

## **BAB 3**

### **GAMBARAN UMUM**

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum wilayah penelitian. Pada bab ini akan dipaparkan mengenai gambaran umum transportasi DKI Jakarta, gambaran umum Transjakarta – Busway, serta gambaran umum Wilayah Koridor 1 Transjakarta – Busway (Blok M – Kota) yang merupakan wilayah penelitian.

#### **3.1 Gambaran Umum Transportasi DKI Jakarta**

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, Jakarta memiliki total jumlah penduduk sebanyak 9.969.948 jiwa, dengan kepadatan penduduk sebesar 15.052,84 jiwa per km<sup>2</sup>. DKI Jakarta sebagai Ibu Kota Republik Indonesia, memiliki berbagai macam fungsi dan peran yang sangat penting. Jakarta merupakan pusat bagi kegiatan-kegiatan, seperti pusat pemerintahan nasional, pusat perdagangan dan industri, pusat kegiatan jasa, dan berbagai macam kegiatan lainnya. Jakarta memiliki prasarana pelayanan perkotaan yang terkait dengan jaringan pelayanan nasional dan bahkan internasional. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, sejak tahun 2010 hingga tahun 2013, jenis kegiatan yang paling berkontribusi bagi PDRB DKI Jakarta adalah keuangan, real estat, dan jasa perusahaan, kemudian yang kedua adalah perdagangan, hotel dan restoran, kemudian pada posisi ketiga adalah industri pengolahan.

Dalam beberapa dekade terakhir terus berkembangnya fisik wilayah DKI Jakarta ditandai oleh semakin luasnya lahan terbangun. Perkembangan lahan terbangun berlangsung dengan pesat seiring dengan pertumbuhan penduduk dan aktifitasnya. Kecenderungan tersebut mengindikasikan bahwasanya ketersediaan lahan menjadi permasalahan yang penting bagi pembangunan Provinsi DKI Jakarta. Pembangunan fisik di Jakarta terus mengalami perkembangan yang cukup signifikan. Hal ini ditandai oleh pembangunan gedung perkantoran, sarana ekonomi dan sosial serta infrastruktur kota lainnya. Semua ini merupakan

konsekuensi logis dari semakin majunya pembangunan dan perekonomian Jakarta.

Besarnya peran Provinsi DKI Jakarta tersebut memberikan dampak pada pertumbuhan kawasan-kawasan di sekitarnya, seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Pertumbuhan pada kawasan sekitar Jakarta tersebut juga menyebabkan terus meningkatnya jumlah perjalanan dari kawasan sekitar tersebut menuju Jakarta. Pada tahun 2010, jumlah komuter dari Bodetabek menuju Jakarta mencapai 2,5 juta komuter per hari. Berdasarkan pada Gambaran Umum Kondisi Daerah dalam RPJMD DKI Jakarta, jumlah penduduk Jakarta mencapai pada siang hari mencapai 12,1 juta jiwa (9,6 juta penduduk DKI Jakarta dan 2,5 juta warga komuter). Secara keseluruhan jumlah penduduk di sekitar Jakarta, kawasan Bodetabek, menurut Sensus Penduduk tahun 2010 sebanyak 18.354.756 Jiwa. Sedangkan pada sisi lain, total panjang jalan di Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2013 hanya 6.866.093,84 km. Dengan total panjang jalan yang jauh lebih sedikit dibandingkan total jumlah kendaraan pribadi, maka penggunaan kendaraan umum merupakan salah satu solusi yang tepat untuk permasalahan-permasalahan transportasi yang terjadi di Jakarta.

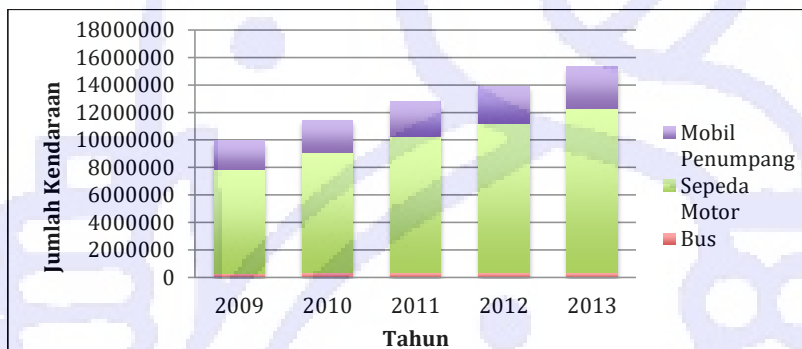
Seperti yang diketahui, alat transportasi merupakan kebutuhan penting terutama bagi masyarakat DKI Jakarta yang termasuk golongan masyarakat yang mobilitasnya tinggi. Namun sudah menjadi pembicaraan umum bahwa alat transportasi di Jakarta kurang baik dari segi pelayanan, keamanan, kecepatan dan lain-lain. Permasalahan angkutan umum tersebut juga diperparah dengan buruknya tingkat pelayanan ruas jalan yang ada di DKI Jakarta. Berdasarkan laporan Pendataan Volume Lalu Lintas Tahun 2012 di Provinsi DKI Jakarta oleh Dinas Perhubungan, disebutkan bahwa rata-rata ruas jalan menunjukkan kinerja ruas jalan yang sangat rendah dan memerlukan peningkatan. Penggunaan ruang jalan yang optimal dan efisien sangat diperlukan untuk kelancaran lalu lintas, sehingga dibutuhkan kesadaran semua pihak agar ruang jalan dapat digunakan seoptimal mungkin untuk kepentingan lalu lintas. Permasalahan-permasalahan pada tingkat pelayanan ruas jalan tersebut disebabkan oleh pemanfaatan ruang jalan yang tidak efisien akibat hambatan samping seperti pedagang kaki lima,

parkir kendaraan di badan jalan, dan angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Selain itu, permasalahan tersebut juga didukung oleh tingginya tingkat penggunaan kendaraan pribadi dalam memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Jakarta.

Berdasarkan pada data Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, kebutuhan perjalanan pada tahun 2010 mencapai 21,9 juta perjalanan/hari, sedangkan jumlah kendaraan bermotor yang terdapat di DKI Jakarta sejumlah 7,3 juta unit yang terdiri dari kendaraan pribadi sebanyak 7,25 juta (98,8 persen) dan angkutan umum sebanyak 89.270 (1,2 persen). Dari tahun 2009 hingga 2013, jumlah kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang terus mengalami peningkatan yang cukup signifikan, dengan peningkatan rata-rata sekitar 8 persen per tahunnya. Perbandingan jumlah mobil penumpang, sepeda motor, dan bus yang terdapat di DKI Jakarta dapat dilihat pada Gambar 3.9 :

**Gambar 3.9**

**Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar di DKI Jakarta**



Sumber : BPS DKI Jakarta, Jakarta Dalam Angka, 2014

Perjalanan dengan menggunakan mobil pribadi telah menciptakan tingkat kemacetan parah untuk sebagian besar jaringan jalan wilayah Jabodetabek. Penggunaan mobil pribadi sangat berdampak kepada kemacetan karena rendahnya tingkat okupansi kendaraan di Jakarta yang juga merupakan tingkat *transport inefficiency* yang sangat signifikan serta berlangsung setiap harinya.

Seharusnya salah satu upaya untuk mengurangi kemacetan itu sendiri

dapat dilakukan dengan memperbaiki sarana dan prasarana angkutan umum, sehingga diharapkan masyarakat lebih memilih untuk menggunakan alat transportasi umum dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Ketidak tersediaan sistem angkutan umum yang baik dan manusiawi atau setidaknya memenuhi hal standar alat angkutan umum yang layak di Jakarta membuat banyak masalah hingga kedepannya nanti.

Tabel III.4 merupakan data yang menunjukkan jumlah kendaraan umum yang beroperasi di Wilayah DKI Jakarta yang tersedia untuk melayani kebutuhan transportasi warga Jakarta beserta dengan jumlah trayek yang dimilikinya. Jumlah kendaraan umum dan trayek yang beroperasi tersebut tidaklah sedikit, namun pada kenyataannya warga Jakarta tetap lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda transportasi.

**Tabel III.4**

**Jumlah Angkutan Umum yang Beroperasi Menurut Perusahaan Tahun 2013**

NO	NAMA PERUSAHAAN	JUMLAH BUS	JUMLAH TRAYEK
<b>BUS BESAR</b>			
1	Perum PPD	297	18
2	PT Mayasari Bakti	698	68
3	PT Bianglala Metropolitan	211	3
4	PT Steady Safe	12	6
5	Koperasi Arief Rahman Hakim	13	1
6	PT Koda Jaya/AJA P	131	6
7	PT Jasa Utama	54	5
8	PT Metro Mini	10	1
9	PT Daya Sentosa Utama	23	1
10	PT Siar Jaya Megah Langgeng	89	13
11	PT Hiba	10	1
<b>Jumlah</b>		<b>1548</b>	<b>123</b>
12	Transjakarta - Busway	579	12
<b>BUS SEDANG</b>			
13	PT Metro Mini	570	45
14	Kopaja	667	27
15	Koantas Bima	112	4
16	Kopami Jaya	85	3
17	PT Jawa Dian Mitra	21	1
<b>Jumlah</b>		<b>1455</b>	<b>80</b>
<b>BUS KECIL</b>			
18	Mikrolet	6672	59

NO	NAMA PERUSAHAAN	JUMLAH BUS	JUMLAH TRAYEK
19	KWK/APK	6238	81
20	APB	1139	20
<b>Jumlah</b>		<b>14049</b>	<b>160</b>
<b>TOTAL ANGKUTAN UMUM</b>		<b>17631</b>	<b>375</b>

*Sumber : BPS DKI Jakarta, Jakarta Dalam Angka, 2014*

Untuk mengatur bidang transportasi, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menetapkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro. Peraturan tersebut disusun dengan maksud meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat. Arahannya bagi pengembangan sistem transportasi DKI Jakarta berdasarkan pada Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro adalah:

- a) Mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem dan menerapkan kebijakan manajemen permintaan (TDM) serta penyediaan jaringan jalan pendukungnya;
- b) Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah dan sekitarnya, serta menata ulang moda transportasi secara terpadu;
- c) Memasyarakatkan sistem angkutan umum massal;
- d) Meningkatkan jaringan jalan;
- e) Menggalakkan penggunaan angkutan umum;
- f) Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Selain Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga menetapkan Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi. Peraturan tersebut disusun sebagai landasan hukum bagi penyelenggaraan transportasi yang handal, efisien, harmonis, ekonomis, ramah lingkungan, dan hemat energi (Pasal 2). Dalam peraturan daerah tersebut, ditetapkan bahwa penyelenggaraan transportasi dilakukan berdasarkan asas : manfaat, keadilan, kepentingan umum, keseimbangan, keterpaduan, transparansi, akuntabilitas, keberlanjutan, dan

partisipatif (Pasal 5). Untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif, efisien, lancar, dan terintegrasi, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menetapkan target 60% perjalanan penduduk menggunakan sarana kendaraan bermotor umum dan kecepatan jaringan jalan 35 km/jam untuk transportasi jalan.

### **3.2 Gambaran Umum Transjakarta – Busway**

Sistem *Bus Rapid Transit (BRT)* Transjakarta – Busway adalah salah satu alternatif angkutan umum yang telah dikembangkan di Wilayah DKI Jakarta sejak tanggal 15 Januari 2004. Transjakarta merupakan sistem BRT pertama di Asia Tenggara dan merupakan sistem BRT dengan rute terpanjang di dunia. Transjakarta - Busway dibentuk dari gagasan perbaikan sistem angkutan umum DKI Jakarta yang mengarah pada kebijakan prioritas angkutan umum, dengan kata lain Transjakarta – Busway merupakan pionir reformasi angkutan umum. Ketika awal dibentuk, diperlukan suatu sistem angkutan umum yang dapat mengakomodasi pengguna dari segala macam golongan masyarakat dengan memprioritaskan kenyamanan, keamanan, keselamatan, dan juga keterjangkauan bagi masyarakat DKI Jakarta. Secara rinci, tujuan dari penerapan sistem BRT tersebut adalah :

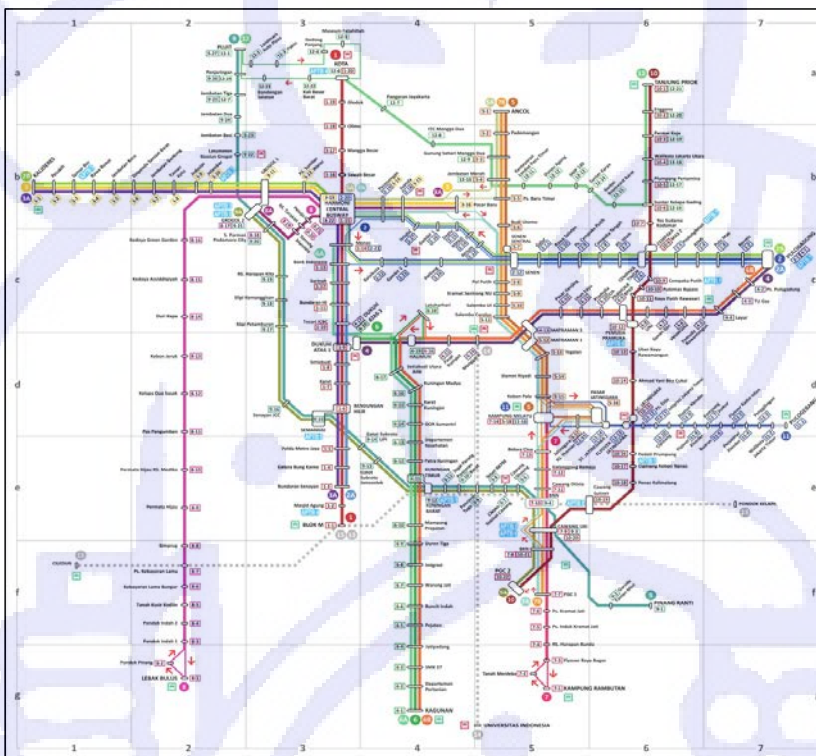
- Peningkatan perjalanan penumpang bus;
- Pemisahan jalur dari kendaraan pribadi;
- Waktu perjalanan yang lebih cepat, terjadwal dan dapat diperkirakan;
- Peningkatan kenyamanan, keamanan dan keselamatan pengguna bus;
- Meningkatkan koordinasi pelayanan antar angkutan umum;
- Meningkatkan efisiensi operasional pada perusahaan bus;
- Membuat sistem tarif yang lebih efektif.

Visi dari Transjakarta – Busway adalah “busway sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan publik yang cepat, aman, nyaman, manusawi, efisien, berbudaya, dan bertaraf internasional”.

Saat pertama kali beroperasi, Transjakarta – Busway hanya memiliki 1 koridor, yaitu Koridor 1 Transjakarta dengan jurusan Blok M – Kota. Saat ini

Transjakarta – Busway telah mengoperasikan 12 koridor dari 15 koridor yang direncanakan pada Pola Transportasi Makro (PTM) Provinsi DKI Jakarta. Jaringan koridor sistem BRT Transjakarta dapat dilihat pada Gambar 3.10, dan rute dari koridor Transjakarta – Busway dapat dilihat pada Tabel III.5 :

**Gambar 3.10**  
**Jaringan 15 Koridor Sistem BRT Transjakarta-Busway**



Sumber : <http://www.transjakarta.co.id>, 2015

**Tabel III.5**  
**Rute Transjakarta – Busway**

KORIDOR	RUTE	TANGGAL DIRESMIKAN
Koridor 1	Blok M – Kota	15 Januari 2004
Koridor 2	Pulo Gadung – Harmoni	15 Januari 2006
Koridor 3	Kalideres – Harmoni	15 Januari 2006
Koridor 4	Pulo Gadung – Dukuh Atas	27 Januari 2007

KORIDOR	RUTE	TANGGAL DIRESMIKAN
Koridor 5	Kampung Melayu – Ancol	27 Januari 2007
Koridor 6	Ragunan – Dukuh Atas	27 Januari 2007
Koridor 7	Kampung Rambutan – Kampung Melayu	27 Januari 2007
Koridor 8	Lebak Bulus – Harmoni	21 Februari 2009
Koridor 9	Pinang Ranti – Pluit	31 Desember 2010
Koridor 10	Pusat Grosir Cililitan – Tanjung Priok	31 Desember 2010
Koridor 11	Pulo Gebang – Kampung Melayu	28 Desember 2011
Koridor 12	Pluit – Tanjung Priok	14 Februari 2013
Koridor 13	Pondok Kelapa – Blok M	Belum Beroperasi
Koridor 14	UI – Manggarai	Belum Beroperasi
Koridor 15	Ciledug – Blok M	Belum Beroperasi

Sumber: <http://www.transjakarta.co.id>, 2015

Melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 35 Tahun 2014 Tentang Standart Pelayanan Unit Pelayanan Transjakarta – Busway, Transjakarta memiliki standart pelayanan minimal yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik, memberikan kepastian kepada penerima dan pemberi layanan Transjakarta – Busway.

Prasarana Transjakarta – Busway meliputi jalur dan separator busway, jembatan penyeberangan orang (JPO), stasiun, stasiun pengisian bahan bakar (gas dan diesel), terminal, pool, dan depo. Sedangkan sarana sistem Transjakarta – Busway adalah bus dan sistem manajemen pendukung, yaitu: sistem tiket, sistem informasi pengguna, ruang kontrol, yang disertai dengan *fleet management system*, dan sistem lainnya.

Total panjang jalur khusus Transjakarta – Busway saat ini adalah  $\pm 167$  km dengan kondisi tidak seluruhnya memiliki separator. Kondisi jalur khusus Transjakarta – Busway saat ini tidak sepenuhnya steril dari kendaraan pribadi, sehingga mengganggu tingkat pelayanan yang dapat diberikan. Transjakarta – Busway didukung dengan prasarana stasiun sejumlah 186 unit dan 11 diantaranya merupakan stasiun transfer. Kondisi sebagian besar stasiun Transjakarta – Busway membutuhkan perbaikan dan peningkatan fasilitas. Semua stasiun dan

*ramp* Transjakarta – Busway merupakan prasarana yang dibangun oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta, namun pemeliharaan dilakukan oleh Pengelola Transjakarta – Busway. Sedangkan untuk tempat menyimpan kendaraan ketika sedang tidak beroperasi dan bengkel untuk pemeliharaan, Transjakarta – Busway memiliki depo/*pool*. Depo/*pool* untuk bus tersebut disediakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bagi operator bus konsorsium dengan konsesi penempatan lahan, sedangkan bagi operator lelang keseluruhan depo dan pool dimiliki oleh masing-masing operator.

Dalam memberikan pelayanan, Transjakarta – Busway mengoperasikan 2 tipe bus, yaitu bus tunggal (*single bus*) dan bus gandeng (*articulated bus*) yang dioperasikan oleh operator, sehingga peran pengelola Transjakarta – Busway lebih kepada pengendali/pengelola operator. Selain mengoperasikan bus, tugas lain dari operator adalah melakukan perawatan/pemeliharaan bus, yang juga diawasi oleh pengelola Transjakarta – Busway.

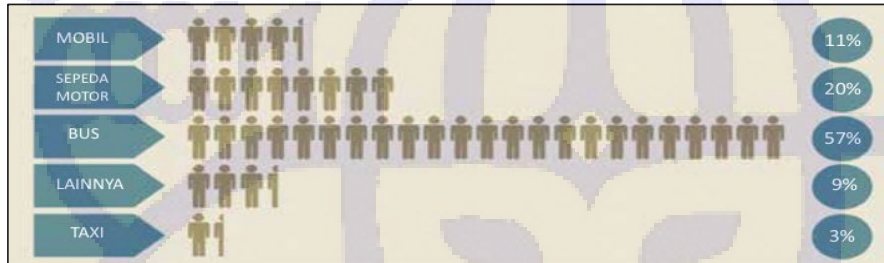
Transjakarta – Busway memiliki beberapa fitur penting dalam memberikan pelayanan transportasi bagi masyarakat Jakarta, seperti:

- Memiliki jalur khusus yang terpisah dari jalur untuk kendaraan lainnya,
- Tinggi *platform* bus dan halte memiliki tinggi yang sama untuk mempermudah sirkulasi pengguna,
- Pembayaran penggunaan dilakukan diluar kendaraan,
- *Ramp* untuk mempermudah akses bagi seluruh pengguna (termasuk masyarakat difabel) untuk menggunakan Transjakarta – Busway.

Selama keberjalanannya, Transjakarta – Busway berhasil menarik perpindahan pengguna kendaraan lainnya. Gambar 3.11 menunjukkan bahwa sebanyak 57% pengguna Transjakarta – Busway sebelum menggunakan moda transportasi tersebut merupakan pengguna bus, sedangkan yang sebelumnya menggunakan kendaraan pribadi hanyalah 31% yang terbagi menjadi 11% pengguna mobil dan 20% pengguna sepeda motor.

Gambar 3.11

Persentase Moda Penumpang Sebelum Menggunakan Transjakarta-Busway

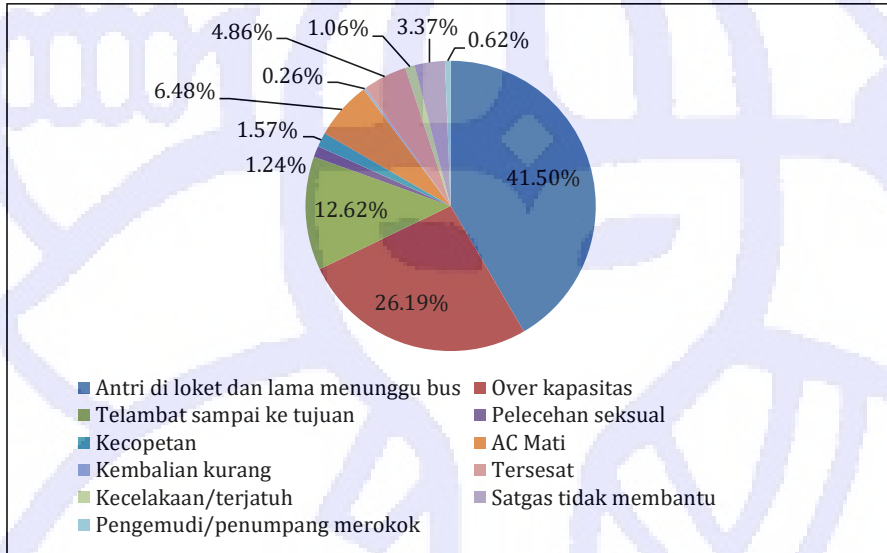


Sumber : Buku Profil Transjakarta – Busway, 2013

Namun dalam masih terdapat beberapa kekurangan dalam operasional Transjakarta – Busway, seperti tidak ada prioritas dalam persimpangan jalan, tidak memiliki satu pusat kendali, kurangnya integrasi dengan moda transportasi lain, dan lain-lain.

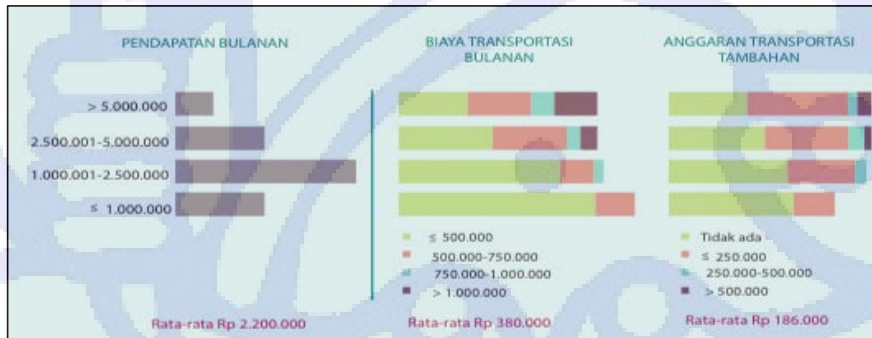
Gambar 3.12 merupakan hasil Studi Kebijakan Tarif dan Kepuasan Pelanggan Tranjakarta – Busway dengan jumlah responden sebesar 3000 orang, yang dilakukan pada akhir Maret 2010. Penelitian tersebut mengenai pengalaman negatif yang dialami responden pada saat menggunakan Transjakarta – Busway. Pengalaman negatif yang banyak dialami oleh pengguna adalah antri di loket dan lama menunggu bus (41.50%), kemudian over kapasitas (26.19%), lalu sebanyak 12.62% mengalami keterlambatan sampai ke tujuan. Selain itu juga terdapat pengalaman negatif seperti AC tidak berfungsi (6.48%), tersesat (4.86%), satgas tidak membantu (3.37%), pelecehan seksual (1.24%), dan kecopetan (1.57%).

**Gambar 3.12**  
**Pengalaman Negatif yang Pernah Dialami Pengguna**



Sumber : Naskah Akademik Pembentukan BUMD Transjakarta, 2011

**Gambar 3.13**  
**Gambaran Pendapatan, Biaya Transportasi Bulanan dan Tambahan Pengguna Transjakarta-Busway**



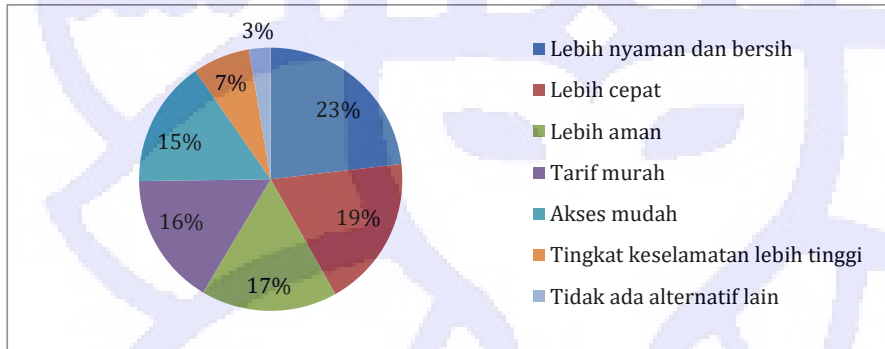
Sumber : Buku Profil Transjakarta – Busway, 2013

Gambar 3.13 merupakan data mengenai pendapatan, biaya transportasi dan tambahan dari pengguna Transjakarta – Busway pada tahun 2013. Dalam gambar tersebut terlihat bahwa pengguna Transjakarta – Busway paling banyak

memiliki pendapatan berkisar antara Rp 1.000.000 hingga Rp 2.500.000 dengan rata-rata Rp 2.200.000

**Gambar 3.14**

**Alasan Menggunakan Transjakarta**



Sumber : Naskah Akademik Pembentukan BUMD Transjakarta, 2011

Pada Gambar 3.14 menunjukkan bahwa pengguna Transjakarta – Busway memilih untuk menggunakan moda transportasi tersebut dengan alasan lebih nyaman dan bersih, lebih cepat, lebih aman, dan juga tidak memiliki alternatif lain.

### 3.3 Gambaran Umum Wilayah Koridor 1 Transjakarta – Busway

Koridor 1 Transjakarta – Busway merupakan koridor pertama yang beroperasi dalam keseluruhan sistem *bus rapid transit* di Provinsi DKI Jakarta. Koridor 1 tersebut terdiri dari beberapa ruas jalan, yaitu Jalan Sultan Hasanuddin, Jalan Trunojoyo, Jalan Sisingamangaraja, Jalan Sudirman, Jalan M.H. Thamrin, Jalan Medan Merdeka Barat, dan Jalan Gajah Mada. Total panjang jalur dari koridor Blok M – Kota adalah 12,9 km.

Pada Tabel III.6, ditunjukkan bahwa tingkat pelayanan ruas jalan yang dilalui oleh koridor 1 Transjakarta – Busway memiliki tingkat pelayanan yang tergolong rendah. Berdasarkan pada laporan Dinas Perhubungan DKI Jakarta, tingkat pelayanan atau *level of service* dari ruas jalan tersebut berkisar di nilai D dan E, yaitu arus yang tidak stabil, kecepatan rendah, serta volume kendaraan mendekati kapasitas yang dimiliki jalan tersebut hingga menyebabkan antrian.

**Tabel III.6**  
**Tingkat Pelayanan Ruas Jalan DKI Jakarta Tahun 2012**

NO	NAMA JALAN	V/C RATIO		LEVEL OF SERVICE	
		Arah Utara	Arah Selatan	Arah Utara	Arah Selatan
1	Jalan Sultan Hasanuddin				
2	Jalan Trunojoyo				
3	Jalan Sisingamangaraja	0.89	0.85	E	E
4	Jalan Sudirman	0.85	0.64	E	B
5	Jalan M.H. Thamrin	0.97	0.93	E	E
6	Jalan Medan Merdeka Barat	0.95	0.85	E	E
7	Jalan Gajah Mada	0.77	0.95	D	E

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2012*

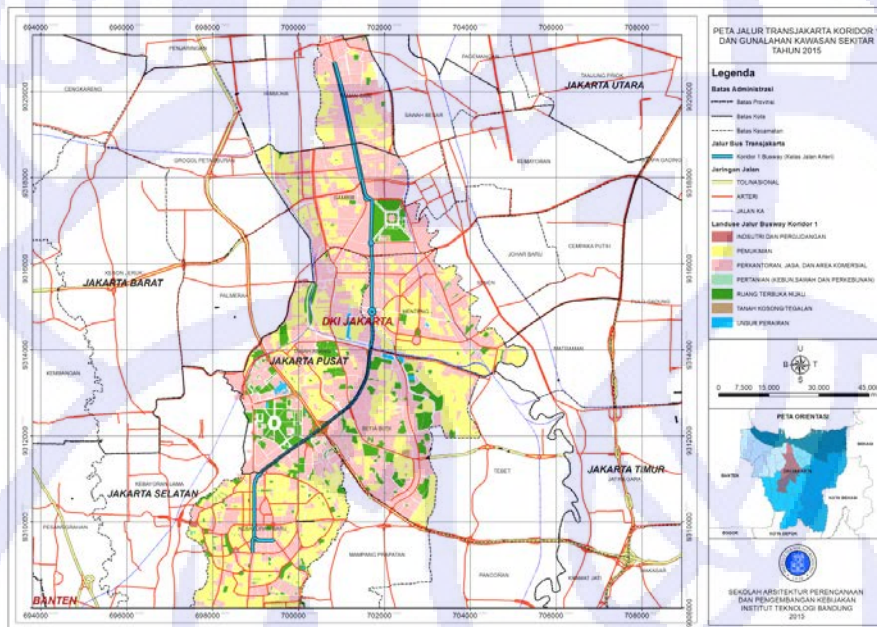
Koridor ini merupakan koridor yang terhubung dengan daerah lain di Jakarta yang merupakan yang sumber awal perjalanan menuju pusat-pusat kegiatan DKI Jakarta. Koridor ini dihubungkan dengan daerah lainnya melalui armada Transjakarta – Busway dengan rute awal Pulo Gadung, Kalideres, dan Ragunan. Selain itu, juga terdapat rute-rute lain yang terhubung dengan koridor ini melalui halte-halte transfer yang ada seperti : Halte Transfer Bendungan Hilir – Semanggi yang dilalui armada dengan rute Pinang Ranti – Pluit (9) dan armada dengan rute Cililitan – Grogol (9A), Halte Transfer Dukuh Atas yang dilalui armada dengan rute Pulo Gadung – Dukuh Atas (4) dan rute Ragunan – Dukuh Atas (6), dan Halte Transfer Harmoni Central Busway yang menghubungkan koridor ini dengan daerah Ancol (5A: Ancol – Harmoni), Cililitan (7A: Pusat Grosir Cililitan – Harmoni), Lebak Bulus (8: Lebak Bulus – Harmoni), dan Grogol (8A: Grogol – Harmoni).

Selain terhubung dengan daerah-daerah lain di DKI Jakarta, koridor ini juga terhubung dengan daerah lain yang berada di luar DKI Jakarta seperti Bogor, Depok, dan Bekasi. Koridor 1 Transjakarta secara langsung terhubung dengan Stasiun Jakarta Kota dan Stasiun Sudirman yang melayani KRL dari daerah Bogor, Depok, dan Bekasi. Selain terhubung dengan stasiun, koridor ini juga dihubungkan dengan daerah Bogor melalui APTB dengan rute Bogor – Blok M (APTB 09), Cileungsi – Blok M (APTB 10) dan Ciawi – Tanah Abang (APT

11); dengan daerah Bekasi dihubungkan melalui APTB dengan rute Bekasi – Bundaran Hotel Indonesia (APTB 03) dan Bekasi – Tanah Abang (APTB 07); dan dengan daerah Tangerang Selatan dihubungkan melalui APTB dengan rute Ciputat – Kota (APTB 04).

Operator dari koridor ini adalah PT Jakarta Express Trans, yang mengoperasikan sekitar 100 unit bus untuk melayani kebutuhan transportasi di koridor tersebut. Dalam Koridor 1 Transjakarta – Busway, terdapat total 20 unit halte pemberhentian, dengan jarak rata-rata antar halte sebesar 650 meter yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Pada tahun 2013, Koridor 1 Transjakarta – Busway merupakan koridor Transjakarta – Busway dengan jumlah penumpang paling banyak, yaitu 25.199.517 orang penumpang. Tingginya penumpang Transjakarta – Busway pada Koridor Blok M – Kota disebabkan oleh beberapa hal seperti ruas jalan yang melalui pusat perkantoran, pusat perdagangan, dan juga pusat pemerintahan daerah, maupun pusat pemerintahan negara, sehingga menjadi tujuan perjalanan dari berbagai daerah lainnya. Gambar 3.15 menunjukkan guna lahan kawasan sekitar koridor 1 Transjakarta – Busway (Blok M – Kota).

**Gambar 3.15**  
**Peta Guna Lahan Kawasan Sekitar Koridor 1 Transjakarta – Busway**  
**(Blok M – Kota)**



Sumber : Bappeda Provinsi DKI Jakarta, 2015