

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

#### **2.1 Wilayah Geografis Provinsi DKI Jakarta**

Provinsi DKI Jakarta dalam lingkup kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia yaitu sebagai ibukota negara. Secara astronomis Provinsi DKI Jakarta terletak antara 6o 12' Lintang Selatan dan 106o 48' Bujur Timur. Dilihat dari posisi geostrategis, Provinsi DKI Jakarta terletak di sisi utara bagian barat Pulau Jawa, dengan bagian utara berbatasan langsung dengan Laut Jawa, sedangkan sisi timur dan selatan Provinsi DKI Jakarta berbatasan langsung dengan wilayah Provinsi Jawa Barat, serta sisi barat yang berbatasan dengan Provinsi Banten. Berdasarkan Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 171 tahun 2007 tentang Penataan, Penetapan Batas dan Wilayah Kelurahan di Provinsi DKI Jakarta, secara geografis luas wilayah DKI Jakarta adalah 7.639.83 km<sup>2</sup> , dengan luas daratan 662,33 km<sup>2</sup> termasuk 110 pulau yang tersebar di Kepulauan Seribu, dan luas lautan 6.977,5 km<sup>2</sup> . Dalam hal administrasi pemerintahan, Provinsi DKI Jakarta dibagi menjadi 5 (lima) Kota Administrasi dan 1 (satu) Kabupaten Administrasi. Hal tersebut ditujukan agar meningkatkan pelayanan kepada masyarakat agar lebih efektif dan efisien. Wilayah Kecamatan dibagi menjadi 44 Kecamatan, dan Kelurahan menjadi 267 Kelurahan.

Wilayah Administratif Provinsi DKI Jakarta dibagi menjadi 5 kota dan 1 kabupaten, yaitu Jakarta Timur, Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, Jakarta Barat, Jakarta Utara dan Kab. Kepulauan Seribu.

### **2.1.1 Kota Jakarta Timur**

Secara demografis, Kota Administrasi Jakarta Timur merupakan kota yang paling luas di antara kota-kota lainnya di wilayah Provinsi DKI Jakarta. Kota Administrasi Jakarta Timur juga memiliki jumlah penduduk yang paling banyak. Berdasarkan sumber data Sulin Kependudukan Jakarta Timur, jumlah penduduk Kota Administrasi Jakarta Timur sampai dengan Bulan September tahun 2014 adalah 2.738.033 jiwa, yang terdiri dari 1.409.296 laki-laki dan 1.409.290 perempuan. Tingkat pertumbuhan penduduk juga mengalami peningkatan dari 0,75 % pada tahun 2009-2010 menjadi 1,94 % pada periode tahun 2010-2012. Sementara untuk rata-rata tingkat kepadatan penduduk Kota Administrasi Jakarta Timur cukup tinggi, yaitu sekitar 14.562 jiwa/km<sup>2</sup> dengan kepadatan penduduk yang paling tinggi adalah Kecamatan Matraman mencapai 38.482 jiwa/km<sup>2</sup> dan yang terendah adalah Kecamatan Makasar sebesar 7.140 jiwa/km<sup>2</sup>. Dari jumlah tersebut di atas, penduduk Kota Administrasi Jakarta Timur terdiri dari multi etnis, hampir semua ragam suku di Indonesia dengan membawa serta agama, adat istiadat, seni budaya dan kebiasaan dikampung halamannya. Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Timur merupakan salah satu wilayah administrasi di bawah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Secara geografis letak Kota Administrasi Jakarta Timur pada posisi antara 106<sup>o</sup>49'35'' Bujur Timur dan 06<sup>o</sup>10'37'' Lintang Selatan. Luas wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur mencapai 187,75 Km<sup>2</sup> atau mencapai 28,37 % dari luas total wilayah Provinsi DKI Jakarta. Dari luas ini

sebagian besar terdiri dari dataran rendah. Pemerintahan Kota Administrasi Jakarta Timur dibagi ke dalam 10 Kecamatan dan 65 kelurahan yaitu

1. Pasar Rebo : Baru, Cijantung, Gedong, Kalisari, Pekayon
2. Ciracas : Cibubur, Ciracas, Kelapa Dua Wetan, Rambutan, Susukan
3. Cipayung : Bambu Apus, Ceger, Cilangkap, Cipayung, Lubang Buaya, Munjul, Pondok Ranggon, Setu
4. Makasar : Cipinang Melayu, Halim Perdana Kusuma, Kebon Pala, Makasar, Pinang Ranti
5. Kramatjati : Balekambang, Batu Ampar, Cawang, Cililitan, Dukuh, Kramat Jati, Tengah
6. Jatinegara : Bali Mester, Bidara Cina, Cipinang Besar Selatan, Cipinang Besar Utara, Cipinang Cempedak, Cipinang Muara, Kampung Melayu, Rawa Bunga
7. Duren Sawit : Duren Sawit, Klender, Malaka Jaya, Malaka Sari, Pondok Bambu, Pondok Kelapa, Pondok Kopi
8. Cakung : Cakung Barat, Cakung Timur, Jatinegara, Penggilingan, Pulo Gebang, Rawa Terate, Ujung Menteng
9. Pulo Gadung : Cipinang, Jati, Jatinegara Kaum, Kayu Putih, Pisangan Timur, Pulo Gadung, Rawamangun
10. Matraman : Kayu Manis, Kebon Manggis, Pal Meriam, Pisangan Baru, Utan Kayu Selatan, Utan Kayu Utara

Wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur memiliki perbatasan sebelah utara dengan Kota Administrasi Jakarta Utara dan Jakarta Pusat, sebelah timur dengan Kota Bekasi (Provinsi Jawa Barat), sebelah selatan Kabupaten Bogor

(Provinsi Jawa Barat) dan sebelah barat dengan Kota Administrasi Jakarta Selatan. Wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur Jakarta Timur terdiri 95 % daratan dan selebihnya rawa atau persawahan dengan ketinggian rata-rata 50 meter dari permukaan air laut. Kota Administrasi Jakarta Timur Jakarta Timur dilalui oleh 7 (tujuh) sungai/kali yaitu Kali Ciliwung, Kali Sunter, Kalimalang, Kali Cipinang, Kali Buaran, Kali Jatikramat dan Kali Cakung.

### **2.1.2 Kota Jakarta Barat**

Secara geografis letak Kota Administrasi Jakarta Barat berada pada posisi antara 106o – 48o Bujur Timur dan 6o – 12o Lintang Utara. Luas wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat mencapai 129,54 Km<sup>2</sup> atau mencapai 19,56% dari luas total wilayah Provinsi DKI Jakarta. Jakarta Barat Merupakan salah satu wilayah pusat industri di Jakarta, ditandai dengan terdapat banyaknya pabrik-pabrik pengolahan industri ringan, tekstil, maupun bahan-bahan kimia. Salah satu daerah yang menjadi pusat industri di Jakarta Barat adalah Daan Mogot dan Cengkareng.

Wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat memiliki perbatasan sebelah utara dengan Kab/Kota Administrasi Tangerang dan Kota Administrasi Jakarta Utara. Di sebelah timur berbatasan dengan Kota administrasi Jakarta Utara dan Jakarta Pusat. Di sebelah selatan berbatasan dengan Jakarta Selatan dan Kota Administrasi Tangerang. Di sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten dan Kota Administrasi Tangerang, KS. Tubun. Pemerintahan Kota Administrasi Jakarta Barat dibagi ke dalam 8 Kecamatan dan 56 kelurahan, yaitu

1. Cengkareng : Cengkareng Barat, Cengkareng Timur, Duri Kosambi, Kapuk, Kedaung, Kali Angke, Rawa Buaya
2. Grogor Petamburan : Grogol, Jelambar Baru, Jelambar, Tanjung Duren Selatan, Tanjung Duren Utara, Tomang, Wijaya Kusuma
3. Taman Sari : Glodok, Keagungan, Krukut, Mangga Besar, Maphar, Pinangsia, Taman Sari, Tangki
4. Tambora : Angke, Duri Selatan, Duri Utara, Jembatan Besi, Jembatan Lima, Kali Anyar, Krendang, Pekojan, Roa Malaka, Tambora, Tanah Sereal
5. Kebon Jeruk : Duri Kepa, Kebon Jeruk, Kedoya Selatan, Kedoya Utara, Kelapa Dua, Sukabumi Selatan, Sukabumi Utara
6. Kalideres : Kalideres, Kamal, Pegadungan, Semanan, Tegal Alur
7. Palmerah : Jatipulo, Kemanggisan, Kota Bambu Selatan, Kota Bambu Utara, Palmerah, Slipi
8. Kembangan : Joglo, Kembangan Selatan, Kembangan Utara, Meruya Selatan, Meruya Utara, Srengseng

Jumlah penduduk Kota Administrasi Jakarta Barat adalah sebanyak 2.485.224 jiwa dengan perbandingan 1.256.881 berjenis kelamin Laki-laki dan sebanyak 1.228.343 perempuan. Kepadatan penduduk di wilayah ini adalah sebanyak 19.191,67 jiwa/km<sup>2</sup>.

### 2.1.3 Kota Jakarta Selatan

Jakarta Selatan terletak pada 106°22'42 Bujur Timur (BT) s.d. 106°58'18 BT, dan 5°19'12 Lintang Selatan (LS). Luas Wilayah sesuai dengan Keputusan Gubernur DKI Nomor 1815 tahun 1989 adalah 145,37 km<sup>2</sup> atau 22,41% dari luas DKI Jakarta. Terbagi menjadi 10 kecamatan dan 65 kelurahan, berada di belahan selatan banjir kanal dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Banjir Kanal Jl. Jenderal Sudirman Kecamatan Tanah Abang, Jl. Kebayoran Lama dan Kebun Jeruk
- Sebelah Timur : Kali Ciliwung
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kota Administrasi Depok
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kecamatan Ciledug, Kota Administrasi Tangerang

Wilayah Jakarta Selatan pada umumnya dapat dikategorikan sebagai daerah perbukitan rendah dengan tingkat kemiringan 0,25%. Ketinggian tanah rata-rata mencapai 5-50 meter di atas permukaan laut. Pada wilayah bagian selatan, banjir kanal relatif merupakan daerah perbukitan jika dibandingkan dengan wilayah bagian utara. Iklim Jakarta Selatan beriklim panas dengan suhu rata-rata pertahun 27°C dengan tingkat kelembapan berkisar antara 80-90%. Arah angin dipengaruhi angin Muson Barat terutama pada bulan Mei-Oktober. Jakarta Selatan yang memiliki 10 Kecamatan dan 56 kelurahan yaitu

1. Jagakarsa : Ciganjur, Cipadak, Jagakarsa, Lenteng Agung, Srengseng Sawah, Tanjung Barat

2. Cilandak : Cilandak Barat, Cipete Selatan, Gandaria Selatan, Lebak Bulus, Pondok Labu
3. Kebayoran Baru : Cipete Utara, Gandaria Utara, Gunung, Kramat Pela, Melawai, Petogogan, Pulo, Rawa Barat, Selong, Senayan
4. Mampang Prapatan : Bangka, Kuningan Barat, Mampang Prapatan, Pela Mampang, Tegay Parang
5. Pancoran : Cikoko, Duren Tiga, Kalibata, Pancoran, Pengadegan, Rawajati
6. Pasar Minggu : Cilandak Timur, Jati Padang, Kebagusan, Pasar Minggu, Pejaten Barat, Pejaten Timur, Ragunan
7. Pesanggrahan : Bintaro, Pesanggrahan, Petukangan Selatan, Petukangan Utara, Ulujami
8. Setiabudi : Guntur, Karet Kuningan, Karet Semanggi, Karet Kuningan Timur, Menteng Atas, Pasar Manggis, Setiabudi
9. Tebet : Bukit Duri, Kebon Baru, Manggarai Selatan, Manggarai, Menteng Dalam, Tebet Barat, Tebet Timur

Jumlah penduduk Jakarta Selatan berdasarkan hasil registrasi penduduk pertengahan tahun 2009 tercatat 1.750.423 jiwa. Dengan luas wilayah 145,73 kilometer persegi, maka berarti kepadatan penduduknya mencapai 12.011 per Km<sup>2</sup>. Dari jumlah tersebut, jumlah penduduk laki-laki lebih banyak dari penduduk perempuan seperti terlihat pada angka sex ratio lebih besar dari 100, yaitu 109,14, penduduk laki-laki ada 913.456 jiwa dan penduduk perempuan 836.967 jiwa.

#### **2.1.4 Kota Jakarta Utara**

Wilayah Jakarta Utara yg merupakan bagian dari pemerintah daerah Khusus Ibukota Jakarta, ternyata pada abad ke 5 justru merupakan pusat pertumbuhan pemerintah kota Jakarta yg tepatnya terletak dimuara sungai Ciliwung di daerah Angke. Saat itu muara Ciliwung merupakan Bandar Pelabuhan Kerajaan Tarumanegara dibawah pimpinan Raja Purnawarman. Betapa penting wilayah Jakarta Utara pada Saat itu dapat dilihat dari perebutan silih berganti antara berbagai pihak, yang peninggalannya sampai kini dapat ditemukan di beberapa tempat di Jakarta Utara, seperti Kelurahan Tugu, Pasar Ikan dan lain sebagainya. Untuk meningkatkan pelayanan pada masyarakat, pada bulan Agustus 1966 di DKI Jakarta dibentuk beberapa “Kota Administrasi”. Berbeda dengan kota Otonom yang dilengkapi dengan DPRD Tk. II, maka kota-kota Administrasi di DKI Jakarta tidak memiliki DPRD Tk II yang mendampingi Walikota. Berdasarkan Lembaran Daerah No. 4/1966 ditetapkanlah Lima wilayah kota Administratif di DKI Jakarta, yaitu : Jakarta Pusat, Jakarta Timur, Jakarta Barat, Jakarta Selatan & Jakarta Utara, yang dilengkapi dengan 22 Kecamatan dan 220 Kelurahan. Pembentukan Kecamatan dan Kelurahan ini didasarkan pada asas Teritorial dengan mengacu pada jumlah penduduk yaitu 200.000 Jiwa untuk Kecamatan, 30.000 Jiwa Kelurahan perkotaan dan 10.000 Jiwa Kelurahan pinggiran. Setelah Pelantikan para Walikota dan Wakil-wakilnya berdasarkan SK Gubernur DKI Jakarta No. 1b/3/1/2/1966 tanggal 22 Agustus 1966, maka Gubernur DKI Jakarta dalam Lembaran Daerah No. 5/1966 menetapkan 5 kota Administrasi lengkap dengan wilayah dan Batasnya masing -masing terhitung mulai 1 September 1966. Sampai



dengan saat ini Kota Administrasi Jakarta Utara terdiri dari 6 kecamatan, 31 kelurahan, 431 RW, 5.027 RT dan 1.645.659 penduduk hasil Sensus Penduduk tahun 2011. Keenam kecamatan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Penjaringan : Kamal Muara, Kapuk Muara, Pejagalan, Pluit, Penjaringan
2. Pademangan : Pademangan Timur, Pademangan Barat, Ancol
3. Tanjung Priok: Sunter Agung , Sunter Jaya , Kebon Bawang ,Papanggo Warakas ,Sungai Bambu, Tanjung Priok
4. Koja : Tugu Selatan,Tugu Utara , Lagoa , Koja, Rawabadak Utara,, Rawabadak Selatan
5. Kelapa Gading: Kelapa Gading Barat, Kelapa Gading Timur , Pegangsaan Dua
6. Cilincing : Sukapura , Rorotan ,Marunda , Cilincing , Semper Timur ,Semper Bara , Kali Baru

### **2.1.5 Kota Jakarta Pusat**

Kota Administrasi Jakarta Pusat merupakan salah satu dari 5 (lima) wilayah Kota Administrasi dan 1 (satu) Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu yang ada di Provinsi DKI Jakarta.

Sesuai Pasal 4 Undang-undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia menyebutkan Provinsi DKI Jakarta adalah Daerah Khusus yang berfungsi sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sekaligus sebagai daerah otonom pada tingkat Provinsi, dan pada pasal 13 ayat (1) disebutkan Perangkat Daerah Provinsi DKI Jakarta terdiri atas Sekretariat Daerah, Sekretariat DPRD,

Dinas Daerah, Lembaga Teknis Daerah, Kota Administrasi/Kabupaten  
Administrasi, Kecamatan dan Kelurahan.

Dari ketentuan di atas dapat disimpulkan, bahwa Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Pusat merupakan perangkat Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang dipimpin oleh Walikota, bertanggung jawab kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah, dengan tugas melaksanakan tugas umum pemerintahan dan melaksanakan sebagian tugas pemerintahan yang dilimpahkan dari Gubernur. Berdasarkan Badan Pusat Statistik Jakarta Pusat tahun 2022, penduduk Jakarta Pusat mencapai 1.066.460 jiwa. Kota Administrasi Jakarta Pusat memiliki 8 kecamatan dan 44 kelurahan, yaitu

1. Cempaka Putih : Cempaka Putih Barat, Cempaka Putih Timur, Rawasari
2. Gambir : Cideng, Duri Pulo, Gambir, Kebon Kelapa, Petojo Selatan, Petojo Utara
3. Johar Baru : Galur, Johar Baru, Kampung Rawa, Tanah Tinggi
4. Kemayoran : Cempaka Baru, Gunung Sahari Selatan, Harapan Mulya, Kebon Kosong, Kemayoran, Serdang, Sumur Batu, Utan Panjang
5. Menteng : Cikini, Gondangdia, Kebon Sirih, Menteng, Pegangsaan
6. Sawah Besar: Gunung Sahari Utara, Karang Anyar, Kartini, Mangga Dua Selatan, Pasar Baru
7. Senen : Bungur, Kenari, Kramat, Kwitang, Paseban, Senen
8. Tanah Abang : Bendungan Hilir, Gelora, Kampung Bali, Karet Tengsin, Kebon Kacang, Kebon Melati, Petamburan

## 2.2 Demografi Penyandang Disabilitas di DKI Jakarta

Menurut data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil di tahun 2018, terdapat sebanyak 5.411 penyandang disabilitas di provinsi DKI Jakarta. Data jumlah penyandang disabilitas dibagi per-kecamatan :

### 1. Kota Jakarta Pusat

Tabel 2.1

Populasi Penyandang Disabilitas Kota Jakarta Pusat

| <b>Kecamatan</b> | <b>Jumlah (orang)</b> |
|------------------|-----------------------|
| Gambir           | 28                    |
| Sawah Besar      | 13                    |
| Kemayoran        | 94                    |
| Senen            | 37                    |
| Cempaka Putih    | 10                    |
| Menteng          | 27                    |
| Tanah Abang      | 40                    |
| Johar Baru       | 37                    |

Sumber : Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil di tahun 2018, diolah

### 2. Kota Jakarta Utara

Tabel 2.2

Populasi Penyandang Disabilitas Kota Jakarta Utara

| <b>Kecamatan</b> | <b>Jumlah (orang)</b> |
|------------------|-----------------------|
|------------------|-----------------------|

|               |     |
|---------------|-----|
| Penjaringan   | 100 |
| Tanjung Priok | 68  |
| Koja          | 208 |
| Cilincing     | 56  |
| Pademangan    | 45  |
| Kelapa Gading | 16  |

Sumber : Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil di tahun 2018, diolah

## 2. Kota Jakarta Barat

Tabel 2.3

Populasi Penyandang Disabilitas Kota Jakarta Barat

| <b>Kecamatan</b>  | <b>Jumlah (orang)</b> |
|-------------------|-----------------------|
| Cengkareng        | 735                   |
| Grogol Petamburan | 637                   |
| Taman Sari        | 47                    |
| Tambora           | 195                   |
| Kebon Jeruk       | 105                   |
| Kali Deres        | 123                   |
| Pal Merah         | 69                    |
| Kembangan         | 111                   |

Sumber : Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil di tahun 2018, diolah

## 1. Kota Jakarta Selatan

Tabel 2.4

### Populasi Penyandang Disabilitas Kota Jakarta Selatan

| <b>Kecamatan</b> | <b>Jumlah (orang)</b> |
|------------------|-----------------------|
| Tebet            | 82                    |
| Setia Budi       | 37                    |
| Mampang Prapatan | 75                    |
| Pasar Minggu     | 118                   |
| Kebayoran Lama   | 82                    |
| Cilandak         | 43                    |
| Kebayoran Baru   | 32                    |
| Pancoran         | 59                    |
| Jagakarsa        | 134                   |
| Pesanggrahan     | 50                    |

Sumber : Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil di tahun 2018, diolah

## 2. Kota Jakarta Timur

Tabel 2.5

### Populasi Penyandang Disabilitas Kota Jakarta Timur

| <b>Kecamatan</b> | <b>Jumlah (orang)</b> |
|------------------|-----------------------|
| Matraman         | 111                   |

|             |     |
|-------------|-----|
| Pulo Gadung | 47  |
| Jatinegara  | 71  |
| Kramat Jati | 87  |
| Pasar Rebo  | 84  |
| Cakung      | 152 |
| Duren Sawit | 146 |
| Makasar     | 49  |
| Ciracas     | 115 |
| Cipayung    | 990 |

Sumber : Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil di tahun 2018, diolah

### **2.3 Transportasi Publik di DKI Jakarta**

Seluruh ibukota negara di dunia seharusnya memiliki lingkungan yang ideal. Jakarta sebagai ibukota negara Indonesia harus memiliki bangunan yang indah, tertib, bersih, nyaman, dan teratur. Tetapi realitanya sampai sekarang, DKI Jakarta adalah ibukota yang rawan macet, kotor, dan kurang teratur (Hikmiah & Cahyoko : 2012).

Salah satu penyebab kemacetan di DKI Jakarta yaitu sistem dan manajemen transportasi yang kurang terlaksana dengan baik, dari angkutan kota yang ugal – ugalan serta kendaraan beroda dua yang tidak tertib lalu lintas. Banyak sekali cara pemerintah dalam berupaya mengurangi kemacetan di DKI Jakarta, dari diresmikannya moda transportasi Transjakarta yang sudah beroperasi sejak 15 Januari 2004 sampai peresmian moda transportasi terbaru di Jakarta yaitu Mass

Rapid Transit ( MRT ) dan Light Rail Transit ( LRT ) beberapa tahun silam. Dengan diciptakannya moda – moda transportasi alternatif ini, pemerintah mengharapkan masyarakat DKI Jakarta menjadikan transportasi umum menjadi moda transportasi utama dalam beraktifitas dan alat mobilitas di DKI Jakarta.

### **2.3.1 Sejarah dan Perkembangan Transportasi Publik di DKI Jakarta**

Dari awal kolonialisme, DKI Jakarta atau dulu disebut Batavia sudah mempunyai alat transportasi guna mobilisasi warga pada waktu itu. Pada tahun 1940an, alat transportasi umum yang banyak digunakan ialah delman. Delman merupakan alat transportasi tenaga kuda. Sekarang, delman hanya digunakan sebagai daya tarik turis di tempat wisata di Jakarta. Moda transportasi selanjutnya yang pernah menjadi alat mobilitas warga DKI Jakarta yaitu trem. Belanda membuat angkutan yang disebut trem itu pada tahun 1927 dan terakhir beroperasi di tahun 1960an. Trem adalah angkutan umum sejenis bus bermesin uap tetapi melewati jalur rel yang dibuat sepanjang jalan di kota DKI Jakarta. Setelah trem, muncul alat transportasi alternatif yang disebut helicak. Helicak adalah kendaraan seperti becak tetapi menggunakan mesin. Cara operasi helicak yaitu pengemudi berada di belakang dan tempat duduk penumpang yang hanya bisa bermuat dua berada di depan. Karena helicak ini hanya mampu memuat dua penumpang, keberadaan moda transportasi ini tidak lama dan hanya bertahan beberapa tahun saja. Setelah itu banyak sekali bermunculan moda transportasi yang berbasis mesin, seperti Oplet. Oplet adalah kendaraan beroda empat yang mampu memuat 6 penumpang. Setelah oplet, muncul lah moda transportasi bemo, tetapi moda

transportasi ini tidak lama keberadaannya dikarenakan tidak ramah lingkungan. Selanjutnya, pemprov DKI Jakarta banyak meluncurkan moda transportasi seperti bus dan metro mini. Bahkan bus tingkat pun sempat meramaikan jenis – jenis moda transportasi di DKI Jakarta. Pada era gubernur Sutiyoso, DKI Jakarta mulai membangun moda transportasi Busway atau biasa disebut Transjakarta. Moda transportasi ini sudah lama meramaikan rangkaian alat mobilitas di DKI Jakarta, dengan dibuatnya jalur khusus maka pemerintahan mengharapkan Transjakarta adalah salah satu solusi agar kemacetan di DKI Jakarta dituntaskan. Setelah Transjakarta, moda transportasi terbaru dan termodern yaitu MRT & LRT. Walaupun penyelesaian kedua moda transportasi ini belum di tahap selesai secara penuh, kedua moda transportasi ini sangat ditunggu lama oleh masyarakat DKI Jakarta karena tingkat efektif dan efesien nya sangat tinggi dan salah satu program pemerintah untuk mengurangi kemacetan yang ada di provinsi DKI Jakarta.

## **2.4 Macam – Macam Transportasi Yang Ada Di Jakarta**

### **2.4.1 Transjakarta**

Transjakarta atau busway adalah sebuah sistem transportasi BRT ( Bus Rapid Transit ) pertama di Asia Tenggara dan Selatan, yang beroperasi sejak tahun 2004. Program Bus Transjakarta ini ialah program unggulan dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang bertujuan untuk menciptakan moda transportasi yang memprioritaskan keamanan,kenyamanan,keterjangkauan, dan keselamatan bagi masyarakat yang menggunakannya ( Haroen : 2014 ). Transjakarta adalah moda



transportasi tipe bus dimana kendaraan akan berada di lintasan khusus pada sisi paling kanan jalur cepat. Serta sistem yang digunakan ialah sistem tertutup, dimana penumpang dapat naik dan turun hanya pada halte – halte yang telah disediakan dengan sistem tiket yang sudah diatur oleh pihak pengelola ( Rakhmanita : 2016 ). TransJakarta diciptakan menjadi moda transportasi bagi masyarakat DKI Jakarta di skala yang besar. Karena hal itu, TransJakarta memiliki 13 koridor yang disediakan di banyak lokasi DKI Jakarta, ketigabelas koridor tersebut ialah ( [transjakarta.co.id](http://transjakarta.co.id) ) :

a. Koridor 1 TransJakarta

Koridor 1 TransJakarta adalah koridor TransJakarta yang beroperasi dengan jurusan Terminal Blok M sampai Stasiun BRT Stasiun Kota. Jalan-jalan yang dilalui koridor 1 adalah sepanjang Jalan Sultan Hasanuddin, Jalan Trunojoyo, Jalan Sisingamangaraja, Sudirman, MH Thamrin, Medan Merdeka Barat, dan Gajah Mada/Hayam Wuruk.

Koridor ini terintegrasi dengan Stasiun Sudirman di Stasiun BRT Dukuh Atas dan Stasiun Jakarta Kota di stasiun BRT Jakarta Kota yang melayani KA Commuter Jabodetabek.

b. Koridor 2 TransJakarta

Koridor 2 TransJakarta adalah koridor TransJakarta yang beroperasi dengan jurusan Terminal Pulogadung sampai Stasiun BRT Harmoni Central Busway (Jakarta Pusat). Jalan-jalan yang dilalui koridor 2 adalah sepanjang Jalan Perintis Kemerdekaan, Suprpto, Senen Raya, Pejambon, Medan Merdeka Timur, Veteran,

dan berputar di Stasiun BRT Harmoni Central Busway. Untuk arah sebaliknya melewati Jalan Medan Merdeka Barat, Medan Merdeka Selatan, Kwitang, Suprpto, dan seterusnya hingga kembali ke Terminal Pulogadung. Koridor tersebut terintegrasi dengan Stasiun Pasar Senen dan Stasiun Juanda yang melayani KA Commuter Jabodetabek.

#### c. Koridor 3 TransJakarta

Koridor 3 TransJakarta adalah koridor TransJakarta yang melayani rute dari Terminal Kalideres sampai stasiun BRT Pasar Baru. Jalan-jalan yang dilalui koridor 3 adalah Daan Mogot, Kyai Tapa, Hasyim Ashari, Hayam Wuruk/Gajah Mada, Juanda/Veteran, Pos, lalu berbelok memutar Kantor Pos Pusat melewati Lapangan Banteng Utara untuk kembali ke Kalideres. Koridor 3 terintegrasi KA Commuter Jabodetabek di Stasiun Taman Kota, Stasiun Rawa Buaya, Stasiun Pesing dan Stasiun Juanda. Halte Kalideres sebenarnya bisa terhubung ke Stasiun Kalideres, tetapi tidak direkomendasikan karena akses yang agak sulit.

#### d. Koridor 4 TransJakarta (Pulo Gadung-Dukuh Atas)

- Mulai beroperasi: 27 Januari 2007
- Panjang rute: 11.85 km
- Jumlah halte: 17
- Jenis/warna bus: Daewoo, Hyundai, Anka / Abu-abu & Merah-Kuning

- Koridor 4 (Pola pengoperasian Koridor 4 pada jam 13.00-22.00)

e. Koridor 5 TransJakarta (Ancol-Kampung Melayu)

- Mulai beroperasi: 27 Januari 2007
- Panjang rute: 13.5 km
- Jumlah halte: 18
- Jenis/warna bus: Huanghai & Komodo/Abu-abu

f. Koridor 6 (Dukuh Atas 2-Ragunan)

- Mulai beroperasi: 27 Januari 2007
- Panjang rute: 13.3 km
- Jumlah halte: 20
- Jenis/warna bus: Scania, & Mercedes Benz / Biru muda, Scania (biru muda-putih)

g. Koridor 7 (Kampung Melayu-Kampung Rambutan)

- Mulai beroperasi: 27 Januari 2007
- Panjang rute: 12.8 km
- Jumlah halte: 14
- Jenis/warna bus: Daewoo, Hino & Hyundai/Abu-abu

h. Koridor 8 (Lebak Bulus-Harmoni)

- Mulai beroperasi: 21 Februari 2009
- Panjang rute: 26 km
- Jumlah halte: 20 berhenti, 1 tidak disinggahi

- Jenis/warna bus: Hino dan Zhongtong Bus/Abu-abu dan Merah-Kuning, Scania (biru muda-putih)

i. Koridor 9 (Pluit-Pinang Ranti)

- Mulai beroperasi: 31 Desember 2010
- Panjang rute: 28.8 km
- Jumlah halte: 29
- Jenis/warna bus: Hyundai & Zhongtong/ Merah-Kuning (BMP, DAMRI), Scania/Biru muda dan putih (TJ)

j. Koridor 10 (Tanjung Priok-Cililitan)

- Mulai beroperasi: 31 Desember 2010
- Panjang rute: 19.4 km
- Jumlah halte: 22
- Jenis/warna bus: Hyundai/ Merah-Kuning, Scania (Biru muda-putih)

k. Koridor 11 (Kampung Melayu-Wali Kota Jakarta Timur)

- Mulai beroperasi: 28 Desember 2011
- Panjang rute: 15 km
- Jumlah halte: 15
- Jenis/warna bus: Hino RK8/ Merah-Kuning, Mercedes Benz OH 1526 (Biru muda-putih)

l. Koridor 12 Transjakarta

Koridor 12 Transjakarta adalah koridor Transjakarta yang beroperasi dengan jurusan Stasiun BRT Penjaringan sampai Terminal Tanjung Priok. Jalan-jalan yang dilalui koridor 12 adalah sepanjang Jalan Pluit Putri/Putra, Jalan Pluit Timur, Jalan

Pluit Selatan, Jalan Jembatan Tiga, Jalan Bandengan Selatan, Jalan Gedong Panjang, Jalan Kopi, Jalan Tiang Bendera 5, Jalan Roa Malaka Utara, Jalan Tiang Bendera, Jalan Kunir, Jalan Lada, Jalan Bank, Jalan Kali Besar Barat, Jalan Jembatan Batu, Jalan Mangga Dua, Jalan Gunung Sahari, Jalan Angkasa, Jalan HBR Motik, Jalan Danau Sunter Barat, Jalan Danau Sunter Utara, Jalan Mitra Sunter Boulevard, Jalan Danau Sunter Selatan Dalam, Jalan Yos Sudarso dan Jalan Enggano. Koridor ini beberapa kali melewati jalan kereta api, antara lain di jalan Angkasa (Jalur KA Rajawali-Jatinegara), Jalan Gunung Sahari dan Jalan Mangga Dua Raya (Jalur KA Rajawali-Kampungbandan), Jalan Mangga Dua Raya (Jalur KA Jakartakota-Manggarai), Jalan Gedong Panjang (Jalur KA Kampung Bandan-Duri), dan Bandengan Pekojan (Jalur KA Kampung Bandan-Duri). Koridor ini terintegrasi dengan Stasiun Jakarta Kota di stasiun BRT Kota, Stasiun Kampung Bandan di stasiun BRT ITC Mangga Dua dan Stasiun Tanjung Priok di stasiun BRT Tanjung Priok yang melayani KA Commuter Jabodetabek.

#### m. Koridor 13 TransJakarta

Koridor 13 Transjakarta adalah rute Transjakarta yang melayani dari CBD Ciledug sampai dengan Kapten Tendean. Jalan yang dilalui oleh koridor 13 adalah Jalan HOS Tjokroaminoto, Jalan Ciledug Raya, Jalan Kebayoran Lama, Jalan Kyai Maja, Jalan Sisingamaraja, Jalan Trunojoyo, Jalan Wolter Monginsidi, dan Jalan Kapten Tendean. Koridor 13 sudah selesai dikerjakan pada Maret 2017. Koridor 13 akan memasuki tahap uji coba dan pelatihan sopir bus baru untuk pengoperasian bus di atas jalan layang selama 3 bulan. Koridor ini juga akan dilengkapi dengan lift dan

eskalator. Koridor tersebut rencananya akan diperpanjang hingga Poris Plawad sehingga masyarakat yang tinggal di sekitar Poris dapat menaiki bus ini untuk mempersingkat waktu tempuh perjalanan dan dapat langsung menuju bandara.

### **Rute Khusus**

Selain koridor reguler, Transjakarta juga memiliki beberapa koridor ekspres, yaitu:

- (Juanda-Grogol 2)
- Halte yang dilalui: Grogol 2, 12 Mei Reformasi-> S.Parman Podomoro City-> Tomang Mendala-> RS.Tarakan-> Petojo-> Harmoni Sentral-> Pecenongan-> Juanda.
- (PGC-Ancol)

Halte yang dilalui:

- PGC-> BKN-> Cawang UKI-> BNN-> Cawang Otista-> Gelanggang Remaja-> Kp. Melayu-> Kbn.Pala-> Slamet Riyadi-> Tegalan-> Matraman 1-> Salemba Carolus-> Salemba UI-> Kramat Sentiong NU-> Pal Putih-> Senen Sentral-> Budi Utomo-> Ps.Baru Timur-> Jmbt. Merah-> Gn. Sahari Mangga Dua-> Pademangan-> Ancol.
- (PRJ-Monas)
- 9A (PGC - Grogol 2/Pluit)

Beroperasi bersama dengan Koridor 9. Rute ini merupakan versi pendek dari Koridor 9, tujuan diadakannya rute ini untuk mempercepat perputaran armada Koridor 9 yang terhambat di Jalan Raya Pondok Gede dan Pluit.

- Mulai beroperasi: December 31, 2010

- Panjang rute: 33.7 km
- Jumlah halte: 20
- Jenis/warna bus: Hino RK biru, Scania/ Biru muda putih
- 9B (Pinang Ranti-Kota)
- Mulai beroperasi: 30 Maret 2016
- Panjang rute: 38.4 km
- Jumlah halte: 20
- Jenis/warna bus: Hyundai, Scania/ Biru muda putih
- 7A (PGC - Harmoni)
- 2A (Pulogadung - Bundaran Senayan)

Merupakan gabungan dari Koridor 2 dan Koridor 1. Beroperasi hanya pada hari kerja. Tujuan diadakannya rute ini untuk mengurangi kepadatan penumpang di halte Harmoni Sentral, baik yang dari Pulogadung, maupun dari arah Blok M pada jam sibuk.

- 2B Pulogadung - Kalideres
- 6A (Ragunan - Monas via Kuningan)
- Mulai beroperasi: 1 Januari 2016
- Panjang rute: 16.5 km
- Jumlah halte: 20
- Jenis/warna bus: Mercedes Benz, Scania, Hino, & Hyundai Toyota (KAJ) / Hino RK8 R620 Euro II (koridor 6A)/ Biru tua, Biru-muda putih
- 4B TU Gas - Dukuh Atas 2

Merupakan versi pendek dari Koridor 4. Semua halte bisa dilewati, hanya saja tidak sampai Terminal Pulogadung dan tidak melewati halte Pasar Pulogadung, dan berputar di depan Pompa Bensin TU Gas. Tujuan diadakannya rute alternatif ini untuk mempercepat perputaran Koridor 4 yang terhambat di Terminal Pulogadung. Armada-armada yang melayani rute ini, yakni armada-armada dari PT Transportasi Jakarta.

#### **2.4.2 Mass Rapid Transit**

Menurut Fjellstrom dan Wright (2003) MRT (Mass Rapid Transit) dapat diartikan sebagai moda transportasi yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat. MRT dibagi menjadi beberapa jenis yaitu, Bus Rapid Transit (BRT), Light Rail Transit (LRT), Heavy Rail Transit dan Commuter Line. Jenis moda transportasi yang dibangun oleh PT. MRT Jakarta adalah MRT berbasis rel jenis Heavy Rail Transit. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta secara resmi meluncurkan pembangunan transportasi cepat massal pada tanggal 2 Mei 2013. Pembangunan moda transportasi MRT Jakarta bertujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Dengan adanya MRT sebagai transportasi massal, diperkirakan dapat melayani penumpang hingga 173.000 orang per hari. Menurut modanya, MRT dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis, antara lain: bus (buslane/busway), subway, tram, dan monorail. MRT bagian dari solusi transportasi. MRT mampu mengangkut penumpang dari satu titik asal ke titik tujuan secara cepat, dan dalam jumlah yang besar. Namun, selain MRT untuk



mengatasi kemacetan diperlukan langkah-langkah lain seperti, peningkatan disiplin lalu lintas, pembatasan volume lalu lintas, mendorong pengguna kendaraan pribadi beralih ke MRT seperti dengan menyediakan fasilitas park & ride. Dan, yang paling penting 4 adalah mengintegrasikan sistem MRT dengan sistem angkutan massal lainnya seperti bus umum, busway, dan kereta Jabodetabek. Sehingga sebelum ada pembatasan jumlah kendaraan, Pemerintah hendaknya berupaya untuk menyediakan moda transportasi massal yang andal, layak dan memadai sehingga masyarakat dengan sendirinya akan lebih tertarik naik angkutan umum ketimbang bawa kendaraan sendiri. Dengan begitu, penggunaan kendaraan umum dapat menjadi pilihan yang setara dengan penggunaan kendaraan pribadi. Sehingga pengguna kendaraan pribadi bisa beralih menggunakan transportasi publik.

Pembangunan konstruksi fase 1 proyek kereta Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta dimulai pada 10 Oktober 2013 ditandai dengan peletakan batu pertama oleh Presiden RI Joko Widodo. Pada koridor 1 ini, telah dibangun jalur kereta sepanjang 16 kilometer yang meliputi 10 kilometer jalur layang dan enam kilometer jalur bawah tanah. Tujuh stasiun layang tersebut adalah Lebak Bulus (lokasi depo), Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan Sisingamangaraja. Depo akan berada di kawasan Stasiun Lebak Bulus. Sedangkan enam stasiun bawah tanah dimulai dari Senayan, Istora, Bendungan Hilir, Setiabudi, Dukuh Atas, dan Bundaran Hotel Indonesia. Proyek pembangunan MRT Jakarta fase 2 membentang sepanjang sekitar 11,8 kilometer dari kawasan Bundaran HI hingga Ancol Barat. Fase 2 ini melanjutkan koridor utara—selatan fase 1 yang telah beroperasi sejak 2019 lalu, yaitu dari Lebak Bulus sampai dengan Bundaran HI. Dengan hadirnya

fase 2 ini, total panjang jalur utara—selatan menjadi sekitar 27,8 kilometer dengan total waktu perjalanan dari Stasiun Lebak Bulus Grab hingga Stasiun Kota sekitar 45 menit. Jarak antarstasiun sekitar 0,6—1 kilometer dengan sistem persinyalan Kendali Kereta Berbasis Komunikasi (CBTC) dan sistem operasi otomatis tingkat 2. Fase 2 terdiri dari dua tahap, yaitu fase 2A dan fase 2B. Fase 2A terdiri dari tujuh stasiun bawah tanah (Thamrin, Monas, Harmoni, Sawah Besar, Mangga Besar, Glodok, dan Kota) dengan total panjang jalur sekitar 5,8 kilometer. Sedangkan Fase 2B terdiri dari dua stasiun bawah tanah (Mangga Dua dan Ancol) dan satu depo di Ancol Barat dengan total panjang jalur sekitar enam kilometer. Fase 2B sedang dalam tahap studi kelayakan. Seluruh stasiun MRT Jakarta fase 2A terletak di bawah tanah. Setiap stasiun dilengkapi dengan fasilitas penunjang mobilitas pengguna jasa seperti retail, lift, tangga, eskalator, hingga parkir sepeda. Setiap stasiun juga dirancang agar terintegrasi sempurna dengan jalur moda transportasi massal lainnya seperti busway sehingga akan memudahkan setiap pengguna jasa untuk berpindah moda transportasi. DKI Jakarta berkembang sangat cepat, Terdapat kurang lebih 18 jutaan kendaraan pribadi yang ada di Jakarta. Tetapi, pengguna transportasi publik di Jakarta hanya bisa mencapai angka 24 persen. Terdapat sekitar 47,5 juta mobilitas di Jabodetabek mobilitas dari daerah tetangga yang menuju ke Kota. Tren ekspansi yang cepat dan tidak terkendali di wilayah Jakarta-Bodetabek secara signifikan meningkatkan biaya transportasi, mengurangi mobilitas dan menurunkan kualitas hidup. Ekspansi kota Jakarta dan Bodetabek yang cepat dan tidak terkendali terutama dalam bentuk permukiman bertingkat rendah (hampir dari total luas Jakarta) dan bangunan bertingkat rendah telah

menyebabkan menipisnya sumber daya, pasokan lahan di ibu kota Jakarta. Karena fenomena ini, Jakarta saat ini tidak memiliki cukup ruang untuk pembangunan di masa depan. Pemekaran kota Jakarta secara horizontal yang hanya bertumpu pada jaringan jalan dan kendaraan pribadi akan mengarah pada kota yang lebih besar, tidak efisien, boros dan tidak teratur. Akibat terburuknya adalah kelas menengah produktif semakin terpinggirkan di luar kota sehingga menimbulkan ketimpangan sosial baik di dalam maupun di luar kota. Selain itu, ruang terbuka semakin hilang dan infrastruktur perkotaan tidak dapat mengimbangi laju ekspansi perkotaan, yang mengakibatkan pelayanan publik di bawah standar. Ironisnya, penduduk dan komuter dipaksa untuk membayar biaya hidup yang terus meningkat tanpa peningkatan yang layak dalam pelayanan publik. Sudah saatnya Jakarta mengubah model pembangunannya dari fokus pada kendaraan pribadi, terutama mobil, menjadi pejalan kaki dan angkutan umum. Perubahan tersebut tidak terbatas pada penyediaan sistem transportasi umum yang memadai, tetapi juga pada konsep pembangunan kota yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penghuninya, termasuk perencanaan tata guna lahan, sirkulasi penumpang, dan integrasi moda transportasi. Isu-isu tersebut mendorong PT MRT Jakarta mengembangkan konsep kawasan Transport Oriented Development (TOD) di beberapa stasiun di Tahap 1 Koridor Selatan-Utara. TOD merupakan kawasan perkotaan yang dirancang untuk memadukan fungsi transportasi dengan orang, aktivitas, bangunan, dan ruang publik dalam rangka mengoptimalkan aksesibilitas angkutan umum untuk mendukung kapasitas transportasi pengguna.. Dengan

konsep kawasan berorientasi transit, PT MRT Jakarta mendorong sejumlah keuntungan bagi masyarakat, yaitu: ([jakartamrt.co.id](http://jakartamrt.co.id))

- Mengurangi penggunaan kendaraan, kemacetan jalan, dan polusi udara;
- Pembangunan yang mendukung berjalan kaki serta gaya hidup sehat dan aktif;
- Meningkatkan akses terhadap kesempatan kerja dan ekonomi;
- Berpotensi menciptakan nilai tambah melalui peningkatan nilai properti;
- Meningkatkan jumlah penumpang transit dan keuntungan dari penjualan tiket;
- Menambah pilihan moda pergerakan kawasan perkotaan.

Dalam mengembangkan perencanaan TOD, PT MRT Jakarta menggunakan delapan prinsip, yaitu:

1. Fungsi campuran : pengembangan fungsi campuran dalam radius tempuh jalan kaki dari setiap stasiun, yaitu fungsi komersial, perkantoran, kelembagaan, hunian, dan fasilitas umum
2. Kepadatan tinggi : memaksimalkan kepadatan dan keaktifan di sekitar stasiun transit yang sesuai dengan daya dukung kawasannya;
3. Peningkatan kualitas konektivitas : koneksi sederhana, langsung, dan intuitif yang mendukung mobilitas penggunaan menuju, dari, dan di antara stasiun yang bebas kendaraan bermotor dan memiliki sistem penanda yang jelas menuju stasiun dalam kawasan pengembangan
4. Peningkatan kualitas hidup : pengalaman ruang yang menarik, aman, dan nyaman yang menunjang kebutuhan harian penumpang, pejalan kaki,

pekerja, penghuni, dan pengunjung melalui jalan, plaza, ruang terbuka yang dapat memberi kontribusi positif kepada identitas dan karakter kawasan transit terpadu

5. Keadilan sosial : memampukan komunitas baru yang dapat bertahan dan sukses dalam jangka waktu panjang dengan membuka kesempatan pekerjaan dan hunian untuk semua kalangan sosial ekonomi, mempertahankan komunitas dan jaringan sosial yang ada di daerah pengembangan, dan menyediakan infrastruktur sosial untuk mendukung identitas dan hubungan komunitas yang lebih kuat
6. Keberlanjutan lingkungan : mengurangi dampak buruk pembangunan terhadap lingkungan dengan desain yang ramah lingkungan, penurunan jejak karbon sebagai dampak dari optimalisasi jalan kaki dan bersepeda, pembaruan air dan energi, menjaga ekosistem alam dan kota, serta pengolahan limbah untuk sumber daya baru
7. Ketahanan infrastruktur : merancang kota yang dapat bertahan dari bencana besar dan dampak perubahan iklim; dan
8. Pembaruan ekonomi : pengembangan ekonomi lokal yang dapat menarik investasi dan peluang kerja baru

### **2.4.3 Light Rail Transit**

Light Rail Transit atau sering disingkat LRT adalah moda transportasi darat berbasis kereta. Tujuan pemerintah membuat moda transportasi ini tidak lain sebagai solusi untuk mengurangi kepadatan transportasi pribadi dan kemacetan

yang masih menjadi masalah utama di ibukota DKI Jakarta. LRT Jakarta ini adalah moda transportasi yang akan menghubungkan kota – kota sekitar seperti Jakarta, Depok, Bogor, dan Bekasi. Sampai saat ini, pembangunan LRT hanya terdapat satu koridor yaitu rute koridor Kelapa Gading – Velodrome dan tujuh koridor lagi masih dalam tahap pekerjaan. Seluruh rute LRT Koridor Jabodebek yaitu :

#### 1. Rute LRT Koridor Kelapa Gading – Velodrome

- Stasiun LRT Pegangsaan Dua (Kelapa Gading)
- Stasiun LRT Boulevard Utara
- Stasiun LRT Boulevard Selatan
- Stasiun LRT Pulomas
- Stasiun LRT Equestrian
- Stasiun LRT Velodrome (Rawamangun)

#### 2. Rute LRT Koridor Cibubur – Cawang

- Stasiun LRT harjamukti (Cibubur)
- Stasiun LRT Ciracas
- Stasiun LRT Kampung Rambutan
- Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah (TMII)
- Stasiun LRT Cawang (UKI)

#### 3. Rute LRT Koridor Cawang – Dukuh Atas

- Stasiun LRT Cawang Cikoko

- Stasiun LRT Cawang Ciliwung
- Stasiun LRT Pancoran
- Stasiun LRT Kuningan
- Stasiun LRT Rasuna Said (Soemantri)
- Stasiun LRT Kuningan Sentral (Sestia Budi)
- Stasiun LRT Dukuh Atas

#### 4. Rute LRT Koridor Bekasi – Cawang

- Stasiun LRT Bekasi Timur
- Stasiun LRT Bekasi Barat
- Stasiun LRT Cikunir 2
- Stasiun LRT Cikunir 1
- Stasiun LRT Jatibening Baru
- Stasiun LRT Halim Perdana Kusuma

#### 5. Rute LRT Bogor – Cibubur

- Stasiun LRT Bogor
- Stasiun LRT Cibubur

#### 6. Rute LRT Koridor Senayan – Grogol

- Stasiun LRT Senayan
- Stasiun LRT Palmerah
- Stasiun LRT Grogol

#### 7. Rute LRT Dukuh Atas – Senayan

- Stasiun LRT Dukuh Atas
- Stasiun Palmerah

- Stasiun LRT Senayan

#### 8. Rute LRT Balaraja – Cikarang

- Stasiun LRT Balaraja (Tangerang)
- Stasiun LRT Cikarang (Bekasi)



