pembangunan koridor terpadu (jalan dan MRT) akan menjadi pilihan untuk mengurangi biaya modal yang menjadi beban tersebut.

### **4) Pembangunan Jalan Arteri Paralel dengan Jalan Tol Jakarta – Merak**

Terdapat rencana pembangunan jalan arteri paralel ke tol Jakarta – Merak di dalam Kota dan Kabupaten Tangerang. Peta rencana pola jalannya dijelaskan dalam Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2008.

Terdapat ruang yang cukup luas di sepanjang jalan tol Jakarta – Merak dan ruang ini dapat dimanfaatkan untuk pembangunan jalan. Pola rute serta perkembangan rencana

dari ruang ini perlu diklarifikasi kepada pihak pemerintah Kota dan Kabupaten Tangerang.

### **5) Rencana Pembangunan Jalan Tol Becakayu**

Jalan tol dari Bekasi melalui Cawang dan menerus hingga Kampung Melayu pernah direncanakan untuk dikembangkan, proses konstruksinya dimulai dari Jalan Kalimalang dengan tujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di sepanjang jalur Jakarta-Bekasi. Namun demikian, proyek ini terhenti karena krisis ekonomi Asia pada tahun 1997. Meskipun aspek teknis dan hukum perlu ditinjau lebih lanjut, namun pembebasan lahan dan desain struktur dapat dimanfaatkan untuk keperluan proyek lain di koridor ini.

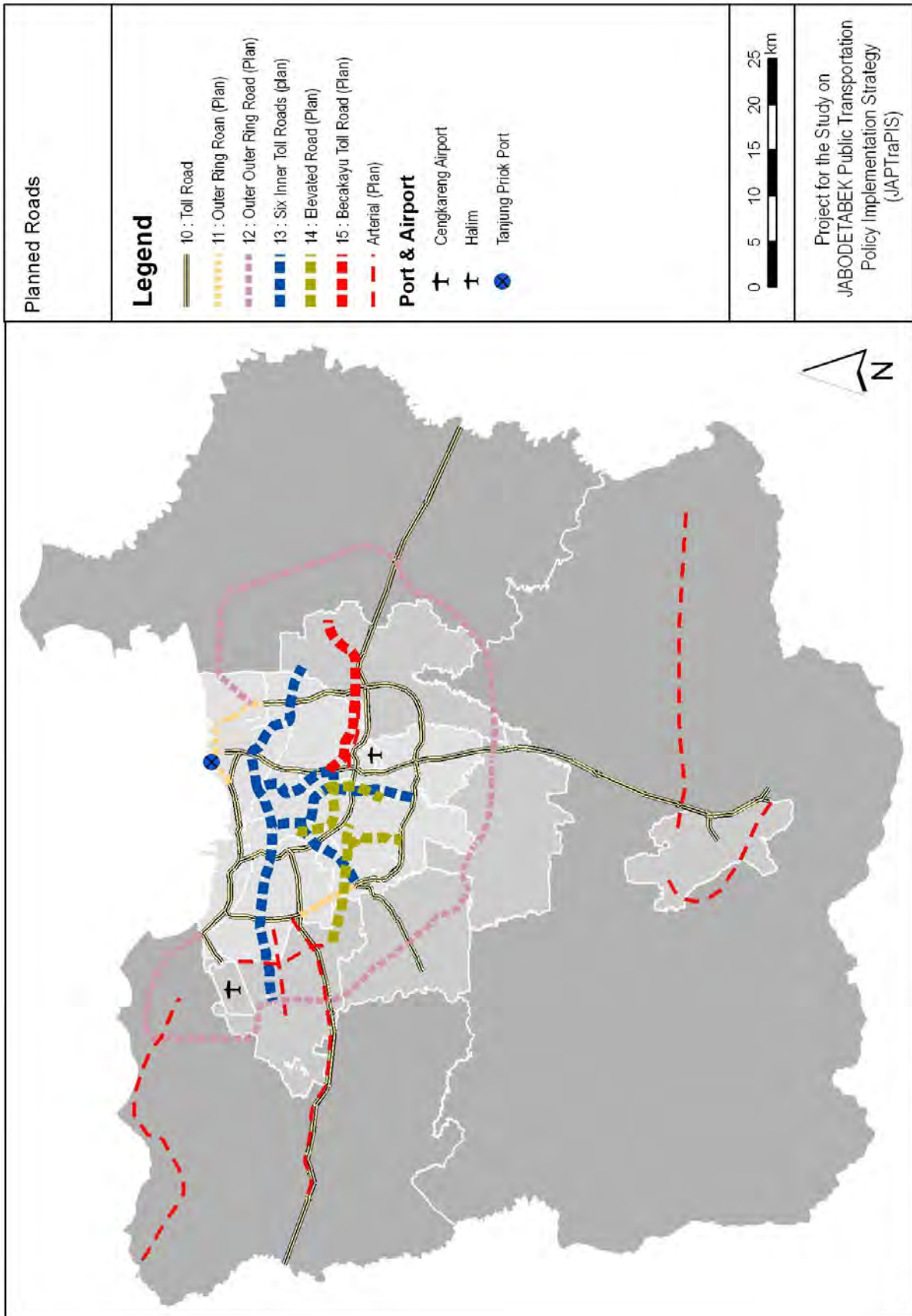
### **6) Rencana Pembangunan Jalan Arteri**

Selain itu, terdapat sejumlah rencana pembangunan jalan arteri. Secara spesifik antara lain Jalan Kalimalang yang akan dilebarkan dari 4 jalur menjadi 6 jalur, dengan sistem one-way yang parallel, sementara jalan arterinya akan dioperasikan dengan dua arah.

Rencana pola jalan yang direncanakan di atas dapat dilihat pada Gambar 2.3.10.



**Gambar 2.3.10 Proyek Pembangunan Jalan yang Sedang Berlangsung dan Masih Direncanakan**



## 2.3.4 Fasilitas Terminal Bus

### 1) Shelter Busway

Terdapat sekitar 200 shelter di Jakarta di sepanjang 11 koridor Busway Transjakarta. Shelter-shelter busway tersebut memiliki platform yang tinggi dan on streets; baik ditengah jalan maupun dipinggir jalan. Ukuran dari shelter adalah 20 meter panjang dan 4.5 meter lebar. Shelter-shelter transfer adalah shelter utama yang berukuran lebih besar dari shelter lain. Dalam kasus jenis shelter dengan island platform penumpang harus naik turun jalur pejalan kaki untuk mengakses bus, sehingga bus dapat mengguakan jalur cepat di sepanjang jalan seperti yang terdapat di Jalan Sudirman.

**Gambar 2.3.11 Shelter Bus (kiri: Balai Kota, kanan: Atrium)**



**Gambar 2.3.12 Shelter Bus (Dukuh Atas dan Jalur Transfer)**



### 2) Terminal Bus

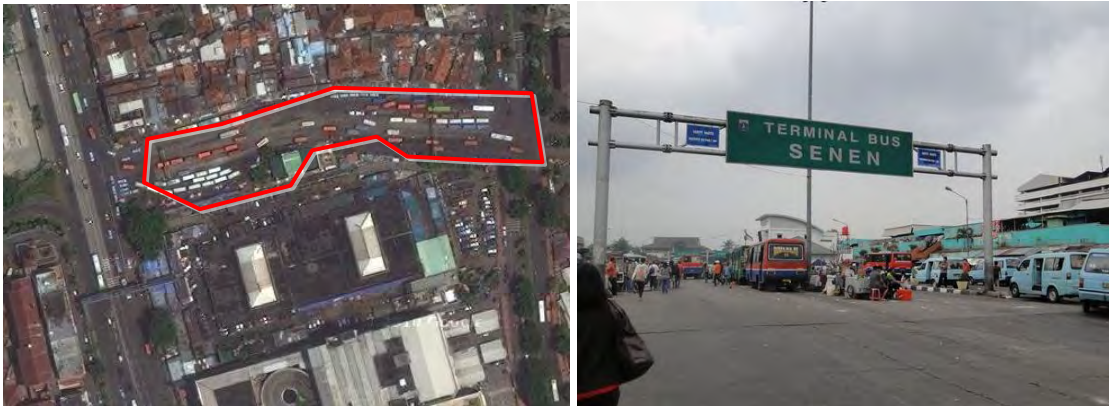
Terdapat lebih dari tiga puluh terminal bus yang tersebar di seluruh wilayah DKI Jakarta. Terminal bus tersebut dapat diklasifikasikan menjadi empat jenis, yaitu: antar provinsi, antar kota, dalam kota, dan terminal pinggir jalan. Terminal bus antar kota di daerah pusat antara lain seperti, seperti Terminal Blok M, Senen, Kota, yang menempati areal lebih dari 3,000 m<sup>2</sup> tidak termasuk akses / jalan-jalan keluarnya. Terminal Blok M adalah salah satu terminal antar kota terbesar yang memiliki luas lahan 10.000 m<sup>2</sup>. Namun demikian, hanya terdapat satu jalur untuk Busway TransJakarta dari total enam jalur yang terdapat di terminal itu. Sehingga seringkali terjadi antrian

busway yang menumpuk.

**Gambar 2.3.13 Terminal Bus Blok M**



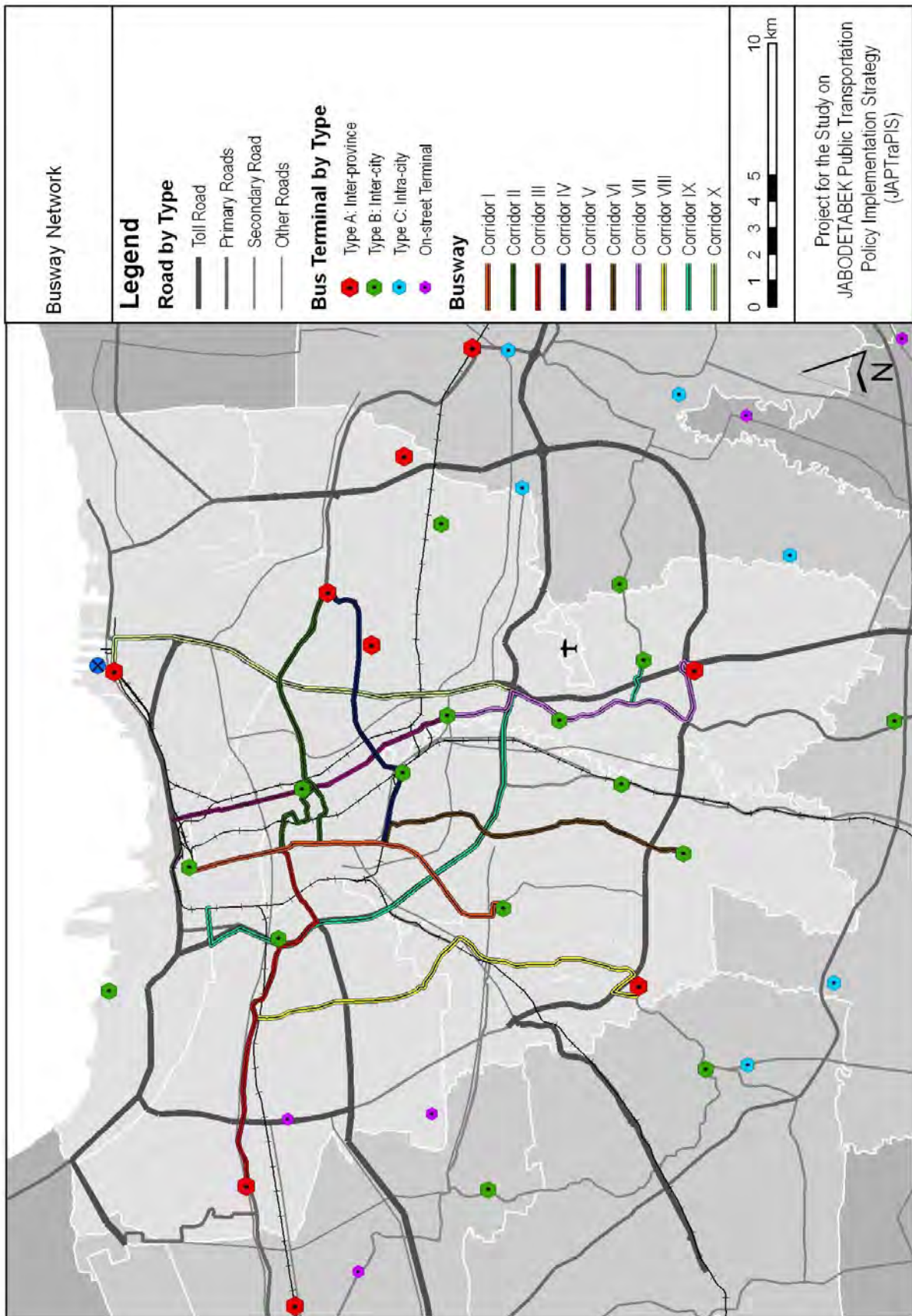
**Gambar 2.3.14 Terminal Bus Senen**



**Gambar 2.3.15 Terminal Bus Kota**



**Gambar 2.3.16 Bus Terminals in DKI Jakarta**



## 2.4 Jaringan dan Layanan Kereta Api

### 2.4.1 Jaringan dan Layanan Kereta Api Eksisting

#### 1) Jaringan Kereta Api Eksisting

Di JABODETABEK sebagian besar jaringan kereta api adalah menggunakan listrik dan menyediakan jasa di DKI Jakarta dan sekitarnya. Ini terdiri dari 8 rute (Pusat, Bogor, Bekasi, Timur, Barat, Serpong, Tangerang, Tanjung Priok) sebagaimana tercantum dalam Tabel 2.4.1. dan ditampilkan dalam Gambar 2.4.1. Sebagian besar jalur kereta api di wilayah JABODETABEK adalah dua jalur. Jalur kereta *Single-track* juga direncanakan untuk menjadi *double track*. Selain itu, beberapa bagian masih harus dijadikan listrik. Di antaranya, elektrifikasi dari Parungpanjang - bagian Maja di Jalur Serpong diharapkan akan selesai awal tahun. Berikut proyek kereta api lainnya yang sedang berlangsung:

1. Depok *Workshop Construction*
2. Double-track Jatinegara - Bekasi
3. Double-track Serpong - Rankasbitung
4. Double-track Duri - Tangerang
5. Elektrifikasi Bekasi - Cikarang
6. Elektrifikasi Maja - Parungpanjang

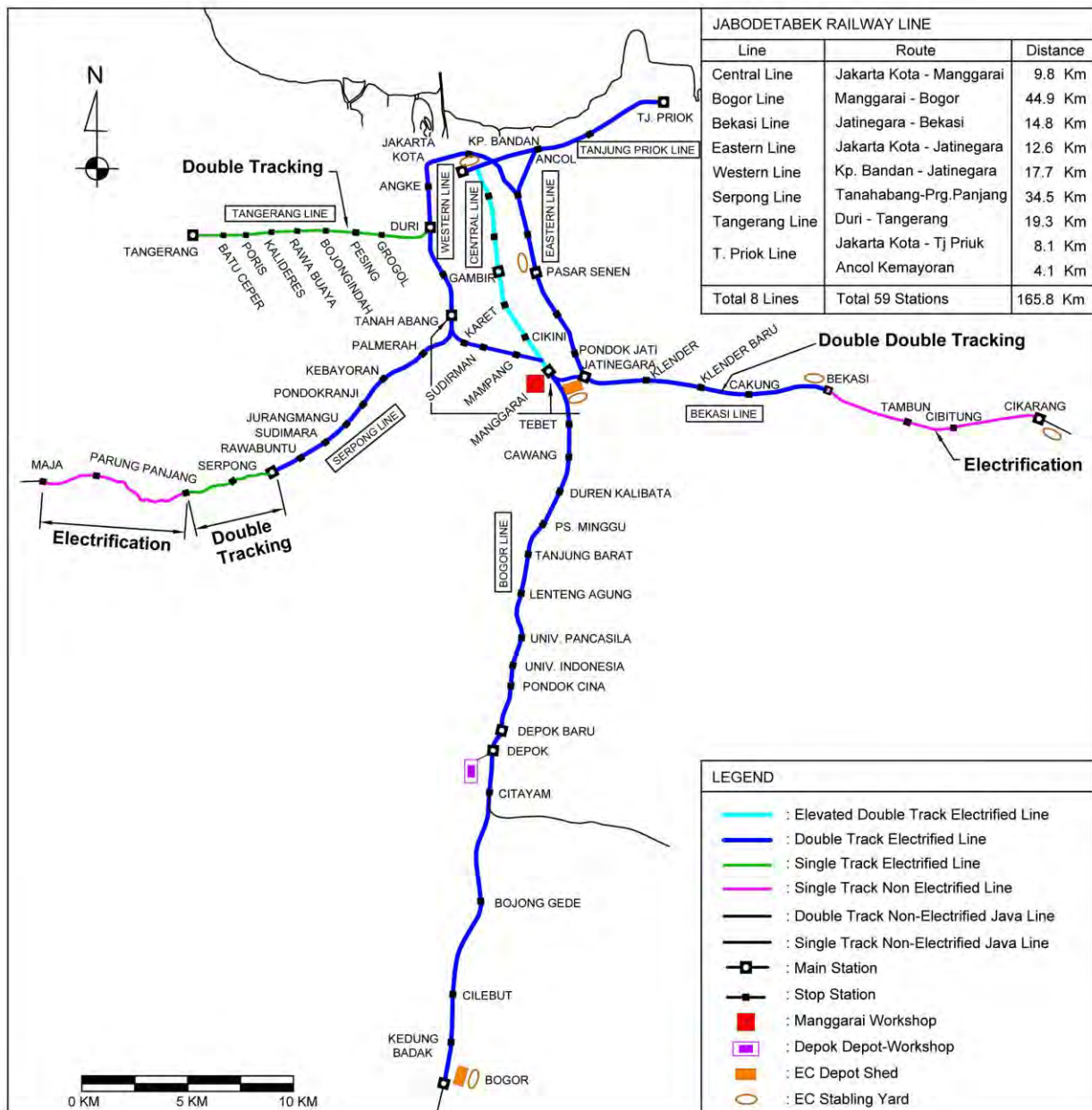
Kereta Commuter yang beroperasi dengan listrik diklasifikasikan menjadi dua jenis, yaitu Ekonomi yang non-AC dan Commuter Line yang merupakan kereta ber-AC. Setiap kereta berhenti di setiap stasiun.

**Tabel 2.4.1 Outline Jaringan Kereta Api Eksisting di Jabodetabek**

Baris	Rute	Panjang (km)	Track
1. Pusat	Jakarta - Manggarai	9.8	Double
2. Bogor	Manggarai - Bogor	44.9	Double
3. Bekasi	Jatinegara - Bekasi	14.8	Double
4. Timur	Jakarta Kota - Jatinegara	12.6	Double
5. Barat	Kp. Bandan - Jatinegara	17.7	Double
6. Serpong	Tanahabang - Prg. Panjang	34.5	Ganda (Tanahabang - Serpong) Tunggal (Serpong - Parungpanjang)
7. Tangerang	Duri - Tangerang	19.3	Single
8. Tanjung Priok	Jakarta Kota - Tanjung Priok	8.1	Double (Jakarta Kota-Ancol)
	Ancol - Kemayoran	4.1	Double (Ancol - Tanjung Priok)
<b>Jumlah total 8 Rute Melayani Jabodetabek</b>		<b>165.8</b>	

Sumber: Survei Persiapan Peningkatan Kapasitas Kereta Api JABODETABEK Laporan Proyek Interim Desember 2010

**Gambar 2.4.1 Rencana dan Jaringan Kereta Api Eksisting**



Sumber: Survei Persiapan Peningkatan Kapasitas Kereta Api JABODETABEK Laporan Proyek Interim Desember 2010

**2) Operator dan Rolling Stock Eksisting**

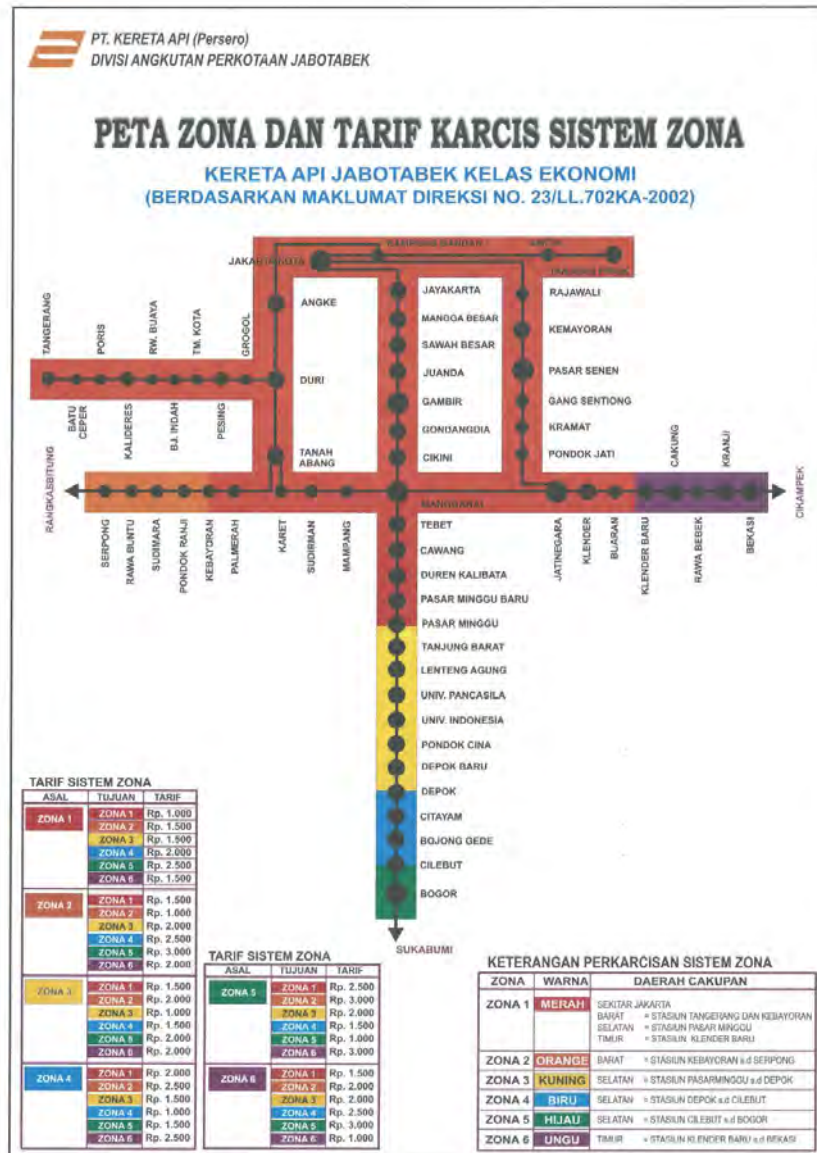
PT KA Commuter-JABODETABEK (PT-KCJ) menjadi independen dari PT-KA tahun 2007. Sampai sekarang, bagaimanapun, bisnis utama PT KCJ dari penjualan tiket untuk kereta commuter. PT-KA masih melakukan fungsi inti operasi kereta api, termasuk operasi kereta api, pengendalian lalu lintas, sinyal dan pengiriman dalam layanan stasiun, dan pemeliharaan fasilitas dan rolling stock.

**3) Sistem Tarif**

Ongkos ekonomi diatur sangat rendah sebesar Rp. 1,000-2,500 per perjalanan. Sistem tarif kereta api ekonomi adalah zonal, di mana Jabodetabek dibagi menjadi enam zona, seperti terlihat pada Gambar 2.4.2. Ongkos kereta Commuter line adalah tetap setiap line

nya (Rp. 6,000-7,000 per perjalanan).

**Gambar 2.4.2 Sistem Tarif**



Sumber: PT Kereta Api

## 2.4.2 Rencana dan Proyek Kereta Api

### 1) Perbaikan Kereta Api Eksisting

Persiapan Survey untuk Proyek Peningkatan Kapasitas Kereta Api JABODETABEK untuk merumuskan rencana induk transportasi selama dua puluh tahun mendatang berdasarkan perkiraan permintaan perjalanan. Rencana pengembangan master dibagi menjadi tiga tahap. Komponen setiap fase diuraikan berikutnya: jangka pendek (Tabel 2.4.2.), jangka menengah (Tabel 2.4.3.), Dan jangka panjang (Tabel 2.4.4) dan tersedianya deskripsi pekerjaan sampai selesai.

**Tabel 2.4.2 Rencana Pembangunan Jangka Pendek PT Kereta Api**

Rencana Jangka Pendek - Deskripsi Proyek	
Line Pusat & Bogor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kereta jarak Panjang / Menengah dihentikan di St Manggrai</li> <li>- Depok <i>Workshop Construction</i></li> <li>- Peningkatan Tata Letak Jalur di Stasiun Kota</li> <li>- Pemisahan Grade stasiun Manggarai</li> <li>- Pengadaan Mobil Baru/ Rolling stock untuk mengatasi kekurangan kereta api</li> <li>- Pemasangan Siding di Stasiun Universitas Pancasila</li> <li>- ATS Instalasi</li> </ul>
Line Bekasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beroperasi ke Timur / West Line</li> <li>- Double Track dari Jatinegara - Bekasi</li> <li>- Konstruksi depot dan <i>Stabling yard</i> di Cikarang</li> <li>- ATS Instalasi</li> <li>- Elektrifikasi Bekasi - Cikarang</li> </ul>
Line Timur/Barat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beroperasi ke jalur Bekasi</li> <li>- Beroperasi ke Kampungbandan - Kota</li> </ul>
Line Serpong	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hidupkan Kembali pengoperasian pada stasiun Tanahabang</li> <li>- Double Track Serpong - Rankasbitung</li> <li>- Konstruksi depot dan <i>Stabling yard</i> di Maja</li> <li>- Elektrifikasi Maja - Rankasbitung</li> <li>- Penggantian Kereta konvensional dengan <i>Electric cars</i></li> </ul>
Line Tangerang	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hidupkan Kembali pengoperasian di stasiun Duri</li> <li>- Double track dari Duri - Tangerang</li> </ul>
Line Tanjung Priok	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menghubungkan ke stasiun kota untuk Timur / West Lines</li> <li>- Pengoperasian kereta penumpang: 4-10 kereta / hari (pada tingkat yang sama seperti yang ada)</li> <li>- Jalur Restorasi</li> </ul>

**Tabel 2.4.3 Rencana Pembangunan Jangka Menengah PT Kereta Api**

Rencana Jangka Menengah - Deskripsi Proyek	
Line Pusat & Bogor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perbaiki fasilitas untuk 10 kereta yang beroperasi (Depot, Track, Platform, Power Supply, Signaling, dll)</li> <li>- Modernisasi dari Depot dan <i>stabling yard</i></li> </ul>
Line Bekasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bekasi - Serpong beroperasi via Jalur Barat</li> <li>- Double track Bekasi - Cikarang</li> </ul>
Line Timur/Barat (Jatinegara - kampungbandan - Tanahabang - Manggarai)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hidupkan Kembali pengoperasian pada St Manggarai</li> <li>- Konstruksi depot dan <i>stabling yard</i> di Line Tangerang atau tempat lain</li> </ul>
Line Barat/Serpong	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bekasi - Serpong beroperasi via Jalur Barat</li> <li>- Peningkatan Block train system di line Serpong</li> <li>- Konstruksi depot dan <i>stabling yard</i>, di line Tangerang atau tempat lain</li> <li>- short cut construction dari Sudirman ke Palmerah</li> <li>- ATS Instalasi</li> </ul>
Line Tangerang	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hidupkan Kembali pengoperasian pada Stasiun Duri</li> <li>- Kontruksi depot dan <i>stabling yard</i>, di Line Tangerang atau tempat lain</li> </ul>
Line Tanjung Priok	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menghubungkan stasiun Kota ke Line Timur / Barat</li> <li>- Kontruksi depot dan <i>stabling yard</i> di Jakarta Kota</li> </ul>



**Tabel 2.4.4 Rencana Pembangunan Jangka Panjang PT Kereta Api**

Rencana Jangka Panjang - Deskripsi Proyek	
Line Pusat/Bogor	- Perbaikan fasilitas untuk 4 menit headway operation (Depot, Power Supply, Signaling, dll)
Line Bekasi	- beroperasi melewati line Serpong via line Barat - Peningkatan Depot dan stabling yard
Line Timur/Barat (Jatinegara - Kanpungbandan - Jatinegara)	- Semi Circular operation - Double track Sudirman - Manggarai - ATS Instalasi - Pemisahan track dari Line Bekasi / Serpong - kontruksi short cut line antara Pondok jati dan Manggarai
Line Barat/Serpong	- beroperasi melewati Serpong ke Bekasi via Line barat (jangka menengah ke jangka panjang) - pemisahan track dari Line Timur / Barat Semi circular operation
Line Tangerang	- Hidupkan Kembali pengoperasian pada Stasiun Duri (jangka menengah ke jangka panjang) - ATS Instalasi
Line Tanjung Priok	- Menghubungkan stasiun Kota ke Line Timur / Barat (jangka menengah ke jangka panjang) - ATS Instalasi

## 2) MRT (Line Utara - Selatan & Barat - Timur)

Beberapa koridor Mass Rapid Transit (MRT) direncanakan dalam master plan transportasi perkotaan SITRAMP. Koridor prioritas pertama kali diusulkan pada master plan adalah koridor Lebak Bulus - Dukuh Atas - Kota, yaitu Jakarta MRT Line Utara - Selatan. Pada desain awal ini telah disiapkan untuk bagian antara Lebak Bulus dan Dukuh Atas.

Untuk MRT timur - barat dari garis JABODETABEK, 5 alternative diusulkan oleh tim "Survei Persiapan Sistem Jakarta MRT Line Utara-Selatan Proyek Jalur Extension" Proyek JICA. Jalurnya adalah 1A, 1B dan 2 terhubung, ini berjalan antara Balaraja dan Stasiun Cikarang sepanjang koridor yang berbeda. Opsi 3 menghubungkan stasiun Roxy dengan stasiun Pondok Kopi, Sedangkan opsi 4 menghubungkan stasiun Balaraja dengan stasiun Setu. Sebagai hasil dari evaluasi komprehensif berdasarkan demand forecast, capital cost, dan pembebasan lahan, bagian tengah rute 1B dianggap sebagai bagian prioritas tinggi untuk implementasi. Usulan jalur MRT ditunjukkan pada Gambar 2.4.3.

## 3) Monorail

Ada dua proyek monorails di Jakarta, yaitu Green Line dan Blue Line. Green Line adalah garis yang menghubungkan lingkaran Semanggi - Casablanca - Kuningan - Sudirman - Karet - Semanggi. Panjang totalnya adalah 14.8km dan dirancang untuk memiliki 17 stasiun. Blue Line akan melayani Kampung Melayu - Casablanca - Karet - Tanahabang - Roxy - Mall Taman Anggrek, panjangnya 12.2km dan memiliki 13 stasiun. Sistem ini akan memiliki dua stasiun interchange antara Green & Blue Line di Casablanca dan Karet.

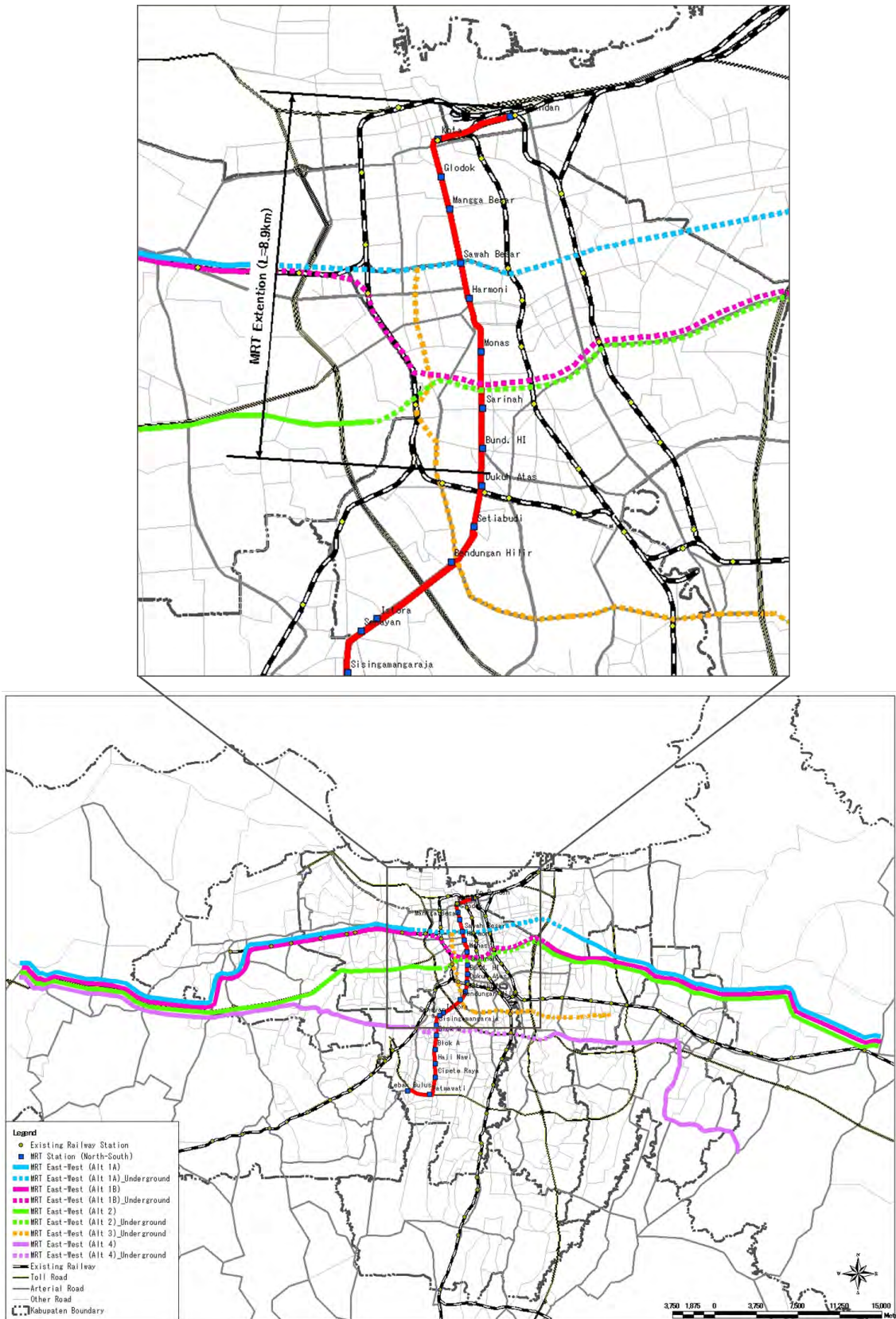
Blue Line proyek dibatalkan karena alasan yang tidak diketahui dan pembangunan Green line telah dibekukan karena kurangnya sumber dana keuangan.

## 4) Proyek Angkutan Transit Massal Berbasis Rel Lainnya

Master Plan 2009 (PTM), JABODETABEK mengusulkan proyek berbasis rel untuk menghubungkan CBD ke Soekarno-Hatta International Airport. Sebuah circular LRT line berjalan antara Pulogebang - Kp. Melayu - Casablanca - Tomang - Sentra Primer Barat; dan peningkatan beberapa koridor busway untuk koridor berbasis kereta api. Namun,

proyek-proyek konseptual dan memerlukan perencanaan lebih lanjut.

Gambar 2.4.3 MRT Alignments



Sumber: Survei Persiapan Sistem MRT Jakarta Line extension Utara-Selatan, Final Report Desember 2009