

BAB III

PENUTUP

3.1 Kesimpulan

Beberapa hal yang dapat disimpulkan selama penulis melaksanakan kegiatan PKL di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat adalah sebagai berikut :

1. Humas Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat berupaya menjadi pelaku komunikasi dan berusaha peka terhadap lingkungan.
2. Majalah Hubdat merupakan media internal yang digunakan Dinas Perhubungan di Indonesia untuk mengembangkan dan membina hubungan yang baik dengan berbagai pihak.
3. Selama penulis melakukan PKL, hubungan kekeluargaan dan silaturahmi antar karyawan yang tercipta di lingkungan Dinas Perhubungan Jawa Barat terlihat sangat baik. Terutama hubungan antara atasan dan bawahan terlihat harmonis.
4. Kegiatan yang dilakukan penulis selama PKL adalah membantu membuat data dan formulir survey angkutan lebaran untuk kebutuhan arus mudik dan arus balik selama Hari Raya Lebaran.

3.2 Saran

3.2.1 Saran Untuk Lembaga Atau Perusahaan

- Sebaiknya struktur organisasi Humas Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat lebih melembaga agar tugas-tugas seorang humas tidak dilakukan oleh satu orang saja dan jika Humas di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat terstruktur dengan baik, pasti akan banyak memunculkan seorang Humas sejati untuk menjalankan tugas-tugas sebagai seorang Humas.
- Fasilitas berupa ruangan tempat mahasiswa PKL agar lebih di perhatikan. Dalam hal tempat mahasiswa melakukan tugas tidak mengganggu tempat Pimpinan Humas Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat beraktivitas, serta tidak mengganggu tamu yang sedang berkunjung ke ruangan Humas Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.

3.2.2 Saran Untuk Mahasiswa/Mahasiswi Praktek Kerja Lapangan

1. Mahasiswa harus meningkatkan keaktifannya dalam mencari informasi baik di bagian Biro Humas, Protokol dan Umum khususnya maupun di Sub

Bagian Humas Publikasi dan Sub Bagian Humas Internal dan Eksternal umumnya.

2. Mahasiswa yang sedang melakukan kerja praktek diharapkan selalu mematuhi segala peraturan yang diberikan oleh pembimbing Praktek Kerja Lapangan agar dapat membiasakan dan juga menjadi bekal untuk kedepannya
3. Mahasiswa harus lebih disiplin pada jam kerja berlangsung dengan mengabsen setiap harinya.
4. Mahasiswa harus lebih sigap dan serius dalam menjalankan tugas-tugasnya demi terjalannya efektivitas kerja serta harus low profile agar informasi dan wawasan semakin luas.
5. Mahasiswa harus menjalin komunikasi dengan baik kepada staff-staff saat Praktek Kerja Lapangan berlangsung.
6. Mahasiswa harus memperhatikan penampilan saat kerja dan mematuhi segala peraturan yang diberikan oleh pembimbing dengan berpakaian yang sopan, tidak menggunakan celana jeans dan selalu menggunakan jas almamater universitas masing-masing saat bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

R.P, Abelson. 2006. *Pengertian Public Relation*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Ruslan, Rosady. 2002. *Kiat & Strategi Kampanye Public Relations*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Ruslan, Rosady. 1999. *Manajemen Humas dan Manajemen Komunikasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Ruslan, Rosady. 2008. *Manajemen Public Relations dan Media Komunikasi*. Jakarta: Rajawali Press.

Uchjana, Onong. 2002. *Hubungan Masyarakat suatu studi Komunikasi*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Sumber Lain

<http://Dishub.jabarprov.go.id/view.php?m=profil&t=profil-detil&id=1/10>

September 2011/13.15 <http://blog.re.or.id/definisi-informasi-2.htm/21>

September 2011/11.00 wib

<http://www.dishub.jabarprov.go.id/index.php/subMenu/1093/15> September

2011/14.57 WIB

<http://www.dishub.jabarprov.go.id/index.php/subMenu/904/15> September

2011/16.00 WIB

LAMPIRAN

Contoh artikel Pentingnya Apel Pagi Bagi Pegawai Dinas Perhubungan

Provinsi Jawa Barat

Apel pagi yang terus menerus di laksanakan setiap jam kerja dari mulai jam 07.30-08.00 merupakan hal yang sangat wajib bagi Pegawai Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, sejalan dengan apel pagi yang di selenggarakan Dishub dapat membantu meningkatkan kinerja pegawai agar dapat melaksanakan tugas dengan baik untuk itu perlu diperhatikan sikap dasar pegawai terhadap diri sendiri, kompetensi, pekerjaan saat ini serta gambaran mereka mengenai peluang yang bisa diraih dalam struktur organisasi yang baru. Namun tidak dapat dipungkiri juga bahwa perubahan struktur organisasi yang baru dapat mengakibatkan stress dan kecemasan karena menghadapi sesuatu yang sangat baru dan tentunya berbeda dari sebelumnya. Untuk itulah pada saat ini adalah waktu yang tepat bagi kita bicara tentang faktor disiplin kerja dan motivasi kerja yang mempunyai pengaruh apel pagi yang tinggi. Selain hal di atas faktor motivasi juga tidak kalah penting dalam meningkatkan kinerja pegawai. Motivasi dapat menjadi pendorong seseorang melaksanakan suatu kegiatan guna mendapatkan hasil yang terbaik.

Oleh karena itulah tidak heran jika pegawai yang mempunyai motivasi kerja yang tinggi biasanya mempunyai kinerja yang tinggi pula. Untuk itu selain disiplin kerja alangkah lebih baik jika motivasi kerja pegawai perlu juga dibangkitkan dan ditingkatkan agar pegawai dapat menghasilkan kinerja yang terbaik. Dan dapat mempererat tali silaturahmi antara pegawai satu dengan pegawai lain. Memang jika dilihat secara riil, faktor kedisiplinan apel pagi yang di laksanakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat memang memegang peranan yang amat sangat penting dalam pelaksanaan tugas sehari-hari para pegawai. Seorang pegawai yang mempunyai tingkat kedisiplinan yang tinggi akan tetap bekerja dengan baik walaupun tanpa diawasi oleh atasan. Seorang pegawai yang disiplin tidak akan mencuri waktu kerja untuk melakukan hal-hal lain yang tidak ada kaitannya dengan pekerjaan. Demikian juga pegawai yang mempunyai kedisiplinan akan mentaati peraturan yang ada dalam lingkungan kerja dengan kesadaran yang tinggi tanpa ada rasa paksaan. Pada akhirnya pegawai yang mempunyai kedisiplinan kerja yang tinggi akan mempunyai kinerja yang baik bila dibanding dengan para pegawai yang bermalas-malasan. Berdasarkan uraian di atas, terlihat betapa pentingnya peranan faktor apel pagi bagi pegawai Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, tentang disiplin kerja dan motivasi kerja dalam meningkatkan kinerja pegawai.

Dengan melihat kondisi diatas, apel pagi yang di laksanakan di dinas perhubungan provinsi jawa barat maka perlu di contoh oleh dinas-dinas yang belum menyelenggarakan apel pagi setiap hari. Di samping itu, tampak masih rendahnya motivasi kerja pegawai. Hal ini terlihat dari rendahnya semangat pegawai untuk menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Hal ini berakibat pada rendahnya kinerja yang dimiliki pegawai yang terlihat dari sering terjadinya keterlambatan dalam penyelesaian pekerjaan. Untuk itu di tunggu langkah selanjutnya dari Pemerintah Provinsi Jawa Barat guna peningkatan budaya kinerja pegawai yang semakin bagus dan bertanggungjawab dalam melaksanakan pekerjaan.

Bukan "Apel biasa " Jika kita pahami pengertian disiplin apel pagi memperlihatkan pemahaman secara positif, dimana latihan untuk mentaati tata tertib dengan segala kemauan perbuatan kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan atau ketertiban. Disisi lain Disiplin di pemerintahan yang sering dibicarakan menimbulkan kondisi bersifat negative seperti ketika mensosialisasikan PP Nomor 53 Tahun 2010 tentang Disiplin Pegawai Negeri yang didalamnya berisi pengertian-pengertian disiplin PNS, pelanggaran disiplin, kewajiban PNS dan tingkat juga jenis hukuman disiplin mulai dari hukuman disiplin ringan, sedang hingga berat, lebih dikaitkan "menakut-nakuti" dengan sanksi dan pelanggaran aturan. Sampai-sampai ada pemerintah daerah mengeluarkan peraturan Kepala Daerah dengan sanksi tegas bagi pegawai yang telat dan tidak mengikuti Apel seperti penundaan kenaikan pangkat, tidak dibayarkan gaji berkala atau dihukum dengan latihan baris berbaris tiga hari berturut turut oleh Satpol PP hingga Kepala Daerah harus sidak ke SKPD (Satuan Kerja Perangkat Daerah).

Saat ini harus ada upaya menggerakkan dan mengarahkan pegawai untuk kehadiran Apel dan jam kantor tepat waktu dengan cara bagaimana memelihara sikap dan perilaku pegawai untuk mentaati peraturan pemerintah yang didasarkan oleh kesadaran diri untuk terus menyesuaikan dengan peraturan organisasi. Oleh sebab itu semua pemimpin dan pegawai untuk melakukan kegiatan apel pagi di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.

Contoh Artikel Mengenai Menuju Layanan Angkutan Umum Yang Lebih Baik

Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat secara umum supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan lain-lain.. Angkutan umum, khususnya angkutan orang yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 68 Tahun 1993 yang telah diperbaharui menjadi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003

tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan, secara struktural dipisahkan dalam tiga kepentingan yaitu kepentingan pengguna jasa (masyarakat), penyedia jasa (operator angkutan) dan pemerintah (regulator). Namun definisi yang ditetapkan dalam ketentuan hukumnya memperlihatkan keberpihakan kepada operator dengan profit-oriented-nya yaitu : “angkutan yang dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran”. Pengertian angkutan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum adalah angkutan dari pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Warpani (1990), menyatakan bahwa angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar. Juga dikatakan bahwa yang termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Keberadaan angkutan umum bertujuan untuk menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, cepat dan murah. Dalam prakteknya penyelenggaraan angkutan umum di tanah air ini, khususnya di wilayah – wilayah kota besar seperti Jakarta, Bandung, Surabaya dan kota-kota lainnya, selalu terlihat permasalahan yang dapat dirasakan oleh setiap pengguna angkutan. seperti : kenyamanan, tarif, waktu perjalanan, waktu tunggu, aksesibilitas dan lain sebagainya. Namun jika dilihat secara detail, masalah operasional tersebut merupakan hasil interaksi penyusunan kebijakan. Dengan demikian bagaimanapun juga penyelesaian masalah angkutan umum di Jawa Barat harus dimulai dengan mengkaji kebijakan makro sistem kota dan kebijakan manajemen angkutan umum yang ada, yang kemudian dilanjutkan dengan menyusun program secara teknis di lapangan. Pengkajian masalah yang ada dapat dibedakan secara terirarkhi juga dimana dalam sistem transportasi terdapat tiga tingkatan penanganan, yakni tingkat kebijakan (policy level), tingkat pengelolaan (management level) dan tingkat operasional (operating level). Pada tingkat kebijakan (policy level) dilakukan melalui review kebijakan baik yang di putuskan di tingkat pusat, maupun di daerah (Peraturan Daerah) yang berkaitan dengan penyediaan sistem angkutan umum. Penelaah akan dilakukan dengan mempergunakan analisis aspirasi dan persepsi yaitu aspirasi pembuat kebijakan dalam hal ini pemerintah (regulator) maupun persepsi pelaksana jasa transportasi (operator) dan pengguna (user). Analisis pada tingkat pengelolaan (managerial level) dilakukan dengan meninjau pengelolaan sistem angkutan umum yang ada yang dilakukan oleh pemerintah meliputi aspek perencanaan yang berkaitan dengan penataan rute trayek, penetapan jenis dan jumlah armada, sistem tarif, proses perijinan dan aspek-aspek lain yang terkait. Analisis ini perlu dilakukan dalam usaha untuk mengidentifikasi akar permasalahan secara sistem untuk menemukan formula bagi usaha optimasi peranan dan fungsi sistem angkutan umum secara keseluruhan. Analisis pada tingkat operasional (operational level) digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik permasalahan pada operasi angkutan umum baik yang timbul dari sisi permintaan maupun dari sisi sediaan jaringan angkutan umum yang ada.

Penelaahan dilakukan secara spesifik terhadap pola interaksi setiap komponen sistem angkutan umum dan hasil yang diinginkan. Analisis ini utamanya berupa studi teknis yang mencakup besaran “input” (biaya investasi, biaya operasi, pemeliharaan, dll) dan besaran “output” (kapasitas layan, jumlah rit, kecepatan operasi, dll). Hasil analisis ini kemudian dijadikan pedoman untuk menata kembali Sistem layanan angkutan umum sesuai dengan harapan masyarakat bahwa pemerintah harus menciptakan Sistem Layanan Angkutan Umum yang lebih baik.

**CONTOH DATA REKAPITULASI JUMLAH ARUS LALU LINTAS
(H-7 s.d. H+7)**

JALUR TENGAH (JT TOMO SUMEDANG)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	9.526	20.066	154.597	145.893	9.743	20.910	169.893	151.231	681.859
2013	8.872	15.405	116.357	143.383	6.624	16.195	149.017	149.682	605.535
%	-6,87%	-23,23%	-24,74%	-1,72%	-32,01%	-22,55%	-12,29%	-1,02%	-11,19%

JALUR SELATAN (JLN IMBANEGARA CIAMIS)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	11.426	37.822	166.489	253.997	11.584	38.476	179.319	281.643	980.756
2013	14.869	11.019	167.824	253.787	15.730	10.541	196.308	290.504	960.582
%	30,13%	-70,87%	0,80%	-0,08%	35,79%	-72,60%	9,47%	3,15%	-2,06%

JALUR UTARA (PANTURA/CELENG)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	63.364	74.208	463.771	730.080	70.100	73.505	389.132	1.154.946	3.019.106
2013	52.420	11.504	569.908	1.471.789	68.070	7.688	452.760	890.711	3.524.850
%	-17,27%	-84,50%	22,89%	101,59%	-2,90%	-89,54%	16,35%	-22,88%	16,75%

JUMLAH ARAH TIMUR – BARAT DAN BARAT – TIMUR

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	84.316	132.096	784.857	1.129.970	91.427	132.891	738.344	1.587.820	4.681.721
2013	76.161	37.928	854.089	1.868.959	90.424	34.424	798.085	1.330.897	5.090.967
%	-9,67%	-71,29%	8,82%	65,40%	-1,10%	-74,10%	8,09%	-16,18%	8,74%

JUMLAH TOTAL

Tahun	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	Jumlah
2012	175.743	264.987	1.523.201	2.717.790	4.681.721
2013	166.585	72.352	1.652.174	3.199.856	5.090.967
%	-5,21%	-72,70%	8,47%	17,74%	8,74%

REKAPITULASI JUMLAH ARUS LALU LINTAS (H-7 s.d. H+5)

JALUR TENGAH (JT TOMO SUMEDANG)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	7.091	16.393	125.056	117.451	9.170	18.477	159.170	141.527	594.335
2013	7.541	13.239	104.082	130.812	6.277	14.432	139.817	141.681	557.881
%	6,35%	-19,24%	-16,77%	11,38%	-31,55%	-21,89%	-12,16%	0,11%	-6,13%

JALUR SELATAN (JLN IMBANEGARA CIAMIS)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	9.914	33.339	146.699	218.713	10.220	33.530	167.190	257.791	877.396
2013	12.839	9.784	147.459	227.940	12.758	9.028	167.572	249.624	837.004
%	29,50%	-70,65%	0,52%	4,22%	24,83%	-73,07%	0,23%	-3,17%	-4,60%

JALUR UTARA (PANTURA/CELENG)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	53.047	62.047	375.138	512.891	63.117	68.820	371.483	1.136.629	2.643.172
2013	46.213	10.442	460.911	1.350.481	60.477	7.177	424.221	857.891	3.217.813
%	-12,88%	-83,17%	22,86%	163,31%	-4,18%	-89,57%	14,20%	-24,52%	21,74%

JUMLAH ARAH TIMUR – BARAT DAN BARAT – TIMUR

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	70.052	111.779	646.893	849.055	82.507	120.827	697.843	1.535.947	4.114.900
2013	66.593	33.465	712.452	1.709.233	79.512	30.637	731.610	1.249.196	4.612.600
%	-4,94%	-70,06%	10,13%	101,31%	-3,63%	-74,64%	4,84%	-18,67%	12,10%

JUMLAH TOTAL

Tahun	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	Jumlah
2012	152.559	232.606	1.344.736	2.385.002	4.114.903
2013	146.105	64.102	1.444.062	2.958.429	4.612.698
%	-4,23%	-72,44%	7,39%	24,04%	12,10%

REKAPITULASI JUMLAH ARUS BALIK (H+1 s.d. H+5)

JALUR TENGAH (JT TOMO SUMEDANG)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	6.715	11.038	105.296	94.627	2.095	8.261	46.025	49.519	323.576
2013	4.547	5.718	60.323	69.044	1.484	4.858	28.302	39.174	213.450
%	-32,29%	-48,20%	-42,71%	-27,04%	-29,16%	-41,19%	-38,51%	-20,89%	-34,03%

JALUR SELATAN (JLN IMBANEGARA CIAMIS)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	5.518	17.759	102.683	140.150	5.196	15.421	68.132	111.143	466.002
2013	4.743	4.261	74.455	98.925	3.320	3.059	46.055	63.885	298.703
%	-14,04%	-76,01%	-27,49%	-29,41%	-36,10%	-80,16%	-32,40%	-42,52%	-35,90%

JALUR UTARA (PANTURA/CELENG)

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	29.588	37.876	368.468	637.280	24.722	20.047	89.451	103.523	1.310.955
2013	20.294	3.362	327.802	1.095.975	17.823	1.199	75.091	89.014	1.630.560
%	-31,41%	-91,12%	-11,04%	71,98%	-27,91%	-94,02%	-16,05%	-14,02%	24,38%

JUMLAH ARAH TIMUR – BARAT DAN BARAT – TIMUR

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	41.821	66.673	576.447	872.057	32.013	43.729	203.608	264.185	2.100.533
2013	29.584	13.341	462.580	1.263.944	22.627	9.116	149.448	192.073	2.142.713
%	-29,26%	-79,99%	-19,75%	44,94%	-29,32%	-79,15%	-26,60%	-27,30%	2,01%

JUMLAH TOTAL

Tahun	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	Jumlah
2012	73.834	110.402	780.055	1.136.242	2.100.533
2013	52.211	22.457	612.028	1.456.017	2.142.713
%	-29,29%	-79,66%	-21,54%	28,14%	2,01%

H-7 S/D H+3

JALUR TENGAH

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	3.838	12.843	91.568	93.020	8.573	16.201	147.260	130.361	503.664
2013	4.785	10.535	80.699	104.549	5.519	12.151	129.359	128.822	476.419
%	24,67%	-17,97%	-11,87%	12,39%	-35,62%	-25,00%	-12,16%	-1,18%	-5,41%

JALUR SELATAN

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	8.112	26.911	112.142	176.841	8.380	28.999	145.065	223.653	730.103
2013	11.035	7.764	123.186	192.982	11.972	8.559	158.968	236.080	750.546
%	36,03%	-71,15%	9,85%	9,13%	42,86%	-70,49%	9,58%	5,56%	2,80%

JALUR UTARA

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	43.443	50.843	234.024	278.178	54.426	61.669	346.710	1.108.763	2.178.056
2013	38.798	9.394	343.551	973.324	52.885	6.758	396.450	827.743	2.648.903
%	-10,69%	-81,52%	46,80%	249,89%	-2,83%	-89,04%	14,35%	-25,35%	21,62%

JUMLAH ARAH TIMUR – BARAT DAN BARAT - TIMUR

Tahun	T-B				B-T				Jumlah
	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	
2012	55.393	90.597	437.734	548.039	71.379	106.869	639.035	1.462.777	3.411.823
2013	54.618	27.693	547.436	1.270.855	70.376	27.468	684.777	1.192.645	3.875.868
%	-1,40%	-69,43%	25,06%	131,89%	-1,41%	-74,30%	7,16%	-18,47%	13,60%

JUMLAH TOTAL

Tahun	MB	ELF/BS	MP	SPD MTR	Jumlah
2012	126.772	197.466	1.076.769	2.010.816	3.411.823
2013	124.994	55.161	1.232.213	2.463.500	3.875.868
%	-1,40%	-72,07%	14,44%	22,51%	13,60%

Foto Dokumentasi Program Mudik Gratis yang Diselenggarakan Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat



Foto Bus Bhineka Yang Telah Terpasang Spanduk Mudik Gratis di Halaman Parkir Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.



Foto 2 Unit Bus Bhineka Yang Bersiap Berangkat ke Daerah Indramayu dan Cirebon Untuk Mengantarkan Penumpang Mudik Gratis 2013.



Beberapa Staf dan Pegawai Dishub Berfoto Bersama Dengan Calon Penumpang Menjelang Keberangkatan Para Pemudik



Foto Dokumentasi Ketika Bpk Kepala Dinas Perhubungan Sedang Memberi Sambutan dan Arahan



Kepada Para Calon
Penumpang Mudik Gratis 2013.

Foto Suasana Para Penumpang
Didalam Bus Menjelang
Keberangkatan.



Inilah Bpk.Kepala Humas Dinas
Perhubungan Provinsi Jawa Barat
yaitu Bpk. Supriatna
Turhy.S.SSIT,MM.



Foto Spanduk Mudik Gratis yang
Dipasang Didepan Halaman Dinas
Perhubungan Provinsi Jawa Barat
Jln. Sukabumi No 1 Bandung.



MUDIK.. NAIK BIS.

GRATIIS..!!!

Pemberangkatan :
Bandung
Bekasi
Bogor
Sukabumi
Jakarta

Tujuan :
Yogyakarta
Solo
Semarang
Purwokerto
Cirebon
Kuningan
Ciamis
Banjar

**Program
Pemprov
Jabar**

Berangkat Kamis, 1 Agustus 2013 dari :
Bandung, Bekasi, Bogor, Sukabumi, Jakarta

**Pendaftaran
23-30 Juli 2013**

Tempat Pendaftaran :

1. Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat Jl. Sukabumi No.1 Bandung
2. Kantor UPTD LLAJ Wilayah I Bogor-Purwakarta Jl. Juanda No.4 Bogor
3. Kantor Dinas Perhubungan Kota Bekasi Jl. Ir. Juanda No.302 Bulak Kapal Kota Bekasi



Ibu Yani memantau perkembangan arus mudik melalui media sosial untuk menginformasikan kepada para pengendara.



Pantauan Arus Mudik di Posko, Ruangan Humas Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.



Liputan Posko Pengawasan Angkutan Lebaran di Kabupaten Bogor.



Liputan Posko Pengawasan Angkutan Lebaran di Cisarua bogor.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Yudha Adi Purnama

Jenis Kelamin : Laki-laki

Tempat, tanggal lahir : Bandung, 10 Desember 1992

Alamat : Jl. Cibangkong No 13/120 Gatotsubroto
Bandung. RT 02 RW 08 Kelurahan
Cibangkong, Kecamatan Batununggal 40273

No Telpon : 082126640930

E-mail : yudhapurnama29@gmail.com

twitter : @yudharafyo

PENDIDIKAN FORMAL	
1998-2004	SD Negeri Soka 34 Bandung
2004-2007	SMP Negeri 44 Bandung
2007-2010	SMA Negeri 12 Bandung
2010- sekarang	Universitas Komputer Indonesia, Bandung

PENDIDIKAN NON-FORMAL	
2007-2010	Kursus Drum di Purwacaraka Music School

PENGALAMAN	
Bersertifikat	Seminar “One Day Workshop MC & Radio Announcer” UNIKOM-BANDUNG
Bersertifikat	TABLE MANNER COURSE, Hotel Amarossa- BANDUNG
Bersertifikat	Seminar Islam dan Moralitas Pembangunan (Unikom)
Bersertifikat	Workshop Mc & Radio Announcer (Unikom)
Bersertifikat	Study Tour Mass Media Tahun Akademik 2012 (Lembaga Sensor Film)
Bersertifikat	Proyeksi Masa Depan Dunia Pertelevisian Indonesi (Trans Studio Bandung)
Bersertifikat	Juara 2 Drummer Muda Terbaik Pada Tahun 2008
Bersertifikat	Event Management (Miracle Unikom)
Bersertifikat	Master of Ceremony (Miracle Unikom)

Bandung, Desember 2013

Penulis

Yudha Adi Purnama