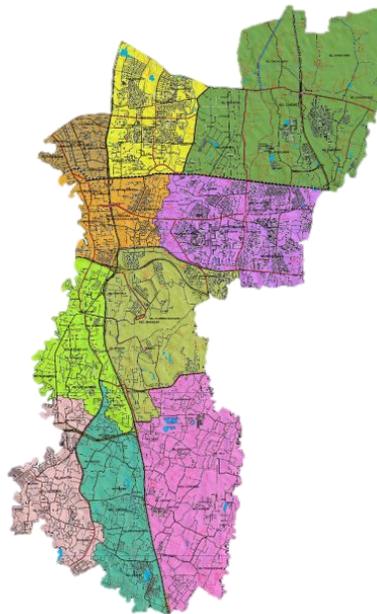


BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Gambaran Umum Kota Jakarta Timur

Gambar 2.1 Peta Kota Administrasi Jakarta Timur



Sumber: www.google.com

2.1.1 Kondisi Geografis dan Wilayah Administrasi

Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Timur merupakan salah satu wilayah administrasi di bawah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Secara geografis letak Kota Administrasi Jakarta Timur berada pada $106^{\circ}49'35''$ Bujur Timur dan $06^{\circ}10'37''$ Lintang Selatan. Memiliki luas wilayah mencapai 188.03 Km² atau mencapai 28,37% dari luas total wilayah Provinsi DKI Jakarta. Sebagian besar wilayah Kota

Administrasi Jakarta Timur terdiri dari dataran rendah. Wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur berbatasan di sebelah utara dengan Kota Administrasi Jakarta Utara dan Jakarta Pusat, di sebelah timur dengan Kota Bekasi (Provinsi Jawa Barat), sebelah selatan dengan Kabupaten Bogor (Provinsi Jawa Barat), dan sebelah barat dengan Kota Administrasi Jakarta Selatan.

Pemerintahan Kota Administrasi Jakarta Timur dibagi ke dalam 10 Kecamatan, yaitu Kecamatan Pasar Rebo, Ciracas, Cipayung, Makasar, Kramatjati, Jatinegara, Duren Sawit, Cakung, Pulogadung, dan Matraman. Adapun dari 10 Kecamatan tersebut terbagi menjadi 65 Kelurahan. Wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur terdiri dari 95% daratan dan selebihnya terdiri dari rawa atau persawahan dengan ketinggian rata-rata mencapai 50 meter dari permukaan air laut. Wilayah ini dilalui oleh 7 (tujuh) sungai/ kali yaitu Kali Ciliwung, Kali Sunter, Kalimalang, Kali Cipinang, Kali Buaran, Kali Jatikramat, dan Kali Cakung.

Tabel 2.1 Luas Wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur

Kecamatan	Luas Daerah dan Pembagian Daerah Menurut Kecamatan, 2015	
	Luas Wilayah	Persentase
	2015	2015
Pasar Rebo	12.98	6.90
Ciracas	16.08	8.55
Cipayung	28.45	15.13
Makasar	21.85	11.62
Kramat Jati	13	6.91
Jatinegara	10.25	5.45
Duren Sawit	22.65	12.05
Cakung	42.28	22.49
Pulo Gadung	15.61	8.30
Matraman	4.88	2.60
Kota Jakarta Timur	188.03	100

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Jakarta Timur

2.1.2 Kepadatan Penduduk

Secara demografis, Kota Administrasi Jakarta Timur merupakan kota yang paling luas di antara kota-kota lainnya di wilayah Provinsi DKI Jakarta. Selain itu, wilayah ini memiliki jumlah penduduk yang paling banyak. Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2014 yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik Kota Jakarta Timur, jumlah penduduk Kota Administrasi Jakarta Timur tercatat sebesar 2.817.994 jiwa yang terdiri dari 1.424.565 laki-laki dan 1.393.429 perempuan. Tingkat pertumbuhan penduduk juga mengalami peningkatan dari 0,75% pada tahun 2009-2010 dan mengalami peningkatan pada tahun 2010-2012 menjadi 1,94%.

Sementara untuk rata-rata tingkat kepadatan penduduk Kota Administrasi Jakarta Timur terbilang tinggi, yaitu sekitar 14.562 jiwa/km². Kepadatan penduduk yang paling tinggi terdapat di Kecamatan Matraman, mencapai 38.482 jiwa/km² sedangkan kepadatan penduduk yang paling rendah terdapat di Kecamatan Makasar sebesar 7.140 jiwa/km².

Tabel 2.2 Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Kecamatan

Kecamatan	Jumlah Penduduk menurut Jenis Kelamin (jiwa)		
	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
	2014	2014	2014
Pasar Rebo	103.339	101.339	204.678
Ciracas	135.014	132.297	267.311
Cipayung	131.648	128.930	260.578
Makasar	98.158	97.520	195.678
Kramat Jati	143.577	142.535	286.112
Jatinegara	140.068	131.148	271.216
Duren Sawit	196.316	198.341	394.657
Cakung	269.764	253.395	523.159
Pulo Gadung	131.436	133.014	264.450
Matraman	75.245	74.910	150.155
Kota Jakarta Timur	1.424.565	1.393.429	2.817.994

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Jakarta Timur

2.2 Transportasi DKI Jakarta

Jakarta sebagai kota metropolitan yang sekaligus juga merupakan pusat perekonomian dan perdagangan mengalami permasalahan yang cukup rumit dalam bidang transportasi. Jumlah penduduk yang banyak dengan daya beli yang meningkat menyebabkan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor cukup tinggi. Kondisi ini diperburuk dengan tambahan ratusan ribu kendaraan luar Jakarta yang bergerak di

Jakarta setiap harinya. Sementara upaya penambahan panjang jalan sering kali menghadapi kendala. Keadaan ini berakibat kepada meningkatnya kepadatan lalu lintas di jalan raya yang pada akhirnya menimbulkan titik-titik rawan kemacetan di sejumlah tempat.

Tingkat pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi dalam beberapa tahun terakhir, sementara panjang dan lebar jalan yang hampir tidak berubah, membuat Pemerintah Kota Jakarta semakin kesulitan mengakomodir pertumbuhan tersebut. Tahun 2013 jumlah kendaraan bermotor sudah mencapai 16.072.869 unit, jika seluruh kendaraan ini disusun maka tidak akan tercukupi oleh panjang jalan di DKI Jakarta yang hanya 6.956.842,26 meter. Untuk mengatasi kemacetan dengan terbatasnya jalan yang tersedia, maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan berbagai kebijakan, seperti memberlakukan sistem *3 in 1*, membangun *under pass* dan *fly over*. Rencana kebijakan lain diantaranya penerapan peraturan pembatasan kendaraan bermotor berdasarkan nomor polisi genap dan ganjil. Dinas Perhubungan DKI Jakarta juga sedang menyiapkan sistem *Electronic Road Pricing* (ERP) yaitu jalur berbayar, untuk menggantikan sistem *3 in 1*, pada tahun 2014 sistem ini masih dalam tahap uji coba.

Bagi wilayah perkotaan seperti DKI Jakarta, penambahan panjang jalan dapat dijadikan sebagai salah satu solusi dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas. Jika dilihat dalam kurun waktu 2010-2014, jumlah panjang jalan bertambah sepanjang 89.801,42 meter atau dari 6.866.040,84 meter tahun 2010 menjadi

6.955.842,26 tahun 2014. Bertambahnya panjang jalan disebabkan terjadinya penambahan pada jenis jalan tol sepanjang 250 meter, arteri primer sepanjang 5.229,50 meter, kolektor primer sepanjang 4.700 meter, kolektor sekunder sepanjang 30.000 meter, dan kota administrasi sepanjang 77.804,04 meter. Sebaliknya untuk jenis jalan arteri sekunder mengalami pengurangan sepanjang 28.182,12 meter.

**Tabel 2.3 Panjang Jalan Provinsi DKI Jakarta Menurut Jenis, Tahun
2010-2014**

Tahun	Jenis Jalan/ <i>Kind of Roads</i>						Jumlah
	Tol	Arteri Primer	Kolektor Primer	Arteri Sekunder	Kolektor Sekunder	Kota Administrasi	
1	2	3	4	5	6	7	8
2010	123 481,00	123 653,00	18 994,00	563 438,81	997 019,87	5 039 454,16	6 866 040,84
2011	123 481,00	123 731,00	18 994,00	563 438,81	1 057 666,87	5 045 059,16	6 932 294,84
2012	123 731,00	128 882,50	23 694,00	535 256,69	1 027 019,87	5 117 258,20	6 955 842,26
2013	123 731,00	128 882,50	23 694,00	535 256,69	1 027 019,87	5 117 258,20	6 955 842,26
2014	123 731,00	128 882,50	23 694,00	535 256,69	1 027 019,87	5 117 258,20	6 955 842,26

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta

Dalam kurun waktu 2012-2015 perkembangan jalan di DKI Jakarta terbilang stagnan, karena tidak terdapat penambahan panjang jalan. Tersendatnya pertumbuhan

jalan di DKI Jakarta menciptakan kepadatan lalu lintas setiap harinya. Penambahan jumlah kendaraan bermotor di wilayah DKI Jakarta tidak bisa diimbangi dengan pertumbuhan jalan. Peningkatan volume kendaraan dan arus lalu lintas yang sangat pesat menuntut pula peningkatan prasarana transportasi. Upaya untuk membangun jalan terkendala dengan terbatasnya lahan yang ada, sehingga pertumbuhan panjang jalan sangat kecil dibandingkan yang dibutuhkan. Di sisi lain terlalu banyaknya kendaraan yang berlalu lalang dibandingkan dengan panjang jalan yang relatif tetap, menimbulkan semakin banyak titik rawan kemacetan terutama disepanjang perempatan jalan maupun perlintasan kereta api. Oleh karena itu, salah satu alternatif untuk mengatasi masalah tersebut adalah dengan pembangunan *fly over* dan *under pass* yang diharapkan dapat mengurangi titik-titik rawan kemacetan di DKI Jakarta.

**Tabel 2.4 Panjang Jalan Provinsi DKI Jakarta Menurut Kota Administrasi,
Tahun 2015**

Kota Administrasi	Jenis Status Jalan			Jumlah
	Jalan Nasional		Provinsi	
	Tol	Negara		
A. Panjang Jalan (m)				
Jakarta Selatan	16 315,00	27 581,50	2 393 883,45	2 437 779,95
Jakarta Timur	37 298,00	44 155,00	1 315 211,00	1 394 788,00
Jakarta Pusat	6 394,00	3 772,50	654 084,55	664 251,05
Jakarta Barat	29 132,00	39 657,00	1 168 739,00	1 237 101,00
Jakarta Utara	34 592,00	37 351,00	1 149 527,00	1 221 922,26
Jumlah	123 731,00	152 516,50	6 681 445,00	6 955 842,26
B. Luas Jalan (m²)				
Jakarta Selatan	338 438,00	463 776,50	11 135 517,80	11 937 732,30
Jakarta Timur	1 062 660,00	970 818,00	11 358 984,05	13 392 462,05
Jakarta Pusat	252 396,00	69 012,50	5 287 941,09	5 609 349,59
Jakarta Barat	649 790,00	635 356,00	7 049 845,22	8 334 991,22
Jakarta Utara	697 716,00	756 623,00	7 773 889,00	9 228 228,00
Jumlah	3 001 000,00	2 895 586,00	42 606 177,16	48 502 763,16

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta

Arah pengembangan sistem transportasi di Jakarta tertuang dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 12 tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyebrangan Provinsi DKI Jakarta, yang kemudian dijabarkan dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro. Dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 12 tahun 2003 tersebut telah diatur tentang pengembangan sistem transportasi di Jakarta yang meliputi:

1. Mengembangkan sistem jaringan dan kapasitas angkutan kereta api melalui pengembangan kereta api layang pada permukaan maupun jaringan kereta api bawah tanah.
2. Mengembangkan sistem angkutan jalan melalui pengembangan jaringan jalan sesuai dengan fungsi dan hierarki jalan serta terminal bus antar kota dan terminal bus dalam kota, pembangunan, pengelolaan dan pemeliharaan terminal dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
3. Mentata pelayanan angkutan umum yang disesuaikan dengan hierarki jalan.
4. Melaksanakan penerapan manajemen lalu lintas, termasuk didalamnya sistem satu arah, pengaturan dengan lampu lalu lintas, dan kebijakan pembatasan lalu lintas pada daerah tertentu. Secara bertahap lintasan operasional angkutan umum dengan pengaturan sebagai berikut:
 - Angkutan bus besar hanya pada jalan arteri.
 - Angkutan bus sedang hanya pada jalan kolektor.
 - Angkutan bus kecil hanya pada jalan lokal.
5. Kebijakan pembatasan lalu lintas tidak hanya dimaksudkan untuk mendorong para pemakai angkutan pribadi untuk beralih ke angkutan umum, akan tetapi juga untuk mengarahkan agar dapat disediakan sistem angkutan umum yang memadai. Cara-cara yang diterapkan dalam rangka pembatasan lalu lintas pribadi sangat tergantung pada kondisi dan situasi yang tetap antara lain melalui pengaturan parkir, diberlakukan pajakn dan biaya perijinan tahunan yang lebih tinggi maupun diberlakukan "*Area Licensing System*".

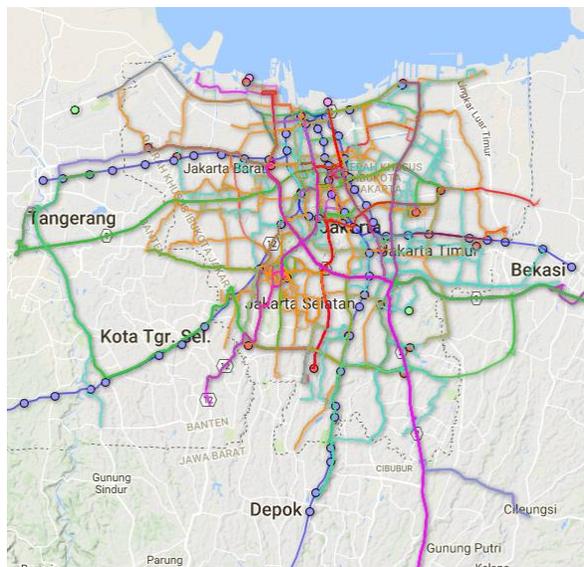
6. Membangun gedung-gedung dan/atau taman parkir pada pusat-pusat kegiatan untuk menghilangkan parkir pada badan jalan.
7. Mengembangkan fasilitas pejalan kaki yang memadai dengan memperhitungkan penggunaannya bagi penyandang cacat.
8. Lokasi terminal angkutan barang dengan fasilitasnya dan pangkalan truk diarahkan pada kawasan pelabuhan dan industri/pegudangan serta lokasi yang ditetapkan pada jaringan jalan arteri primer.
9. Mengembangkan pelabuhan laut dan dermaga penyeberangan, yang terintegrasi dengan pengembangan jaringan angkutan kereta api dan jaringan angkutan jalan.

Pengembangan sistem transportasi selanjutnya disusun dalam Rencana Umum Jaringan Transportasi Kota yang meliputi: (1) simpul berupa terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, stasun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut dan bandar udara; (2) ruang kegiatan berupa kawasan permukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata; (3) ruang lalu lintas berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan. Rencana tersebut kemudia diwujudkan melalui Pola Transportasi Makro (PTM) yang akan menjadi pedoman pengembangan transportasi secara menyeluruh di Jakarta.

Pola Transportasi Makro di Jakarta berorientasikan kepada : (1) mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem dan

menerapkan kebijakan manajemen permintaan (*Transport Demand Management/TDM*) serta penyediaan jaringan jalan sebagai pendukungnya; (2) meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah dan sekitarnya, serta menata ulang moda transportasi secara terpadu; (3) memasyarakatkan sistem angkutan umum massal; (4) meningkatkan jaringan jalan; (5) menggalakan penggunaan angkutan umum; (6) mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Gambar 2.2 Peta Rute Angkutan Umum DKI Jakarta



Sumber: www.google.co.id/maps

Dalam mendukung pengembangan sistem transportasi di Jakarta, dirumuskan beberapa skenario sistem transportasi yang terdiri atas skenario tahun 2007, 2010, dan 2020. Skenario tersebut mencakup pengembangan sejumlah sistem meliputi sistem angkutan umum bus, sistem angkutan umum massal, sistem jaringan jalan, sistem

angkutan jalan rel, sistem transportasi alternatif dan pengembangan pembatasan lalu lintas.

Integrasi moda angkutan baik antar sistem angkutan jalan raya dengan jalan rel akan dilakukan dengan menyediakan fasilitas transfer dan *feeder line services*. Sistem *trunk line* yang berupa jaringan trayek bus besar dan bus sedang. Untuk mengintegrasikan sistem angkutan umum akan dilakukan restrukturisasi trayek dan secara bertahap bus-bus kecil dibatasi wilayah pelayanannya untuk selanjutnya dihapuskan dengan pertimbangan efisiensi.

2.2.1 Jaringan Angkutan Umum

Angkutan umum di DKI Jakarta terbagi menjadi 2 (dua) layanan angkutan penumpang yaitu angkutan penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan angkutan penumpang Antar Kota Antar Provinsi (AKAP).

a. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Pergerakan angkutan penumpang antar kota dalam provinsi yang ada di Provinsi DKI Jakarta sudah terhubung dengan baik karena sudah menjangkau berbagai Kota Administrasi di Provinsi DKI Jakarta. Angkutan AKDP terbagi lagi menjadi 3 (tiga) kategori berdasarkan ukuran kendaraan, yaitu Bus Besar, Bus Sedang, dan Bus Kecil.

**Tabel 2.5 Jumlah Angkutan Umum di DKI Jakarta yang Beroperasi Tahun
2015**

Nama Perusahaan		Jumlah Bus (Unit)	Jumlah Trayek
I Bus Besar/Large Bus			
A.	Reguler DKI	380	36
1	Perum PPD	202	14
2	PT Mayasari Bakti	124	17
3	PT Jasa Utama	54	5
B.	Reguler Jabodetabek	982	85
1	Perum PPD	70	6
2	PT Mayasari Bakti	576	47
3	PT Bianglala Metropolitan	41	3
4	PT Sinar Jaya Megah Langgeng	89	13
5	PT Daya Sentosa Utama	23	1
6	PT Koda Jaya/AJA Putra	131	6
7	PT Steady Safe	12	6
8	PT ARH	13	1
9	PT Metro Mini	27	2
C.	Trans Jakarta Busway	502	22
D.	Trans Jabodetabek	166	2
	Jumlah	2 396	145
II Bus Sedang/Medium Bus			
13	PT Metro Mini	1 432	54
14	Kopaja	1 246	30
15	Koantas Bima	169	5
16	Kopami Jaya	157	3
17	PT Jewa Dian Mitra	20	1
	Jumlah	3 024	93
III Bus Kecil/Small Bus			
18	Mikrolet	6 564	55
19	KWK/APK	6 017	79
20	APB	1 109	20
	Jumlah	13 690	154

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta

b. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Angkutan Antar Kota Antar Provinsi di DKI Jakarta terbagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu bagian barat, bagian selatan dan bagian timur. Bagian barat melayani trayek menuju Provinsi Banten dan berbagai Provinsi di Pulau Sumatera. Pada bagian selatan melayani trayek kota-kota di Provinsi Jawa Barat. Kemudian untuk bagian timur, melayani trayek menuju Jawa Tengah, Jawa Timur sampai Bali, baik melalui jalur utara, tengah serta selatan.

Tabel 2.6 Jumlah Angkutan Umum Luar Trayek di DKI Jakarta

No	Nama Perusahaan	Jumlah Trayek	Jumlah Kendaraan (Unit)
1	Damri ST. Jakarta	5	22
2	Setia Negara	6	23
3	Benteng Jaya	6	51
4	Garuda	8	22
5	Lorena	32	209
6	Arimbi	47	369
7	Cendrawasih	4	6
8	Continental Megah Express	7	10
9	Anggrek Cempaka	3	6
10	Daya Melati Indah cq.PT.SJML	13	53
11	Mekar Jaya	1	35
12	Bintang Kejora	2	17
13	Warga Baru	10	132
14	Kramat Djati	30	206
15	Medal Sekarwangi	3	7
16	Bima Suci	2	33
17	Limas	12	29
18	Sinar Jaya Megah Langgeng	102	647
19	Damri ST. Bandara Soetta	13	182
20	Ryanta Mitra Karina	11	53
21	PT. Safari Dharma Sakti/Raya	12	72
22	A.N.S.	3	10

23	Setia Bhakti	9	44
24	Tunggal Dara Indonesia	9	18
25	Primajasa Perdanaraya	20	360
26	Kowanbisata	6	6
27	Pahala Kencana	24	109
28	Garuda Mas Cab Jakarta	16	75
29	Bintang Agung Bhakti	4	9
30	Hiba Utama cq. Laju Utama	8	95
31	Giri Indah cab Jakarta	5	13
32	BPW. Pahala Kencana	24	55
33	Bogor Indah	11	19
34	PT. Gajah Mungkur Sejahtera	1	5
35	Bintang Permata Bunda	3	18
36	Hiba Utama cq. Laju Prima	10	85
37	Malino Putra Kencana	5	11
38	Bina Optima SJ cq. Pandu Jaya	4	39
39	Anugerah Mas	9	87
40	Dewi Sri Pangestu	1	5
41	Gajah Mulia Sejahtera	9	16
42	Deborah	1	10
43	Wifend Darma Persada	8	34
44	Sinar Jaya Langgeng Utama	1	3
Jumlah			3310

Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta

2.2.2 Transportasi Publik Formal

Transportasi publik formal merupakan suatu bentuk pelayanan kepada masyarakat berupa mobilitas dan akses kepada pekerjaan, sumber-sumber sosial ekonomi, pusat kesehatan, serta tempat rekreasi. Maksud dari formal adalah suatu institusi yang dibentuk oleh pemerintah ataupun oleh swasta yang mendapatkan pengukuhan secara resmi dan mempunyai aturan-aturan tertulis/ resmi. Pada institusi pemerintah lembaga dibentuk oleh pemerintah berdasarkan suatu kebutuhan yang karena tugasnya berdasarkan pada suatu peraturan perundang-undangan melakukan

kegiatan untuk meningkatkan pelayanan masyarakat dan meningkatkan taraf kehidupan kebahagiaan kesejahteraan masyarakat.

Provinsi DKI Jakarta termasuk Kota Administratif Jakarta Timur memiliki program transportasi publik formal yang disediakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) PT. Transportasi Jakarta. Pelayanan transportasi yang diberikan oleh TransJakarta berupa Bus Rapid Transit (BRT) diharapkan dapat menarik minat masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi guna mengurangi kepadatan kendaraan. Pengoperasian BRT memiliki kelebihan-kelebihan seperti jadwal keberangkatan bus yang relatif lebih pasti dan teratur, aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang yang hanya dilakukan pada halte-halte yang telah ditetapkan, sistem *ticketing* yang dilakukan sebelum keberangkatan bus sehingga mencegah terjadinya kebocoran, armada bus yang ramah lingkungan, manajemen operasional dan pengelolaan angkutan umum yang lebih baik.

2.2.3 Transportasi Publik Informal

Kehadiran transportasi publik formal tidak menutup kemungkinan hadirnya transportasi publik informal. Ketidakpuasan masyarakat terhadap pelayanan dari sektor formal menjadikan sebagian masyarakat beralih kepada penyedia transportasi lainnya. Terlebih lagi DKI Jakarta merupakan provinsi yang mempunyai kepadatan penduduk yang sangat tinggi, sehingga dapat dipastikan terdapat pula tingkat

mobilitas yang tinggi. Tingginya *demand* dari masyarakat terhadap angkutan umum terkadang tidak dapat diimbangi oleh *supply* dari pengelola transportasi umum. Kondisi ini mendorong hadirnya angkutan umum alternatif sebagai pengisi layanan jaringan yang tidak dapat diakses oleh angkutan umum formal yaitu angkutan umum informal ojek konvensional maupun ojek daring. Angkutan umum informal adalah angkutan umum kapasitas kecil yang digunakan secara individu sesuai dengan keinginan pengguna (*demand-responsive*), tidak terjadwal, tidak memiliki rute tetap, dapat berhenti dimana saja dan sistem tarif tidak tetap.

Penggunaan transportasi publik informal di DKI Jakarta dapat dikatakan sangat diminati oleh masyarakat. Hal tersebut terjadi karena faktor kebutuhan mobilitas masyarakat yang tinggi setiap saatnya. Keterbatasan angkutan umum formal dalam mobilitasnya di ruas-ruas jalan Jakarta menjadi salah satu pertimbangan dari masyarakat. Kondisi ini mendorong munculnya angkutan umum alternatif yaitu angkutan umum informal dengan kapasitas yang lebih kecil antara lain : bajaj, ojek konvensional dan ojek daring yang melayani pergerakan kawasan dengan jarak pendek.

2.3 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

2.3.1 Visi

“Mewujudkan Jakarta Baru melalui penyediaan layanan transportasi yang handal, modern, dan berdaya saing internasional, dengan angkutan publik sebagai layanan utama”.

2.3.2 Misi

Untuk mewujudkan Visi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, maka dijabarkan dalam misi sebagai berikut :

1. Mewujudkan layanan transportasi yang selamat, lancar, aman, nyaman, dan terintegrasi;
2. Mewujudkan layanan transportasi yang informatif berbasis teknologi informasi dan komunikasi;
3. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan menunjang aksesibilitas bagi penyandang disabilitas;
4. Mewujudkan biaya transportasi yang terjangkau bagi masyarakat.

2.3.3 Tugas Pokok

Dinas Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan urusan perhubungan.

2.3.4 Fungsi

1. Penyusunan rencana strategis dan rencana kerja Dinas Perhubungan;
2. Pelaksanaan rencana strategis dan dokumen pelaksanaan anggaran Dinas Perhubungan
3. Penyusunan kebijakan, pedoman dan standar teknis pelaksanaan urusan perhubungan;
4. Pembangunan, pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi sistem perhubungan;
5. Pengembangan sistem transportasi perkotaan;
6. Penyelenggaraan perhubungan darat, perkeretaapian, perairan, dan laut;
7. Pembangunan, pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi usaha dan kegiatan perhubungan;
8. Penetapan lokasi, pengelolaan, pengendalian dan pembinaan usaha parkir;
9. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor angkutan umum dan barang, dan pemeriksaan mutu karoseri kendaraan bermotor;
10. Penghitungan, pengawasan dan evaluasi tarif angkutan jalan, perkeretaapian, perairan dan laut;
11. Penataan, penetapan, dan pengawasan jaringan trayek angkutan jalan;

12. Pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi trayek dan volume kendaraan angkutan jalan dalam rangka kelancaran arus barang dan jasa serta pertumbuhan ekonomi;
13. Pemungutan, penatausahaan, penyetoran, pelaporan dan pertanggungjawaban penerimaan, retribusi di bidang perhubungan darat, perkeretaapian, perairan dan laut;
14. Pelaksanaan upaya keselamatan prasarana dan sarana perhubungan darat, perkeretaapian, perairan, laut dan udara;
15. Pengawasan dan pengendalian izin di bidang perhubungan;
16. Penyediaan, penatausahaan, penggunaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana di bidang perhubungan;
17. Penegakan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan;
18. Pemberian dukungan teknis kepada masyarakat dan perangkat daerah di bidang perhubungan;
19. Pengelolaan kepegawaian, keuangan dan barang Dinas Perhubungan;
20. Pengelolaan ketatausahaan dan kerumahtanggaan Dinas Perhubungan;
21. Pengelolaan kearsipan, data dan informasi Dinas Perhubungan; dan
22. Pelaporan dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan.

2.4 Gambaran Umum Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang

2.4.1 Sejarah Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang

Terminal Terpadu Pulo Gebang merupakan Terminal Bus Tipe A yang diperuntukan untuk melayani Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang berasal dari Jawa Tengah dan Jawa Timur, serta terintegrasi dengan Angkutan Dalam Kota Jakarta seperti Angkot, Metromini, Damri, dan Bus Transjakarta. Terminal ini dikelola oleh Unit Pengelola Terminal yang berada di bawah naungan Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan telah beroperasi sejak Juni 2016.

Gambar 2.3 Gerbang masuk angkutan umum dan kendaraan pribadi



sumber: www.google.com

2.4.2 Lokasi

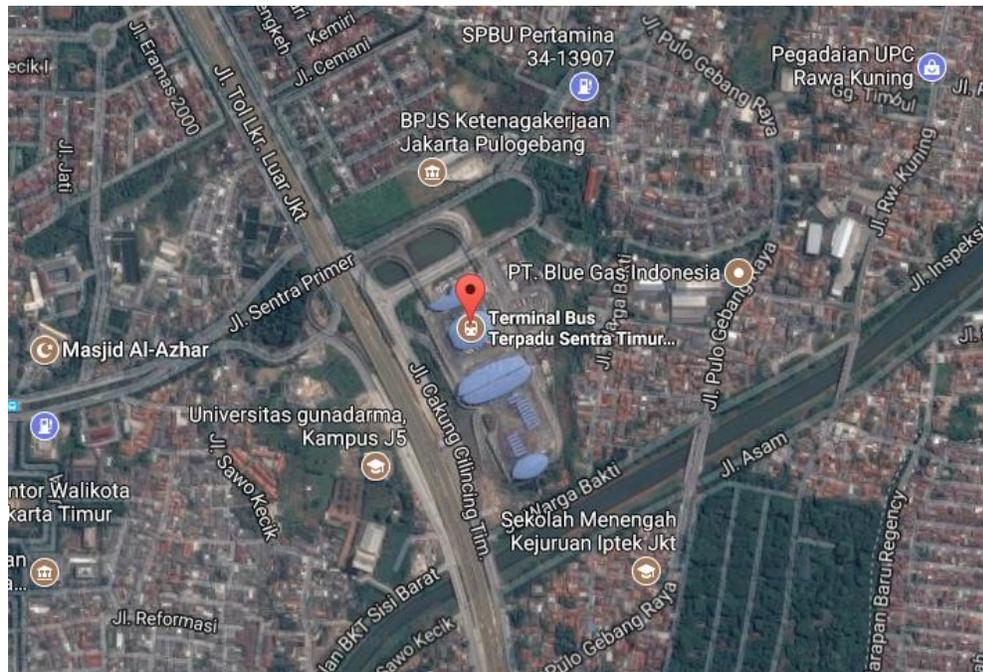
Terminal Terpadu Pulo Gebang terletak di Kelurahan Pulo Gebang, Kecamatan Cakung, Jakarta Timur. Lokasinya berada di daerah perbatasan antara Provinsi DKI Jakarta dengan Provinsi Jawa Barat. Terletak persis di sisi timur Jalan Tol Lingkar Timur Jakarta dan memiliki akses pintu masuk dan keluar tol yang dekat dengan terminal.

Gambar 2.4 Peta Lokasi Terminal Terpadu Pulo Gebang Terhadap DKI Jakarta



Sumber: www.google.co.id/maps

Gambar 2.5 Lokasi Terminal Terpadu Pulo Gebang



Sumber: www.google.co.id/maps

2.4.3 Tugas Pokok

Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan Terminal Terpadu Pulo Gebang.

2.4.4 Fungsi

1. Penyusunan Rencana Strategis, Rencana Kerja dan Anggaran dan Dokumen Pelaksanaan Anggaran Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang;

2. Pelaksanaan Rencana Strategis dan Dokumen Pelaksanaan Anggaran Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang;
3. Penyusunan standar dan prosedur pengelolaan dan pelayanan Terminal Terpadu Pulo Gebang;
4. Pelaksanaan pengelolaan pemanfaatan/penggunaan, pengamanan dan pelayanan Terminal Terpadu Pulo Gebang;
5. Pelaksanaan pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana termasuk bangunan gedung Terminal Terpadu Pulo Gebang;
6. Perencanaan dan pengajuan optimalisasi pemanfaatan/penggunaan potensi sumber daya/ prasarana dan sarana Terminal Terpadu Pulo Gebang;
7. Pelaksanaan pemungutan dan penyetoran penerimaan retribusi penggunaan/ pemanfaatan Terminal Terpadu Pulo Gebang;
8. Pelaksanaan pemeliharaan kebersihan, keindahan, keamanan dan ketertiban serta kenyamanan Terminal Terpadu Pulo Gebang;
9. Pelaksanaan pengelolaan kepegawaian, keuangan, barang dan tata usaha Terminal Terpadu Pulo Gebang;
10. Pelaksanaan publikasi kegiatan pelayanan Terminal Terpadu Pulo Gebang;
11. Pengelolaan teknologi informasi Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang;
12. Penyiapan bahan laporan dinas yang berkaitan dengan tugas dan fungsi Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang;

13. Pelaporan dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang.

2.4.5 Produk Layanan Terminal Terpadu Pulo Gebang

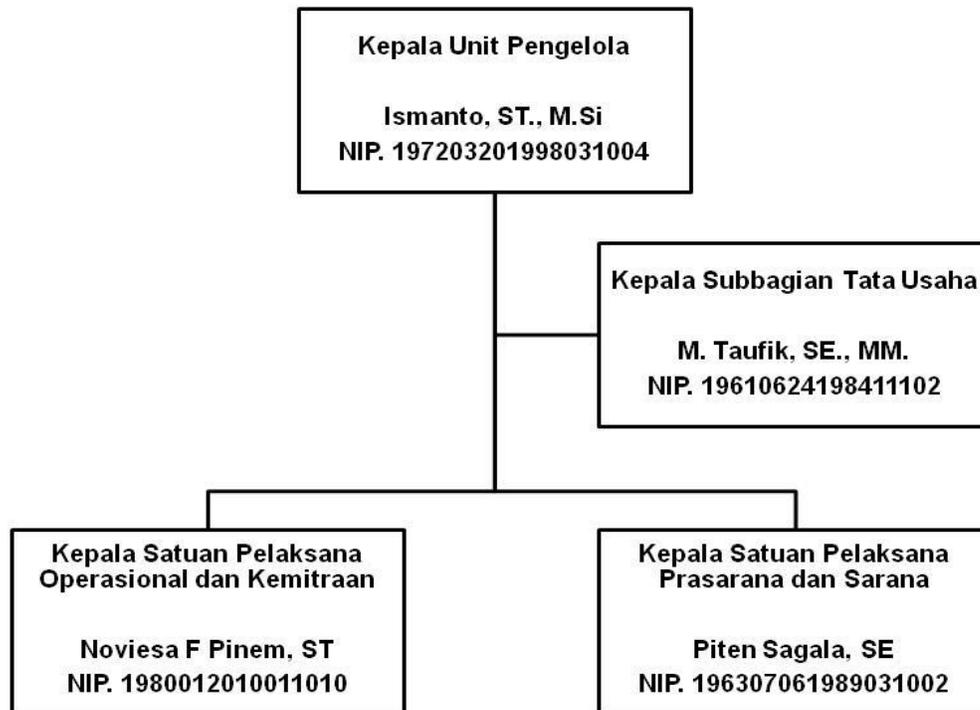
1. Pelayanan Area Parkir Angkutan Antar Kota Antar Provinsi, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Damri, dan Trans Jakarta
2. Pelayanan Area Parkir Kendaraan Pribadi
3. Pelayanan MCK
4. Pelayanan Ruang Istirahat Awak
5. Pelayanan Locket
6. Pelayanan Kesehatan
7. Pelayanan Keamanan
8. Pelayanan Mall Terminal
9. Pelayanan Food Court
10. Pelayanan Videotron

2.4.6 Struktur Organisasi

Struktur Organisasi Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang Peraturan Gubernur No. 336 Tahun 2016:

1. Kepala Unit;
2. Subbagian Tata Usaha;
3. Satuan Pelaksana Operasional dan Kemitraan
4. Satuan Pelaksana Prasarana dan Sarana; dan
5. Subkelompok Jabatan Fungsional.

**Gambar 2.6 Struktur Organisasi Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo
Gebang**



Sumber:Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 336 Tahun 2016