

## **BAB III**

### **TINJAUAN KOTA JAKARTA DI BIDANG TRANSPORTASI**

#### **III. 1. PERKEMBANGAN JAKARTA**

##### **Jakarta Dalam Perkembangan** <sup>27</sup>

Sebagai ibukota Jakarta tentu merupakan pusat pemerintahan, pusat kehidupan politik, dan pusat administrasi negara. Dengan cepat fungsi itu bertambah menjadi pusat perdagangan, pusat jasa, pusat industri, pusat pendidikan, budaya, sosial, rekreasi dan pengembangan wisata. Seiring perjalanan waktu, sifat kota Jakarta makin multi fungsi. Sebagai pusat perdagangan dan jasa, diharapkan Jakarta mampu melayani baik dalam skala nasional, regional maupun internasional.

Dengan luas lahan yang terbatas dan tanpa sumber daya alam memadai tidak mudah bagi Jakarta untuk memikul beban multi fungsi ini. Metropolitan Jakarta memerlukan strategi perencanaan dan pengembangan yang tepat, apalagi ketika pembangunan nasional makin pesat, konsep konsep pembangunan tata ruang kota Jakarta bukan cuma mempertimbangkan skala nasional, regional dan internasional, tetapi juga keseimbangan lingkungan.

Pada aspek jumlah penduduk saja masalah Jakarta sudah cukup berat. Dengan peningkatan rata-rata 4% pertahun, bila dibandingkan dengan luas kota yang kurang lebih 650 km persegi, maka angka kepadatan rata-rata di atas 11.000 jiwa/ km<sup>2</sup>. Bila diantisipasi jumlah penduduk 12 juta jiwa pada tahun 2005, sudah cukup luas dampak permasalahan yang ditimbulkan, antara lain perumahan, transportasi, pendidikan, lapangan kerja dan sarana kesehatan.

##### **Tata ruang kota Jakarta**

Perencanaan tata ruang kota periode yang lalu, bukan hanya berfungsi sebagai pengendali arah pembangunan, tetapi juga merupakan suatu kegiatan strategis untuk

---

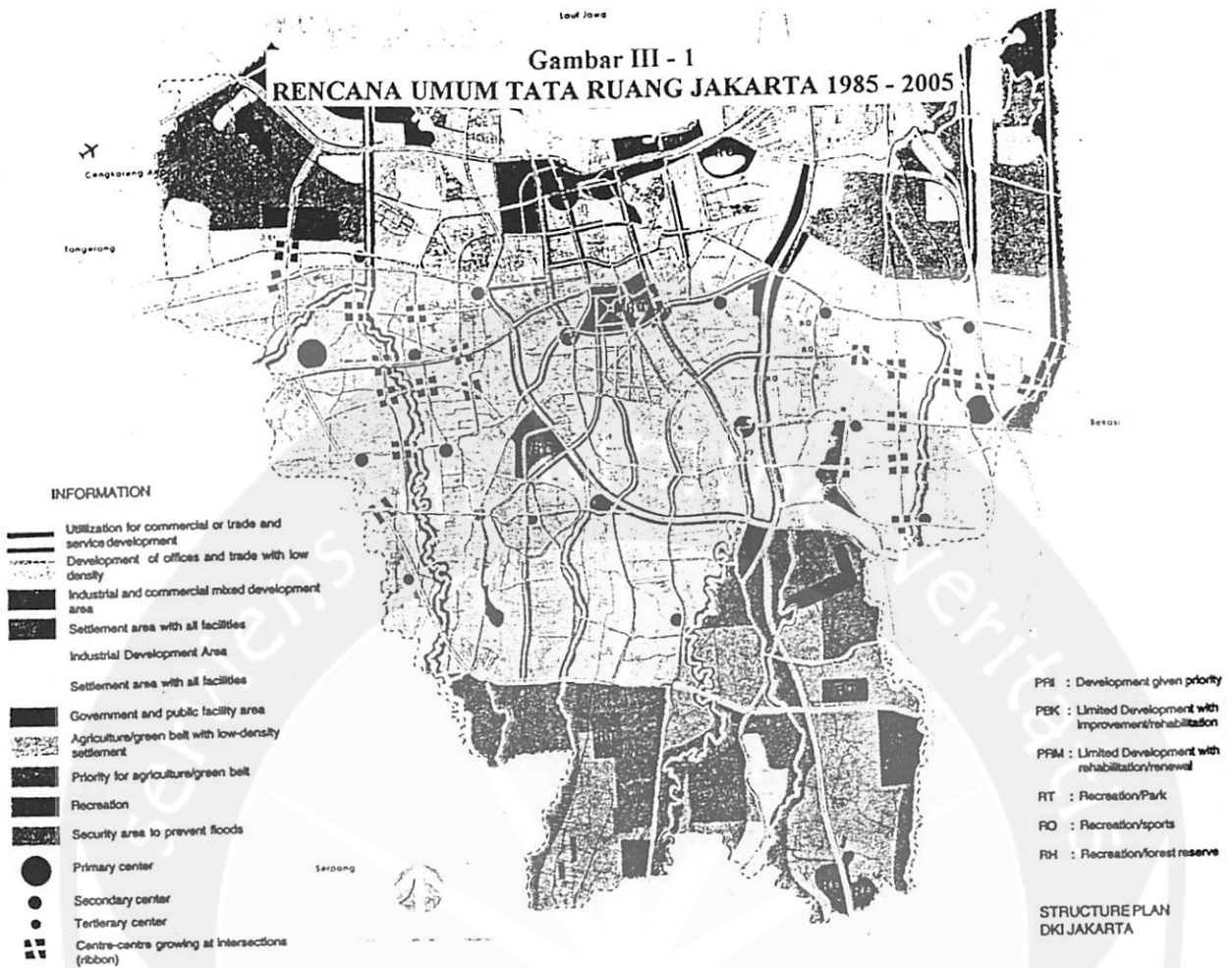
<sup>27</sup> Jakarta 50<sup>th</sup> Dalam Perkembangan Dan Penataan Kota, Pemda DKI Jakarta, hal 72-79

mendorong perkembangan kota Jakarta yang dinamis. Tahun 1982, pada Gubernur Soeprapto, dilakukan evaluasi Rencana Induk Kota 1965 - 1985. Ternyata kebijaksanaan pengembangan dan penambahan penduduk, lebih mendorong perkembangan fisik kota ke arah Selatan dibandingkan bagian kota lainnya. Yang dinilai sebagai penyebab adalah pembangunan jaringan jalan arteri dari pusat kota ke arah Selatan. Awal pembangunan jalur itu terjadi ketika kota satelit Kebayoran dibangun. Disusul pembangunan jalan lingkar Jakarta *by Pass*. Pembangunan ini menarik kegiatan pembangunan kota disepanjang koridor itu secara linier.

Setelah mempelajari dan mempertimbangkan berbagai hal, lahirlah Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) Jakarta 1985 – 2005. Rencana umum tata ruang ini, melalui Perda DKI Jakarta No.3 Th. 1987, dijabarkan secara hierarkis menjadi Rencana Bagian Wilayah Kota (RBWK), Rencana Terperinci Kota (RTK), dan Rencana Unsur Kota (RUK). Tujuan pembagian wilayah ini adalah demi penyelarasan dalam menunjang operasional rencana kota itu sendiri. Arah pengembangan kota ditentukan :

- ◆ Pengembangan pertumbuhan kota adalah kearah Barat dan Timur, khususnya pada wilayah pengembangan (WP) Barat dan Timur.
- ◆ Menunda dan membatasi pengembangan WP Barat Laut dan WP Timur Laut.
- ◆ Membatasi dan mengawasi secara ketat pengembangan kota di WP Selatan.

Orientasi RUTR yang lain adalah menjaga proses pembangunan berkelanjutan, penerapannya melalui pendekatan perencanaan dan pendekatan desentralisasi. Pendekatan desentralisasi diwujudkan dengan penyebaran sentra-sentra, yang dihubungkan dengan jaringan transportasi. Hal ini untuk mencegah terkonsentrasinya kegiatan perkotaan hanya dibagian-bagian tertentu saja hingga berdampak terhadap berbagai bentuk kemacetan lalu lintas dan polusi udara. Dengan pendekatan perencanaan yang bersifat desentralisasi, terkendali dan mengutamakan pelestarian lingkungan, maka dapat disimpulkan rencana pembangunan Jakarta berorientasi pada pembangunan yang berkelanjutan.



Adanya kebijaksanaan pengembangan kota Jakarta ke arah Barat dan Timur serta sebagian Selatan, maka mobilitas di wilayah tersebut dalam tahun mendatang akan meningkat akibat adanya pengembangan lingkungan baru, sehingga dalam perencanaan terminal bis faktor-faktor tersebut juga perlu diperhatikan.

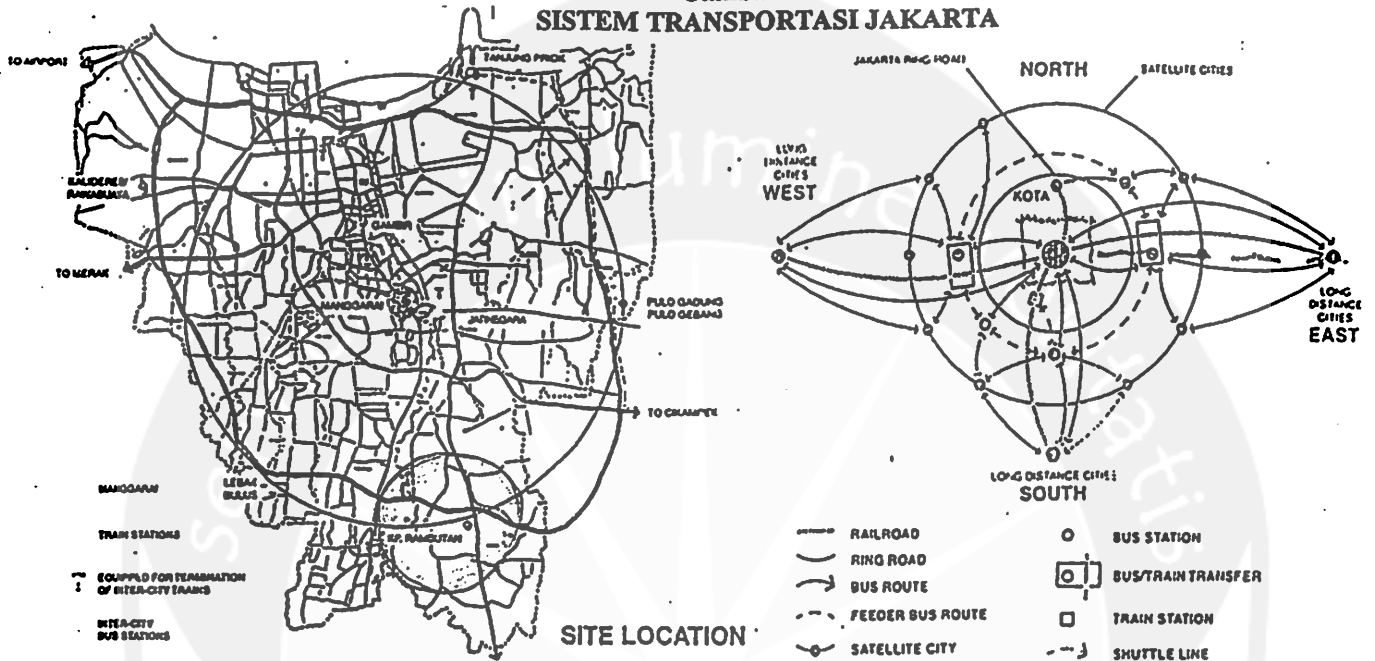
### III. 2. SISTEM TRANSPORTASI DI DKI JAKARTA

#### III.2.1. Kondisi Umum

Dalam lingkup ruang kota metropolitan, transportasi kota dapat diartikan sebagai pergerakan yang diawali di wilayah *hinterland* yang berkembang menjadi kantong-kantong *Urban* menuju pusat-pusat kegiatan yang terkonsentrasi di dalam kota. Sistem transportasi di dalam DKI Jakarta dapat dikatakan sebagai sistem transportasi kota yang merupakan suatu pola transportasi dengan pergerakan diawali

dan diakhiri di dalam kota, meskipun dalam pencapaian tujuan dilakukan dengan pergantian moda angkutan lebih dari satu kali.

Gambar III - 2  
SISTEM TRANSPORTASI JAKARTA



DKI Jakarta dengan luasan kurang lebih 650 ha mempunyai jumlah penduduk yang mencapai 9 juta jiwa pada malam hari dan mencapai 13 juta jiwa pada jam-jam sibuk atau jam-jam kerja dirasakan sangat padat. Jumlah penduduk kota Jakarta sangat besar jika dibandingkan dengan luas wilayahnya tersebut saat ini tidak dibarengi dengan dengan pengembangan sarana infrastruktur untuk menunjang kelancaran perpindahan (mobilitas) penduduk yang memadai. Dengan tingkat mobilitas yang tinggi pula baik mobiltas penumpang maupun barang dengan menggunakan kendaraan pribadi atau umum. Mobilitas yang tinggi tersebut idealnya harus dibarengi dengan pengembangan sarana dan prasarana transportasi yang memadai guna menjamin kelancaran pergerakan penumpang dan barang itu sendiri. Tetapi tuntutan tersebut di Jakarta saat ini tidak dapat terpenuhi walaupun pemerintah telah terus berusaha untuk menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang memadai sehingga yang terjadi saat ini adalah kepadatan dan kemacetan lalu lintas.

Hambatan utama dari pemerintah saat ini dalam menyediakan sarana dan prasarana transportasi umum adalah keterbatasan lahan di wilayah DKI Jakarta.

Jumlah perjalanan dan jenis perjalanan orang pada jam padat merupakan salah satu ukuran dalam memperhitungkan kebutuhan jaringan jalan dan jumlah armada bagi angkutan umum. Jumlah perjalanan pada jam padat di perkirakan akan meningkat dari 1.130.000 di th 1982 menjadi 2.522.000 di th 2005, dan jumlah perjalanan dengan kendaraan bermotor diperkirakan akan meningkat dari 670.000 di th 1982 menjadi 1.187.000 di th 2005.

Ditinjau dari komposisi perjalanan, akan terdapat pergeseran tingkat penggunaan kendaraan pribadi dan kendaraan umum yaitu dari 48%, 52% pada th 1982 menjadi 61%, 39% pada th 1995 dan 70%, 30 % pada th 2005. Berdasarkan proyeksi tersebut, maka perlu dilakukan suatu pembatasan pengoperasian lalu lintas pada jalan-jalan utama yang menuju dan di dalam pusat kota, sehingga 50-70% dari kebutuhan perjalanan ke daerah ini akan dilakukan oleh angkutan umum<sup>28</sup>.

Usaha-usaha yang telah dilakukan pemerintah belum banyak memberikan perubahan terhadap permasalahan transportasi di Jakarta saat ini. Terutama dalam menanggulangi beban angkutan jalan raya semakin berat.

### III.2.2. Karakteristik Transportasi di Wilayah DKI Jakarta

Kota Jakarta yang lalu lintas pergerakannya transportasinya bersifat rutin, pada dasarnya seperti kota-kota metropolitan lainnya yang memiliki karakteristik transportasi kota sebagai berikut<sup>29</sup>:

- a. *Massal*, sebagai pembangkit kebutuhan jasa angkutan kota dalam suatu luasan tertentu dari bagian kota bersifat *massal*
- b. *Serbaneka*, sebagai mengungkapkan bermacam jarak, tujuan perjalanan dan kepentingan pelaku kegiatan dalam berbagai jenis moda yang melayani

<sup>28</sup> Tata Rencana Induk DKI Jakarta 2005

<sup>29</sup> Ibid 26

- c. *Konsentris*, pergerakan yang terjadi pada waktu tertentu dengan arah menuju pada
- d. suatu titik-titik tujuan dari pusat *urban*
- e. *Dispersif*, karena terjadi arus balik dari pergerakan diatas yang bersifat menyebarkan aliran pergerakan
- f. *Bervariasi*, karena memiliki tingkat kepadatan kegiatan dan kebutuhan sarana angkutan yang tidak sama setiap waktu dalam sehari

### III.2.3. Pola Angkutan Bis Jakarta

Dalam pelayanannya bis kota membentuk pola *Radial* dari satu terminal menuju pusat-pusat kegiatan sekitar kota Jakarta pola angkutan bis kota di Jakarta adalah sebagai berikut:

#### a. Pengelolaan Bis

Sistem pengelolaan bis yang ada di Jakarta adalah:

1. Pengelolaan bis yang dilakukan oleh Pemda DKI Jakarta secara langsung
2. Pengelolaan bis yang dapat pula diusahakan oleh perusahaan swasta dengan diawasi atau di bina oleh pemerintah.

Untuk pengelolaan yang ada di terminal Kampung Rambutan sendiri dilakukan oleh Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) yang diawasi oleh pemerintah.

#### b. Pola Angkutan Bis di Jakarta

1. Pola angkutan yang merupakan penerusan pulau Sumatra, Jawa dan Bali. Angkutan dengan kemungkinan singgah sebentar atau hanya melewati dengan sasaran:
  - ◆ Singgah sebentar atau mampir pada terminal kota untuk menaik turunkan penumpang
  - ◆ Waktu singgah tidak lama dan membutuhkan sirkulasi yang cepat dan lancar

- ◆ Penggunaan jalur cepat untuk memperlancar yaitu dengan jalan tol atau jalan *ringroad* (lingkar) Jakarta.
2. Pola angkutan terhenti sampai terminal pinggir kota Jakarta sehingga bis kota dengan ukuran besar tidak dapat masuk dan memenuhi jalan-jalan utama pusat kota, dengan sasaran:
- ◆ Angkutan bis yang masuk terminal hanya untuk menaik turunkan penumpang
  - ◆ Bis angkutan yang bertrayek ke jurusan Barat titik awal dan akhir di terminal Kali Deres
  - ◆ Bis angkutan yang bertrayek ke jurusan Selatan titik awal dan akhir di terminal Kampung Rambutan dan Lebak Bulus
  - ◆ Bis angkutan yang bertrayek ke jurusan Timur titik awal dan akhir di terminal Pulo Gadung dan sebagian Kampung Rambutan.

### III.3. TRANSPORTASI JALAN RAYA JAKARTA

#### III.3.1. Karakteristik Sistem Angkutan Jalan Raya di DKI Jakarta

Karakteristik angkutan wilayah di DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

a. Sebagai angkutan lokal

Menjadi angkutan lokal karena memiliki wilayah operasional yang sempit sehingga dalam melakukan pergerakan dapat langsung sampai ke tujuan dengan di tunjang oleh jaringan jalan yang lebih luas jangkauannya

b. Memiliki fleksibilitas yang tinggi

Di tunjang dengan jaringan jalan yang luas sehingga pergerakan dapat diubah-ubah sesuai dengan kebutuhannya

c. Efektif untuk jarak dekat

Karena di wilayah DKI Jakarta kepadatan arus lalu lintas sudah tinggi sehingga untuk jarak tempuh yang dekat membutuhkan waktu yang cukup lama jika dibandingkan dengan jarak yang harus di tempuh

d. Kurang ekonomis

Angkutan jalan raya memiliki daya angkut yang kecil sehingga biaya yang ditanggung oleh pengguna jasa menjadi lebih besar

### III.3.2. Sarana Angkutan Umum Jakarta

Sarana angkutan umum jalan raya yang ada tidak hanya bis kota tetapi semua kendaraan umum yang menggunakan jalan raya sebagai sarana transportasi. Sarana angkutan yang ada antara lain<sup>30</sup>:

a. Klasifikasi Bis Berdasarkan Area Pelayanan

Area pelayanan angkutan bis umum di Jakarta dapat di bagi menjadi:

1. Bis Dalam Kota

Bis yang area pelayanannya adalah dalam wilayah kota Jakarta, mempunyai rute yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta

2. Bis Antar Kota

◆ Bis Jabotabek

Bis yang area pelayannya adalah dalam wilayah Jabotabek, dimana arah pelayanan meliputi DKI Jakarta, 3 kabupaten yaitu, Tangerang, Bekasi dan Bogor beserta 1 kotamadyanya.

◆ Bis Antar Kota di luar Jabotabek

Bis yang area pelayannya lebih luas lagi di luar wilayah Jabotabek yaitu antar Provinsi

b. Klasifikasi Bis Berdasarkan Tipe

Saat ini ada 5 tipe bis yang melayani daerah Jakarta dan sekitarnya yaitu:

<sup>30</sup> Data Dirjen Perhubungan Darat, Dinas Angkutan Jalan Raya, 1998.



1. Bis kota dan Patas

Bis ini beroperasi pada jalan-jalan arteri antara terminal-terminal bis kota Jakarta, menggunakan bis-bis besar (*large bus*) dengan kapasitas 50 *seats* dan bis tingkat (*double decker*) dengan kapasitas 85 *seats*.

2. Bis mikro (mikrobis)

Bis ini beroperasi antara terminal-terminal bis di Jakarta, tetapi juga melayani area Jabotabek dengan kapasitas 30 *seats* dan melayani jalan-jalan arteri dan kolektor.

3. Mikrolet

Semacam bis kecil (*small bus*) dengan kapasitas penumpang 12 *seats* melayani perjalanan jarak dekat (antar terminal) dan hanya beroperasi di dalam kota

4. Angkutan jenis IV (koasi)

Angkutan ini berkapasitas 2-4 *seats* melayani area-area yang tidak terjangkau oleh angkutan jenis lain di dalam kota Jakarta

5. Taksi

Angkutan yang beroperasi lebih fleksibel dan melayani seluruh bagian wilayah kota dan mempunyai kapasitas 4 *seats*.

### III.3.3. Sistem Trayek Angkutan Bis Jakarta

Pada umumnya sistem trayek bis dapat di bagi menjadi 5 sistem trayek yaitu<sup>31</sup>:

- a. *Trayek utama*, merupakan lintasan pada jalan arteri dan menghubungkan terminal utama saja
- b. *Trayek melingkar*, merupakan lintasan sebagai pelayanan penumpang di kawasan kota
- c. *Trayek cabang*, merupakan lintasan yang melayani jalan kolektor dan daerah di luar jalan arteri

<sup>31</sup> Dinas LLAJR, Studi Sistem Pembangunan Terminal Bis DKI Jakarta, 1981

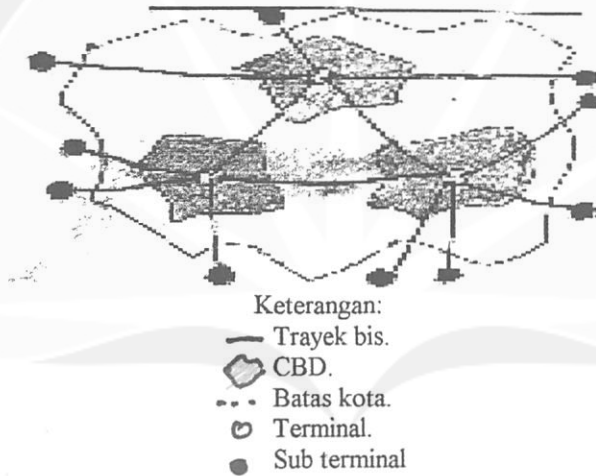
- d. *Trayek lingkungan*, merupakan lintasan yang melayani daerah lingkungan perumahan menuju jalan kolektor atau jalan arteri, atau pusat kegiatan
- e. *Trayek lanjutan*, merupakan lintasan yang umumnya melayani lanjutan jenis angkutan lainnya

Menurut susunan jaringan trayeknya, maka ada 3 jenis jaringan trayek yang digunakan di dalam kota yaitu:

a. *Trayek Radial*

Jaringan trayek disusun dari suatu titik dan menyebar atau sebaliknya

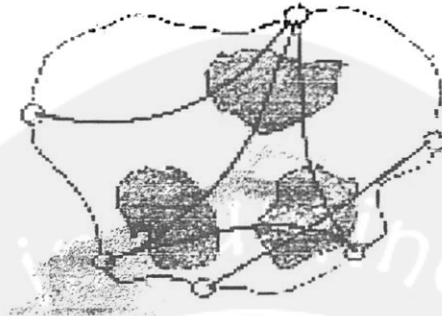
Gambar III - 3  
JARINGAN TRAYEK RADIAL



b. *Trayek Diagonal*

Jaringan trayek disusun membelah suatu daerah atau dari pinggiran kota ke pinggiran lainnya

**Gambar III - 4**  
**JARINGAN TRAYEK DIAGONAL**



c. *Trayek Melingkar (ring road)*

Jaringan trayek disusun seperti lingkaran (*loop*).

**Gambar III - 5**  
**JARINGAN TRAYEK MELINGKAR**



### III.4. TERMINAL BIS DI JAKARTA

#### III.4.1. Kebijakan Pemda DKI Jakarta Mengenai Terminal Bis

Untuk mengatasi berbagai keadaan yang dihadapi oleh angkutan umum bis mulai dari kebutuhan armada, peningkatan pelayanan, kapasitas terminal yang tidak memadai maka di ambil kebijakan-kebijaksanaan tersendiri khususnya terminal bis dalam membantu menangani masalah-masalah tersebut yaitu:

- a. Memindahkan lokasi terminal yang di anggap sudah tidak sesuai lagi dengan keadaan dan tata ruang kota setempat yang telah ditetapkan dengan berbagai pertimbangan.
- b. Meningkatkan fasilitas terminal yang sudah ada dalam membantu menunjang kehidupan atau kegiatan transportasi bis secara menyeluruh.
- c. Dengan semakin bertambahnya rute akibat kebutuhan maka terminal dapat dibangun dengan klasifikasi-klasifikasi yang ditingkatkan sesuai kebutuhannya.

#### III.4.2. Terminal Bis Di DKI Jakarta

Angkutan jalan raya dalam menjangkau pelayannya di wilayah DKI Jakarta dapat melayani hingga ke sudut-sudut kota. Jangkauan yang luas tersebut terutama ditunjang oleh adanya terminal-terminal bis di 5 wilayah DKI Jakarta. Adapun terminal-terminal di wilayah-wilayah tersebut adalah sbb<sup>32</sup>:

**a. Jakarta Pusat**

Meliputi terminal: Tanah Abang dan Pasar Senen

**b. Jakarta Barat**

Meliputi terminal: Grogol, Kota dan Kali Deres

**c. Jakarta Timur**

Meliputi terminal: Cililitan, Kampung Rambutan, Pulogadung, Rawamangun dan Kampung Melayu

**d. Jakarta Selatan**

Meliputi terminal: Blok M, Pasar Minggu dan Manggarai

**e. Jakarta Utara**

Meliputi terminal: Tanjung Priok

---

<sup>32</sup> Ibid 30

### III.5. TINJAUAN TERMINAL BIS KAMPUNG RAMBUTAN

#### III.5.1. Gambaran Umum

Terminal Kampung Rambutan merupakan rijslag Pemda DKI (terminal Cililitan) dengan PT. Wahyu Permata Jaya yang di buat pada tahun 1991 dan diresmikan pada tanggal 01 Oktober 1992. Luasan tanah yang ada dan diperuntukkan bagi terminal ini adalah 14,1 ha, sedangkan pembangunan tahap I yang sudah ada sekarang ini seluas 8,7 ha dan terdiri dari 2 bagian terminal yaitu terminal bis dalam kota dan terminal bis luar kota. Terminal ini juga merupakan terminal utama yang berlokasi pada pintu masuk kota Jakarta untuk lintas utama (*trunk line*) dari arah selatan serta merupakan terminal antar kota (*inter city*) yang berada pada garis *ring road* kota Jakarta.

#### III.5.2. Lokasi Terminal Kampung Rambutan

Terminal Kampung Rambutan berada di daerah Jakarta Timur dan mempunyai kedudukan di pinggir jalan lingkar kota Jakarta (*ringroad*) dengan batas-batas :

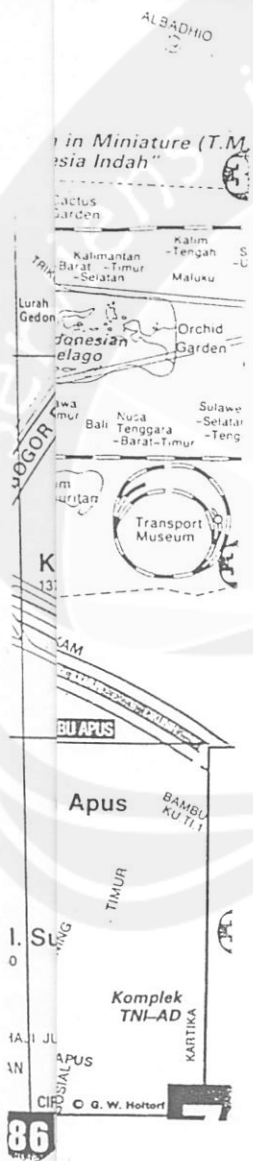
- Sebelah Utara : JL. TB Simatupang (*arteri ringroad*)
- Sebelah Selatan : Pemukiman penduduk
- Sebelah Timur : JL. Tol Jagoraawi (Jakarta-Bogor)
- Sebelah Barat : Pemukiman penduduk

DI BIDANG TRANSPORTASI.

⊙ LOKASI . 2 . JALUR PINTU MASUK KE TER-  
MINAL Kp. RAMBUTAN MELALUI  
RING-ROAD SELATAN JAKARTA.



⊙ LOKASI . 4 . BANGUNAN TERMINAL ANTAR-  
KOTA YANG DIAMBIL DARI  
LAHAN KOSONG DI BELAKANG  
TERMINAL Kp. RAMBUTAN.



⊙ LOKASI . 5 . LAHAN KOSONG MILIK TERMINAL  
YANG SIAP DIGUNAKAN UNTUK PENG-  
EMBANGAN SELANJUTNYA.



OL - JAGDRAWI  
(ROGOR) PADA  
AL Kp. RAMBUTAN

### III.5.3. Karakteristik Terminal Kampung Rambutan

Terminal KP Rambutan dilihat dari kedudukan dan jangkauan pelayanannya termasuk kategori terminal utama yang berfungsi untuk melayani angkutan penumpang Dalam Kota (awal dan akhir perjalanan) dan Antar Kota (awal dan akhir serta transit dari perjalanan). karakteristik terminal ini dapat di lihat dari 3 segi yang ada yaitu:

a. Di tinjau dari segi pelayanannya

KP Rambutan termasuk terminal penumpang dan juga merupakan tempat pengaturan moda (jenis) angkutan penumpang dan barang bawaannya untuk melakukan perjalanan dalam dan luar kota.

b. Di tinjau dari segi posisinya

KP Rambutan termasuk terminal induk atau utama yang berada di lintas utama pintu masuk Jakarta dari arah Selatan sebagai awal, akhir dan transit dari perjalanan dalam dan luar kota.

c. Di tinjau dari segi skala pelayanannya

KP Rambutan termasuk terminal bis Dalam Kota dan AKAP yang melayani penumpang dari atau ke dalam kota, juga angkutan penumpang dari dalam ke luar kota ataupun sebaliknya.

### III.5.4. Kondisi Terminal Kampung Rambutan<sup>33</sup>

Terminal Kampung Rambutan adalah terminal induk yang melayani dalam kota dan luar kota. Untuk kondisi saat ini pergerakan penumpang dan kendaraan dilakukan secara horizontal sehingga terjadi *crossing* antara manusia dan kendaraan. Pemisahan antara kedua terminal yang berbeda (dalam kota dan antar kota ) sangat jelas yaitu dengan pemisahan massa bangunan tetapi tidak didukung oleh sirkulasi yang menggabungkan keduanya. Selain itu ruang-ruang yang ada dirasakan tidak

---

<sup>33</sup> Data Umum Terminal Kampung Rambutan Jakarta Timur, 1998

dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin karena pencapaian yang sulit dan kurang jelas serta ukuran ruang yang kurang memadai.

### III.5.4.1. Terminal Angkutan Antar Kota

#### a. Area Terminal

- ◆ Luas bangunan (R. tunggu 2lt, kantor, musollah) : 3.249 m<sup>2</sup>
- ◆ Luas pelataran (*emplacement*) : 5.560 m<sup>2</sup>
- ◆ Luas pelataran penjemput : 1.595 m<sup>2</sup>
- ◆ Luas pelataran parkir : 650 m<sup>2</sup>
- ◆ Luas taman : 9.600 m<sup>2</sup>
- ◆ Menara pengawas 4lt, ketinggian 16,7 m

#### b. Sarana Penunjang

Terdiri dari bangunan dan ruang penunjang yaitu:

R tunggu 2lt, Loket tiket 48 bh, Kios 18bh, MCK 4 bh, Wartel dan TUK 2bh, Papan tarif 12 bh, Papan jurusan 23bh, Loket panggil, Pos polisi.

#### c. Daya Tampung Terminal

- ◆ Jalur istirahat : 50 bis
- ◆ Jalur pemberangkatan : 27 bis
- ◆ Jalur khusus bis malam (lintas) : 5 bis

### III.5.4.2. Terminal Angkutan Dalam Kota

#### a. Area Terminal

- ◆ Luas Bangunan (R tunggu 2lt, kantor) : 2.779 m<sup>2</sup>
- ◆ Luas pelataran (*emplacement*) : 9.762 m<sup>2</sup>
- ◆ Luas trotoar : 4.119 m<sup>2</sup>
- ◆ Luas taman : 960 m<sup>2</sup>
- ◆ Menara pengawas 4 lt ketinggian 16,7 m



b. Sarana Penunjang

Terdiri dari bangunan dan ruang penunjang yaitu:

R tunggu 2lt, Kios 10bh, Telepon umum 8bh, MCK 2bh, Loket panggil, Pos polisi, Papan jurusan.

c. Daya Tampung Terminal

- ◆ Jalur terusan bis besar : 50 bis
- ◆ Jalur khusus (mikro bis) : 30 bis
- ◆ Jalur Terusan angkot : 15 angkot

### III.5.5. Karakteristik Kegiatan Terminal

Kegiatan yang ada di dalam terminal mencakup 2 karakter yaitu manusia dan kendaraan. Kegiatan manusia mencakup: Penumpang, pengantar dan penjemput, pedagang dan pengusaha dan pengelola.

Kegiatan kendaraan mencakup: bis AKAP, bis Dalam Kota (Jabotabek), taksi, kendaraan pribadi dan pedagang serta pengelola.

#### III.5.5.1. Terminal Antar Kota

a. Trayek/ jurusan yang dilayani

- ◆ Jurusan Jawa Barat dan Botabek : 10 dan 6 jurusan
- ◆ Lintas Jawa tengah/ Timur : 11 jurusan
- ◆ Lintas antar Sumatera : 2 jurusan

b. Kegiatan Bis, Rit dan Penumpang

- ◆ Bis Masuk : 819 bis/ hari
- ◆ Bis Keluar : 567 bis/ hari
- ◆ Rit Masuk : 753 bis/ hari
- ◆ Rit Keluar : 603 bis/ hari
- ◆ Penumpang Masuk : 20.154 org/ hari
- ◆ Penumpang Keluar : 21.427 org/ hari

### III.5.5.2. Terminal Dalam Kota

- a. Trayek/jurusan yang dilayani untuk dalam kota adalah 60 trayek dan menggunakan trayek kendaraan bis besar (kota) 39 bh, trayek kendaraan mikro bis (bis sedang) 11 bh dan trayek kendaraan angkot (KWK) 10 bh.
- b. Kegiatan Rit, Bis dan Penumpang
- ◆ Jumlah bis beroperasi : 594 bis/ hari
  - ◆ Jumlah Rit operasi : 3.323 rit/ hari
  - ◆ Penumpang Masuk : 73.118 org/ hari

### III.5.6. Pengaturan Lalu Lintas Dalam Terminal

#### *Pintu masuk/ Pos data*

Melancarkan bis-bis yang baru tiba dari daerah mendata dan memberikan kartu pengawasan serta mengusir/ menindak pedagang liar yang akan masuk terminal

#### *Jalur terusan*

Menertibkan bis yang baru tiba dan menurunkan penumpang serta mengatur bis untuk masuk jalur istirahat

#### *Jalur istirahat*

Menertibkan bis yang masuk jalur istirahat dan sesuai dengan pemberangkatannya

#### *Jalur pemberangkatan*

Mengatur bis memasuki jalur sesuai dengan panggilan loket pemberangkatan di jalur yang telah ditentukan untuk mengisi penumpang

#### *Loket pemberangkatan*

Memanggil bis yang akan berangkat untuk masuk jalur pemberangkatannya sesuai dengan waktu pemberangkatannya dan memberangkatkan bis yang sudah waktunya berangkat.

*Jalur keluar*

Melancarkan dan menertibkan bis yang akan keluar dari jalur pemberangkatan.

**III.5.7. Tipe Dan Ukuran Kendaraan Yang Ada Di Terminal KP Rambutan**

TIPE KENDARAAN	PANJANG	LEBAR	TINGGI
BIS BESAR	11,615 M	2,5 M	3,025 M
MIKRO BIS	8,4 M	2,5 M	3,025 M
ANGKOTA	4,92 M	2,256 M	2,212 M
TAKSI	4,42 M	1,613 M	1,473 M

**III.5.8. Perencanaan Pengembangan Kawasan Terminal KP. Rambutan**

Secara umum rencana pengembangan kawasan terminal KP. Rambutan yang tercantum di dalam RUTRK DKI Jakarta 1985- 2005 adalah dengan mengembangkan kawasan timur Jakarta agar dapat memenuhi *Demand* dan *Supply* yang di dukung dengan pelayanan pergerakan. Kawasan timur tersebut di rencanakan akan dikembangkan menjadi kawasan perdagangan dan jasa, faktor pengembangan tersebut tidak memberikan pilihan lain bagi terminal KP.Rambutan untuk mendukung perkembangan itu dan dapat memenuhi tuntutan pergerakan yang ada.

Melihat kondisi tersebut ada beberapa hal yang berkaitan dengan perencanaan sistem transportasi untuk terminal KP. Rambutan yaitu sebagai salah satu terminal utama yang dapat memberikan pelayanan dalam dan luar kota (*inter city*) dan menjadikannya terminal pintu masuk DKI Jakarta untuk kawasan Jakarta Selatan, hal ini di dukung oleh letaknya yang berada pada daerah jalan lingkaran luar (*outer ringroad*) jakarta Selatan.

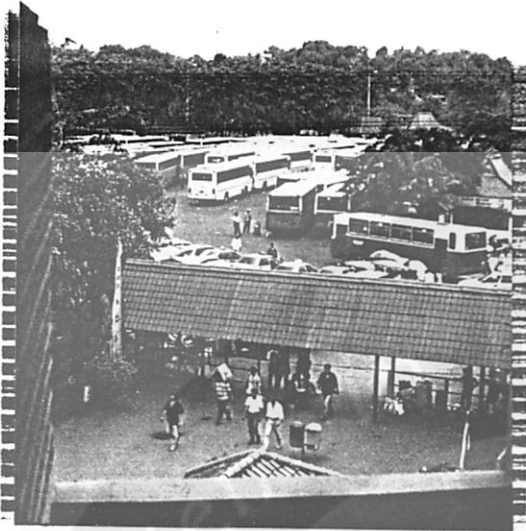
### III.5.9. Tinjauan Kondisi Dan Permasalahan Yang Ada

Terminal Kampung Rambutan merupakan terminal induk (utama) yang mempunyai tuntutan sebagai fasilitas pelayanan transportasi dalam dan luar kota, tetapi di lihat dari kondisi dan keadaan saat ini ada beberapa permasalahan yang menjadikan fungsi terminal tersebut tidak maksimal diantaranya:

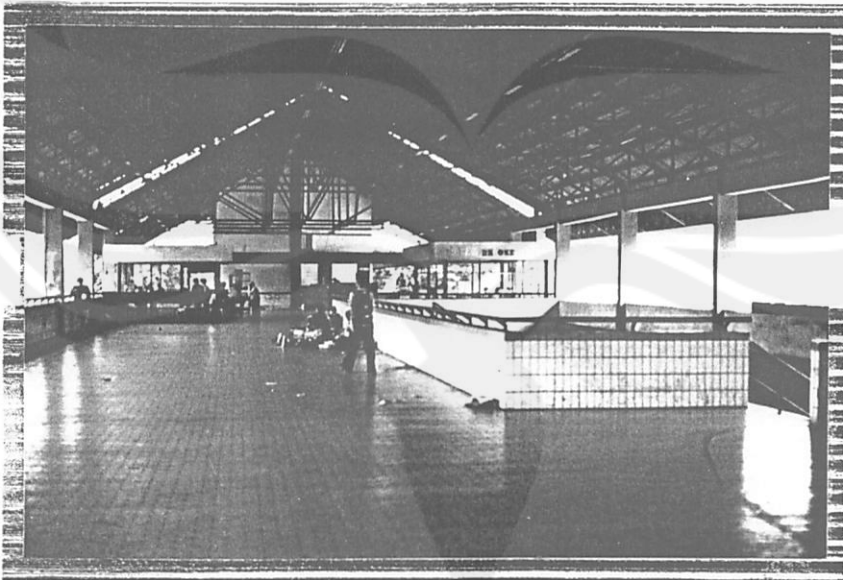
- a. Kapasitas terminal Kampung Rambutan yang sudah tidak memadai akibat perkembangan dan penambahan jumlah angkutan dan penumpang sehingga terjadi penumpukan kendaraan dan penumpang di jalur masuk dan jalur pemberangkatan



- b. Tidak adanya penggabungan antara terminal bis dalam kota dan terminal bis luar kota sehingga terjadi kesulitan bagi sirkulasi penumpang di antara kedua terminal tersebut yang dilakukan secara horizontal (terjadinya *crossing*).



- c. Fungsi ruang tunggu yang tidak maksimal akibat kurang adanya jalur yang cepat dan mudah untuk menuju jalur pemberangkatan, juga kurangnya fasilitas yang mendukung ruang tersebut



- d. Tidak adanya jalur-jalur pejalan kaki yang aman, mudah dan nyaman karena saat ini cenderung membingungkan para penumpang (tidak adanya pemisahan sirkulasi manusia-kendaraan), Tidak adanya shelter-shelter yang mendukung di lintasan *emplacement* untuk melindungi para penumpang.



- e. Kebingungan bagi para penumpang karena tidak adanya kejelasan tujuan angkutan yang dicari begitu juga dengan bis-bis yang dapat pindah jalur karena tidak ada batasan yang jelas.



- f. Kondisi jalur lintasan pemberangkatan yang sudah benar-benar berubah menjadi seperti pasar karena banyaknya pedagang-pedagang informal yang berada justru di jalur bis tersebut sehingga mengganggu sirkulasi kendaraan dan manusia.

