

LAPORAN TAHUNAN 2020 BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK



BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

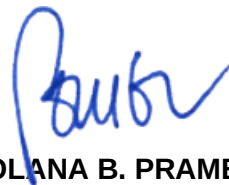
KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya sehingga Laporan Tahunan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 ini bisa diselesaikan tepat pada waktunya. Bahwa dalam rangka mewujudkan pelayanan transportasi perkotaan yang unggul dan handal, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek mempunyai tugas mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik. Selanjutnya, dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi Kementerian Negara pada Pasal 89 dinyatakan bahwa “Setiap pimpinan satuan organisasi wajib mengikuti dan mematuhi petunjuk dan bertanggungjawab kepada atasan masing-masing dan menyampaikan laporan berkala tepat pada waktunya”. Salah satu bentuk laporan berkala dimaksud adalah Laporan Tahunan.

Laporan Tahunan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 disusun selain sebagai salah satu bentuk pertanggungjawaban kepada pimpinan, juga sebagai pertanggungjawaban kepada publik terkait pelaksanaan tugas dan kebijakan di sektor transportasi selama satu tahun anggaran 2020. Laporan Tahunan ini menyajikan berbagai informasi terkait pembangunan dan pengembangan sarana, prasarana dan pelayanan transportasi di wilayah Jabodetabek dengan mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018 – 2029.

Berkat dukungan dan kerja keras dari seluruh jajaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, Laporan Tahunan ini dapat diselesaikan. Meskipun dalam laporan ini masih dijumpai sejumlah kekurangan, namun diharapkan laporan ini dapat menjadi bahan masukan dan rujukan bagi para pemangku kepentingan serta umpan balik bagi jajaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerja di masa yang akan datang. Ungkapan terima kasih dan apresiasi yang tulus kami sampaikan kepada seluruh pihak yang telah membantu penyusunan Laporan Tahunan Sekretariat Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 ini.

**KEPALA
BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK**



POLANA B. PRAMESTI

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	10
A. Gambaran Umum	10
B. Tugas dan Fungsi.....	10
C. Struktur Organisasi.....	11
D. Komposisi Pegawai	14
BAB II SEKRETARIAT	15
A. Bagian Perencanaan dan Keuangan.....	15
1. Penyusunan Rencana Kerja, Program, dan Kegiatan	15
2. Penyusunan RKA-KL	16
3. Penyiapan Bahan Rapat Pimpinan.....	18
4. Koordinasi Kelembagaan	19
6. Launching Dashboard Monitoring Pelaksanaan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ)	20
7. Bimbingan Teknis Pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) di Lingkungan BPTJ.....	21
8. Evaluasi Pelaksanaan Kegiatan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ)	23
B. Bagian Hukum.....	24
1. Penyusunan Peraturan Perundang-undangan	24
3. Sosialisasi Peraturan Teknis terkait Bidang Perhubungan Darat	26
4. Kerjasama di Bidang Transportasi.....	27
5. Pemberian Bantuan Hukum	28
C. Bagian Kepegawaian dan Umum.....	29
1. Pengelolaan Administrasi Kepegawaian, Organisasi, dan Reformasi Birokrasi	29

2. Pengadaan CPNS.....	30
3. Bimbingan Teknis di Bidang Transportasi	30
4. Pengelolaan dan Penataan Arsip BPTJ	31
5. Pembinaan Sistem Administrasi Perkantoran	32
6. Percepatan Penanganan Virus Corona di Lingkungan BPTJ	34
7. Penyuluhan Gerakan Anti Narkoba.....	35
D. Bagian Hubungan Masyarakat	38
1. Kampanye Jalan Hijau “Soft Launching Fasilitas Bagasi Sepeda Gratis Bagi Pengguna Layanan Bus Jabodetabek Residence Connexion	38
2. Penyelenggaraan Webinar	42
BAB III DIREKTORAT TEKNIK	44
A. Direktorat Prasarana	44
1. Penyusunan Studi Pendahuluan dan OBC Pembangunan <i>Inland Waterways</i> Cikarang Bekasi Laut.....	44
2. Penyusunan <i>Masterplan</i> Kawasan Berorientasi Angkutan Umum Masal di Wilayah Jabodetabek	47
3. DED Pembangunan Jalur Sepeda <i>Bike Sharing</i> di Jabodetabek.....	55
4. DED Pembangunan Fasilitas <i>Park and Ride</i> di Wilayah Jabodetabek ..	58
5. KPBU Pengembangan Perairan Daratan di Wilayah Jabodetabek.....	60
6. Lanjutan Pembangunan Terminal Tipe A Jatijajar Kota Depok.....	64
7. Studi Pendahuluan KPBU Pembangunan Jalur KA Lintas Kawasan Industri Cikarang	65
8. DED Perlintasan Tidak Sebidang lintas Tanah Abang-Serpong	65
B. Direktorat Lalu Lintas	67
1. Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek.....	67
2. Pengadaan Peralatan <i>Variable Message Sign (VMS) Mobile</i>	69
3. FS LRT Bandara Soekarno Hatta - Kemayoran.....	70
4. Kegiatan Perencanaan Teknis Penyusunan <i>Database</i> Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Tahun 2017-2019	71
5. Integrasi Aplikasi Smart PJU (Penerangan Jalan Umum) pada Jalan Nasional di Jabodetabek	74
6. Pengembangan Aplikasi Sistem Peta Interaktif Informasi Jaringan dan Angkutan Umum Jabodetabek.....	77

7. Pemindahan Ruang Pusat Kendali BPTJ	79
8. Pengadaan Perangkat Keras Sistem E-Terminal	80
9. Integrasi Bus Tracking System	82
10. Peningkatan Kinerja Lalu Lintas Ruas dan Simpang di Wilayah Jabodetabek.....	84
11. <i>Monitoring</i> dan Evaluasi Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas	86
12. <i>Monitoring</i> dan Evaluasi Kinerja Jaringan dan Lalu Lintas Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek.....	87
13. <i>Monitoring</i> dan Evaluasi Penataan Jaringan Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek.....	88
14. Penetapan, Pemantauan dan Evaluasi Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) Perkotaan di Wilayah Jabodetabek.....	89
15. Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Jaringan dan Lintas Pelayanan Kereta	90
16. Kegiatan <i>Monitoring</i> dan Evaluasi Sistem Operasi Perjalanan Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek.....	91
17. Penyusunan Buku Dalam Angka Tahun 2017-2019.....	92
18. Pengoperasian ATCS Di Wilayah Jabodetabek.....	93
19. Pemeliharaan ATCS Di Wilayah Jabodetabek.....	97
20. Penyusunan Laporan <i>Monitoring</i> Layanan Operasional ATCS di Jabodetabek.....	100
C. Direktorat Angkutan.....	107
1. Pengadaan Peralatan Penunjang Pengawasan Angkutan.....	107
2. Pemeliharaan Aplikasi Pengawasan Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Jabodetabek.....	107
3. Pengembangan Trayek Utama Prioritas (Transjabodetabek Express)	108
4. Monitoring Pelayanan Kereta Api Komuter di Wilayah Jabodetabek..	109
5. Pendataan, Penataan, dan Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Umum di Wilayah Jabodetabek	111
6. Penyusunan Databse Angkutan Barang di Wilayah Jabodetabek	112
7. Monitoring dan Evaluasi Implementasi Kebijakan Pengaturan Angkutan Barang Tambang di Wilayah Jabodetabek	112
8. Pengembangan Angkutan Pemadu Moda pada Angkutan Barang	114
9. <i>Shooting</i> Iklan Layanan Masyarakat.....	115

10. Sosialisasi Penanganan Covid-19 di Lingkungan BPTJ Pada Awak Pengemudi.....	115
11. Kegiatan Ngobrol Bareng Asyik (NGOBRAS) Bersama Komunitas Bus Mania dan Virtual Workshop NGOBRAS Bersama Komunitas Transpotation Photography.....	116
12. Rapid Test Antigen di Terminal Penumpang Tipe A Poris Plawad dalam rangka kegiatan Angkutan Natal 2020 dan Tahun Baru 2021	117
BAB IV PENUTUP.....	118

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Struktur Organisasi BPTJ	12
Gambar 2. Kegiatan Finalisasi Penyusunan Dokumen Rencana Kerja Tahun 2021 BPTJ di Hotel Westin Jakarta	16
Gambar 3. Kegiatan Penajaman Pagu Anggaran BPTJ dan Kegiatan Strategis T.A. 2021 di Hotel Mercure Gatot Subroto	17
Gambar 4. Kegiatan Verifikasi Data Dukung Pagu Anggaran RKA BPTJ T.A. 2021 oleh Biro Perencanaan di Swissbell Butik Jogjakarta	17
Gambar 5. Kegiatan Bimbingan Teknis Penyusunan TOR-RAB di Red Top Hotel Jakarta	18
Gambar 6. RDP dengan DPR RI Komisi V pada hari Kamis 10 September 2020 di Gedung DPR RI Jakarta.....	19
Gambar 7. Foto bersama Menhub dengan Pejabat Eselon I serta kepala daerah pada Acara Rakor RITJ 2020	20
Gambar 8. Launching dan gambar Interface Dashboard SPIRIT Jabodetabek.....	21
Gambar 9. Bimbingan Teknis SPIP BPTJ 2020	22
Gambar 10. Evaluasi Pelaksanaan Kegiatan RITJ Tahun 2020	23
Gambar 11. Rapat Pembahasan Draft Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan Sub Direktorat Angkutan Orang	25
Gambar 12. Data Jaringan Informasi dan Dokumentasi Hukum Tahun 2020	26
Gambar 13. Sosialisasi Peraturan di Bidang Perhubungan Darat.....	26
Gambar 14. Rapat dan Hasil Dokumen Kerjasama di Bidang Transportasi.....	27
Gambar 15. Sosialisasi Kedisiplinan Pegawai di Lingkungan BPTJ di Hotel Sahira Pakuan, Bogor	30
Gambar 16. Pengadaan CPNS di BKN.....	30
Gambar 17. Bimbingan Teknis di Bidang Transportasi	31
Gambar 18. Konsinyering Penataan Kearsipan.....	31
Gambar 19. Survei Pendahuluan Penataan Arsip In Aktif di Pusat Arsip Kemenhub ...	32
Gambar 20. Bimbingan Teknis Sistem Administrasi Perkantoran.....	33
Gambar 21. Evaluasi Kegiatan SAP TA 2020 dan Perencanaan SAP TA 2021	34
Gambar 22. Percepatan Penanganan Virus Corona di Lingkungan BPTJ.....	35
Gambar 23. Pelaksanaan Tes Urine di Lingkungan Kantor dan Terminal	37
Gambar 24. Konsinyering Evaluasi Pelaksanaan Tes Urine di Lingkungan Kantor dan Terminal.....	38
Gambar 25. Sosialisasi Gerakan Anti Narkoba Melalui Media Sosial BPTJ	38
Gambar 26. Suasana Gowes Pagi Bersama Menteri Perhubungan	40
Gambar 27. Penyerahan Stiker Kampanye 3 M di Transportasi Publik.....	41
Gambar 28. Simulasi Sepeda Lipat pada Peluncuran JRC-Sepeda-In Aja	41
Gambar 29. Webinar “Langkah Sehat di Masa Pandemi”	42
Gambar 30. Webinar “Bijak Bertransportasi di Era Pandemi”	43

Gambar 315. Studi Pendahuluan dan OBC Pembangunan Inland Waterways Cikarang Bekasi Laut.....	44
Gambar 326. Denah Terminal CBL	45
Gambar 33. Level Analisis Kawasan Pengaruh TOD.....	48
Gambar 34. Diagram Alir Metodologi Penyusunan Masterplan Kawasan Berorientasi Angkutan Umum Massal	49
Gambar 35. Penyusunan <i>Masterplan</i> Kawasan Berorientasi Angkutan	51
Gambar 36. Ilustrasi Konsep Pengembangan Cawang Cikoko	52
Gambar 37. Desain Jalur Sepeda di Wilayah Jabodetabek	55
Gambar 38. DED Pembangunan Jalur Sepeda <i>Bike Sharing</i> di Jabodetabek	56
Gambar 39. Rencana Lokasi <i>Bike Sharing</i> di Jabodetabek.....	58
Gambar 40. Lokasi <i>Park and Ride</i> di Terminal Bubulak Kota Bogor	59
Gambar 41. Jarak Lokasi <i>Park and Ride</i> berada dalam 1 areal kompleks Terminal C BSD Kota Tangerang Selatan	60
Gambar 42. Lokasi Awal Rencana Pengembangan Pelabuhan Menuju Kepulauan Seribu	61
Gambar 43. Kapal Angkutan Menuju Kepulauan Seribu	62
Gambar 44. Lanjutan Pembangunan Terminal Tipe A Jatijajar Kota Depok	64
Gambar 45. Studi Pendahuluan KPBUP Pembangunan Jalur KA Lintas Kawasan Industri Cikarang.....	65
Gambar 46. Rencana Jalur Trase Rute A Cikarang.....	65
Gambar 47. DED Perlindungan Tidak Sebidang lintas Tanah Abang - Serpong	67
Gambar 48. Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek.....	69
Gambar 49. Kegiatan Pengadaan Peralatan Variable Message Sign (VMS) Mobile	70
Gambar 50. Rapat Pembahasan FS LRT Bandara Soekarno Hatta – Kemayoran	70
Gambar 51. Mekanisme Kerja Aplikasi Database Perlengkapan Jalan	73
Gambar 52. Mekanisme Kerja Aplikasi SmartPJU.....	74
Gambar 53. Ruang Lingkup Integrasi SMART PJU.....	76
Gambar 54. Mekanisme Kerja Aplikasi Peta Interaktif Jaringan Jalan	78
Gambar 55. Pemindahan Ruang Pusat Kendali BPTJ.....	79
Gambar 56. Kegiatan pengadaan perangkat keras sistem E-terminal.....	82
Gambar 57. Mekanisme Kerja Aplikasi Integrasi Bus Tracking System	84
Gambar 58. Dokumentasi Kegiatan Monitoring Kinerja Lalu Lintas Ruas dan Simpang di Wilayah Jabodetabek	86
Gambar 59. Penerimaan PNBP Sie. Andalalin Direktorat Lalu Lintas BPTJ tahun 2017-2020	87
Gambar 60. Dokumentasi Kegiatan <i>Monitoring</i> dan Evaluasi Pengembangan Jaringan Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	88
Gambar 61. Dokumentasi Kegiatan Survei lapangan dan laporan kegiatan & Survei Kelengkapan Perambuan Perlindungan Sebidang Kereta Api	89
Gambar 62. Dokumentasi Kegiatan Survei lapangan dan laporan kegiatan & Survei Kelengkapan Perambuan Perlindungan Sebidang Kereta Api	90
Gambar 63. Dokumentasi Kepadatan Arus Balik Nataru.....	90
Gambar 64. Dokumentasi Survei Pelayanan Perkeretaapian.....	91

Gambar 65. Dokumentasi Penyusunan Buku BPTJ Dalam Angka Tahun 2017-2019...	92
Gambar 66. Sistem Pengendalian Pengoperasian Lalu Lintas pada simpang yang terpasang ATCS	94
Gambar 66. <i>Traffic Report Detector</i> di Ruas Tol Barat – Pekayon	95
Gambar 66. <i>Traffic Report Detector</i> dari Bekasi ke arah Jakarta.....	96
Gambar 66. <i>Traffic Report Detector</i> dari Kota Tangsel ke Arah Jakarta.....	96
Gambar 66. Pemeliharaan ATCS Di Wilayah Jabodetabek.....	98
Gambar 66. Monitoring Layanan Operasional ATCS di Jabodetabek.....	101
Gambar 67. Monitoring ATCS Koridor Kota Bekasi.....	103
Gambar 67. Monitoring ATCS Kabupaten Bekasi	103
Gambar 67. Informasi Permasalahan Hasil Monitoring ATCS	103
Gambar 67. Informasi Klasifikasi Permasalahan Hasil Monitoring ATCS	104
Gambar 67. Monitoring ATCS Koridor Kota Bogor.....	104
Gambar 67. Monitoring ATCS Koridor Kabupaten Bogor	105
Gambar 67. Monitoring ATCS Koridor Kota Depok	105
Gambar 67. Kendala ATCS Segmen Pal UI	105
Gambar 67. Klasifikasi Kendala ATCS Segmen Pal UI.....	106
Gambar 67. Monitoring ATCS di Terminal.....	106
Gambar 67. Monitoring ATCS di Simpang Gadog.....	107
Gambar 67. Pengadaan Peralatan Penunjang Pengawasan Angkutan	107
Gambar 68. Pemeliharaan Aplikasi Pengawasan Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Jabodetabek.....	108
Gambar 69. Monitoring Pelayanan Kereta Api Komuter di Wilayah Jabodetabek	110
Gambar 70. FGD Evaluasi Kinerja Lalu Lintas dan Pelayanan Angkutan Umum	112
Gambar 71. Pembahasan Penyusunan Database Angkutan Barang	112
Gambar 72. Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Implementasi Kebijakan Pengaturan Angkutan Barang Tambang	114
Gambar 73. Survei Container Yard KALOG dan Jaringan Jalan	115
Gambar 74. Kegiatan Shooting Iklan Layanan Masyarakat di Terminal Penumpang Tipe A Pondok Cabe.....	115
Gambar 75. Penyelenggaraan Sosialisasi Penanganan Covid-19 pada awak Pengemudi.....	116
Gambar 76. (a) Kegiatan Ngobrol Bareng Asyik (NGOBRAS) Bersama Komunitas Bus Mania; dan (b) Virtual Workshop NGOBRAS Bersama Komunitas Transpotation Photography	117
Gambar 77. Rapid Test Antigen di Terminal Penumpang Tipe A Poris Plawad dalam rangka kegiatan Angkutan Natal 2020 dan Tahun Baru 2021	117

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Komposisi Pegawai Menurut Unit Kerja	14
Tabel 2. Pemilihan jalur sepeda di badan jalan, jalur sepeda di trotoar, dan lajur sepeda di badan jalan berdasarkan fungsi dan jelas jalan di perkotaan.....	56
Tabel 3. Volume Perlengkapan Jalan BPTJ Tahun 2020	68

BAB I

PENDAHULUAN

A. Gambaran Umum

Dalam rangka mewujudkan kinerja pelayanan transportasi yang unggul dan handal, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek mempunyai tugas mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik. Selanjutnya, dalam Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi Kementerian Negara pada Pasal 89 dinyatakan bahwa “Setiap pimpinan satuan organisasi wajib mengikuti dan mematuhi petunjuk dan bertanggungjawab kepada atasan masing-masing dan menyampaikan laporan berkala tepat pada waktunya”. Salah satu bentuk laporan berkala dimaksud adalah Laporan Tahunan.

Laporan Tahunan selain merupakan laporan perkembangan dan pencapaian yang berhasil diraih organisasi dalam setahun, juga merupakan salah satu bentuk laporan berkala yang disusun berjenjang mulai dari Unit Kerja Eselon II, Unit Kerja Eselon I, hingga tingkat Kementerian. Laporan Tahunan yang disusun oleh Unit Kerja Eselon II akan menjadi salah satu bahan penyusunan Laporan Tahunan Unit Kerja Eselon I, untuk selanjutnya menjadi bahan penyusunan Laporan Tahunan Kementerian. Data dan informasi yang akurat menjadi kunci penulisan Laporan Tahunan. Laporan Tahunan BPTJ Tahun 2019 disusun dengan pendekatan pada tugas pokok dan fungsi sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Konsep Laporan Tahunan berisi isu-isu strategis disertai dengan narasi singkat, padat, dan jelas.

B. Tugas dan Fungsi

Tugas dan fungsi BPTJ sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Pasal 2 dan Pasal 3, sebagai berikut:

1. Tugas

Mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik.

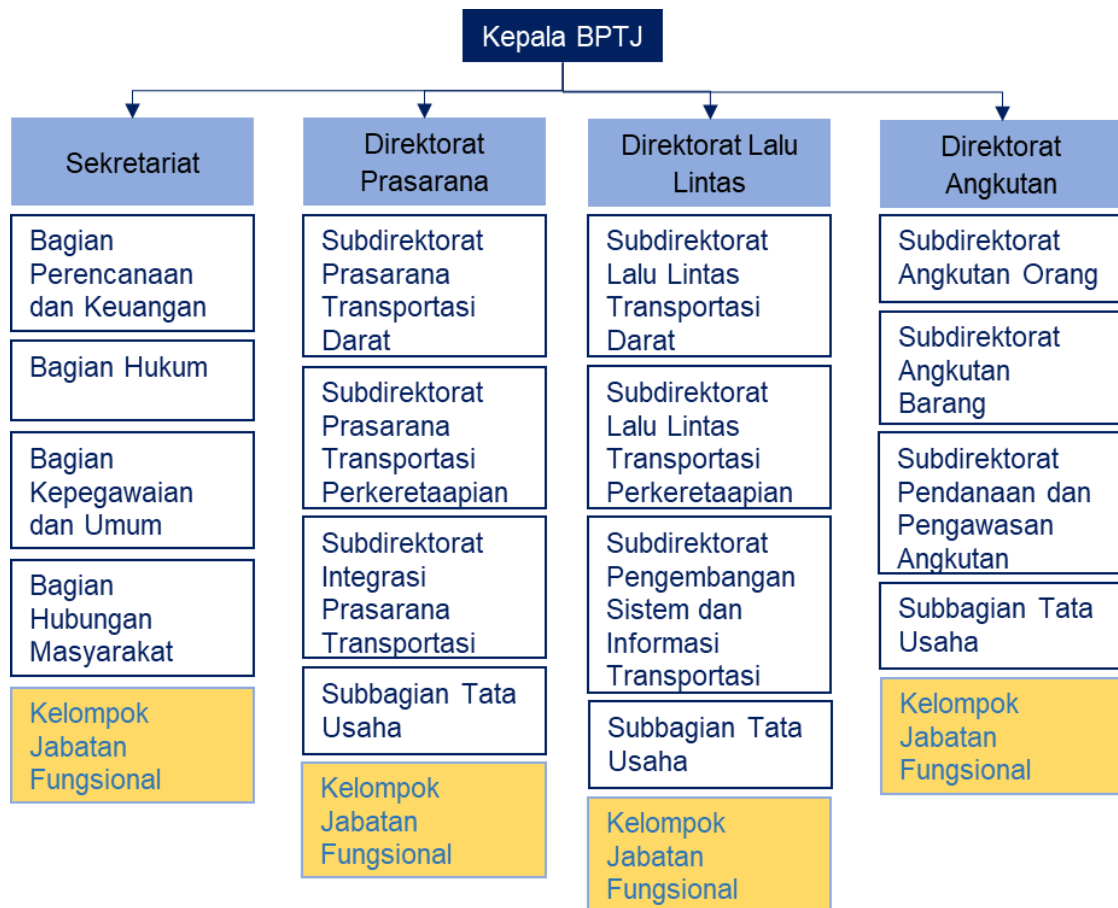
2. Fungsi

- a. Koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana umum dan rencana program kegiatan Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek berdasarkan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ).

- b. Koordinasi dan sinkronisasi perencanaan kebutuhan anggaran dalam rangka pelaksanaan rencana umum dan rencana program kegiatan dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek.
- c. Fasilitasi teknis, pembiayaan dan/atau manajemen dalam rangka peningkatan penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek.
- d. Fasilitasi teknis, pembiayaan dan/atau manajemen dalam rangka pengembangan serta peningkatan sarana dan prasarana penunjang penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek.
- e. Fasilitasi teknis, pembiayaan dan/atau manajemen dalam rangka pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jabodetabek.
- f. Penyusunan rencana pelaksanaan, perencanaan kebutuhan anggaran, dan pelaksanaan program kegiatan transportasi dalam RITJ yang tidak termasuk dalam rencana umum dan rencana program kegiatan transportasi dari Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah.
- g. Penyiapan bahan usulan regulasi dan kebijakan dalam kaitannya dengan penyelenggaraan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek.
- h. Pemberian rekomendasi penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal.
- i. Pemberian perizinan angkutan umum yang melampaui batas provinsi di wilayah Jabodetabek.
- j. Pemberian rekomendasi untuk angkutan terusan (*feeder service*).
- k. Pementauan, evaluasi, dan pelaporan terhadap pelaksanaan rencana umum serta program pengembangan dan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek.
- l. Melakukan koreksi dan pemberian sanksi terhadap pelanggaran RITJ yang dilakukan oleh instansi, operator, dan pihak lainnya.
- m. Pelaksanaan kegiatan lain yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

C. Struktur Organisasi

Susunan organisasi BPTJ sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 1. Struktur Organisasi BPTJ

Sumber: Lampiran PM 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja BPTJ

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, setiap Unit Kerja Eselon II mempunyai tugas dan fungsi, sebagai berikut:

1. Sekretariat

Sekretariat mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi pelaksanaan tugas dan pemberian pelayanan, dukungan teknis, dan administrasi kepada seluruh satuan organisasi dalam lingkungan BPTJ. Dalam melaksanakan tugas, Sekretariat menyelenggarakan fungsi:

- Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana dan program, pelaksanaan anggaran, pengelolaan Barang Milik Negara (BMN), serta evaluasi dan pelaporan.
- Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rancangan dan penelaahan peraturan perundang-undangan, pelaksanaan dokumentasi dan sosialisasi peraturan, penyusunan perjanjian dan kerjasama antar lembaga, serta pemberian pertimbangan dan advokasi hukum.
- Penyiapan pelaksanaan manajemen kepegawaian, penyusunan organisasi dan tata laksana, reformasi birokrasi, administrasi perkantoran, kearsipan serta urusan kerumahtanggaan, keprotokolan, dan umum.

- d. Penyiapan pelaksanaan urusan hubungan masyarakat, komunikasi dan informasi publik, edukasi, publikasi dan dokumentasi, serta pelayanan informasi dan dokumentasi.

2. Direktorat Prasarana

Direktorat Prasarana mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan regulasi dan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi darat, perkeretaapian, serta integrasi prasarana transportasi di wilayah Jabodetabek. Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Prasarana menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi darat di wilayah Jabodetabek.
- b. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi perkeretaapian di wilayah Jabodetabek.
- c. Penyiapan koordinassi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulkan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang integrasi prasarana transportasi di wilayah Jabodetabek.

3. Direktorat Lalu Lintas

Direktorat Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas transportasi darat, perkeretaapian serta pengembangan sistem dan informasi transportasi di wilayah Jabodetabek. Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Lalu Lintas menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas transportasi darat di wilayah Jabodetabek.
- b. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas transportasi perkeretaapian di wilayah Jabodetabek.
- c. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan

kebijakan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pengembangan sistem dan informasi di wilayah Jabodetabek.

4. Direktorat Angkutan

Direktorat Angkutan mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan orang, angkutan barang, serta pengawasan angkutan di wilayah Jabodetabek. Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Angkutan menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan orang di wilayah Jabodetabek.
- b. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan barang di wilayah Jabodetabek.
- c. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pendanaan dan pengawasan angkutan di wilayah Jabodetabek.

D. Komposisi Pegawai

Dalam menjalankan tugasnya, pada tahun 2020 Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek didukung oleh 445 orang pegawai dengan komposisi sebagai berikut:

Tabel 1. Komposisi Pegawai Menurut Unit Kerja

Unit Kerja	ASN	PPNPN	Caraka	Pramubakti	Security	Pengemudi
Sekretariat	46	29	7	13	11	9
Dit. Prasarana	24	14	3	0	0	0
Dit. Lalu Lintas	25	11	6	0	0	0
Dit. Angkutan	28	14	8	0	0	0
T. Pondok Cabe	1	15	3	8	8	0
T. Jatijajar	7	19	1	8	10	0
T. Poris Plawad	3	13	2	8	13	0
T. Baranangsiang	13	24	2	8	10	0
TOTAL	148	139	32	45	52	9

BAB II

SEKRETARIAT

A. Bagian Perencanaan dan Keuangan

1. Penyusunan Rencana Kerja, Program, dan Kegiatan

Tugas pokok dari Sub Bagian Perencanaan sesuai yang diamanatkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja BPTJ yaitu melakukan penyiapan bahan koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana jangka pendek, jangka menengah, jangka Panjang serta program. Oleh karena itu untuk menunjang terlaksananya tugas pokok ini, maka setiap tahunnya Subbagian Perencanaan mengusulkan kegiatan “Penyusunan Rencana Kerja, Program dan Kegiatan”.

Tujuan diadakannya kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a. Menginventarisasi program-program dan kegiatan BPTJ di tahun 2021;
- b. Mensinkronisasi program-program dan kegiatan BPTJ dengan RPJMN, RKA Direktorat Jenderal Kereta Api, RKA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, RKA Pemerintah daerah (Jabodetabek);
- c. Tersusunnya Rencana Kerja BPTJ dalam aplikasi KRISNA RENJA 2021 sebagai bahan KPPN/Bappenas dalam menyusun RKP tahun 2021;
- d. Tersusunnya dokumen Rencana Kerja (Renja) BPTJ tahun 2021 yang merupakan bagian dari dokumen SAKIP;
- e. Tersusunnya dokumen Rencana Kinerja Tahunan (RKT) BPTJ dan Sekretariat BPTJ tahun 2021 yang merupakan bagian dari sebagai dokumen SAKIP;
- f. Tersusunnya dokumen Rencana Strategis (Renstra) BPTJ tahun 2020-2024 sebagai dasar perencanaan BPTJ selama 5 tahun kedepan dan merupakan bagian dari dokumen SAKIP;

Kegiatan ini dilaksanakan dalam bentuk rapat, konsinyering baik di kantor maupun di luar kantor.

- a. Kegiatan Finalisasi Penyusunan Dokumen Rencana Kerja Tahun 2021 BPTJ dilaksanakan pada hari Sabtu-senin 12-14 November 2020 di Hotel Westin Jakarta yang pesertanya berasal dari masing-masing perwakilan unit kerja yang ada di lingkungan BPTJ dengan total peserta sebanyak 20 peserta.
- b. Kegiatan rapat penyusunan rencana kerja BPTJ tahun 2021 serta penyusunan Renstra BPTJ tahun 2020-2024 yang dilakukan di kantor sebanyak 8 kali yang pesertanya berasal dari masing-masing perwakilan unit kerja yang ada di lingkungan BPTJ dengan total peserta sebanyak 25 orang.



Gambar 2. Kegiatan Finalisasi Penyusunan Dokumen Rencana Kerja Tahun 2021 BPTJ di Hotel Westin Jakarta

Hasil dari kegiatan Penyusunan Rencana Kerja, Program dan Kegiatan yaitu:

- a. Rencana Kerja (Renja) BPTJ tahun 2021 dalam Aplikasi KRISNA RENJA 2021;
- b. Dokumen Rencana Kerja (Renja) BPTJ tahun 2021;
- c. Dokumen Rencana Kinerja Tahunan (RKT) BPTJ tahun 2021;
- b. Dokumen Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Sekretariat BPTJ tahun 2021;
- c. Dokumen Rencana Strategis (Renstra) BPTJ tahun 2020-2024.

2. Penyusunan RKA-KL

Tujuan diadakannya kegiatan ini adalah sebagai berikut :

- a. Menginventarisasi program-program dan kegiatan BPTJ di tahun 2021;
- b. Mensinkronisasi program-program dan kegiatan BPTJ dengan RPJMN, RKA Direktorat Jenderal Kereta Api, RKA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, RKA Pemerintah daerah (Jabodetabek);
- c. Tersusunnya RKA Pagu Kebutuhan BPTJ T.A. 2021 dalam Aplikasi E-Planning & Budgeting;
- d. Terlaksananya pembahasan dan penelitian Pagu Kebutuhan oleh Unit BPTJ (yang dilaksanakan oleh Sub Bagian Perencanaan) dan Biro Perencanaan;
- e. Tersusunnya RKA Pagu Indikatif BPTJ T.A. 2021 dalam Aplikasi E-Planning & Budgeting, Aplikasi SAKTI;
- f. Terlaksananya pembahasan dan penelitian Pagu Indikatif oleh Unit BPTJ (yang dilaksanakan oleh Sub Bagian Perencanaan), Biro Perencanaan, ITJEN, Bappenas, DJA Kementerian Keuangan;
- g. Tersusunnya RKA Pagu Anggaran BPTJ T.A. 2021 dalam Aplikasi E-Planning & Budgeting, Aplikasi SAKTI;
- h. Terlaksananya pembahasan dan penelitian Pagu Anggaran oleh Unit BPTJ (yang dilaksanakan oleh Sub Bagian Perencanaan), Biro Perencanaan, ITJEN, Bappenas, DJA Kementerian Keuangan;
- i. Tersusunnya RKA Pagu Alokasi BPTJ T.A. 2021 dalam Aplikasi E-Planning & Budgeting, Aplikasi SAKTI;
- j. Terlaksananya pembahasan dan penelitian Pagu Anggaran oleh Unit BPTJ (yang dilaksanakan oleh Sub Bagian Perencanaan), Biro Perencanaan, ITJEN, Bappenas, DJA Kementerian Keuangan;

- k. Disahkan dan diterbitkannya DIPA BPTJ T.A. 2021 oleh Kementerian Keuangan.

Kegiatan ini dilaksanakan dalam bentuk rapat, konsinyering baik di kantor maupun di luar kantor.

- a. Kegiatan Penajaman Pagu Anggaran BPTJ dan Kegiatan Strategis T.A. 2021 dilaksanakan pada hari Kamis-Jumat 27-28 Agustus 2020 di Hotel Mercure Gatot Subroto Jakarta yang diikuti oleh seluruh perwakilan unit kerja di lingkungan BPTJ sebanyak 63 peserta.



Gambar 3. Kegiatan Penajaman Pagu Anggaran BPTJ dan Kegiatan Strategis T.A. 2021 di Hotel Mercure Gatot Subroto

- b. Kegiatan Persiapan Pagu Alokasi BPTJ T.A. 2021 dilaksanakan pada hari Selasa-Rabu 6-7 Oktober 2020 Aston Imperial Bekasi Hotel yang diikuti oleh 12 peserta yang berasal dari Bagian Perencanaan dan Keuangan Sekretariat.
- c. Kegiatan Verifikasi Data Dukung Pagu Anggaran RKA BPTJ T.A. 2021 oleh Biro Perencanaan dilaksanakan hari Kamis-Jumat 3-4 September 2020 Perencanaan di Hotel Swisbell Butik Yogyakarta yang diikuti oleh seluruh perwakilan unit kerja di lingkungan BPTJ sebanyak 40 peserta.



Gambar 4. Kegiatan Verifikasi Data Dukung Pagu Anggaran RKA BPTJ T.A. 2021 oleh Biro Perencanaan di Swissbell Butik Jogjakarta

- d. Kegiatan Bimbingan Teknis Penyusunan TOR dan RAB dan Evaluasi Penyusunan RKA BPTJ T.A., 2021 pada hari Kamis-Sabtu 3-5 Desember 2020 di Hotel Red Top yang diikuti oleh masing-masing unit kerja di lingkungan BPTJ sebanyak 70 peserta.



Gambar 5. Kegiatan Bimbingan Teknis Penyusunan TOR-RAB di Red Top Hotel Jakarta

- e. Kegiatan rapat penyusunan RKA BPTJ tahun 2021 yang dilakukan di kantor sebanyak 10 kali yang pesertanya berasal dari masing-masing perwakilan unit kerja yang ada di lingkungan BPTJ dengan total peserta sebanyak 26 orang.

Hasil dari kegiatan Penyusunan Rencana Kerja, Program dan Kegiatan yaitu :

- a. Rincian Usulan Kegiatan Pagu Kebutuhan T.A. 2021 dan data dukung pada Aplikasi E-Planning & Budgeting;
- b. Rincian Usulan Kegiatan Pagu Indikatif T.A. 2021 dan data dukung pada Aplikasi E-Planning & Budgeting;
- c. Rincian Usulan Kegiatan Pagu Anggaran T.A. 2021 dan data dukung pada Aplikasi E-Planning & Budgeting;
- d. Rincian Usulan Kegiatan Pagu Anggaran T.A. 2021 pada Aplikasi SAKTI;
- e. Rincian Usulan Kegiatan Pagu Alokasi Anggaran T.A. 2021 dan data dukung pada Aplikasi E-Planning & Budgeting;
- f. Rincian Usulan Kegiatan Pagu Alokasi Anggaran T.A. 2021 pada Aplikasi SAKTI;
- g. DIPA BPTJ T.A. 2021.

3. Penyiapan Bahan Rapat Pimpinan

Tujuan diadakannya kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a. Tersusunnya bahan rapat pimpinan (Rapim) BPTJ selama tahun 2020;
- b. Tersusunnya bahan rapat dengar pendapat (RDP) BPTJ selama tahun 2020;
- c. Tersusunnya bahan rapat lainnya;

Kegiatan penyusunan bahan rapat dilakukan di kantor maupun di luar kantor.

- a. Kegiatan Rapim antara Kepala BPTJ, bersama Menteri Perhubungan serta Pejabat Eselon I lainnya di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan sepanjang tahun 2020 di Gedung;
- b. Kegiatan RDP antara Kepala BPTJ, bersama anggota Komisi V DPR RI serta pejabat Eselon I lainnya di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan sepanjang tahun 2020 di Gedung MPR/DPR.



Gambar 6. RDP dengan DPR RI Komisi V pada hari Kamis 10 September 2020 di Gedung DPR RI Jakarta

Hasil dari kegiatan Penyiapan Bahan Rapat Pimpinan yaitu:

- a. Bahan Rapim BPTJ;
- b. Bahan RDP BPTJ;
- c. Bahan Rapat pimpinan lainnya.

4. Koordinasi Kelembagaan

Tujuan diadakannya kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a. Mengkoordinasikan kegiatan penyelenggaraan yang berkenaan dengan Rapat Koordinasi Kelembagaan;
- b. Menyamakan persepsi dan penanganan permasalahan sesuai bidang pelaksanaan tugas dan fungsi yang ditetapkan dalam PM No.110 tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja BPTJ dan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek.

Kegiatan koordinasi kelembagaan dilakukan di kantor maupun di luar kantor. Hasil dari kegiatan koordinasi kelembagaan, yaitu terlaksannya koordinasi antara BPTJ dengan instansi lain terkait pengelolaan transportasi Jabodetabek

5. Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Pembangunan Transportasi Jabodetabek

Tujuan diadakannya kegiatan ini adalah sebagai berikut :

- a. Menyinkronkan dokumen perencanaan pembangunan transportasi di wilayah Jabodetabek;
- b. Mengkoordinasi pelaksanaan program dan kegiatan pembangunan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek
- c. Meningkatkan partisipasi pemerintah daerah dan kementerian serta lembaga terkait dalam pembangunan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek
- d. Tersusunnya Rencana Aksi RITJ sebagaimana diamanatkan di pasal 4 Perpres Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek.

Tahun 2020 kegiatan Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Pembangunan Transportasi Jabodetabek dianggarkan sebesar Rp. 688,468,000.

Kegiatan ini dilaksanakan dalam bentuk rapat baik di kantor maupun di luar kantor. Rapat Koordinasi Teknis Pembangunan Transportasi Jabodetabek dilaksanakan pada hari Selasa 4 Februari 2020 di Hotel Le Meridien Jakarta yang pesertanya berasal dari Kemeterian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kementerian Dalam Negeri, Bappenas, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Kemenko Perekonomian, Kementerian PUPR, Kementerian ATR, Pemerintah Daerah (Jabodetabek), komunitas pengamat dan pengguna transportasi umum, serta stakeholder terkait transportasi umum dengan total peserta sebanyak 300 orang.

Hasil dari kegiatan Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Pembangunan Transportasi Jabodetabek yaitu

- a. Harmonisasi dan sinkronisasi Usulan kegiatan dari daerah untuk tahun 2021;
- b. Matriks Rencana aksi RITJ dengan kegiatan Pemerintah daerah (Jabodetabek) tahun 2020-2024 yang telah ditandatangani oleh kepala daerah masing-masing (Kota Bogor dan Kota Depok).

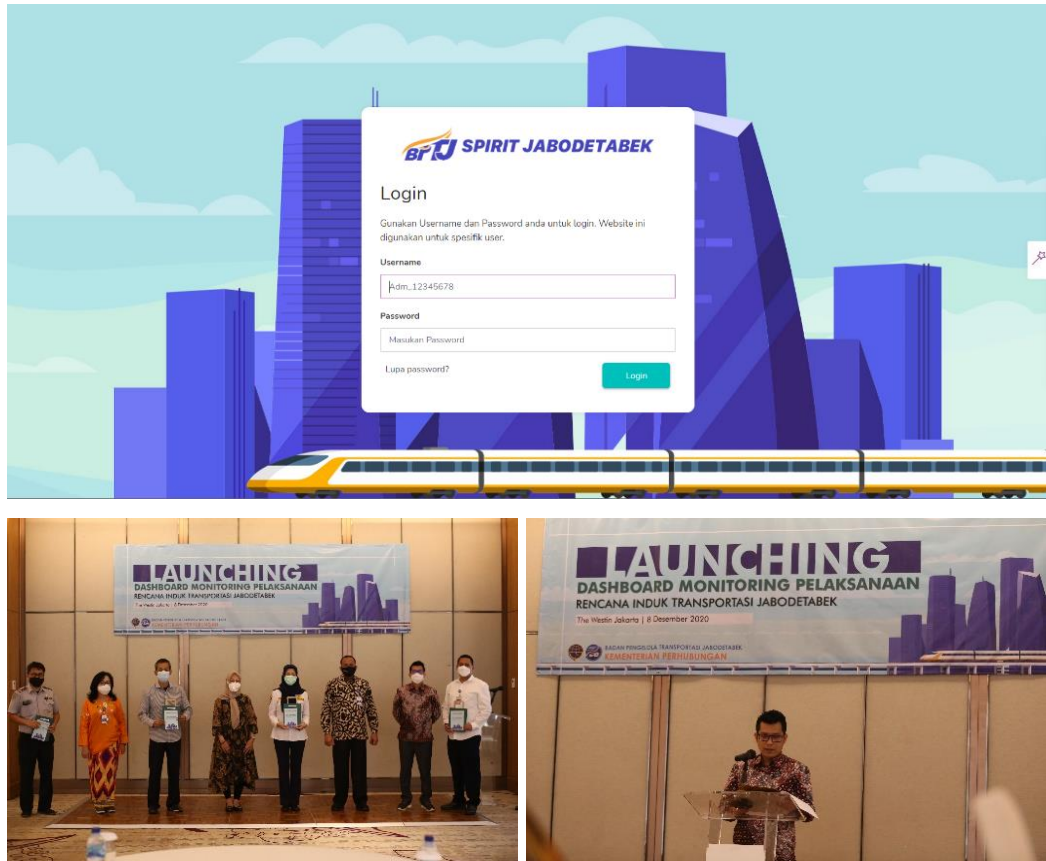


Gambar 7. Foto bersama Menhub dengan Pejabat Eselon I serta kepala daerah pada Acara Rakor RITJ 2020

6. Launching Dashboard Monitoring Pelaksanaan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ)

Di dalam RITJ, terdapat 79 program dan 908 kegiatan yang menjadi tanggung jawab 6 kementerian/lembaga dan 11 pemerintah daerah di wilayah Jabodetabek. Dengan jumlah tersebut tentunya pemantauan atas pelaksanaan kegiatan RITJ secara berkala melalui rapat koordinasi yang secara rutin dilaksanakan oleh BPTJ dirasa masih kurang cukup untuk memetakan kemajuan serta persoalan yang dihadapi dalam mencapai tujuan RITJ.

Dilatarbelakangi hal tersebut, BPTJ menginisiasi pengembangan sistem informasi berupa dashboard yang diberi nama SPIRIT Jabodetabek (Sistem Pemantauan dan Informasi Rencana Induk Transportasi Jabodetabek). Sistem ini dibangun dalam rangka memudahkan para stakeholder pengelola transportasi di wilayah Jabodetabek, untuk melaporkan dan memantau progres dan alokasi anggaran dari pelaksanaan kegiatan RITJ sesuai dengan kewenangan masing-masing. Melalui SPIRIT Jabodetabek, percepatan dan pengendalian atas pelaksanaan kegiatan RITJ diharapkan dapat dilakukan dengan lebih efisien dan efektif.



Gambar 8. Launching dan gambar Interface Dashboard SPIRIT Jabodetabek

Acara peluncuran prototype dashboard dilaksanakan pada tanggal 8 Desember 2020 di The Westin Hotel, Jakarta dengan dihadiri oleh sekitar 40 orang yang terdiri dari kalangan internal BPTJ dan perwakilan dari dinas-dinas provinsi dan kota/kabupaten di wilayah Jabodetabek. Peluncuran dashboard ini disambut baik oleh semua pihak, diharapkan ke depan akan dilakukan pengembangan dan penyempurnaan sistem dengan mengakomodir masukan perbaikan dari para peserta

7. Bimbingan Teknis Pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) di Lingkungan BPTJ

Bimbingan Teknis SPIP merupakan salah satu wadah peningkatan kualitas SDM di lingkungan Kementerian Perhubungan. Hal ini sesuai arahan Presiden Republik Indonesia agar Kementerian memusatkan perhatian pada peningkatan kualitas SDM yang tidak terlepas dari rangkaian penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP).

Bimbingan Teknis SPIP yang dilaksanakan oleh BPTJ bertujuan untuk meningkatkan pemahaman para Pejabat dan Satuan Tugas (Satgas) SPIP di lingkungan BPTJ terhadap lima unsur SPIP yaitu, lingkungan pengendalian, mengelola resiko, kegiatan pengendalian, informasi dan komunikasi serta pemantauan. Selain itu, pemahaman juga ditekankan terhadap 25 sub unsur atas pelaksanaan seluruh kegiatan baik kegiatan strategis yang merupakan tanggung jawab Eselon I dan Eselon II, maupun kegiatan manajerial dan operasional yang

merupakan tanggung jawab Eselon III dan IV, sehingga dapat mewujudkan efektifitas, efisiensi, akuntabilitas, dan keandalan pencapaian tujuan organisasi. Melalui Bimtek SPIP, diharapkan partisipasi seluruh pejabat di lingkungan BPTJ selaku pemilik resiko dan juga partisipasi seluruh Satgas SPIP dapat ditingkatkan sehingga dapat terselenggara pengendalian intern yang tertib di lingkungan BPTJ.

Bimbingan Teknis SPIP di lingkungan BPTJ tahun 2020 diselenggarakan pada tanggal 7–8 Juli 2020 di Hotel 101 Suryakencana Kota Bogor. Acara dihadiri oleh 97 peserta yang terdiri dari hampir seluruh Pejabat di lingkungan BPTJ, mulai dari Eselon I hingga Eselon IV, juga oleh Satgas SPIP BPTJ. Selain itu, acara juga dihadiri oleh Narasumber dari BPKP, yaitu Direktur Pengawasan Bidang Infrastruktur, Tata Ruang dan Perhubungan serta Fasilitator Penyelenggaraan SPIP.

Dalam acara tersebut, Fasilitator Bimtek telah memberikan pembekalan yang memadai berupa materi, pengajaran dan pelatihan penyusunan dokumen maturitas SPIP. Peningkatan maturitas SPIP BPTJ dapat dicapai dengan cara menerapkan manajemen resiko, membentuk Satgas dengan melibatkan seluruh pemilik resiko, memasukkan maturitas SPIP sebagai Indikator Kinerja Utama (IKU), menerapkan continuous monitoring, komunikasi yang baik antara pimpinan dengan staf, peningkatan pemahaman teknis terkait implementasi penyelenggaraan SPIP, komitmen dari seluruh pimpinan dan segenap pegawai terhadap implementasi penyelenggaraan SPIP, dan peningkatan kapasitas dan kapabilitas seluruh jajaran secara berkelanjutan.



Gambar 9. Bimbingan Teknis SPIP BPTJ 2020

Melalui Bimbingan Teknis SPIP tahun 2020 yang peruntukkan bagi para pemilik resiko di lingkungan BPTJ, yang meliputi Pejabat Struktural dan Pejabat Fungsional Tertentu, serta dengan melaksanakan evaluasi secara berkala terhadap pengelolaan resiko, BPTJ dapat meningkatkan nilai maturitas SPIP. Pada tahun 2019, hasil *Quality Assurance* yang dilakukan oleh BPKP terhadap self-assessment maturitas SPIP di lingkungan BPTJ menunjukkan nilai 3.062 atau

masuk dalam kategori “Terdefinisi”. Untuk tahun 2020, BPTJ mendapatkan nilai 3,133, walaupun masih dalam kategori yang sama, yaitu “Terdefinisi”.

8. Evaluasi Pelaksanaan Kegiatan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ)

Evaluasi pelaksanaan kegiatan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek tahun 2020 dilaksanakan dengan mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ).

Kegiatan ini dilaksanakan dalam rangka melihat kemajuan pelaksanaan dan progress pelaksanaan program dan kegiatan RITJ, serta mengetahui isu permasalahan yang dihadapi selama periode tahun 2018–2020 sebagai masukan dalam perbaikan, peningkatan, dan percepatan pencapaian target pengelolaan transportasi untuk periode-periode berikutnya. Selain itu, forum ini juga diharapkan bisa memberi kesempatan kepada pemerintah pusat dan kabupaten/kota untuk saling berkoordinasi dan bersinergi dalam pelaksanaan RIJT.

Rapat evaluasi dilaksanakan pada tanggal 1 Oktober 2020 dan bertempat di Aston Sentul Lake Resort and Conference Center, Kabupaten Bogor. Acara dihadiri oleh 41 peserta yang hadir secara fisik dan sekitar 30 peserta yang hadir melalui media virtual Zoom Meeting. Peserta terdiri dari jajaran Pejabat di lingkungan BPTJ, perwakilan Kementerian/Lembaga terkait, serta perwakilan dari sembilan pemerintah provinsi/kota/kabupaten di wilayah Jabodetabek.



Gambar 10. Evaluasi Pelaksanaan Kegiatan RITJ Tahun 2020

Melalui rapat koordinasi ini telah didapatkan masukan dari para stakeholder yang akan dijadikan koreksi bagi pemerintah pusat dan daerah. Sampai saat ini, masih banyak permasalahan dan kendala yang dihadapi dalam implementasi program/kegiatan di dalam RITJ yang harus segera diselesaikan dan ditindaklanjuti oleh kementerian/lembaga maupun pemerintah daerah.

Untuk mencapai tujuan RITJ, yaitu sistem transportasi yang terintegrasi di seluruh wilayah Jabodetabek, maka diperlukan usaha ekstra karena tantangan yang dihadapi cukup besar. Sehingga dibutuhkan koordinasi yang baik antar pemerintah daerah serta pemerintah pusat, juga harus diperjelas peran masing-masing pihak dan apa saja tugasnya. Disini tugas BPTJ adalah mensinergikan rencana dari pemerintah provinsi/ kabupaten/kota.

Selain itu, isu lain yang menjadi kendala pelaksanaan RITJ, yaitu integrasi. Di dalam konsep RITJ, integrasi yang dibutuhkan bukan hanya moda transportasinya, tapi kelembagaan dan pendanaan juga perlu diintegrasikan karena sebagaimana diketahui bahwa anggaran BPTJ maupun masing-masing pemerintah daerah masih sangat terbatas untuk mewujudkan program/kegiatan RITJ. Maka integrasi maupun alternatif pendanaan sangat dibutuhkan. BPTJ telah banyak melaksanakan studi terkait KPBU (Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha) untuk mendapatkan rekomendasi skema-skema pendanaan kreatif. BPTJ juga sangat terbuka kalau ada pemerintah daerah yang mau mengusulkan perihal alternatif pendanaan yang mungkin dilaksanakan.

Selanjutnya, sampai saat ini masih sulit untuk mendapatkan angka riil terkait capaian program/kegiatan RITJ. Rencana ke depan, BPTJ akan membangun dashboard monitoring RITJ untuk memantau program/kegiatan baik yang direncanakan, sedang dilaksanakan, maupun yang telah selesai dilaksanakan. Selain itu, melalui dashboard ini akan diperoleh persentase dari capaian pelaksanaan RITJ, beserta anggarannya. Dashboard ini juga bisa dijadikan pemacu tiap-tiap pemerintah daerah agar bisa berlomba meningkatkan kinerjanya dalam mewujudkan program-program RITJ.

B. Bagian Hukum

1. Penyusunan Peraturan Perundang-undangan

Beberapa peraturan yang dihasilkan pada tahun 2020, sebagai berikut:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan No. 4 Tahun 2020 tentang Pencabutan PM No. 137 Tahun 2016 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan No. 17 Tahun 2020 tentang Penghentian Sementara Pengaturan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap Pada Ruas Tol Jakarta–Cikampek, Jakarta–Bogor–Ciawi dan Jakarta–Tangerang.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan No. 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).
- e. Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Idul Fitri 1441 Hijriah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).
- f. Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 2020 tentang Perubahan atas PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).
- g. Keputusan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2020 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan.
- h. Keputusan Menteri Perhubungan No 113 Tahun 2020 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 2019 tentang

Pendelegasian Kewenangan Menteri Perhubungan Selaku Penanggung Jawab Proyek Kerjasama dalam Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha pembangunan Proyek Cikarang Bekasi Laut kepada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

- i. Keputusan Menteri Perhubungan No. 114 Tahun 2020 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 387 Tahun 2018 tentang Pendelegasian Kewenangan Menteri Perhubungan Selaku Penanggung Jawab Proyek Kerjasama dalam Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Pembangunan Transit Oriented Development (TOD) Terminal Tipe A Poris Plawad Kota Tangerang Provinsi Banten kepada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek



Gambar 11. Rapat Pembahasan Draft Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan Sub Direktorat Angkutan Orang

2. Rapat Penyusunan Jaringan Informasi dan Dokumentasi Hukum

Tujuan kegiatan ini adalah untuk memudahkan penerima manfaat melakukan pencarian dan penelusuran peraturan perundang-undangan dan dokumentasi lainnya yang berkaitan dengan BPTJ sehingga dapat mewujudkan pelayanan informasi hukum secara mudah, cepat, akurat, dan berkesinambungan. Kegiatan dilaksanakan sepanjang tahun 2020 dengan melibatkan pejabat dan staf dari Bagian Hukum BPTJ maupun pihak terkait lainnya.

Adapun kegiatan yang dilaksanakan dalam tahun 2020 meliputi inventarisasi peraturan perundang-undangan dan kesepakatan bersama di lingkungan BPTJ tahun 2020 serta analisis dan evaluasi penyusunan peraturan perundang-undangan di lingkungan BPTJ.

Hasil yang diperoleh adalah adanya laporan mengenai jaringan dokumentasi dan informasi hukum peraturan perundang-undangan di bidang transportasi khususnya transportasi Jabodetabek. Adapun jaringan dokumentasi dan informasi hukum ini terdiri dari Peraturan Presiden, Peraturan Menteri Perhubungan, Keputusan Menteri Perhubungan, Peraturan Kepala BPTJ Keputusan Kepala BPTJ, serta Peraturan Kepala BPTJ.

JARINGAN DOKUMENTASI HUKUM DI LINGKUNGAN BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI LABODETABEK						
TAHUN 2020						
PERATURAN MENTERI						
NO	JUDUL	NOMOR	TANGGAL	STATUS	DESKRIPSI SINGKAT	KETERANGAN
1	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 66 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Wewenang Menteri Perhubungan kepada Kepala BPTJ	PM 66 Tahun 2019	31 Desember 2019			
2	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 121 Tahun 2019 tentang Peta Jalan dan Uraian Jenis Kegiatan Transportasi Di Lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	PM 121 Tahun 2019	23 Januari 2020			
3	Pemberian Subsidi Angkutan Perhubungan Umum Perkotaan	PM 9 Tahun 2020	30 Februari 2020			
4	Penghentian Sementara Pengantunan Jalur Lintas dengan Sistem Ganjil Genap pada Rute Tol Jakarta-Cikampek, Jakarta-Bogor, Cawang dan Sekeloa-Tangerang	PM 121 Tahun 2020	23 Maret 2020			
5	Penghentian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)	PM 18 Tahun 2020	09 April 2020			
6	Penghentian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri 1441 Hijri dalam rangka pencegahan penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)	PM 25 Tahun 2020	23 April 2020			
KEPUTUSAN MENTERI						
NO	JUDUL	NOMOR	TANGGAL	STATUS	DESKRIPSI SINGKAT	KETERANGAN
1	Peta Jalan dan Uraian Jenis Kegiatan Transportasi Di Lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, Cawang dan Sekeloa-Tangerang	PM 121 Tahun 2020	23 Januari 2020			

Gambar 12. Data Jaringan Informasi dan Dokumentasi Hukum Tahun 2020

3. Sosialisasi Peraturan Teknis terkait Bidang Perhubungan Darat

Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk sosialisasi terhadap penetapan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 9 Tahun 2020 terkait Pemberian Subsidi Angkutan Umum Perkotaan beserta peraturan turunannya kepada masyarakat luas pada umumnya dan stakeholder perhubungan yang meliputi dinas perhubungan provinsi, kabupaten/kota, unit pelaksana teknis, operator di bidang transportasi, Asosiasi, Praktisi serta Akademisi.

Kegiatan dilaksanakan pada tanggal 16–18 November 2020 di Swiss–Bell hotel Solo. Kegiatan tersebut dihadiri oleh kurang lebih empat puluh orang perwakilan dari Biro Hukum Kementerian Perhubungan, Direktorat Angkutan BPTJ, Dinas Perhubungan Provinsi Banten, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, Dinas Perhubungan Jawa Tengah, dan Dinas Perhubungan pada kabupaten/kota di wilayah Jawa Tengah, Balai Pengelola Transportasi di Lingkungan Jenderal Perhubungan Darat dan Bagian Hukum BPTJ.



Gambar 13. Sosialisasi Peraturan di Bidang Perhubungan Darat

Terkait pemberian subsidi angkutan umum perkotaan dalam kegiatan sosialisasi tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan setempat untuk melaksanakan pemberian subsidi angkutan penumpang umum perkotaan, guna mendukung layanan transportasi di wilayah-wilayah perkotaan di Indonesia.

4. Kerjasama di Bidang Transportasi

Hasil yang diperoleh adalah penyusunan konsep kesepakatan bersama dan perjanjian kerjasama antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah provinsi/kabupaten/kota di wilayah Jabodetabek serta para stakeholder di bidang transportasi. Adapun beberapa contoh hasil perjanjian kerjasama dan kesepakatan yang telah dihasilkan adalah sebagai berikut:

- a. Kesepakatan Bersama antara BPTJ dengan Klinik Kimia Farma terkait pelayanan kesehatan pemeriksaan Covid-19;
- b. Perjanjian Kerja Sama antara BPTJ dengan Badan Nasional Penanganan Teroris (BNPT) terkait penanggulangan terorisme bidang transportasi di wilayah Jabodetabek;
- c. Perjanjian Kerja Sama antara BPTJ dengan Jaksa Agung Muda Bidang Intelijen Negara terkait pengamanan pembangunan strategis BPTJ;
- d. Perjanjian Kerja Sama antara BPTJ dengan Jaksa Agung Muda Bidang Perdata dan Tata Usaha Negara terkait pengamanan masalah hukum bidang perdata dan tata usaha negara;
- e. Perjanjian Kerja Sama antara Sekretariat BPTJ dengan Politeknik Transportasi Darat Indonesia (STTD) terkait pendidikan dan pelatihan kompetensi sumber daya manusia di bidang transportasi darat dan perkeretaapian;
- f. Perjanjian/kontrak swakelola antara BPTJ dengan STTD terkait pendidikan dan pelatihan petugas pengatur lalu lintas jalan;
- g. Perjanjian/Kontrak Swakelola antara BPTJ dengan STTD terkait pendidikan dan pelatihan petugas pengatur lalu lintas terminal;
- h. Perjanjian sewa menyewa barang milik negara di Terminal Jatijajar antara BPTJ dengan PT. Indosat, Tbk.;
- i. Kesepakatan bersama antara Kementerian Perhubungan RI dengan Kementerian Dalam Negeri terkait dukungan pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Perhubungan;
- j. Kesepakatan bersama antara RI–Korea mengenai Hibah *Bus Information Management System*.



Gambar 14. Rapat dan Hasil Dokumen Kerjasama di Bidang Transportasi

5. Pemberian Bantuan Hukum

Adapun maksud, tujuan dan hasil kegiatan pemberian bantuan hukum adalah sebagai berikut:

- a. Maksud kegiatan ini adalah melaksanakan tugas dan fungsi Bagian Hukum BPTJ untuk adalah melaksanakan kegiatan bantuan dan pertimbangan hukum. Pelayanan hukum sesuai tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) kepada unit kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, pejabat, mantan pejabat, pegawai dan pensiunan pegawai, guna kelancaran pelaksanaan tupoksi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dan proses penegakan hukum.
- b. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk:
 - 1) Memberikan layanan hukum sesuai tupoksi kepada unit kerja, pejabat, mantan pejabat, pegawai dan pensiunan pegawai dalam menghadapi masalah hukum dalam pelaksanaan tupoksi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek saat masih aktif;
 - 2) Membantu proses penegakan hukum khususnya hak dan kewajiban pejabat, mantan pejabat, pegawai dan pensiunan pegawai yang menghadapi masalah hukum;
 - 3) Agar pejabat, mantan pejabat, pegawai dan pensiunan pegawai yang menghadapi masalah hukum dapat memahami dan mentaati proses hukum yang sedang berjalan; serta
 - 4) Agar setiap pejabat dan pegawai pada unit kerja departemen mentaati hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam pelaksanaan tupoksi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.
 - 5) Jadwal pelaksanaan kegiatan pemberian bantuan hukum adalah selama 12 bulan pada tahun 2020.
 - 6) Bentuk pemberian bantuan hukum di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek meliputi:
 - a) Konsultasi dan pertimbangan hukum berupa pendapat, kajian, nasihat dan saran dibidang hukum perdata, TUN, Niaga, agama dan perpajakan;
 - b) Mengkoordinasikan/menyelesaikan melalui jalur luar pengadilan (mediasi, konsiliasi atau penilaian ahli);
 - c) Nasihat hukum mengenai hak dan kewajiban saksi, ahli atau tersangka;
 - d) Pemahaman tentang ketentuan hukum acara pidana;
 - e) Mengkoordinasikan dengan unit kerja atau instansi terkait dalam menyiapkan materi.
 - 7) Hasil dari kegiatan pemberian bantuan hukum adalah sebagai berikut:
 - a) Berikut beberapa contoh kegiatan pemberian bantuan hukum adalah sebagai berikut:

- *Judicial review* PM 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Khusus Angkutan Sewa Khusus;
 - *Judicial review* UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - Pendampingan personil Terminal Pondok Cabe ke Polisi Militer Angkutan Laut untuk pelaporan, pemeriksaan, dan penyelesaian masalah dugaan penganiayaan oleh oknum marinir.
- b) Berikut beberapa contoh kegiatan pemberian pertimbangan hukum / *legal opinion* adalah sebagai berikut
- Mengenai Konsep MoU di sektor transportasi antara RI-Belanda;
 - Mengenai Koordinasi dalam Pelaksanaan Tugas dan Fungsi bersama dengan Kejaksaan Agung RI;
 - Mengenai Koordinasi dalam Pelaksanaan Tugas dan Fungsi bersama dengan Kementerian Dalam Negeri RI;
 - Mengenai Pemanfaatan Nomor Induk Kependudukan (NIK), Data Kependudukan dan Data Kartu Tanda Penduduk Elektronik dalam lingkup tugas Kementerian Perhubungan RI;
 - Mengenai Penyediaan, Pemanfaatan, dan Pengembangan Data dan/atau Informasi Statistik Bidang Perhubungan;
 - Mengenai Bantuan Personil TNI dalam lingkup Kementerian Perhubungan RI;
 - Mengenai Konsep MoU di sektor transportasi antara RI-Polandia;
 - Mengenai Konsep MoU di sektor transportasi antara RI-Rusia;
 - Mengenai Konsep Kesepakatan Hibah Bus Information Management System antara Kementerian Perhubungan RI-Rep. Korea;
 - Mengenai Konsep Kesepakatan Bersama antara BPTJ-Pemerintah Provinsi Jawa Barat-Pemerintah Kota Bogor-Pemerintah Kabupaten Bogor.

C. Bagian Kepegawaian dan Umum

1. Pengelolaan Administrasi Kepegawaian, Organisasi, dan Reformasi Birokrasi

BPTJ menyelenggarakan kegiatan Sosialisasi Kedisiplinan Pegawai di Lingkungan BPTJ yang dihadiri oleh seluruh pegawai BPTJ yang menangani ketatausahaan kepegawaian dengan menghadirkan narasumber dari Biro Kepegawaian, BKN, dan Kementerian PAN-RB.

Beberapa hasil yang didapatkan dari kegiatan ini diantaranya, sebagai berikut:

- a. Kemudahan untuk mengakses data terkait kepegawaian.
- b. Menciptakan organisasi yang paling ideal sesuai dengan visi dan misi Rencana Strategis serta mudah untuk mengidentifikasi kebutuhan jangka panjang pengembangan organisasi.

- c. Menciptakan lingkungan kerja yang baik (*good governance*) dengan beberapa karakteristik diantaranya yaitu adaptif, berintegritas, berkinerja tinggi, bersih, dan bebas KKN di lingkungan BPTJ.



Gambar 15. Sosialisasi Kedisiplinan Pegawai di Lingkungan BPTJ di Hotel Sahira Pakuan, Bogor

2. Pengadaan CPNS

- a. Maksud dari kegiatan ini adalah untuk memenuhi formasi atas kebutuhan pegawai di Lingkungan BPTJ
- b. Tujuannya adalah untuk meningkatkan kinerja BPTJ dengan adanya penambahan SDM
- c. Peserta terdiri dari pelamar PNS dan dengan panitia dari BKN, Biro Kepegawaian, serta unit-unit Eselon 1 di Bidang Kepegawaian.



Gambar 16. Pengadaan CPNS di BKN

3. Bimbingan Teknis di Bidang Transportasi

- a. Maksud dari kegiatan ini adalah untuk memberikan pelatihan teknis untuk meningkatkan kompetensi peserta yaitu pegawai BPTJ.
- b. Tujuannya adalah untuk membangun tim kerja yang efektif dan menciptakan teknik komunikasi dalam konteks pelayanan prima demi mencapai survey indeks kepuasan masyarakat.

- c. Peserta adalah petugas layanan di Terminal Type A Jatijajar dan Terminal Type A Baranangsiang, dengan narasumber dari Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan



Gambar 17. Bimbingan Teknis di Bidang Transportasi

4. Pengelolaan dan Penataan Arsip BPTJ

- a. Konsinyering Penataan Kearsipan
Sistem kearsipan di lingkungan BPTJ saat ini sedang bermasalah, tidak sesuai kaidah/prinsip/aturan kearsipan yang berlaku. Sistem penyimpanan arsip yang diterapkan di BPTJ adalah menyimpan arsip berdasarkan jenis naskah dinasnya serta wadah simpan arsip yang digunakan adalah odner yang dapat merusak fisik arsip karena harus dilubangi. Hal ini bertentangan dengan aturan penyimpanan arsip yang berlaku. Penyimpanan arsip yang benar adalah memberkaskan arsip sesuai kegiatan yang sama dan disimpan dalam filing cabinet menggunakan map arsip sehingga tidak merusak fisik arsip. Kurangnya keterampilan dan pengetahuan tentang arsip menjadi kendala staf TU/Sekretaris dalam melakukan pengarsipan yang benar, sehingga dirasa perlu untuk melakukan suatu kegiatan pelatihan penataan arsip melalui konsinyering, yang diawali dengan pemaparan materi dan praktik pemberkasan arsip secara bersama-sama.

Kegiatan ini dilaksanakan pada:

Hari/Tanggal : Kamis-Jumat/27-28 Agustus 2020

Waktu : 09.00 WIB s.d selesai

Narasumber : Lela Mariati Bangun (Staf Subbag Umum & RT)

Tema : Laporan Kegiatan Konsinyering Penataan Arsip BPTJ



Gambar 18. Konsinyering Penataan Kearsipan

- b. Survei Pendahuluan Penataan Arsip In Aktif di Pusat Arsip Kemenhub
Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sudah didirikan kurang lebih 5 tahun terhitung mulai tahun 2016. Sejak awal didirikan sampai saat ini telah banyak menghasilkan arsip. Arsip yang tercipta dan telah habis masa retensinya harus dipindahkan ke pusat arsip Kementerian Perhubungan di soreang, bandung. Sampai tahun 2020, BPTJ belum pernah melakukan pemindahan arsip in aktif ke pusat arsip dimaksud. Hal ini kemungkinan terjadi karena belum memahami tata cara pemindahan arsip in aktif BPTJ ke pusat arsip kemenhub sehingga dirasa perlu melakukan kegiatan survei pendahuluan penataan arsip in aktif di Pusat Arsip Kemenhub.

Kegiatan ini dilaksanakan pada:

Hari/Tanggal : Jumat-Sabtu/14-15 Agustus 2020

Waktu : 09.00 WIB s.d selesai

Tempat : Pusat Arsip Kementerian Perhubungan, Soreang, Bandung

Narasumber : Arsiparis Pusat Kearsipan Kemenhub Soreang

Tema : Laporan Kegiatan Survei Pendahuluan terkait Penataan Arsip In Aktif di Pusat Arsip Kementerian Perhubungan



Gambar 19. Survei Pendahuluan Penataan Arsip In Aktif di Pusat Arsip Kemenhub

5. Pembinaan Sistem Administrasi Perkantoran

- a. Bimbingan Teknis Sistem Administrasi Perkantoran
Administrasi perkantoran merupakan faktor penting dalam menjalankan tugas dan fungsi BPTJ. Administrasi perkantoran meliputi manajemen surat masuk dan surat keluar. Kondisi administrasi perkantoran di lingkungan BPTJ saat ini masih tergolong kurang baik dari sisi penciptaan arsip yang tidak sesuai dengan PM 95 Tahun 2016 tentang Sistem Administrasi Perkantoran. Menindaklanjuti hal dimaksud, dirasa perlu melakukan bimbingan teknis kepada para TU/Sekretaris agar dapat menciptakan surat sesuai aturan yang berlaku serta bersama-sama mengevaluasi surat yang sudah tercipta di lingkungan BPTJ sehingga mengetahui kesalahan-kesalahan yang dilakukan dalam penciptaan surat.

Kegiatan ini dilaksanakan pada :

Hari/Tanggal : Kamis-Jumat/24-25 September 2020
Waktu : 09.00 WIB s.d selesai
Tempat : Sahira Butik Hotel Pakuan
Narasumber : Adityo Wibowo (Biro Umum)
Tema : Laporan Kegiatan Bimbingan Teknis Sistem Administrasi Perkantoran di Lingkungan BPTJ



Gambar 20. Bimbingan Teknis Sistem Administrasi Perkantoran

b. Evaluasi Kegiatan SAP TA 2020 dan Perencanaan SAP TA 2021

Setiap kegiatan yang telah dilaksanakan sebaiknya dievaluasi agar dapat menghindari kegagalan-kegagalan yang mungkin terjadi pada tahun-tahun selanjutnya. Sistem Administrasi Perkantoran salah satu faktor penting dalam menjalankan tugas dan fungsi BPTJ sehingga setiap kegiatan yang telah dilaksanakan sepanjang tahun 2020 wajib dilakukan evaluasi salah satunya Sistem Administrasi Perkantoran yang meliputi pelaksanaan sentral surat, e-persuratan dan penerapan tanda tangan elektronik. Tujuan kegiatan ini dilaksanakan agar dapat memperbaiki dan meningkatkan pelayanan sentral surat, mengoptimalkan penggunaan e-persuratan dan tanda tangan elektronik.

Kegiatan ini dilaksanakan pada:

Hari/Tanggal : Selasa-Kamis/15-17 Desember 2020
Waktu : 10.00 WIB s.d selesai
Tempat : Swiss Belresidences Kalibata, Jl.Raya Kalibata No.22, Rajawati, Kec.Pancoran, Kota Jakarta Selatan, DKI, 12740.
Tema : Laporan Kegiatan Konsinyering Evaluasi Penerapan Sistem Administrasi Perkantoran Tahun 2020 dan Rencana Kegiatan Sistem Administrasi Perkantoran Tahun 2021.



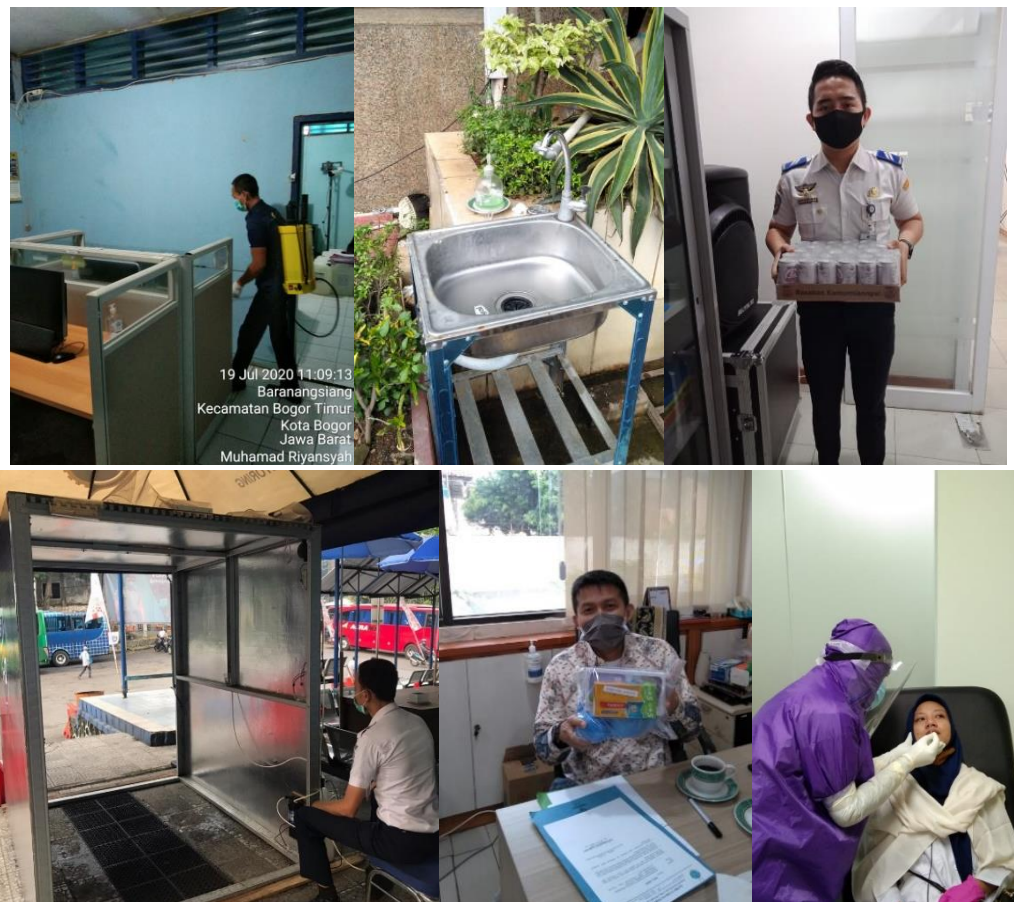
Gambar 21. Evaluasi Kegiatan SAP TA 2020 dan Perencanaan SAP TA 2021

6. Percepatan Penanganan Virus Corona di Lingkungan BPTJ

Sejak masuknya virus corona atau yang lebih dikenal dengan COVID-19 ke Indonesia, semua instansi pemerintahan menyisihkan anggarannya untuk mendukung percepatan penanganan virus corona termasuk di lingkungan BPTJ. Tujuan pelaksanaan kegiatan ini adalah mencegah penyebaran COVID-19 di lingkungan BPTJ, sehingga tidak menghalangi pengerjaan tugas dan fungsi instansi.

Percepatan Penanganan Virus Corona di Lingkungan BPTJ dilakukan melalui:

- a. Pembagian Perlengkapan Pencegahan COVID-19 kepada para pegawai di lingkungan BPTJ;
- b. Pelaksanaan Rapid/Swab Test;
- c. Penyemprotan disinfektan di Lingkungan Kantor maupun Terminal BPTJ;
- d. Penyediaan wastafel, sabun cuci tangan, handsanitizer, dan pengukuran suhu di depan gedung Kantor maupun Terminal BPTJ;
- e. Pembagian masker kepada awak angkutan umum di lingkungan terminal;
- f. Pemasangan gate disinfektan di Kantor maupun Terminal BPTJ;
- g. Penyediaan perlengkapan klinik di Terminal BPTJ.



Gambar 22. Percepatan Penanganan Virus Corona di Lingkungan BPTJ

7. Penyuluhan Gerakan Anti Narkoba

a. Pelaksanaan Tes Urine di Lingkungan Kantor dan Terminal

P4GN merupakan upaya sistematis berdasarkan data penyalahgunaan narkoba yang tepat dan akurat, perencanaan yang efektif dan efisien dalam rangka mencegah, melindungi dan menyelamatkan warga negara dari ancaman bahaya penyalahgunaan narkoba. Program kegiatan ini perlu dilakukan dengan berfokus pada kegiatan pencegahan sebagai upaya menjadikan para pegawai memiliki pola pikir, sikap, dan terampil menolak penyalahgunaan dan peredaran gelap narkoba. Melalui program kegiatan ini diharapkan pegawai BPTJ dapat terhindar dari penyalahgunaan narkoba. Rangkaian pelaksanaan kegiatan dapat diuraikan menjadi 5 (lima) gelombang yaitu :

1) Gelombang I

Hari/Tanggal : Senin-Selasa/31 Agustus-1 September 2020

Waktu : 09.00 WIB s.d selesai

Tempat : Kantor BPTJ

Peserta : Seluruh Pegawai BPTJ

Narasumber : Tim Medis Biro Umum

2) Gelombang II

Hari/Tanggal : Rabu/2 September 2020
Waktu : 09.00 WIB s.d selesai
Tempat : Terminal Jatijajar
Peserta : Seluruh Pegawai Terminal Jatijajar
Narasumber : Tim Medis Biro Umum

3) Gelombang III

Hari/Tanggal : Jumat/4 September 2020
Waktu : 09.00 WIB s.d selesai
Tempat : Terminal Baranangsiang
Peserta : Seluruh Pegawai Terminal Baranangsiang
Narasumber : Tim Medis Biro Umum

4) Gelombang IV

Hari/Tanggal : Selasa/8 September 2020
Waktu : 09.00 WIB s.d selesai
Tempat : Terminal Poris Plawad
Peserta : Seluruh Pegawai Terminal Poris Plawad
Narasumber : Tim Medis Biro Umum

5) Gelombang V

Hari/Tanggal : Kamis/10 September 2020
Waktu : 09.00 WIB s.d selesai
Tempat : Terminal Pondok Cabe
Peserta : Seluruh Pegawai Terminal Pondok Cabe
Narasumber : Tim Medis Biro Umum





Gambar 23. Pelaksanaan Tes Urine di Lingkungan Kantor dan Terminal

b. Konsinyering Evaluasi Pelaksanaan Tes Urine di Lingkungan Kantor dan Terminal

Setelah melaksanakan tes urine bagi seluruh pegawai kantor Pusat BPTJ dan pegawai terminal, perlu dilaksanakan evaluasi kegiatan seperti evaluasi kuantitas pegawai, kendala yang dihadapi serta mendiskusikan solusi untuk beberapa pegawai yang berhalangan hadir untuk mengikuti tes urine dimaksud.

Kegiatan ini dilaksanakan pada :

Hari/Tanggal : Senin-Selasa/14-15 September 2020

Waktu : 09.00 WIB s.d selesai

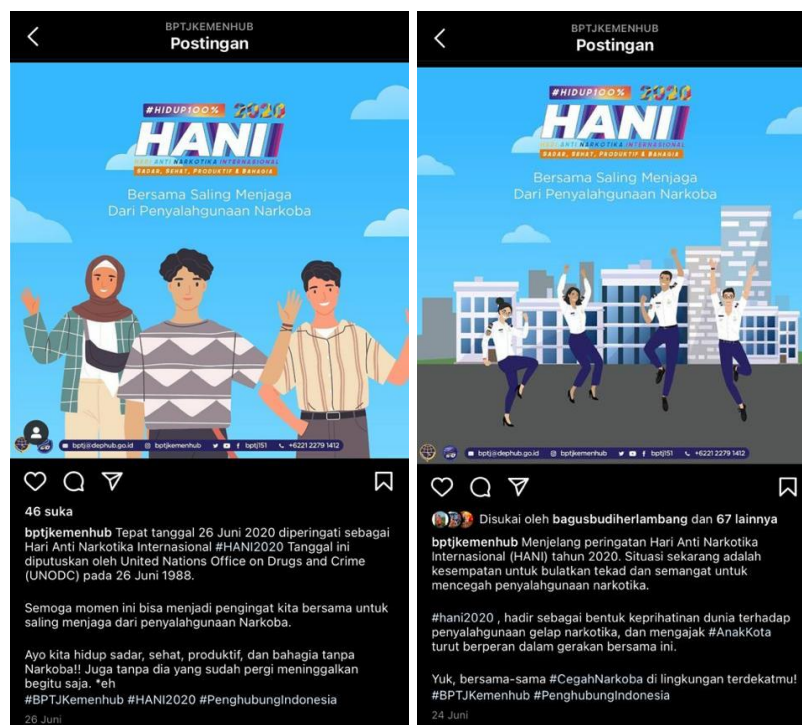
Tempat : Hotel Ibis Gading Serpong, Curug, Sangereng

Tema : Laporan Kegiatan Konsinyering Evaluasi Pelaksanaan Tes Urine di Lingkungan BPTJ serta Penyusunan Laporan Triwulan III P4GN Kementerian Perhubungan Tahun 2020



Gambar 24. Konsinyering Evaluasi Pelaksanaan Tes Urine di Lingkungan Kantor dan Terminal

- c. Sosialisasi Gerakan Anti Narkoba Melalui Media Sosial BPTJ
- Pencegahan dan Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkotika (P4GN) dapat dilakukan dalam 2 bentuk yaitu tes urine dan sosialisasi/penyuluhan Gerakan anti narkoba. Pada tahun anggaran 2020, pelaksanaan sosialisasi gerakan anti narkoba dilakukan melalui media sosial yang dirasa memiliki peran vital dalam membentuk cara baru berkomunikasi, berinteraksi dan berkolaborasi, tak terkecuali masyarakat Jabodetabek. Sosialisasi ini dilaksanakan sebelum dan saat peringatan Hari Anti Narkotika Internasional yaitu pada tanggal 24 dan 26 Juni 2020.



Gambar 25. Sosialisasi Gerakan Anti Narkoba Melalui Media Sosial BPTJ

D. Bagian Hubungan Masyarakat

1. Kampanye Jalan Hijau “Soft Launching Fasilitas Bagasi Sepeda Gratis Bagi Pengguna Layanan Bus Jabodetabek Residence Connexion

Di masa pandemi Covid-19, penyelenggaraan transportasi umum massal yang sehat dan produktif menjadi tantangan baik bagi pihak regulator maupun operator. Hal tersebut penting dilakukan guna mengembalikan kepercayaan masyarakat untuk tetap memanfaatkan layanan angkutan umum massal di tengah pandemi. Untuk itu dibutuhkan langkah-langkah kebijakan guna mengembalikan kepercayaan masyarakat. Salah satunya melalui pemberian fasilitas bagasi gratis

bagi pengguna Jabodetabek Residence Connexion (JRC) yang menggunakan sepeda lipat. Penggunaan transportasi sepeda yang tengah populer di kalangan masyarakat perkotaan ini dapat menjadi momentum untuk menggerakkan semangat penggunaan *Non-Motorized Transportation* (NMT) yang ramah lingkungan pada *first mile* dan *last mile*. Sasaran utama pelaksanaan kegiatan ini meliputi:

- Tersedianya fasilitas bagasi gratis bagi penumpang JRC yang membawa sepeda lipat.
- Menyadarkan masyarakat untuk tetap menggunakan transportasi publik pada tahapan *first mile* dan *last mile* dengan bersepeda demi mewujudkan transportasi publik yang memenuhi protokol kesehatan dan dapat diakses oleh berbagai masyarakat serta memberikan dampak positif bagi keberlanjutan system transportasi perkotaan di masa depan.

Kegiatan Soft Launching Layanan Bagasi Sepeda Gratis Bagi Pengguna JRC, yang diberi nama JRC-Sepeda In Aja, dilaksanakan pada tanggal 18 Oktober 2020 di Kantor Jababeka Residence, Cikarang, Kabupaten Bekasi. Selain *soft launching*, acara juga diisi dengan kegiatan Kampanye 3M di Transportasi Publik. acara diselenggarakan dalam kondisi pandemi Covid-19,

peserta dan tamu undangan dibatasi hanya sampai lima puluh peserta, yang meliputi Menteri Perhubungan, Kepala BPTJ, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, pimpinan operator bus JRC, pimpinan Jababeka, perwakilan Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi, dan selebriti influencer. Penerapan protokol kesehatan seperti memakai masker, mencuci tangan, dan menjaga jarak juga telah dijalankan selama acara berlangsung. Operator bus JRC yang turut serta dalam acara tersebut, yaitu:

- Perum PPD;
- PT. Sinar Jaya;
- Perum Damri;
- PT. Eka Sari Lorena;
- PT. Royal Wisata Nusantara;
- PT. Wifend Darma Persada; dan
- PT. Sejahtera Cemerlang Trans.

Rangkaian pelaksanaan kegiatan dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Gowes Pagi

Acara dimulai dengan gowes pagi dengan start di Kantor Pemasaran Jababeka (Movie Land) lalu menyusuri Kawasan Jababeka sepanjang 2 km, dan finish di Hollywood Junction Jababeka dimana halte bus JRC berada di lokasi ini.



Gambar 26. Suasana Gowes Pagi Bersama Menteri Perhubungan

b. Penyerahan Stiker 3M

Setelah gowes pagi, acara dilanjutkan dengan penyampaian kata sambutan dari Menteri Perhubungan, Kepala BPTJ, serta kesan dan pesan dari *influencer*. Masih dalam rangkaian acara di Hollywood Junction, Kampanye 3M di Transportasi Publik resmi dimulai ditandai dengan penyerahan secara simbolis stiker kampanye 3M yang nantinya akan ditempelkan di *body* bus JRC, yaitu di samping, belakang dan kaca depan.





Gambar 27. Penyerahan Stiker Kampanye 3 M di Transportasi Publik

c. Peluncuran JRC-Sepeda-In Aja

Acara peluncuran “JRC-Sepeda-In Aja” dilakukan langsung di lokasi terminal Bus JRC ditandai dengan pelepasan bus JRC oleh Menteri Perhubungan didampingi oleh Kepala BPTJ dan tamu undangan lainnya melambaikan bendera BPTJ (*flagship*) yang dilakukan secara bersama-sama. Dilanjutkan dengan simulasi oleh Menteri Perhubungan menaruh sepeda lipat di bagasi Bus JRC yang telah disediakan, diakhiri dengan sesi foto bersama.



Gambar 28. Simulasi Sepeda Lipat pada Peluncuran JRC-Sepeda-In Aja

Kegiatan peluncuran JRC-Sepeda-In Aja merupakan bagian dari Kampanye Jalan Hijau dengan penekanan pada NMT sebagai alternatif solusi dalam mendukung penggunaan angkutan umum di pemukiman. Hal ini memberikan dampak positif bagi masyarakat bahwa bagasi sepeda sangat dibutuhkan khususnya pada saat mewabahnya pandemi Covid-19. Isu tentang

penggunaan sepeda sepanjang tahun 2020 merupakan isu strategis yang dengan cepat ditangkap oleh BPTJ yang diapresiasi oleh Menteri Perhubungan. Hal ini juga yang menjadikan pemukiman di Jabodetabek sebagai wilayah percontohan bagi daerah berkembang lainnya dimana penyedia jasa transportasi (operator) bekerja sama dengan pihak pengembang pemukiman dalam penyediaan fasilitas pendukung penggunaan angkutan umum.

Hal lain yang menjadi catatan dari pelaksanaan kegiatan adalah peliputan tidak dapat dilakukan secara agresif mengingat terbatasnya ruang gerak pada saat kampanye. Masyarakat yang dilibatkan tidak dapat dikerahkan secara massive sehingga rekomendasi perbaikan dari sisi pengguna jasa tidak dapat dijangkau seperti pelaksanaan kampanye sebelumnya. Namun, dengan terbitnya pemberitaan pada seratus tujuh media online di wilayah Jabodetabek diharapkan dapat memberikan dampak bagi pengembangan angkutan umum di wilayah Jabodetabek dengan mengedepankan isu NMT.

2. Penyelenggaraan Webinar

Selama pandemi Covid-19, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek melakukan kebijakan-kebijakan yang dilaksanakan dalam hal pengelolaan transportasi perkotaan. Kegiatan Talkshow Webinar bertema “Langkah Sehat di Masa Pandemi” diselenggarakan sebagai bagian dari publikasi informasi terkait inovasi yang dilakukan BPTJ pada layanan transportasi publik di masa pandemi covid-19. Webinar dilaksanakan pada 28 September 2020 pukul 11.00 WIB s.d. 12.00 WIB melalui media Zoom Live Streaming. Narasumber webinar antara lain Kepala BPTJ, Ir. Polana B. Pramesti, Msc; Sekretaris Jenderal MTI Dr. Harya Setyaka Dillon; Pengamat Transportasi, Yayat Supriyatna; dan Praktisi kesehatan, dr. Cindiawaty. Adapun hasil dari diskusi ini menjadi bahan dalam pembuatan siaran pers yang kemudian dipublikasikan kepada wartawan media massa baik cetak, *online*, maupun elektronik



Gambar 29. Webinar “Langkah Sehat di Masa Pandemi”

Selain itu, dilaksanakan pula Webinar “Bijak Bertransportasi di Era Pandemi” yang berlangsung pada 15 September 2020 Pukul 09.00 s.d. 10.00 WIB melalui media

live di Radio Sonora 92 FM dan *streaming* Youtube Channel Radio Sonora. Narasumber webinar ini antara lain Kepala BPTJ, Ir. Polana B. Pramesti, Msc; Ketua Umum PB IDI, Dr. Daeng M. Faqih; Ketua Komunitas Bike to Work, Poetoet Sudarjanto; dan Ketua Koalisi Pejalan Kaki, Alfred Sitorus. Webinar diramaikan oleh 1375 pendaftar dengan kehadiran sebanyak 608 peserta, dan dipublikasikan dengan terbitnya tujuh puluh artikel media.



Gambar 30. Webinar “Bijak Bertransportasi di Era Pandemi”

BAB III DIREKTORAT TEKNIS

A. Direktorat Prasarana

1. Penyusunan Studi Pendahuluan dan OBC Pembangunan *Inland Waterways* Cikarang Bekasi Laut

Tingkat kepadatan jalan tol Jakarta–Cikampek maupun akses Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu yang tertinggi dibandingkan jalan tol lainnya di Jabodetabek. Meskipun telah adanya Jalan Tol Jakarta–Cikampek *Elevated*, jalur eksisting tetap seringkali mengalami kepadatan akibat kegiatan distribusi logistik. Salah satu kawasan penyumbang logistik terbesar di daerah Jabodetabek adalah kawasan industri di Cikarang. Sejak tahun 2015 para *stakeholder* telah menginisiasi solusi baru dalam aktivitas distribusi logistik dari Cikarang menuju Tanjung Priok sebagai terminal sebelum dilakukannya pengiriman yang lebih jauh. Solusi tersebut merupakan distribusi jalur air atau *waterways* pada kanal Cikarang Bekasi Laut (CBL). Proyek *Inland Waterways*/Cikarang Bekasi Laut kemudian masuk dalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek yang sebelumnya juga telah ditetapkan menjadi Proyek Strategis Nasional. Proyek *Inland Waterways* CBL akan melayani lalu lintas kontainer ke wilayah Industri Kawasan Cikarang dan memberikan *supply chain cost* yang lebih kompetitif serta mengurangi kemacetan di transportasi darat.



Gambar 315. Studi Pendahuluan dan OBC Pembangunan *Inland Waterways* Cikarang Bekasi Laut

Pelaksanaan KPBU di lingkungan Kementerian Perhubungan telah diatur melalui Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 145 Tahun 2018 Tentang Pembentukan Simpul Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Lebih lanjut, BPTJ juga telah didelegasikan sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2019 tentang Pendelegasian Kewenangan Menteri Perhubungan Selaku Penanggung Jawab Proyek

Kerjasama (PJPK) dalam Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Pembangunan Proyek Cikarang Bekasi Laut kepada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).

Dalam pengembangannya, terminal CBL terdiri dari sarana dan prasarana. Pembangunan prasarana yang dibutuhkan dalam terminal CBL adalah sebagai berikut:

- a. Biaya peningkatan fungsi dermaga
- b. Reklamasi area terminal
- c. Perkerasan area terminal non gedung terminal
- d. Perkerasan area bangunan gedung terminal
- e. Pembangunan fondasi dan rel *crane*
- f. Tonggak penambat kapal
- g. Peningkatan daya dukung tanah
- h. Pembangunan bangunan operasional terminal
- i. Pembangunan gedung kantor, *workshop*, bea cukai, dan administratif

Sementara sarana pada terminal CBL terdiri dari poin-poin sebagai berikut:

- a. *Crane* pada dermaga
- b. *Rubber Tyred Gantry* (RTG)
- c. *Terminal Tractor* (TT) dan *chassis*
- d. *Forklift*



Gambar 326. Denah Terminal CBL

Hal-hal kritis yang perlu diselesaikan pada tahap penyiapan proyek KPBU Inland Waterways CBL dan juga sebelum dimulainya tahap transaksi KPBU untuk proyek ini adalah sebagai berikut:

- a. Aspek Hukum dan Kelembagaan
 - 1) Belum tercantumnya Proyek ke dalam RT/RW Kabupaten Bekasi.
 - 2) Proses pengadaan tanah dan permukiman kembali (LARAP) sesuai peraturan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum.
 - 3) Pemilihan bentuk pemanfaatan aset Barang Milik Negara/Daerah di lokasi Proyek.

- 4) Integrasi pembangunan infrastruktur lain yang terkait dengan penyelenggaraan Proyek seperti relokasi dan peninggian jembatan dan jaringan jalan akses oleh Kemen PUPR, pembangunan Bendung Gerak dan Saluran irigasi oleh Kemen PUPR, dan juga pembangunan terminal CBL oleh Pelindo.
 - 5) Pembentukan struktur kelembagaan PJPK (tim KPBU, Panitia Pengadaan, dan Tim Pengendali).
- b. Aspek Teknis
- 1) Adanya jembatan di Jalan Raya Buni yang harus ditinggikan.
 - 2) Diperlukannya pembangunan jalan akses dan relokasi jalan inspeksi.
 - 3) Adanya utilitas di sepanjang kanal dan jembatan raya buni yang harus direlokasi.
 - 4) Adanya lahan BMN milik Kementerian PUPR sepanjang kanal CBL yang dibutuhkan proyek ini.
 - 5) Adanya rencana pembangunan bendung gerak, dan rencana pelebaran serta rencana pengerukan kanal CBL yang akan dilakukan oleh Kementerian PUPR.
 - 6) Adanya lahan milik warga (persawahan, perumahan, area komersial) yang dibutuhkan proyek ini.
 - 7) Adanya rencana pembangunan terminal dengan PT Pelindo.
- c. Aspek Ekonomi Dan Komersial
- 1) Perlu validasi lebih lanjut terkait kemampuan fiskal Kementerian Perhubungan c.q. BPTJ.
 - 2) Perlu pelaksanaan *market sounding* yang lebih komprehensif untuk mendapatkan lebih banyak *letter of interest*.
- d. Aspek Lingkungan dan Sosial
- 1) Belum adanya kajian Analisis dampak Lingkungan (Amdal).
 - 2) Belum dilakukan komunikasi sosial dengan warga terkena dampak pelebaran kanal CBL.
 - 3) Belum dilakukan kajian Analisis Dampak Lalu Lintas terhadap rencana peninggian jembatan raya buni, pembangunan jalan akses, dan relokasi jalan inspeksi.
- e. Aspek Bentuk Kerja Sama Dalam Penyediaan Infrastruktur
- Perlu diidentifikasi lebih lanjut *stakeholder* yang terlibat dalam bentuk Kerjasama KPBU.
- f. Aspek Kebutuhan Dukungan Pemerintah Dan/Atau Jaminan Pemerintah
- Outline Business Case* KPBU Pembangunan *Inland Waterways* Cikarang Bekasi Laut (CBL)
- 1) Belum adanya koordinasi dan pengajuan jaminan pemerintah kepada Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur (PT PII).
 - 2) Perlu mencantumkan proyek ini ke dalam PPP Book.
- Proyek kegiatan ini termasuk dalam kegiatan Prioritas Nasional, dalam rangka perwujudannya sesuai dengan inisiasi skema pendanaan KPBU, BPTJ Menyusun

kajian studi pendahuluan serta pra studi kelayakan dengan hasil dan rekomendasi sebagai berikut:

- a. Kesuksesan proyek KPBU *Inland Waterways* CBL sangat bergantung pada kesuksesan seluruh dukungan pemangku kepentingan;
- b. Dukungan pemerintah perlu dimaksimalkan untuk optimalisasi CAPEX, sehingga analisa kelayakan finansial dan ekonomi dapat maksimal;
- c. Proyek *benchmark* yang digunakan adalah KPBU KA Makasar-Parepare dengan besaran AP 246 M / tahun;
- d. Hasil perhitungan finansial adalah IRR (3,64%) < WACC (9,88%) sehingga proyek tidak layak secara finansial;
- e. Relokasi utilitas tidak termasuk dalam lingkup KPBU (memiliki risiko tinggi sehingga mempengaruhi perhitungan VfM);
- f. Besaran AP yang perlu dibayar setidaknya-tidaknnya ±856 M / tahun (alternatif 1) dan yang tertinggi sebesar ±1,668 T / tahun (alternatif 2).

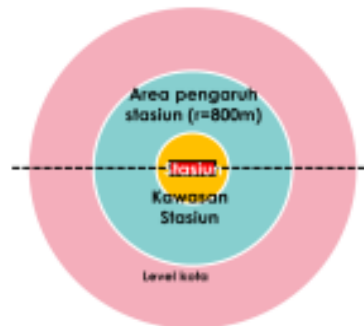
2. Penyusunan *Masterplan* Kawasan Berorientasi Angkutan Umum Masal di Wilayah Jabodetabek

Wilayah perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) memiliki intensitas kegiatan ekonomi yang tinggi dan berimplikasi pada mobilitas masyarakat yang luas, dan bersifat komuter. Aktivitas harian masyarakat mendorong adanya bangkitan dan tarikan pergerakan yang harus diakomodasi. Namun demikian, kebutuhan pergerakan ini dibatasi oleh ruang sehingga diperlukanlah sarana dan prasarana yang memadai. Pada kenyataannya, hal tersebut kemudian menimbulkan pemborosan utilitas layanan transportasi yang ditunjukkan oleh 1) ketidakseimbangan distribusi layanan, 2) aksesibilitas yang rendah, 3) biaya transportasi yang tinggi, 4) antrian yang melebihi batas toleransi pengguna jasa, 5) polusi lingkungan yang tinggi serta 6) masalah eksternalitas lainnya.

Praktek penanganan kemacetan salah satunya dengan konsep kawasan berbasis angkutan umum massal (*Transit Oriented Development/TOD*) yang menitikberatkan pertumbuhan pada pusat kawasan yang kompak dan terpadu, dapat diakses dengan berjalan kaki guna menghindari pengembangan tidak terarah (*urban sprawl*). Peningkatan aksesibilitas dan mobilitas yang didukung oleh konsep TOD mampu mereduksi ketergantungan yang tinggi terhadap penggunaan kendaraan pribadi. Oleh karena itu, kegiatan penyusunan *masterplan* kawasan berorientasi angkutan umum massal di wilayah Jabodetabek ini penting untuk dilakukan guna menghasilkan suatu panduan rancang kota yang dapat menjadi pedoman (*guideline*) bagi lembaga dan institusi yang berperan dalam menyelenggarakan integrasi antarmoda di kawasan berorientasi angkutan umum massal sebagai solusi penanganan permasalahan transportasi serta mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek.

Analisis aspek keruangan dilakukan secara deskriptif kualitatif yang digunakan untuk menentukan delineasi Kawasan TOD berdasarkan batasan dan kriteria yang telah disepakati, yaitu batasan fisik (jalan, sungai, rel kereta), batas administrasi (desa, kelurahan, kecamatan), dan perubahan point guna lahan.

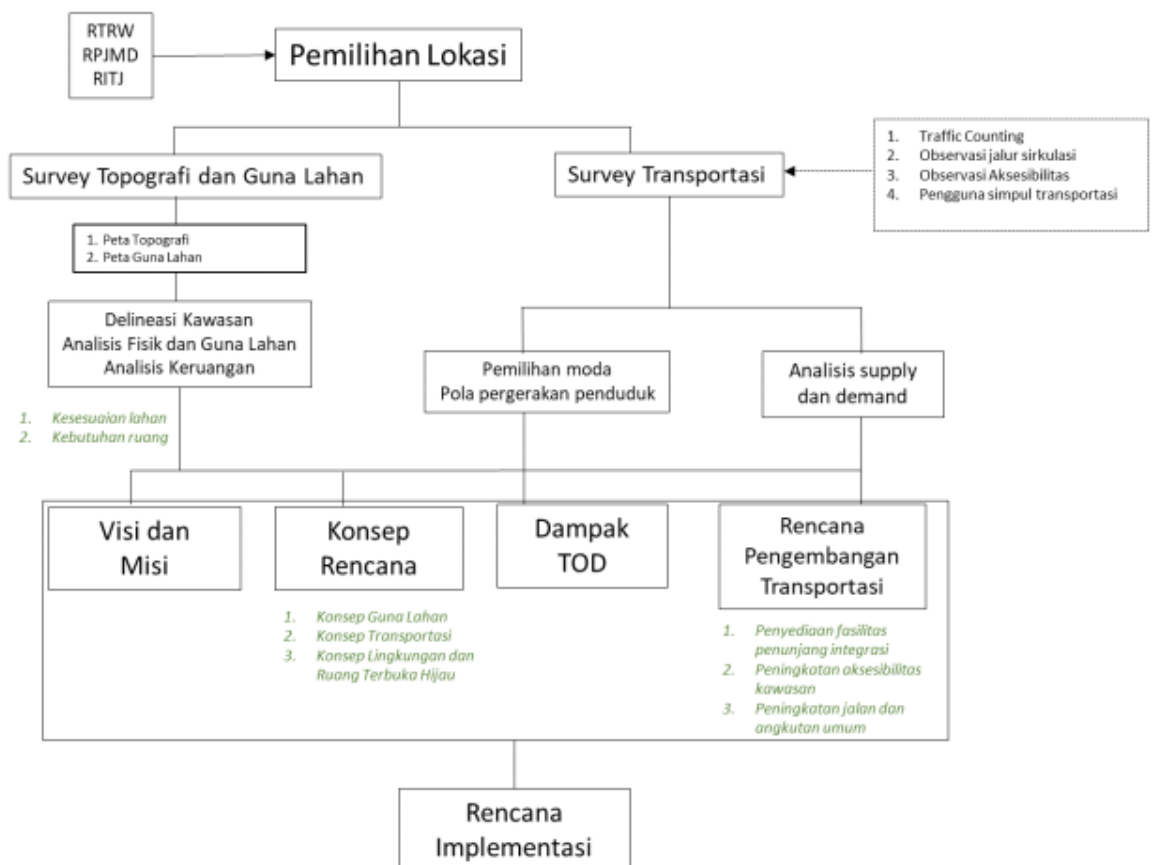
Selain itu, analisis ini juga diperlukan untuk mengetahui kondisi eksisting kawasan, isu dan potensi beserta rencana pengembangan kawasan. Berdasarkan skalanya, analisis kondisi eksisting Kawasan TOD terdiri dari 3 level atau tingkatan, yaitu tingkat kota, kawasan stasiun (dalam radius berjalan kaki sampai dengan 800 m), dan area stasiun dan wilayah stasiun.



Sumber: JUTPI 2, 2019

Gambar 33. Level Analisis Kawasan Pengaruh TOD

Selain itu, penyediaan fasilitas penunjang integrasi transportasi dan aksesibilitas kawasan perencanaan dengan kawasan sekitarnya juga dapat dihasilkan dari pengolahan data primer maupun sekunder yang sudah dikumpulkan, diantaranya dengan memperhitungkan rasio kebutuhan dan kondisi eksisting, eksplorasi variable kriteria penunjang yaitu konektivitas (ketersediaan jalur pedestrian), aksesibilitas (sirkulasi di dalam kawasan), dan sebagainya.



Gambar 34. Diagram Alir Metodologi Penyusunan Masterplan Kawasan Berorientasi Angkutan Umum Massal

Pada tahun anggaran 2020, kegiatan ini ditujukan pada lokasi-lokasi yang memenuhi kriteria dan persyaratan untuk pengembangan kawasan berbasis angkutan umum massal. Untuk tahapan pertama, terpilih 10 lokasi penyusunan master plan berbasis angkutan umum massal, yaitu Baranangsiang, Bekasi, Bekasi Timur, Cibubur, Cawang Cikoko, Cikarang, Cisauk, Depok Baru, Jatijajar, dan Poris Plawad. Potensi kawasan yang besar dengan kondisi eksisting yang mendukung pengembangan TOD perlu diantisipasi khususnya terkait ketersediaan lahan, kebutuhan ruang dan pergerakan (mobilitasi) guna mewujudkan pergerakan yang mulus (*seamless*), perbaikan kualitas lingkungan serta peningkatan manfaat ekonomi melalui optimalisasi nilai lahan.

Beberapa temuan studi berdasarkan hasil observasi dan survei di lapangan menunjukkan masing-masing kawasan studi memiliki sejumlah isu dan potensi yang dapat dipertimbangkan sebagai masukan analisis dan perencanaan sebagai berikut.

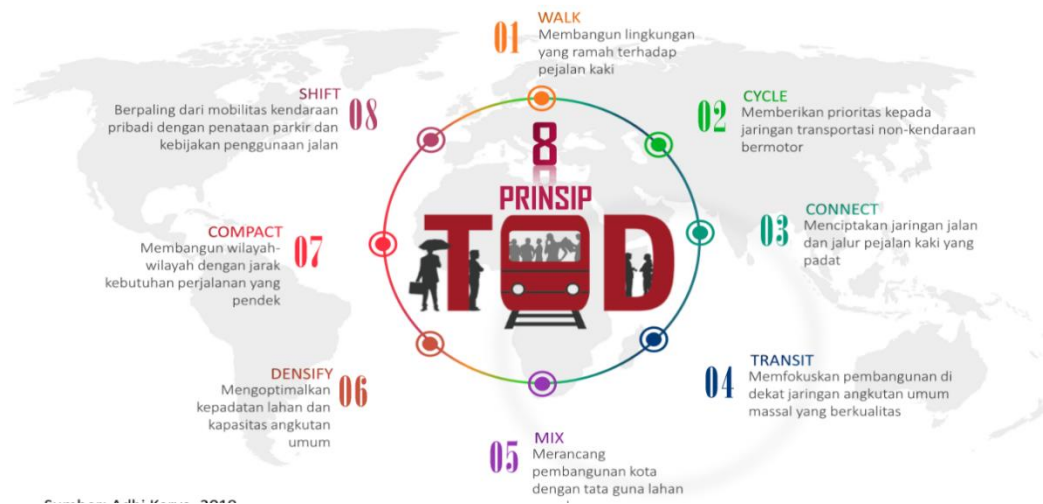
- a. Baranangsiang berada pada jalan utama (Jl. Raya Pajajaran) serta dekat dengan akses jalan tol. Lokasinya terjangkau oleh area permukiman serta dekat dengan pusat perbelanjaan dan komersial serta memiliki fasilitas pejalan kaki yang cukup baik dan terkoneksi dengan jalur hijau di Kebun Raya Bogor. Beberapa isu pengembangan kawasan adalah kemacetan lalu lintas, ketidakteraturan angkot, dan pedagang kaki lima yang tidak tertata dengan baik. Dari sisi topografi, Terminal Baranangsiang memiliki proporsi Kawasan curam yang cukup tinggi, sehingga kegiatan pengembangan Kawasan perlu dibatasi
- b. Bekasi sedang dilakukan pembangunan *double-double track*, rencana peningkatan akses dan pembangunan JPO. Selain itu, penggunaan lahan kawasan beragam serta dilengkapi fasilitas perkotaan mampu meningkatkan nilai lahan dan mendukung pengembangan permukiman kepadatan tinggi (*high density*). Beberapa permasalahan di kawasan Stasiun Bekasi adalah keamanan pejalan kaki karena tidak terdapatnya median jalan dan fasilitas penyeberangan, bangunan stasiun lama dan kurang nyaman, trotoar yang kurang memadai, dan antrian menuju stasiun akibat tidak terorganisasinya angkutan kota.
- c. Bekasi Timur memiliki bangunan stasiun dengan area parkir yang luas. Terletak di jalan kolektor primer, stasiun dilengkapi dengan halte yang terintegrasi dengan stasiun serta orientasi pembangunan kawasan campuran (*mixed use*) di sekitar stasiun. Isu utama kawasan adalah belum adanya bangunan integrasi antara stasiun dengan guna lahan sekitar, pengembangan yang terfragmentasi, jalur pedestrian yang kurang memadai, inefisiensi lahan parkir, dan kurangnya faktor keamanan karena tidak adanya median jalan serta bukaan/celah antara rel dengan permukiman warga.
- d. Cawang Cikoko berada pada jalan utama dan jalan tol dalam kota yang dekat dengan pusat bisnis dan perkantoran, pusat perbelanjaan, dan dekat dengan angkutan umum massal, seperti KRL dan Transjakarta. Tingginya volume

kendaraan serta penataan jalan dan kawasan yang belum terintegrasi menyebabkan kemacetan pada ruas akses menuju stasiun.

- e. Cibubur berada pada jalan utama dan Jalan Tol Jagorawi yang dekat dengan pusat bisnis dan perkantoran, pusat perbelanjaan, dan dapat diakses oleh Transjakarta dan bus antarkota. Isu utama kawasan adalah belum tersedianya akses menuju stasiun serta rendahnya intensitas pembangunan.
- f. Cikarang memiliki bangunan fisik stasiun yang nyaman. Terletak di Poros utama jalan raya Cikarang dan dekat dengan Terminal Cikarang, kegiatan ekonomi berkembang beragam mulai dari perdagangan hingga jasa. Terdapat beberapa potensi untuk mengintegrasikan kawasan stasiun dengan kawasan sekitarnya karena kawasan stasiun cukup luas dan dilalui banyak angkutan umum. Isu utama adalah kenyamanan untuk pejalan kaki karena tidak adanya trotoar, keamanan berkendara karena tidak adanya median jalan, *mix traffic* antara kendaraan tidak bermotor (becak) hingga truk angkutan barang
- g. Cisauk memiliki area parkir stasiun yang luas dan bangunan stasiun yang modern dan terintegrasi dengan Terminal Intermoda BSD yang dilengkapi feeder. Sekitar stasiun terdapat potensi lahan kosong serta pengembangan hunian berkepadatan tinggi. Isu utama di kawasan adalah kondisi jalan akses yang kurang lebar dibandingkan dengan arus kendaraan, kemacetan lalu lintas, serta penataan kawasan sekitar stasiun yang kurang seimbang.
- h. Depok Baru memiliki area parkir stasiun yang luas dan potensial untuk *park and ride*. Bangunan stasiun yang terintegrasi dengan Terminal Depok (Margonda) serta dekat dengan Pusat Pemerintahan Kota Depok. Di sekitar kawasan terdapat pengembangan kawasan komersial dan perkantoran serta terdapat *feeder* dan angkutan umum dari dan menuju stasiun. Permasalahan utama kawasan stasiun adalah kemacetan lalu lintas, padatnya bangunan disekitar stasiun dan kurang tertatanya terminal.
- i. Jatijajar merupakan terminal baru dengan fasilitas lengkap yang berada di jalan utama (Jl. Raya Bogor) serta dekat akses Jalan Tol Ring Road. Kawasan ini terjangkau oleh area permukiman penduduk; dan memiliki potensi lahan kosong untuk dikembangkan. Isu kawasan adalah topografi wilayah bergelombang dan curam, kurang optimalnya penggunaan lahan, serta kurangnya kendaraan pengumpan (*feeder*) ke Terminal Jatijajar ke berbagai penjuru wilayah Kota Depok
- j. Poris Plawad Memiliki lokasi yang strategis karena peluang integrasi antara layanan KRL dan airport link beserta terminal bus. Area terminal dengan fasilitas *park and ride* serta potensi lahan sekitar untuk pembangunan Kawasan hunian dan campuran serta pengembangan apartemen dan hunian berkepadatan tinggi.

Total luas area dari 10 kawasan yang termasuk dalam delineasi ini adalah sekitar 1864,5 Ha yang terdiri dari: TOD Bekasi 203,7 Ha, TOD Bekasi Timur 159,7 Ha, TOD Cikarang 111,3 Ha, TOD Cisauk 176,9 Ha, TOD Poris Plawad 221,3 Ha, TOD Cibubur 207,4 Ha, TOD Cikoko 187,4 Ha, TOD Depok Baru 222,3 Ha, dan TOD Baranangsiang seluas 198 Ha. Dari kesepuluh lokasi tersebut, jumlah

penduduk dan kepadatan tertinggi berada di TOD Cikoko dengan 44.050 jiwa dan 235 jiwa/Ha, sedangkan lokasi dengan jumlah penduduk dan kepadatan terendah berada di TOD Cisauk sebesar 5.048 jiwa serta 29 jiwa/Ha.



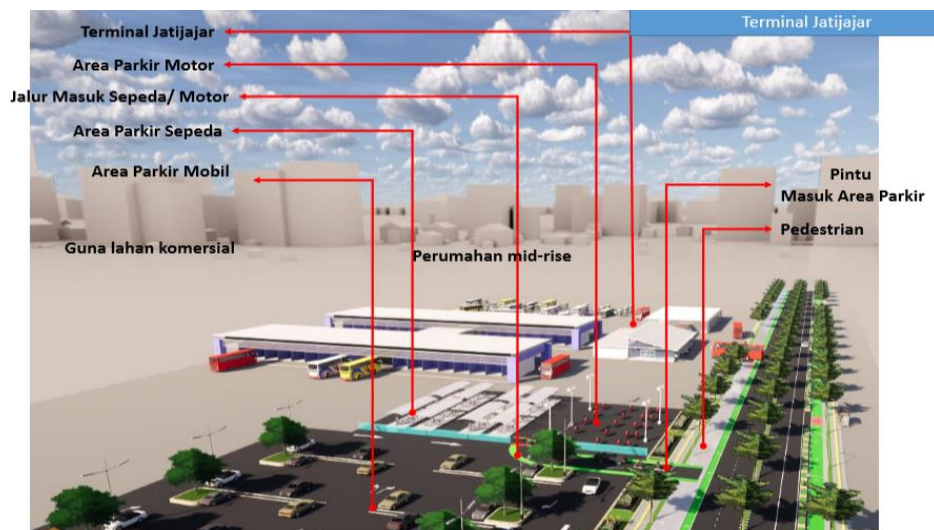
Gambar 35. Penyusunan Masterplan Kawasan Berorientasi Angkutan

Visi dan misi dari masing-masing kawasan TOD dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Baranangsiang memiliki visi *Hub* Transit Bogor dengan Interkonektivitas dan Intermodal Center yang Dinamis dengan misi:
 - Menciptakan kawasan *hub* yang strategis didukung dengan interkonektivitas kawasan.
 - Menjadi kawasan pusat intermodal yang dinamis
 - Mengoptimalkan area terminal dan memodernisasi kegiatan perdagangan sekitar kawasan
 - Menyediakan fasilitas modern dengan sistem perangkutan yang efisien
 - Optimalisasi ruang bagi perkembangan kegiatan pariwisata di sekitar dengan menjaga keberlanjutan lingkungan
- b. Bekasi memiliki visi Kawasan Stasiun Bekasi yang Atraktif melalui Optimalisasi Ruang untuk Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Berwawasan Lingkungan dengan misi:
 - Penguatan aksesibilitas dan kenyamanan lokasi untuk berjalan kaki dan mencapai pusat kegiatan di sekitar stasiun.
 - Penguraian kemacetan dengan integrasi antarmoda serta meningkatkan peran angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor.
 - Optimalisasi lahan untuk mendukung kegiatan perdagangan dan jasa, perkantoran, dan pusat pemerintahan.
 - Memberikan peluang bagi pengembangan vertikal dan kegiatan campuran untuk meningkatkan nilai lahan.
 - Pengelolaan kawasan berwawasan lingkungan dengan penyediaan RTH dan infrastruktur hijau.
 - Pengendalian pembangunan dan revitalisasi Kawasan
- c. Bekasi Timur memiliki visi *Compact City* yang Hidup dan Dinamis dengan Aksesibilitas Tinggi dan Selaras dengan Pembangunan Perkotaan

- Memperkuat aksesibilitas dan kenyamanan lokasi bagi pejalan kaki dan pesepeda.
- Menciptakan integrasi antarmoda serta meningkatkan peran angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor.
- Optimalisasi lahan untuk mendukung kegiatan perdagangan dan jasa, perkantoran, dan sarana pelayanan umum.
- Mendorong pengembangan vertikal dan kegiatan campuran untuk meningkatkan nilai lahan.
- Peningkatan kualitas lingkungan dengan penyediaan RTH dan infrastruktur hijau

Ilustrasi Konsep Pengembangan Cawang Cikoko



Gambar 36. Ilustrasi Konsep Pengembangan Cawang Cikoko

- d. Cawang-Cikoko memiliki visi *Hub* Cikoko sebagai Pintu Gerbang ke Pusat Kota dan Penghubung Kawasan Sub Kota yang Dinamis dengan misi:
- Mendorong penggunaan lahan campuran untuk hunian, perkantoran, dan perdagangan jasa
 - Pengendalian tata massa bangunan dan mengoptimalkan konsep TOD
 - Menciptakan ruang pejalan kaki yang hirarkis dan merata di seluruh kawasan
 - Mempertahankan fungsi lahan pertanian berkelanjutan dan mengembangkan lahan potensial

- Menciptakan sirkulasi dan arus lalu lintas yang lancar dan efisien
- e. Cibubur memiliki visi *Gateway* yang Hidup dan Atraktif Sebagai Kota Hunian Baru Ramah Lingkungan di Kawasan Suburban dengan misi:
 - Mendorong penggunaan lahan campuran untuk hunian, perkantoran, dan perdagangan jasa
 - Menciptakan ruang pejalan kaki yang hirarkis dan merata di seluruh kawasan
 - Mempertahankan fungsi lahan pertanian berkelanjutan dan mengembangkan lahan potensial
 - Menciptakan sirkulasi dan arus lalu lintas yang lancar dan efisien
- f. Cikarang memiliki visi Hub Modern yang Dinamis Mendorong Integrasi Kawasan Komersial dan Industri dengan misi:
 - Terwujudnya fungsi dan peran stasiun sebagai pusat perekonomian perkotaan
 - Tersedianya infrastruktur utama untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas kawasan.
 - Terciptanya lingkungan stasiun yang tertata dan mampu meningkatkan produktivitas kawasan.
 - Mengoptimalkan efisiensi daya dukung dalam rangka pembangunan berkelanjutan yang ramah lingkungan
- g. Cisauk memiliki visi Wilayah Pinggiran Kota yang Modern untuk Pengembangan Berbasis Angkutan Umum dan Pembangunan Berkelanjutan dengan misi
 - Menciptakan kawasan berbasis angkutan dengan moda yang terintegrasi
 - Menyediakan ruang pejalan kaki dan jalur sepeda yang nyaman dan merata
 - Mendorong penggunaan lahan campuran untuk hunian, perkantoran, dan perdagangan jasa dengan jaringan jalan yang terkoneksi
 - Mengatur penggunaan lahan monofungsi menjadi beragam peruntukan yang bernilai tambah
 - Mempertahankan fungsi lahan pertanian berkelanjutan dan mengembangkan lahan potensial
 - Menciptakan sirkulasi dan arus lalu lintas yang lancar dan efisien.
- h. Depok Baru memiliki visi Pusat Integrasi Kegiatan dan Interkoneksi Moda yang Modern dengan Konsep Hijau dengan misi:
 - Mendukung perjalanan komuter masyarakat Kota Depok
 - Menciptakan stasiun yang ramah pengguna dan mampu mengakomodasi kebutuhan penduduk
 - Menyediakan ruang terbuka sebagai pendukung konektivitas kawasan
 - Mengintegrasikan fungsi stasiun dan terminal secara optimal
 - Mengoptimalkan fungsi campuran di sekitar stasiun dan mengurangi beban lingkungan
- i. Jatijajar memiliki visi *Hub* Baru sebagai Pintu Gerbang dan Penggerak Mobilitas Kota dan Regional dengan misi:
 - Mendorong penggunaan lahan campuran untuk hunian, perkantoran, dan perdagangan jasa.
 - Mengoptimalkan fungsi terminal sebagai hub transportasi dalam kota dan antarkota

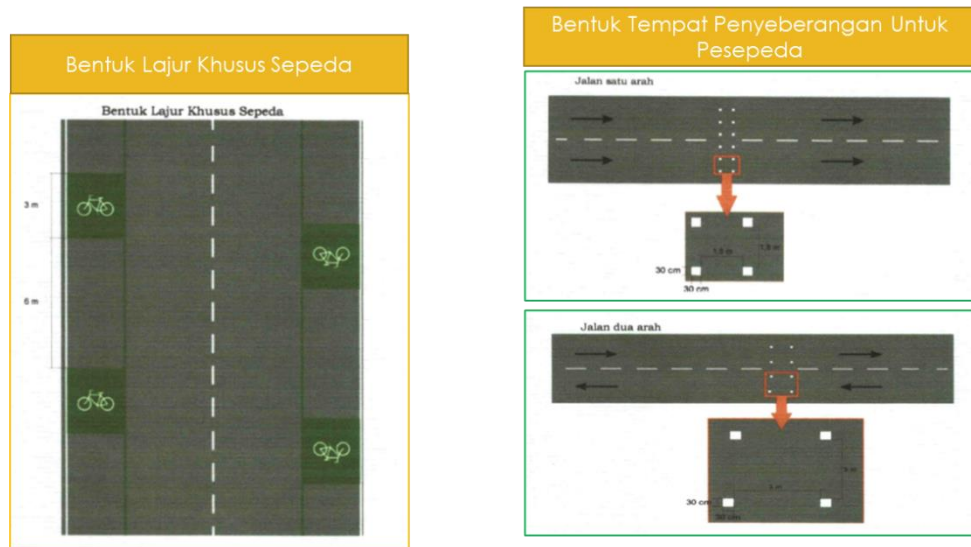
- Menciptakan ruang pejalan kaki yang hirarkis dan merata di seluruh Kawasan
 - Mengubah fungsi guna lahan dari monofungsi menjadi kegiatan yang beragam
 - Mempertahankan fungsi ruang terbuka dan mengembangkan lahan potensial
 - Menciptakan sirkulasi dan arus lalu lintas yang aman dan nyaman.
- j. Poris Plawad memiliki visi Kota Baru yang Hidup dan Dinamis sebagai Pintu Gerbang ke Bandara, Pusat Kota, dan Kawasan Sub Kota dengan misi:
- Memperkuat fungsi gerbang internasional dan pinggiran kota.
 - Mendorong penggunaan lahan campuran untuk hunian dan tempat bekerja dengan jaringan jalan yang terkoneksi.
 - Menciptakan ruang pejalan kaki dan kawasan berbasis angkutan umum.
 - Mendorong industri ramah lingkungan dan jaringan hijau dan pertanian.
 - Manajemen kota yang berkelanjutan melalui partisipasi swasta dan masyarakat.

Pada umumnya, permasalahan yang utama di Kawasan TOD adalah belum adanya integrasi antarbangunan dan fungsi kegiatan di Kawasan, sehingga diperlukan pembangunan dan penyediaan fasilitas transfer antar moda seperti jembatan penyeberangan, pedestrian *deck*, dan bangunan penghubung untuk meningkatkan konektivitas jaringan dan bangunan. Selain itu, pada beberapa lokasi masih ditemui akses yang kurang memadai untuk mencapai stasiun dan Kawasan perumahan di sekitarnya. Untuk itu, perbaikan akses dan peningkatan jalan eksisting perlu dilakukan. Hal ini perlu dilengkapi dengan penentuan ukuran lebar (ROW) jalan dalam rencana kota untuk menjamin pelayanan infrastruktur yang sesuai dengan standard dan kebutuhan. Ruang terbuka hijau sebagai sarana umum meningkatkan kualitas lingkungan untuk mengendalikan polusi, ajang berkumpul dan bersosialisasi serta sebagai fungsi mitigasi bencana (*assembly point*) juga penting untuk dipertimbangkan dalam konsep rencana pengembangan. Tambahan pula, selain memanfaatkan tanah kosong atau taman eksisting, penyediaan RTH juga dapat dilakukan dengan pengembangan konsep *green design* pada bangunan komersial dan perumahan vertikal. Dari 10 kawasan TOD terpilih di fase pertama, hanya TOD Cisauk dan Cibubur yang memiliki daya tampung lahan yang masih memadai hingga jangka waktu 20 tahun ke depan, begitu pula dengan kondisi infrastruktur eksisting di kedua lokasi tersebut. Dengan melihat dari kemampuan lahan untuk pengembangan kawasan, maka kedua kawasan ini dapat menjadi prioritas. Adapun untuk 8 lokasi lainnya disarankan untuk melakukan pengembangan secara vertikal dan *berbasis high density* guna mewujudkan suatu kawasan yang kompak. Dari sisi regulasi, pengembangan TOD dapat tetap berjalan untuk mendukung pergerakan dan pembangunan sarana angkutan umum massal dengan tetap berprinsip pada pengendalian guna lahan dan pengaturan tata massa sesuai dengan arahan peraturan tentang TOD serta RTRW dan RDTR yang berlaku.

Dari hasil kajian tersebut, dapat disampaikan rekomendasi sebagai berikut:

- a. Perlunya fasilitas transfer antar moda untuk meningkatkan konektivitas jaringan;

Kajian terhadap optimasi peluang pengembangan jalur sepeda menjadi penting dilakukan dan bermanfaat dalam berkontribusi pada penciptaan kota berwawasan lingkungan.



Gambar 38. DED Pembangunan Jalur Sepeda *Bike Sharing* di Jabodetabek

Jalur sepeda merupakan jalur yang diprioritaskan untuk lalu lintas pengguna sepeda, terpisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda. Regulasi mengenai jalur sepeda diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 25, yaitu setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat. Selain itu, juga tertuang dalam Pasal 45 bahwa fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi jalur sepeda. Dalam Pasal 62 juga disebutkan bahwa Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda. Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas. Pemilihan jalur sepeda disesuaikan menurut fungsi dan kelas jalan.

Tabel 2. Pemilihan jalur sepeda di badan jalan, jalur sepeda di trotoar, dan jalur sepeda di badan jalan berdasarkan fungsi dan kelas jalan di perkotaan

No	Kelas Jalan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
1	Arteri primer	A	A	A
2	Kolektor primer	A	A	A
3	Lokal primer	C	C	C
4	Lingkungan primer	C	C	C
5	Arteri sekunder	A/B	A/B	A/B
6	Kolektor sekunder	B/C	B/C	B/C
7	Lokal sekunder	B/C	B/C	B/C
8	Lingkungan sekunder	B/C	B/C	B/C

Keterangan :

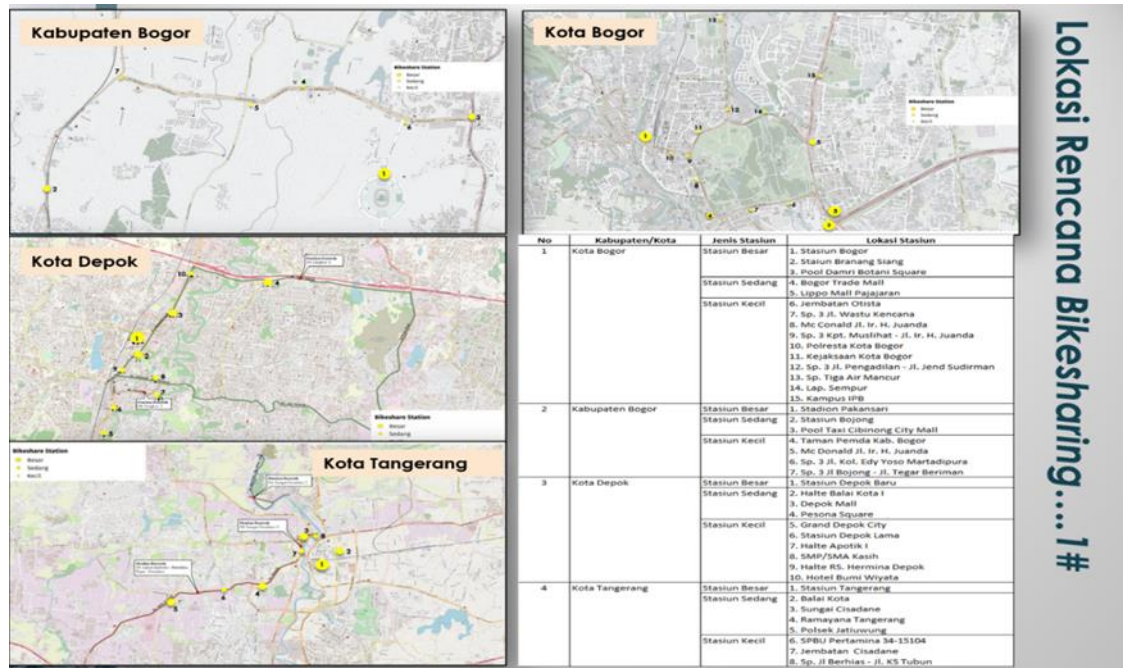
A : Tipe jalur sepeda di badan jalan

B : Tipe jalur sepeda di trotoar

C : Tipe jalur sepeda di badan jalan

Secara umum setidaknya terdapat lima syarat dalam menyediakan infrastruktur bersepeda. Syarat tersebut adalah menarik, berkeselamatan, koherensi, nyaman dan tidak terputus, berikut penjelasan detail dari kelima syarat tersebut:

- a. Menarik
Lingkungan sekeliling dirancang menarik, sehingga bisa menimbulkan daya tarik estetika secara prositif.
- b. Berkeselamatan
Aspek keselamatan menjadi prioritas dan jaminan bagi pengguna sepeda sehingga fasilitas harus menghasilkan lebih sedikit risiko kecelakaan lalu lintas.
- c. Koherensi
Pengguna sepeda harus dapat mengakses jalan mereka dengan mudah sehingga kemudahan tersebut dapat dijadikan sebagai pertimbangan pengguna sepeda dalam menggunakan jalur sepeda.
- d. Kenyamanan
Artinya fasilitas yang digunakan di dalam jalur sepeda harus memiliki kondisi yang membuat perjalanan pengguna sepeda lebih nyaman dalam mengendarai sepeda.
- e. Tidak terputus (berkelanjutan)
Fasilitas yang disediakan bagi pengguna sepeda harus memenuhi kebutuhan akan rute langsung ke tujuan.



Gambar 39. Rencana Lokasi *Bike Sharing* di Jabodetabek

Dengan adanya kelima syarat tersebut, maka pesepeda bisa dengan aman dan nyaman untuk melintas. Tak hanya itu, untuk meningkatkan minat bersepeda juga diperlukan fasilitas pendukung lainnya, seperti ketersediaan lahan parkir.

4. DED Pembangunan Fasilitas *Park and Ride* di Wilayah Jabodetabek

Salah satu tugas dari BPTJ diantaranya yaitu pengembangan transportasi perkotaan yang ramah lingkungan. Melalui kegiatan DED Pembangunan Fasilitas *Park and Ride* di Wilayah Jabodetabek yang merupakan salah satu turunan dari tugas BPTJ tersebut, BPTJ mendapatkan pedoman teknis terkait Fasilitas *Park and Ride* di Kawasan Jabodetabek. Diharapkan dengan adanya desain *park and ride* di dua lokasi ini, agar para pengendara yang awalnya menggunakan kendaraan pribadi untuk mengalihkan menggunakan moda transportasi umum. Kebutuhan akan *park and ride* di kawasan strategis pada moda transportasi umum sangat dipandang perlu, guna mengurangi polusi udara dan kemacetan di daerah penyangga Ibu Kota DKI Jakarta. Tarif yang *relative* murah sangat membantu para pengendara kendaraan pribadi agar mau menggunakan fasilitas *park and ride*. Dalam kajian ini mengakomodir *park and ride* pada terminal Bubulak Kota Bogor, Terminal BSD Kota Tangerang Selatan, dan Stasiun Bekasi.



Gambar 40. Lokasi *Park and Ride* di Terminal Bubulak Kota Bogor

Dari hasil kajian tersebut, dapat disimpulkan bahwa sebagai berikut:

- a. Dengan dibangunnya park and ride di kawasan terminal Bubulak, dapat mengakomodir dan menampung para pengendara kendaraan pribadi dan beralih menggunakan kendaraan umum.
- b. Terjangkaunya tarif parkir membuat pemilik kendaraan bermotor untuk memarkirkan kendaraan pribadinya.
- c. Fasilitas park and ride tidak hanya digunakan oleh para penglaju atau pekerja yang menuju ke arah Jakarta, akan tetapi bisa digunakan juga digunakan oleh warga sekitar untuk beraktivitas ke tempat sekitar area *park and ride*.



Gambar 41. Jarak Lokasi *Park and Ride* berada dalam 1 areal kompleks Terminal C BSD Kota Tangerang Selatan

Dari hasil kajian tersebut, dapat disampaikan rekomendasi sebagai berikut:

- a. Desain pada terminal C BSD kota Tangerang Selatan dimaksimalkan menggunakan area konvensional karena area yang terbatas;
- b. Pada desain park and ride di alun-alun kota Bekasi, untuk bisa mengakses dari bangunan tahap-1 menuju ke tahap-2 bisa mengambil satu modul parkir kendaraan, bila sangat diperlukan akses menuju ke bangunan tahap-1 ke tahap-2 maupun sebaliknya.

5. KPBU Pengembangan Perairan Daratan di Wilayah Jabodetabek

Dalam mendukung kegiatan transportasi di Kawasan Jabodetabek baik yang berada di pusat kegiatan maupun di daerah pesisir, sistem transportasi perairan daratan di daerah pesisir Kawasan Jabodetabek dikembangkan akan berdampak pada makin optimalnya potensi yang ada di daerah pesisir tersebut baik dari segi wisata maupun perekonomian masyarakatnya. Melalui kegiatan Studi Pendahuluan OBC & KPBU Pengembangan Perairan Daratan Di Wilayah Jabodetabek (Muara Angke s.d Kepulauan Seribu, Muara Gembong s.d Kepulauan Seribu, Tanjung Pasir s.d Kepulauan Seribu) ini, diharapkan dapat memberikan studi kelayakan terkait dengan pengembangan perairan daratan Daerah Pesisir tersebut dengan memperhatikan kebutuhan masyarakatnya dan rencana ke depan terkait dengan sistem transportasi di Jabodetabek. Dengan pengembangan perairan daratan tersebut akan mempermudah kegiatan pergerakan masyarakat setempat serta dapat menjadi salah satu pemicu tumbuhnya kegiatan-kegiatan baru dan potensi yang ada di daerah tersebut serta berdampak pada perekonomian masyarakat setempat pula.

Sesuai dengan inisiasi yang dilakukan oleh pihak Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) untuk mengembangkan perairan daratan menuju Kepulauan Seribu, diidentifikasi 3 buah lokasi yang akan menjadi rencana pelabuhan asal menuju Kepulauan Seribu. Ke tiga lokasi tersebut adalah Tanjung Pasir di Provinsi Banten, Kabupaten Tangerang; Muara Gembong di Provinsi Jawa Barat, Kabupaten Bekasi; dan Muara Angke di Provinsi DKI Jakarta. Ke 3 lokasi tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 42. Lokasi Awal Rencana Pengembangan Pelabuhan Menuju Kepulauan Seribu

Kepulauan Seribu yang terletak di Laut Jawa dan Teluk Jakarta merupakan suatu wilayah dengan karakteristik dan potensi alam yang berbeda dengan wilayah DKI Jakarta Lainnya, sebab wilayah ini pada dasarnya merupakan gugusan pulau-pulau terumbu karang yang terbentuk dan dibentuk oleh biota koral dan biota asosiasinya (algae, moluska, foraminifera dan lain-lain) dengan bantuan proses dinamika alam. Sesuai dengan karakteristik tersebut dan kebijaksanaan pembangunan DKI Jakarta, maka pengembangan wilayah Kepulauan Seribu diarahkan terutama untuk:

- Meningkatkan kegiatan pariwisata.
- Meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat nelayan melalui peningkatan budidaya laut.
- Pemanfaatan sumber daya perikanan dengan konservasi ekosistem terumbu karang dan mangrove.

Pembagian Wilayah Pengembangan (WP) dimana Kepulauan Seribu termasuk salah satu WP, diatur dalam Perda No. 6 tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta. Terdapat sejumlah permasalahan terkait transportasi menuju Kepulauan Seribu, antara lain:

- Kondisi prasarana dermaga yang masih belum sesuai;
- Abrasi di beberapa wilayah baik di Kepulauan Seribu maupun beberapa Pelabuhan yang menghubungkan Kepulauan Seribu dari Provinsi Banten;
- Kondisi Pelabuhan Muara Angke yang merupakan Pelabuhan tradisional, sehingga hanya memiliki kedalaman 2 m, tidak dapat disinggahi kapal ukuran besar (Kapal PELNI) yang membutuhkan kedalaman 3,5-5 m;
- Jumlah sarana kapal yang melayani penyeberangan dari dan ke Kepulauan Seribu yang masih belum cukup dalam melayani demand wisatawan;

- e. Pemenuhan SPM untuk kapal-kapal yang melayani penyeberangan dari dan ke Kepulauan Seribu, khususnya kapal-kapal kayu tradisional (dari sisi keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang);
- f. Desain kapal terkadang tidak memenuhi standar keselamatan dan keamanan, contoh: kapal berbahan kayu yang dibangun cenderung asal jadi, penempatan genset yang seringkali berada dekat mesin, rentan memicu korsleting dan kebakaran pada kapal;
- g. Sistem Navigasi dan komunikasi kapal yang terkadang tidak berfungsi;
- h. Pemenuhan batas kapasitas penumpang yang dapat diangkut oleh kapal penyeberangan, yang kerap kali dilanggar oleh operator (*over capacity*);



Gambar 43. Kapal Angkutan Menuju Kepulauan Seribu

Resume analisa yang sudah dilakukan pada ke 3 lokasi rencana Pelabuhan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Rencana pengembangan di Tanjung Pasir
 - Lokasi simpul transportasi menuju Kepulauan Seribu selain dari Tanjung Pasir, juga dari Pelabuhan Cituis;
 - Membuka opsi rencana pengembangan transportasi menuju Kepulauan Seribu dari Pelabuhan Cituis (rekomendasi Dinas Perhubungan Provinsi Banten);
 - Layanan angkutan menuju Kepulauan Seribu adalah untuk transportasi logistik dan pariwisata;
 - Lahan di kedua Pelabuhan tersebut merupakan milik PT. Perhutani.
- b. Rencana pengembangan di Muara Angke
 - Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam tahap pengembangan Pelabuhan Muara Angke dan 11 pulau di Kepulauan Seribu dalam bentuk pengembangan dermaga dan terminal (secara bertahap);
 - Layanan angkutan menuju Kepulauan Seribu adalah untuk transportasi logistik dan Pariwisata.
- c. Rencana pengembangan di Muara Gembong
 - Masih belum ada layanan angkutan menuju Kepulauan Seribu;
 - Adanya keinginan dari pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi untuk mengembangkan Muara Gembong menjadi Pelabuhan yang bisa melayani rute angkutan menuju Kepulauan Seribu (transportasi pariwisata);
 - Lahan di lokasi merupakan milik BBWS Citarum (saat ini skema Pinjam Pakai dengan Pemerintah Kabupaten).

Dari hasil kajian tersebut, dapat disimpulkan bahwa sebagai berikut:

Penyiapan proyek KPBU Pengembangan Perairan Daratan di Wilayah Jabodetabek (Muara Angke s.d Kepulauan Seribu, Muara Gembong s.d Kepulauan Seribu, dan Tanjung Pasir s.d Kepulauan Seribu) dan juga sebelum dimulainya tahap transaksi KPBU untuk proyek ini adalah sebagai berikut:

- a. Aspek Hukum dan Kelembagaan
 - Status Pelabuhan Muara Angke sebagai pelabuhan pengumpan regional belum ditetapkan oleh Gubernur Provinsi DKI Jakarta;
 - Pelabuhan Tanjung Pasir belum memiliki Rencana Induk Pelabuhan ("RIP");
 - Pembentukan Tim KPBU;
 - Pembentukan Panitia Pengadaan;
 - Pembentukan Tim Pelaksana Perjanjian KPBU.
- b. Aspek Teknis
 - Penetapan rute pelayaran di Cituis, Tanjung Pasir, Muara Angke, dan Antar Pulau;
 - Kondisi jalan akses menuju Cituis/Tanjung Pasir sudah baik, namun untuk pengembangan kedepannya membutuhkan pelebaran;
 - Lokasi menuju Cituis/Tanjung Pasir memerlukan feeder dari Kota Tangerang atau sekitarnya;
 - Penyusunan Standar Pelayanan Minimum khusus untuk rencana proyek KPBU;
 - Lahan Pelabuhan Cituis/Tanjung Pasir milik PT. Perhutani.
- c. Aspek Ekonomi Dan Komersial

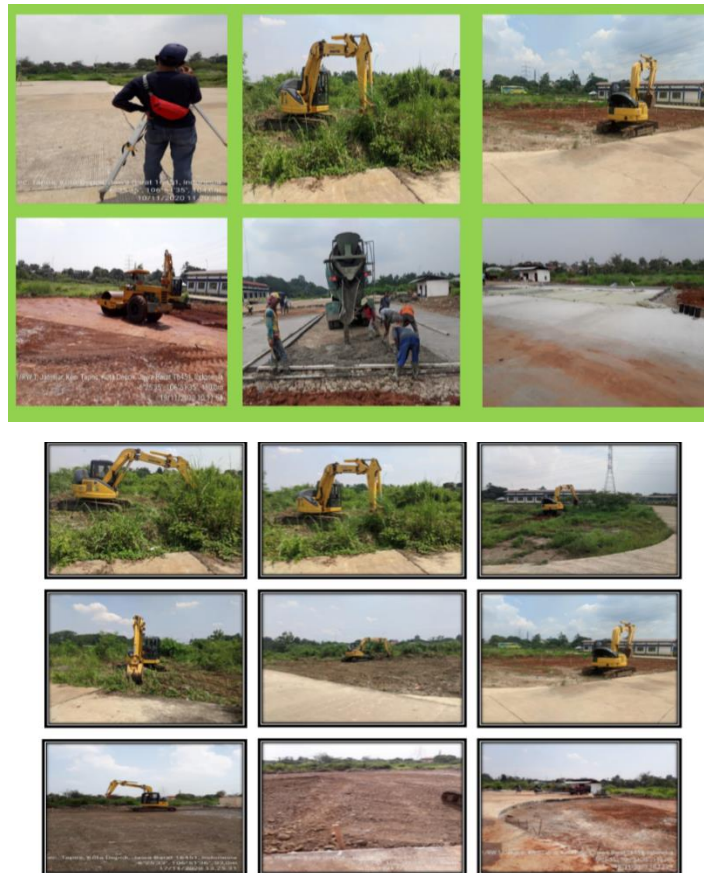
Perlu dukungan sebagian konstruksi untuk dapat meningkatkan kelayakan proyek KPBU.
- d. Aspek Lingkungan Dan Sosial
 - Belum adanya kajian Analisis dampak Lingkungan (Amdal);
 - Dampak social bagi para pemilik kapal di lokasi Cituis/ Tanjung Pasir, dan Muara Angke.
- e. Aspek Dukungan dan Jaminan Pemerintah
 - Perlu adanya dukungan sebagian konstruksi dari Kementerian Perhubungan;
 - Belum adanya koordinasi dan pengajuan jaminan pemerintah kepada Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur (PT PII);
 - Perlu mencantumkan proyek ini ke dalam PPP Book.

Dari kesimpulan di atas dapat diberikan saran dalam penyelesaian hal kritis yaitu:

- a. Koordinasi dan diskusi mendalam dengan pemprov DKI, Pemkab Tangerang dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- b. Penetapan SK Tim KPBU, Panitia Pengadaan dan Pengendali Pelaksana Perjanjian;
- c. Koordinasi terkait rencana alokasi anggaran untuk pembelian lahan Bersama Sekjen Kemenhub dan PT. Perhutani;
- d. Sosialisasi dan Konsultasi publik terkait pergesekan dengan kapal angkut milik masyarakat dan kapal nelayan.

6. Lanjutan Pembangunan Terminal Tipe A Jatijajar Kota Depok

Penyerahan wewenang dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah khususnya dibidang perhubungan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah tentunya bertujuan adanya perubahan yang lebih baik khususnya dalam sisi pelayanan ke masyarakat. Hal-hal yang dialihkan mencakup serah terima Personil, Pendanaan, Sarana, dan Prasarana (P3D) terminal tipe A. Untuk kawasan Jabodetabek Personil, Pendanaan, Sarana, dan Prasarana (P3D) terminal tipe A akan menjadi tanggung jawab dari BPTJ selaku penyelenggara transportasi pada wilayah Jabodetabek.

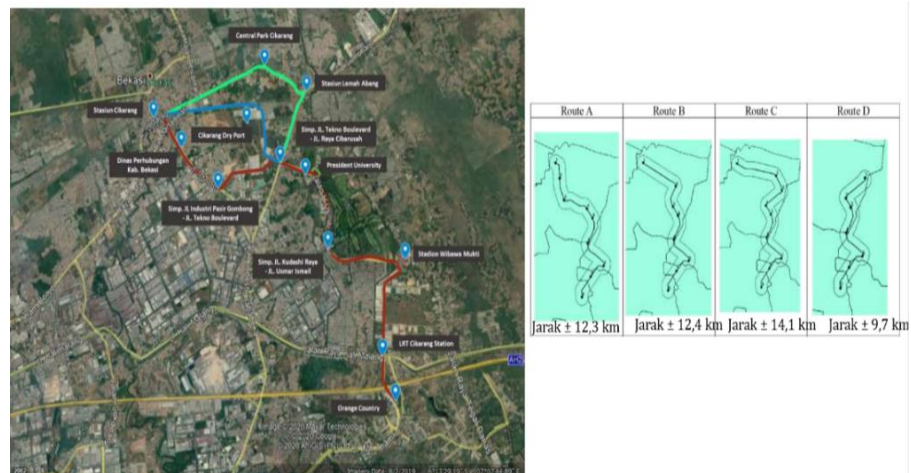


Gambar 44. Lanjutan Pembangunan Terminal Tipe A Jatijajar Kota Depok

Saat ini operasional Terminal Jatijajar sudah semakin meningkat, hal ini terjadi penambahan rute angkutan menuju simpul Terminal Jatijajar. Kapasitas yang ada saat ini belum dapat menampung bus saat pemberangkatan. Bangunan operasional terminal keberangkatan dan kedatangan telah terbangun di tahun anggaran 2019 sebagai fasilitas pelayanan kepada penumpang di terminal.

Dalam rangka menunjang peningkatan fasilitas di zona terminal keberangkatan dan kedatangan AKAP, diperlukan fasilitas bus parkir/melakukan pembangunan rigid/pavemen sebanyak 230 m³ serta penambahan okupansi bus pada zona AKAP. Dengan dilakukannya pengembangan pembangunan terminal Jatijajar kapasitas pemenuhan angkutan dapat terlayani dan berpengaruh secara global dalam pemulihan ekonomi saat ini.

7. Studi Pendahuluan KPBK Pembangunan Jalur KA Lintas Kawasan Industri Cikarang



Gambar 45. Studi Pendahuluan KPBK Pembangunan Jalur KA Lintas Kawasan Industri Cikarang

Hasil dari kajian ini terdapat beberapa kendala teknis implementasi pelaksanaan pembangunan yakni Keterbatasan Lahan untuk pembangunan, Saluran air dan sungai mempengaruhi rencana jalur, Kabel dan perlengkapan jalan perlu dipindahkan serta Ruang bebas dengan bangunan tinggi. Trase ini merupakan jalur yang ideal dalam hasil kajian pelaksanaan dari studi pendahuluan Pembangunan Jalur KA Lintas Kawasan Industri Cikarang Akan tetapi telah dianalisa dan dilakukan refiew dengan hasil gambar sebagai berikut:



Gambar 46. Rencana Jalur Trase Rute A Cikarang

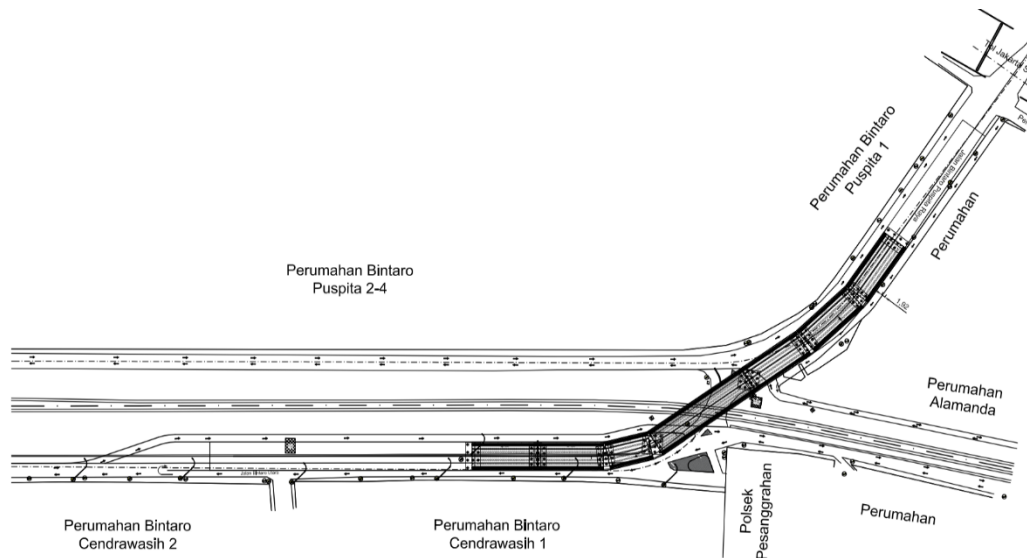
8. DED Perlintasan Tidak Sebidang lintas Tanah Abang-Serpong

Hasil dari kajian ini didapat kesimpulan dan rekomendasi sebagai berikut:

- Underpass* Jalan Pejompongan Raya terdiri dari Ramp Jalan Pal Merah Utama dan Ramp Jalan KS Tubun

- 1) Sebelum memulai pekerjaan konstruksi *underpass*, dilakukan pembongkaran median dan pembuatan detour di Jalan Pal Merah dan Jalan KS Tubun. Tujuannya agar lalu lintas tidak terganggu pada saat pembangunan *underpass*;
- 2) Selama konstruksi Ramp dan konstruksi *underpass* dibangun, dipastikan konstruksi penyangga jalur KA dan penyangga jalan raya telah terpasang sesuai dengan gambar kerja;
- 3) Konstruksi *underpass* dibangun mulai dari Ramp dan selanjutnya dilakukan pemasangan diafragma dan *box underpass*;
- 4) Setelah pekerjaan plat *box underpass* dicor dan diafragma *wall* terpasang dilanjutkan dengan pekerjaan *finishing ramp*;
- 5) Pekerjaan selanjutnya yaitu pembuatan bak penampung dan pekerjaan *pavement*. Terdapat 1 sampit di lokasi pekerjaan;
- 6) Pemasangan fasilitas pelengkap (pelengkap lalu lintas, rumah genset, *capping beam* dan pelengkap lalu lintas lainnya).





Gambar 47. DED Perlintasan Tidak Sebidang lintas Tanah Abang - Serpong

- b. *Flyover* yang direncanakan akan dibangun pada kegiatan ini yaitu Jalan Kramat Raya, terdiri dari Ramp Jalan Pal Merah Utama dan Ramp Jalan KS Tubun
 - 1) Sebelum memulai pekerjaan konstruksi *FLYOVER*, dilakukan pembongkaran median dan pelebaran jalan di sepanjang lokasi pekerjaan. Tujuannya agar lalu lintas tidak terganggu pada saat pembangunan *flyover*;
 - 2) Pekerjaan pelebaran jalan memperhatikan saluran eksisting dan dilakukan pembongkaran saluran eksisting dan pembuatan saluran baru;
 - 3) Pemesanan konstruksi atas *Flyover* (Fabrikasi I girder);
 - 4) Pekerjaan galian pondasi abutmen dan pilar;
 - 5) Pekerjaan pondasi *bored pile*;
 - 6) Pekerjaan *Pile Cap* dan Tiang Pondasi (Pilar);
 - 7) Pemasangan PC I Girder;
 - 8) Pekerjaan Beton modular dan timbunan oprit;
 - 9) Pekerjaan slab *fly over*;
 - 10) Pekerjaan Pengembalian Kondisi Lingkungan (Finishing).

B. Direktorat Lalu Lintas

1. Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek

Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan tersebar di berbagai lokasi di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek. Kegiatan tersebut dilaksanakan dengan tujuan memberi petunjuk kepada pengguna jalan sehingga terhindar dari kecelakaan dan bahaya lainnya.

Berikut adalah pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan yang telah dilaksanakan sepanjang tahun 2020. Adapun kebutuhan akan perlengkapan jalan yang cukup banyak masih belum bisa diakomodir pada tahun anggaran 2020,

selain itu terdapat beberapa masukan/permintaan dari instansi terkait terhadap pemasangan perlengkapan jalan.

Tabel 3. Volume Perlengkapan Jalan BPTJ Tahun 2020

VOLUME PERLENGKAPAN JALAN BPTJ					
Ruas Jalan	Rambu Over Head	LPJU Listrik	RPP J	Marka Jalan	Warning Light Solar Cell
Ruas Jalan Raya Serang (Bts. Kota Serang - Bts. Kota Tangerang) (Nomor Ruas 003)	20	75		46.500	4
Ruas Jalan Batas Jasinga - Jalan Raya Leuwiliang (Nomor Ruas 022)	20	70		54.363	6
Ruas Jalan Batas Depok/Bogor - Bogor (Nomor Ruas 012)	20	45		60.539	8
Ruas Jalan Bts. Leuwiliang - Jalan Abd. Bin Nuh (Nomor Ruas 023)	20	40		62.762	8
Ruas Jalan Raya Bogor (Gandaria/Bts. DKI Jakarta - Kedunghalang/Bts. Bogor) (Nomor Ruas 072, 073)	20	40		59.863	8
Ruas Jalan Nasional Wilayah Kota Depok (Nomor Ruas 099, 100)	10	40		62.952	4
Ruas Jalan Bts. DKI Jakarta/Banten - Bts. Depok/Bogor (Ciputat - Parung) (Nomor Ruas 018, 069)	20	45		45.072	8
Ruas Jalan Ciawi - Puncak (Nomor Ruas 074)	40	60		14.814	6
Ruas Jalan Nasional Wilayah Kota Tangerang (Nomor Ruas 003,004)	15	40		47.470	4
Pengadaan Dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Raya Tajur (Nomor Ruas 024) - Jalan Raya Padjajaran (Nomor Ruas 073) - Jalan Raya Kedunghalang (Nomor Ruas 073)	5	10		37.639	1
Pengadaaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Raya Ciawi - Benda (Nomor Ruas 025)	30	32		32.046	4

Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Cigelug (Bts.Banten) - Jasinga (Nomor Ruas 021)	20	47		30.196	4
Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Raya Transyogi (Nomor Ruas 097), Jalan Letda Natsir (Nomor Ruas 097), Jalan Raya Cimanggis - Nagrak (Nomor Ruas 097)	20	32		48.162	4
Pengadaan Dan Pemasangan Perlengkapan Jalan di Ruas Jalan Bekasi - Tambun Cikarang (Bts. DKI Jakarta/Bekasi – Bts. Bekasi/Karawang) (Nomor Ruas 001, 002, 003)	45	32		66.623	4
Total Tahun 2020	305	608	0	669.001	73



Gambar 48. Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek

2. Pengadaan Peralatan *Variable Message Sign (VMS) Mobile*

Peralatan *Variable Message Sign (VMS) Mobile* berguna untuk memberikan informasi kepada pengguna jalan dan sebagai alat untuk sosialisasi manajemen dan rekayasa lalu lintas. Pengadaan Peralatan *Variable Message Sign (VMS) Mobile* turut mendukung terselenggaranya kegiatan Angkutan Natal 2020 dan Tahun Baru 2021 yang berjalan cukup lancar. Berikut adalah dokumentasi kegiatan Pengadaan Peralatan *Variable Message Sign (VMS) Mobile*:



Gambar 49. Kegiatan Pengadaan Peralatan *Variable Message Sign (VMS) Mobile*

3. FS LRT Bandara Soekarno Hatta - Kemayoran

Pemerintah Di wilayah Jabodetabek berupaya untuk menekan semua pengaruh-pengaruh negatif yang ditimbulkan dari tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan kurangnya minat akan penggunaan angkutan umum tersebut dengan cara mengatur dan meningkatkan pola pelayanan angkutan umum.

Dalam rangka untuk mengatur dan meningkatkan pola pelayanan tersebut, maka pemerintah di wilayah Jabodetabek di dalam RTRW merencanakan pengembangan sistem angkutan umum massal terpadu di wilayah Jabodetabek. Dengan memperhatikan permasalahan-permasalahan tersebut, dibutuhkan Studi FS LRT Bandara Soekarno Hatta-Kemayoran. Berikut adalah dokumentasi kegiatan FS LRT Bandara Soekarno Hatta- Kemayoran:

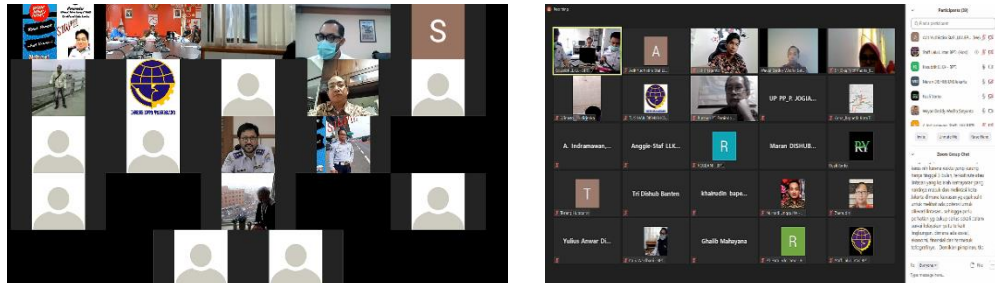


Gambar 50. Rapat Pembahasan FS LRT Bandara Soekarno Hatta – Kemayoran

Kegiatan FS LRT Bandara Soekarno Hatta-Kemayoran ini adalah untuk mendapatkan pedoman, penilaian kajian kelayakan pembangunan jalur LRT

Bandara Soekarno Hatta-Kemayoran dari segi aspek teknis, ekonomi, keuangan, dan lingkungan. Berdasarkan hasil rapat laporan akhir FS LRT Bandara Soekarno Hatta-Kemayoran bersama instansi-instansi terkait didapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- a. Total panjang rute 36,3 km, terdiri dari 12 stasiun dengan 1 depo, prioritas;



- b. Lokasi stasiun mempertimbangkan ketersediaan lahan yang dimiliki oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah;
- c. Kelayakan secara ekonomi dan finansial menjadi faktor utama dalam penentuan kelayakan pembangunan jalur LRT Bandara Soekarno Hatta–Kemayoran;
- d. Selanjutnya akan dilanjutkan dengan studi trase pembangunan halur LRT Bandara Soekarno Hatta–Kemayoran.

4. Kegiatan Perencanaan Teknis Penyusunan *Database* Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Tahun 2017-2019

Salah satu aspek penting didalam pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan adalah adanya suatu sistem pelaporan, data akurat yang diperlukan untuk mengetahui jumlah perlengkapan jalan yang sudah terlealisasikan. Sistem pelaporan perlengkapan jalan ini dapat dihasilkan apabila sudah tersedianya suatu sistem informasi *database* perlengkapan jalan yang data. Dengan adanya aplikasi *database* perlengkapan jalan akan memberikan manfaat antara lain sebagai berikut:

- a. *Database* perlengkapan jalan disusun dengan cara terstruktur sehingga management data dapat dilakukan dengan mudah untuk mencapai hasil yang baik.
- b. Data-data yang sudah tersimpan dapat digunakan sebagai acuan kegiatan-kegiatan yang akan datang dan sebagai acuan untuk pemeliharaan berdasarkan kondisi yang dilaporkan melalui aplikasi android.
- c. *Monitoring* evaluasi *masterplan* yang mana pencapaian kegiatan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan dapat di evaluasi dengan sistem informasi *database* perlengkapan jalan.
- d. Mendukung terselenggaranya ITS (Intelligent Transport System)
- e. Menyusun suatu rancangan pedoman/manual tentang pengembangan sistem *database* terkait perlengkapan jalan yang ada di Ruas Jalan Nasional di Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Depok, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang dan Kota Tangerang Selatan dengan mengembangkan suatu

sistem informasi pelaporan sesuai dengan kebutuhan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

Aplikasi *database* perlengkapan jalan adalah suatu sistem informasi manajemen data yang digunakan untuk pendataan dan pelaporan informasi perlengkapan jalan yang terpasang.

Informasi lokasi perlengkapan jalan dan informasi kondisi perlengkapan jalan yang disajikan dalam bentuk data dan peta, sehingga dapat memudahkan pengguna untuk mendapatkan informasi.

Informasi kondisi perlengkapan jalan, secara *up to date* dapat diinformasikan oleh petugas lapangan melalui aplikasi android *database* perlengkapan jalan dan di kelola oleh operator menggunakan aplikasi *database* perlengkapan jalan berbasis web dengan *output* pelaporan.

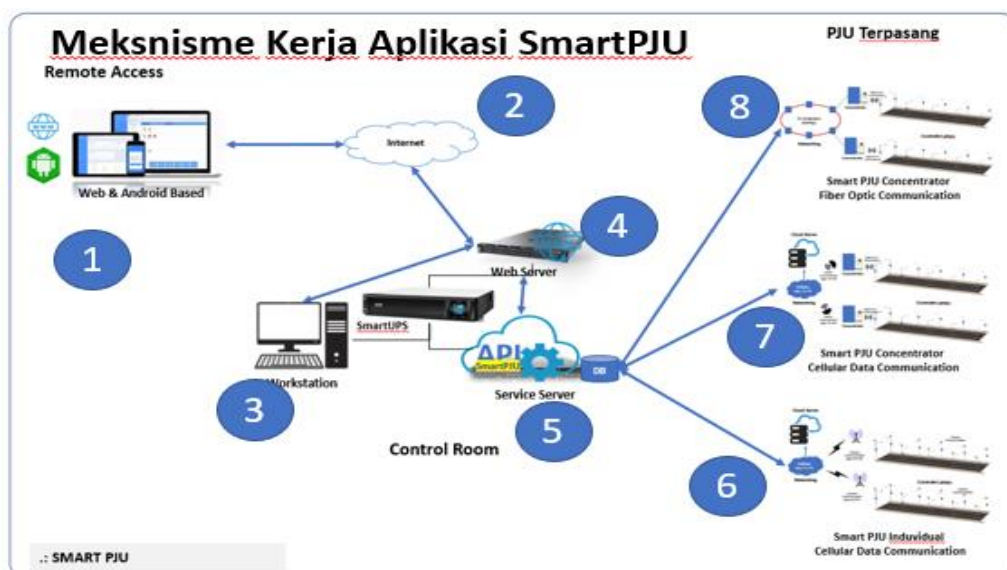
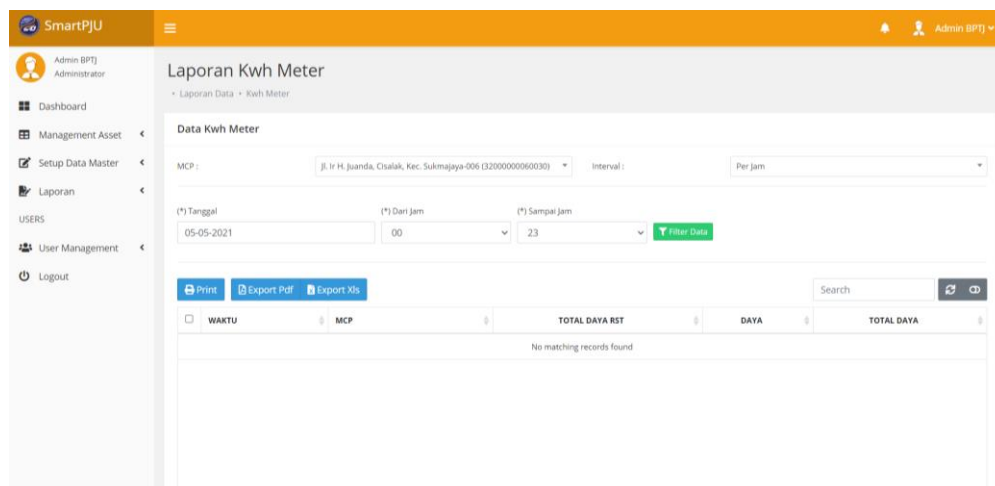
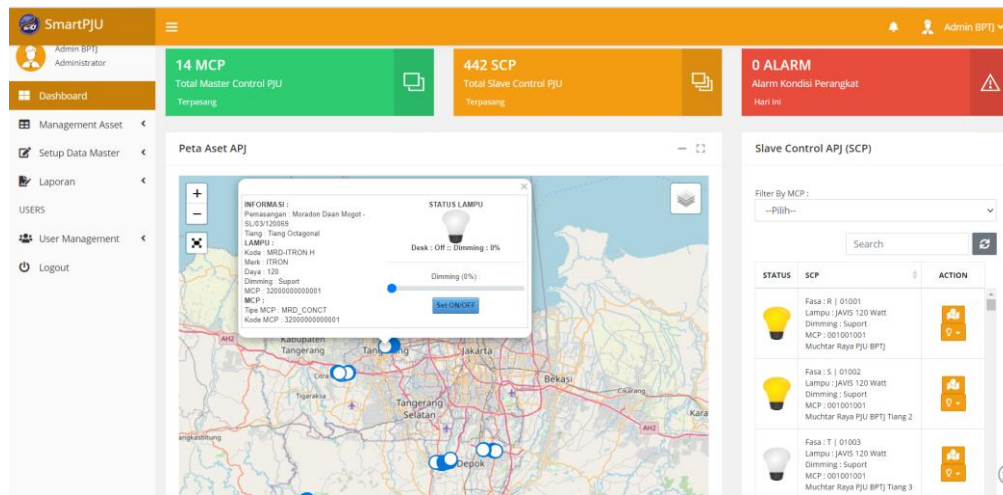
Aplikasi *database* perlengkapan jalan terdiri dari 3 basis aplikasi yang saling terkait, yaitu berbasis *console* (API Web Service), Berbasis Web dan Berbasis Android. Aplikasi berbasis web dan berbasis android dapat di jalan di luar pusat kendali (*Remote Access*) yang terhubung dengan jaringan internet dan dapat dijalankan didalam ruang pusat kendali yang terhubung dengan jaringan lokal.

Aplikasi berbasis *console* digunakan sebagai API Web Service yaitu aplikasi yang melayani permintaan data dari client secara bersamaan atau satu persatu dengan menggunakan protokol akses data yang telah ditentukan.

Penjelasan Mekanisme Kerja Aplikasi *Database* Perlengkapan Jalan, sebagai berikut:

- a. Aplikasi *database* perlengkapan jalan yang dijalankan dengan cara *remote* (diluar pusat kendali bisa diakses di laptop (web based) / smartphone (android based)), adapun fungsi aplikasi *database* adalah sebagai *software* induk data perlengkapan jalan dimana *entry* data dilakukan di tahapan ini, *entry* data kondisi perlengkapan jalan dapat dilakukan di lapangan sesuai kondisi existing menggunakan aplikasi *database* perlengkapan jalan berbasis android.
- b. Internet dibutuhkan untuk mengakses aplikasi *database* perlengkapan jalan diluar pusat kendali.
- c. *Workstation* adalah perangkat komputer yang diperuntukan untuk menjalankan Aplikasi *Database* Perlengkapan Jalan di dalam ruang pusat kendali, yang mana operator dapat melakukan manajemen entry data dan membuat pelaporan mengenai informasi perlengkapan jalan secara *update*
- d. Web Server merupakan perangkat server yang digunakan untuk memproses Aplikasi *database* perlengkapan jalan berbasis web untuk dapat melayani permintaan data melalui browser, dan menghubungkan permintaan data tersebut ke *database* server perlengkapan jalan, serta berfungsi sebagai pengolah data dan informasi yang telah di entry.
- e. *Database* Server, digunakan untuk menyimpan data-data perlengkapan jalan, berupa data tabel dan gambar.

5. Integrasi Aplikasi Smart PJU (Penerangan Jalan Umum) pada Jalan Nasional di Jabodetabek



Gambar 52. Mekanisme Kerja Aplikasi SmartPJU

Salah satu pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan perlengkapan jalan yaitu pengadaan dan pemasangan Smart Penerangan Jalan Umum (PJU) yang merupakan solusi cerdas berupa *Lighting Automation and Controlling System* pada fasilitas penerangan atau pencahayaan yang mampu menghemat penggunaan energi dan biaya pemeliharaan.

Aplikasi Integrasi Smart PJU adalah aplikasi yang digunakan untuk memonitor dan mengontrol pengoperasian smart PJU yang dikelola oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ). Aplikasi ini terhubung dengan server Smart PJU yang dimiliki oleh penyedia (vendor) Smart PJU yang terpasang.

Integrasi Aplikasi Smart PJU dalam memonitor kondisi perangkat, kondisi lingkungan, konsumsi daya listrik (kWh Meter) dan mengendalikan kuat pencahayaan, menghidupkan dan mematikan lampu secara terpusat sangat bergantung pada ketersediaan fitur API Service Smart PJU masing-masing vendor.

Tujuan aplikasi Smart PJU antara lain :

- a. Smart PJU (Penerangan Jalan Umum) merupakan solusi cerdas berupa *Lighting Automation and Controlling System* pada fasilitas penerangan atau pencahayaan yang mampu menghemat penggunaan energi dan biaya pemeliharaan. Selain itu keuntungan menggunakan Smart PJU antara lain mengurangi emisi gas rumah kaca, sistem manajemen tersentralisasi, kemudahan informasi yang didukung GIS Map, memperpanjang umur lampu sampai 25%.
- b. Smart PJU memudahkan pengelola PJU karena didukung dengan adanya aplikasi hp android smart PJU. Selain itu Aplikasi Smart PJU memudahkan pengelola PJU dalam memantau penerangan jalan umum tersebut serta dapat memberikan laporan kerusakan atau gangguan lain yang dialami oleh PJU. Laporan secara detail akan memberikan informasi mengenai tegangan, controller, kuat arus listrik, kuat pencahayaan dan kondisi lingkungan. Laporan tersebut akan diterima hanya dengan selang waktu sekitar +/- 60 detik dengan bantuan koneksi internet.

Manfaat adanya aplikasi Smart PJU antara lain:

- a. Kemudahan pengguna aplikasi dalam melakukan *Monitoring* dan pengendalian Smart PJU terpasang.
- b. Mengetahui laporan penggunaan daya per-bulan, per-tahun dan per-lokasi.

Penerima Manfaat dari kegiatan ini adalah Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek di wilayah Jabodetabek, serta pihak lain yang terkait dalam upaya pengembangan Smart Penerangan Jalan Umum di wilayah Jabodetabek.

Kebutuhan teknis untuk menjalankan aplikasi integrasi Smart PJU:

- a. Aplikasi berbasis *console (Middleware API Data Integrator Service)* berjalan pada sistem operasi linux yang mana aplikasi ini digunakan sebagai *API Service*;
- b. Aplikasi berbasis *web* berjalan pada *browser* di semua sistem operasi. Adapun rekomendasi *browser* yang mampu menjalankan semua fitur yang

tersedia adalah Firefox Mozilla dengan minimum versi 70.1, Google Chrome minimum versi 75.5.0;

- c. Pada aplikasi berbasis android minimum versi adalah Android 5.1 Lolipop.

Penjelasan Mekanisme Kerja Aplikasi Smart PJU:

- a. Aplikasi Smart PJU yang dijalankan dengan cara *remote* (diluar pusat kendali bisa diakses di laptop (web based) / smartphone (android based)), adapun fungsi aplikasi smart PJU adalah pengendalian lampu Smart PJU (ON/ OFF/ dimming), *Monitoring* penggunaan daya, dan pengaturan jadwal on/ off lampu.
- b. Internet dibutuhkan untuk mengakses aplikasi smartPJU diluar pusat kendali
- c. Workstation adalah perangkat komputer yang diperuntukan untuk menjalankan Aplikasi Smart PJU di dalam ruang pusat kendali, yang mana operator dapat melakukan management data Smart PJU, pengendalian lampu Smart PJU (ON/ OFF/ dimming), *Monitoring* penggunaan daya, dan pengaturan jadwal on/ off lampu.
- d. Web Server merupakan perangkat server yang digunakan untuk memproses Aplikasi Smart PJU berbasis web untuk dapat melayani permintaan data melalui browser, dan menghubungkan permintaan data tersebut ke *database* server smart PJU, serta berfungsi sebagai pengolah data dan informasi yang telah di entry.
- e. Service Server dan *Database*, digunakan integrator antar server Smart PJU existing dan untuk menyimpan data-data log Smart PJU, berupa data table.
- f. Point ini adalah gambaran integrasi service server dengan Smart PJU Individual Cellular Data Communication.
- g. Point ini adalah gambaran integrasi service server dengan SmartPJU Concentrator dengan komunikasi data cellular.

Point ini adalah gambaran integrasi service server dengan SmartPJU Fiber Optic Communication.

A	Hardware
1	Web Server
2	Service Server
3	SmartUPS 3000 VA Rack Mount
4	Komputer Workstation Inc Monitor, Mouse, Keyboard & Graphic Card 4 GB
5	Meja dan Kursi Operator
6	Perkabelan LAN, Power dan Aksesoris
B	Aplikasi
1	Aplikasi SmartPJU Web Based
2	Aplikasi SmartPJU Android Based
3	API Service Smart PJU
C	JASA
1	Workshop / Pelatihan / FDG (20 Orang)
2	Quality Program & Dev. Cnt
3	Integrasi Sistem Smart PJU Ke Walldisplay
4	Pemasangan Setup & Programming

Gambar 53. Ruang Lingkup Integrasi SMART PJU

Untuk memulai menggunakan aplikasi ini, pengguna dapat melakukan langkah-langkah dibawah ini :

- a. Jalankan browser (contoh Internet Explorer, Mozilla Firefox, Google Chrome, atau Microsoft Edge)

- b. Ketik alamat (URL) Aplikasi Integrasi Smart PJU : <http://smartpju.itsbptj.info/>
- c. Log in menggunakan username BPTJ
- d. Setelah Login aplikasi siap untuk digunakan, dalam aplikasi integrasi Smart PJU terdapat beberapa menu utama antara lain : Dashboard, Management Assets, Setup Data Master, Laporan, dan Pengelolaan User.

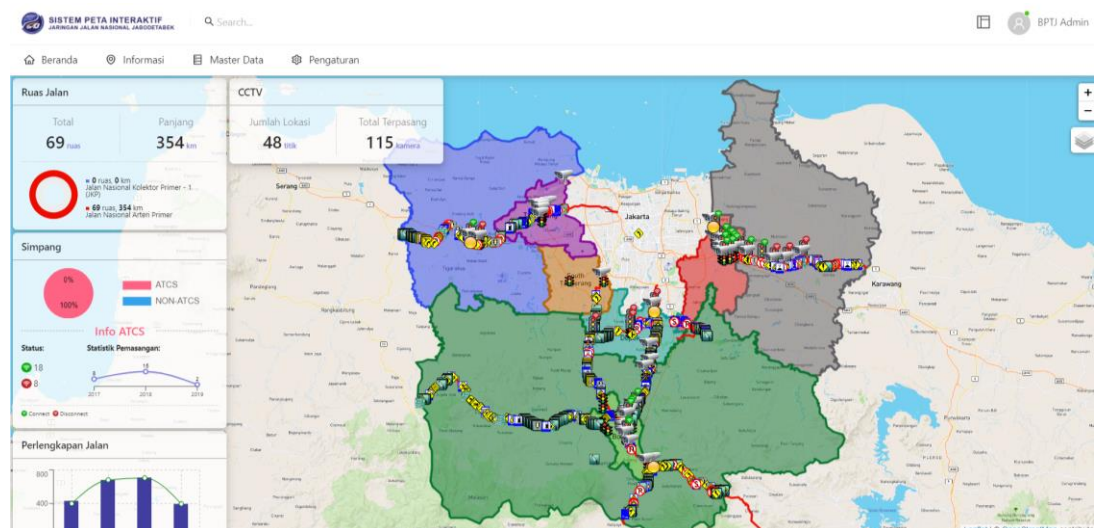
Kebutuhan integrasi Smart PJU yaitu, sebagai berikut:

- a. Komunikasi data smartPJU terpasang berjalan dengan baik;
- b. SmartPJU memiliki API (*Application Programming Interface*) sehingga dapat dilakukan pertukaran data informasi;
- c. URL (*Uniform Resource Locator*) dan Account Authentication API (*Application Programming Interface*) yang digunakan untuk akses API dan *authentication* pada saat akan melakukan pertukaran data;
- d. Document protokol API untuk acuan pengembangan aplikasi integrasi SmartPJU.

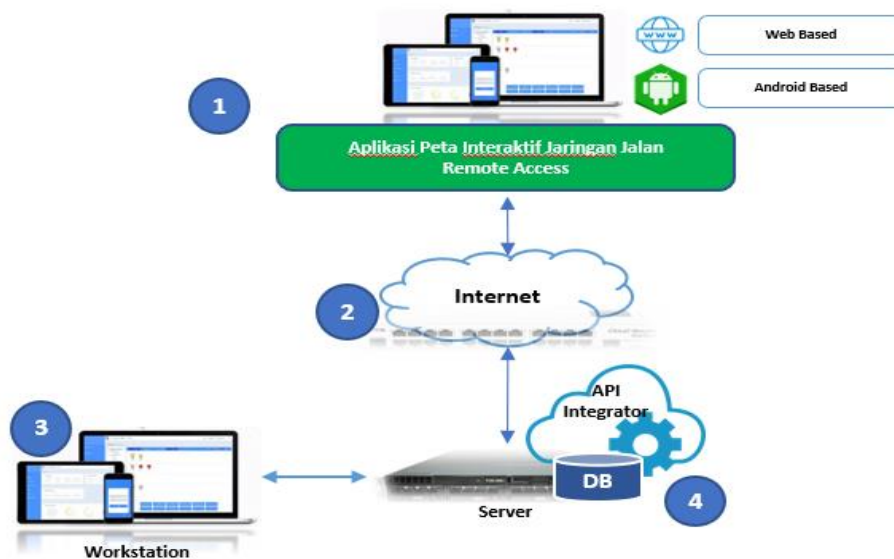
6. Pengembangan Aplikasi Sistem Peta Interaktif Informasi Jaringan dan Angkutan Umum Jabodetabek

Jaringan Jalan adalah satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan Jalan sekunder yang terjaln dalam hubungan hierarkis. Sistem jaringan jalan memiliki peranan penting dalam pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada pada pengaruh pelayanan.

Dengan adanya pembangunan aplikasi sitem peta interaktif jaringan jalan akan memberikan manfaat kepada Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, stakeholder yang memerlukan informasi dengan visual peta interaktif.



Meksnisme Kerja Aplikasi Peta Interaktif Jaringan Jalan



Gambar 54. Mekanisme Kerja Aplikasi Peta Interaktif Jaringan Jalan

Aplikasi Peta Interaktif Jaringan Jalan memberikan informasi data jalan nasional, persimpangan, perlengkapan jalan yang terintegrasi dengan API Service Database Perlengkapan Jalan, informasi live streaming CCTV, Integrasi Smartpju dan Integrasi API Bus Tracking.

Aplikasi peta interaktif jaringan jalan dirancang dengan *platform open source* yang dapat dijalankan secara *offline* didalam *control room* dan secara *online* untuk basis android. Aplikasi peta interaktif sangat bergantung pada Middleware API Data Integrator Service untuk menghubungkan di berbagai server sumber data.

Kebutuhan teknis untuk menjalankan aplikasi peta interaktif:

- Aplikasi berbasis *console* (Middleware API Data Integrator Service) berjalan pada sistem operasi linux yang mana aplikasi ini digunakan sebagai API Service.
- Aplikasi berbasis web berjalan pada browser di semua sistem operasi. Adapun rekomendasi browser yang mampu menjalankan semua fitur yang tersedia adalah Firefox Mozilla dengan minimum versi 70.1, Google Chrome minimum versi 75.5.0.
- Pada aplikasi berbasis android minimum versi adalah Android 5.1 Lolipop.

Penjelasan Mekanisme Kerja Aplikasi Peta Interaktif Jaringan Jalan:

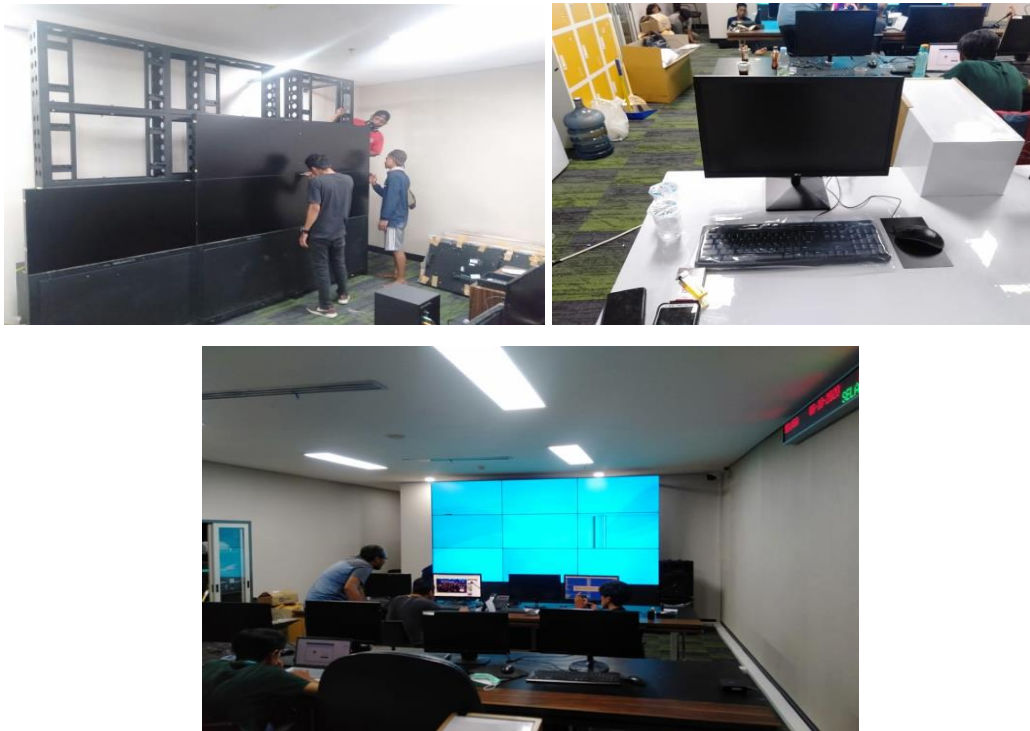
- Aplikasi Peta Interaktif yang dijalankan dengan cara *remote* (diluar pusat kendali bisa diakses di laptop (web based) / smartphone (android based)), adapun fungsi aplikasi peta interaktif adalah memberikan informasi data jalan nasional, persimpangan, perlengkapan jalan, informasi live streaming CCTV, *Monitoring* Smartpju dan *Monitoring* Bus Tracking.
- Internet dibutuhkan untuk mengakses aplikasi peta interaktif jaringan jalan diluar pusat kendali

- c. Workstation adalah perangkat komputer yang diperuntukan untuk menjalankan Aplikasi Peta Interaktif di dalam ruang pusat kendali, yang mana operator dapat melakukan *Monitoring* secara *realtime* informasi-informasi yang disajikan didalam aplikasi peta interaktif dan manage data-data provinsi, kota, jalan.
- d. Server merupakan perangkat yang digunakan untuk memproses Aplikasi Peta Interaktif untuk dapat melayani permintaan data melalui browser, dan menghubungkan permintaan data tersebut ke masing-masing server yang telah terintegrasi.

7. Pemindahan Ruang Pusat Kendali BPTJ

Kegiatan Pemindahan Ruang Pusat Kendali BPTJ – Kementerian Perhubungan adalah untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan massal di wilayah Jabodetabek. Tujuan dari kegiatan Pemindahan Ruang Pusat Kendali BPTJ – Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

- a. Mengintegrasikan semua sistem pada masing-masing ruang kendali sehingga dapat dikendalikan/dipantau pada ruang kendali BPTJ;
- b. Membantu manajemen dalam pengambilan keputusan berdasarkan data lapangan.



Gambar 55. Pemindahan Ruang Pusat Kendali BPTJ

8. Pengadaan Perangkat Keras Sistem E-Terminal

Kegiatan pengadaan perangkat keras sistem e-terminal telah dilakukan di terminal Jatijajar. Pelaksanaan kegiatan tersebut telah dilaksanakan pengadaan *vending machine* dan dapat dimanfaatkan untuk *e-ticketing* serta mencetak tiket mandiri.

Perangkat Keras e-terminal terdiri dari :

- a. Vending machine disediakan untuk penumpang melakukan check in.
Apabila penumpang memiliki tiket yang sudah bergabung dengan Dipass, penumpang bisa langsung scan dan pilih nama penumpang untuk checkin. Tapi apabila penumpang memiliki tiket bus yang belum bergabung dengan Dipass, penumpang bisa melakukan check in manual dengan mengisi form yang disediakan. Lalu melakukan tiket bus AKAP dan mencetak *boarding pass*.
- b. Tripod Scanner
Sebagai pintu untuk memasuki zona bertiket
- c. Swing gate
Sebagai pintu untuk penyandang difabel/disabled dan juga penumpang yang membawa barang banyak untuk memasuki zona bertiket.
- d. Tiket Manual
 - Untuk penumpang yang datang memasuki area terminal
 - Untuk papan informasi keberangkatan bus
 - Untuk aplikasi laporan check in
 - Penampungan data internal
 - Untuk kelistrikan vending

Kegiatan tersebut telah direalisasikan pelaksanaannya dengan menerapkan sistem *e-ticketing* di Terminal Jatijajar serta telah dilaksanakan *launching e-ticketing* dan aplikasi lacak trans di terminal Jatijajar pada 28 September 2020.

DATA FASILITAS PERANGKAT UNTUK TERMINAL JATIJAJAR

No.	TERMINAL JATIJAJAR	STATUS TERPASANG		STATUS YANG BELUM	
		Qty	Satuan	Qty	Satuan
1	Custom Vending Machine (PC Touch Screen-Barcode Scanner- Printer Embedded)	8	unit		
2	Swing Gate QR, RFID + Instalasi	2	unit		
3	Tripod Turnstile QR, RFID + Instalasi	3	unit		
4	Single Arm Tripod Turnstile Manual	4	unit		
5	Android TV BOX 4/64 OS 9	4	unit		
6	TV 55" + bracket	2	unit		
7	PC Desktop 27", i7-7700, HD2TB, Win10Pro, 16Gb RAM	1	unit		
8	Notebook 16Gb RAM	1	unit		
9	Switch minimal 4 port	2	set		
10	Dedicated Internet Services	12	bln		
11	UPS 5000VA	1	unit		
12	Server 32 Gb Memory + Rack	1	unit		
13	Videotron 70"	-	-	1	unit
14	Wifi Router	-	-	1	set
15	Stabilizer 500 Watt Stavol	-	-	8	unit
16	Cctv : Audio 2mp, 6 Channel, 6 Camera, Hdd 6tb, Layar 42", HDMI, Breket	-	-	1	set
17	Custom Barrier Gate Bus	-	-	Menyesuaikan kondisi di Lapangan	
18	Facetamp + costume Standing +Dispenser Hand Sanitiser	-	-	Menyesuaikan kondisi di Lapangan	
19	Kertas Termal 80MM	-	-	800	pcs
20	Tabung Pemadam Kebakaran / APPAR Chemguard	-	-	6	unit





Gambar 56. Kegiatan pengadaan perangkat keras sistem E-terminal di Terminal Jatijajar

9. Integrasi Bus Tracking System

Dalam memberikan pelayanan yang menguntungkan masyarakat khususnya pengguna transportasi umum, dibutuhkan suatu desain *Bus Tracking System* berbasis GPS (*Global Positioning System*) Tracking yang bersifat interaktif, solutif, efisien dan terintegrasi.

Mengingat masing-masing Perusahaan Otobis tidak menggunakan device yang sama untuk sistem GPS mereka, maka dibutuhkan Integrasi Bus Tracking System yang mampu *meMonitoring* posisi bus secara realtime di dalam satu tampilan aplikasi. Aplikasi ini sangat bergantung pada ketersediaan API Service dari GPS provider yang digunakan oleh operator bus.

Kebutuhan teknis untuk menjalankan aplikasi integrasi bus *tracking* sistem:

- a. Aplikasi berbasis *console* (Middleware API Data Integrator Service) berjalan pada sistem operasi linux yang mana aplikasi ini digunakan sebagai API Service.
- b. Aplikasi berbasis web berjalan pada browser di semua sistem operasi. Adapun rekomendasi browser yang mampu menjalankan semua fitur yang tersedia adalah Firefox Mozilla dengan minimum versi 70.1, Google Chrome minimum versi 75.5.0.
- c. Pada aplikasi berbasis android minimum versi adalah Android 5.1 Lolipop.

Berikut kebutuhan teknis untuk menjalankan aplikasi integrasi bus *tracking* sistem, yaitu:

- a. Aplikasi berbasis *console* (Middleware API Data Integrator Service) berjalan pada sistem operasi linux yang mana aplikasi ini digunakan sebagai API Service.
- b. Aplikasi berbasis web berjalan pada browser di semua sistem operasi. Adapun rekomendasi browser yang mampu menjalankan semua fitur yang tersedia adalah Firefox Mozilla dengan minimum versi 70.1, Google Chrome minimum versi 75.5.0.
- c. Pada aplikasi berbasis android minimum versi adalah Android 5.1 Lolipop

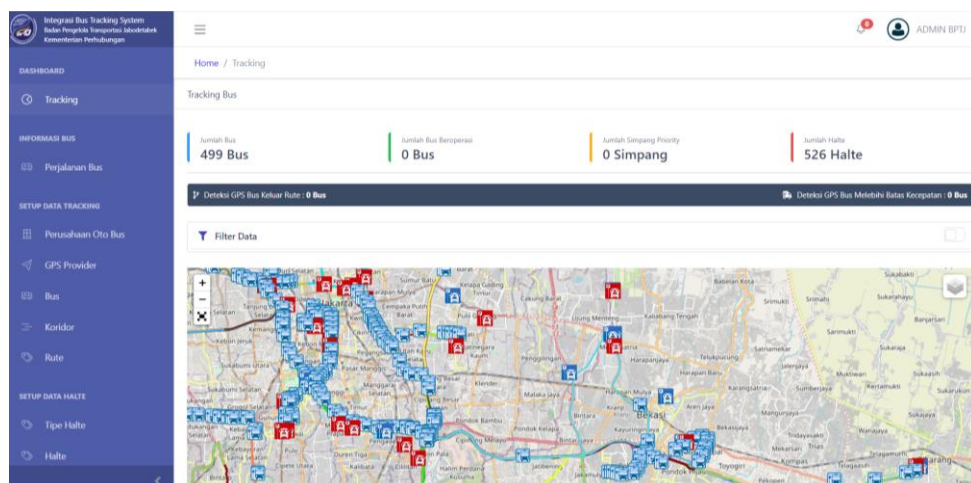
Penjelasan Mekanisme Kerja Aplikasi Bus Tracking System

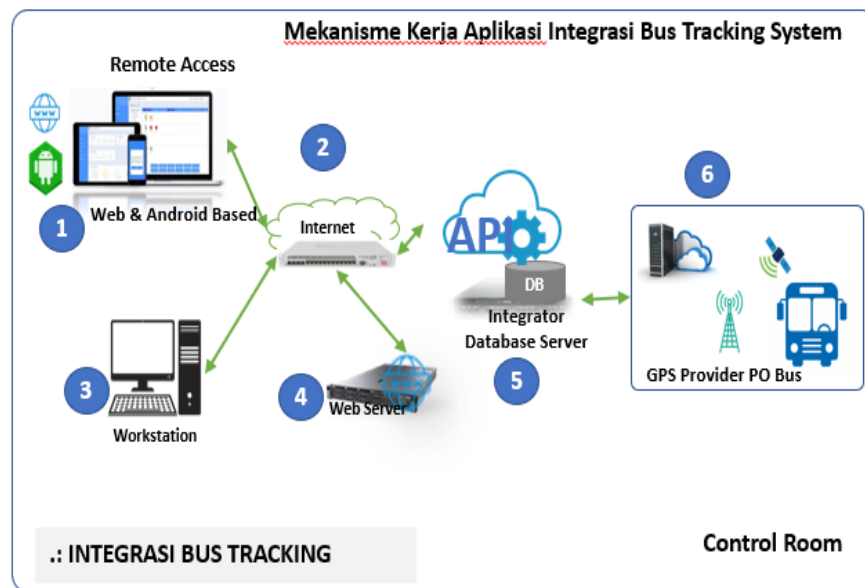
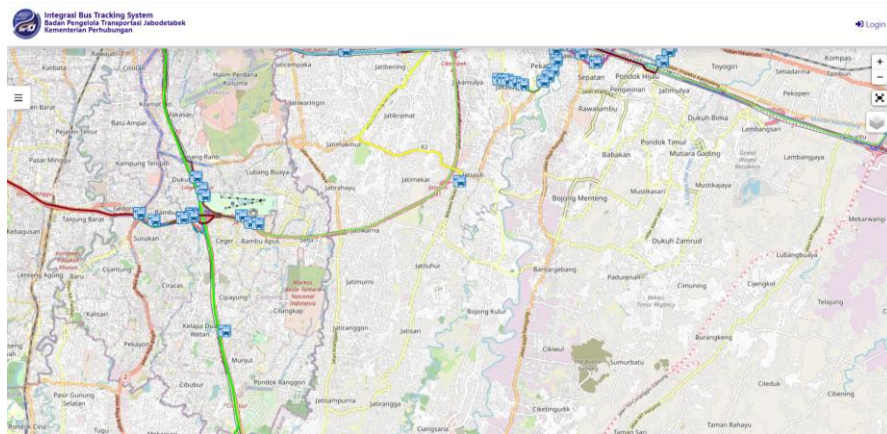
- Aplikasi Bus Tracking yang dijalankan dengan cara *remote* (diluar pusat kendali bisa diakses di laptop (web based) / smartphone (android based)), adapun fungsi aplikasi integrasi bus tracking system adalah untuk mengintegrasikan beberapa gps provider yang digunakan di bus dan ditampilkan dalam satu aplikasi.
- Internet dibutuhkan untuk mengakses aplikasi smartPJU diluar pusat kendali
- Workstation adalah perangkat komputer yang diperuntukan untuk menjalankan Aplikasi Bus Tracking System di dalam ruang pusat kendali, yang mana operator dapat melakukan management data bus dan *Monitoring* tracking bus yang telah terintegrasi.
- Web Server merupakan perangkat server yang digunakan untuk memproses Aplikasi Bus Tracking System berbasis web untuk dapat melayani permintaan data melalui browser, dan menghubungkan permintaan data tersebut ke *database* server, serta berfungsi sebagai pelaporan data tracking bus.
- Integrator Database Server, digunakan integrator antar server gps provider yang telah terintegrasi dengan aplikasi ini dan untuk menyimpan data-data log tracking, berupa data table.
- Point ini adalah gambaran integrasi service server dengan GPS Provider PO Bus.

Manfaat Aplikasi Integrasi Bus Tracking, sebagai berikut:

- Mengetahui posisi setiap penyebaran armada yang dapat diketahui dan dimonitor secara langsung menggunakan smartphone/laptop/PC.
- Memberikan informasi setiap bus mengenai Histori Perjalanan, Laporan Perjalanan Bus dan informasi perizinan;
- Mengetahui kendaraan angkutan melebihi kecepatan kendaraan yang sudah ditentukan;
- Mengetahui kendaraan angkutan berhenti atau tidak pada tempatnya dan atau melebihi waktu yang sudah dibatasi/ditentukan.
- Mengetahui informasi estimasi waktu kedatangan bus ke tujuannya.

Penerima manfaat dari kegiatan ini adalah Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dan para *stakeholder* yang terkait.





Gambar 57. Mekanisme Kerja Aplikasi Integrasi Bus Tracking System

10. Peningkatan Kinerja Lalu Lintas Ruas dan Simpang di Wilayah Jabodetabek

Kegiatan Peningkatan Kinerja Lalu Lintas Ruas dan Simpang di Wilayah Jabodetabek pada tahun 2020 difokuskan pada beberapa hal utama, yaitu:

- a. Pengumpulan data primer berupa data inventarisasi kapasitas jalan, kecepatan rata – rata kendaraan dan volume lalu lintas kendaraan pada ruas Jalan Nasional Jabodetabek
- b. *Monitoring* lalu lintas terkait Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) Di Wilayah Jabodetabek
- c. *Monitoring* lalu lintas terkait Larangan Mudik pada masa Hari Raya Idul Fitri tahun 1441 H / 2020
- d. Sosialisasi Himbauan/Kondisi Lalu Lintas Melalui *Variable Message Sign Mobile*





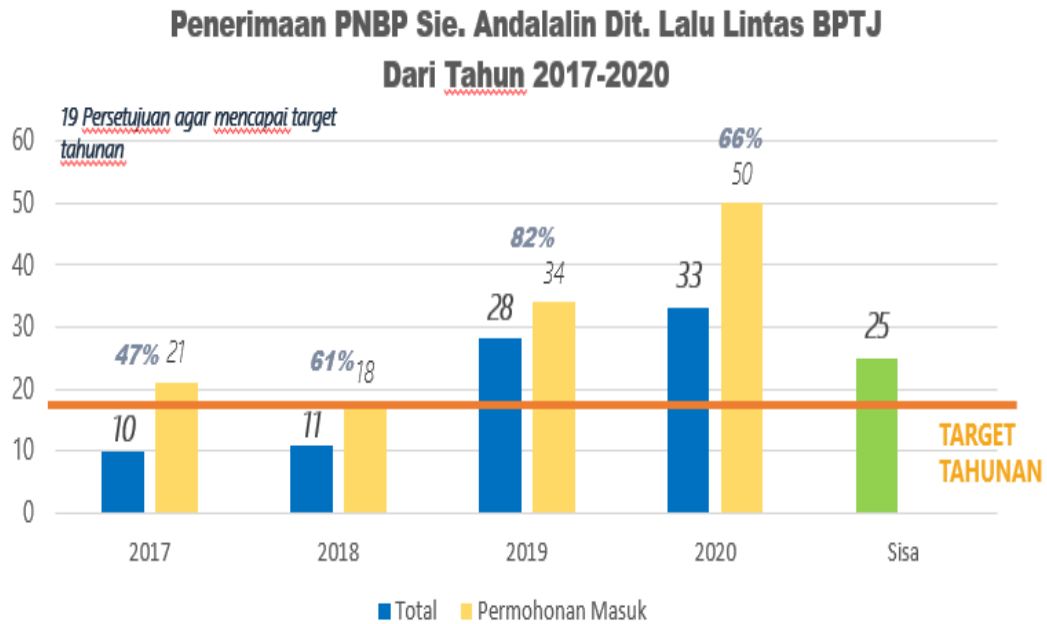
Gambar 58. Dokumentasi Kegiatan *Monitoring* Kinerja Lalu Lintas Ruas dan Simpang di Wilayah Jabodetabek

Dengan adanya beberapa kegiatan yang telah dilaksanakan selama tahun 2020, dapat dicapai sebagai berikut:

- a. Mendapatkan data primer terkait kinerja lalu lintas di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek yang tentu saja sangat berguna untuk pengambilan keputusan dalam rangka manajemen dan rekayasa lalu lintas
- b. Dengan dilakukannya *Monitoring* terhadap implementasi Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), dapat diketahui pola perjalanan masyarakat pada masa pandemi, termasuk tingkat kepatuhan terhadap protokol Kesehatan
- c. Dengan dilakukannya *Monitoring* terhadap implementasi kebijakan larangan mudik pada Idul Fitri 2020, dapat diketahui pola pergerakan dan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan yang diimplementasikan
- d. Sosialisasi Himbauan/Kondisi Lalu Lintas Melalui *Variable Message Sign Mobile* berguna untuk memberikan informasi kepada pengguna jalan terhadap kondisi lalu lintas dan kemudian memberikan saran pola perjalanan seperti penggunaan jalan alternatif. Hal ini tentu saja cukup membantu dalam mendistribusikan volume kendaraan sehingga diharapkan kemacetan akan berkurang.

11. *Monitoring* dan Evaluasi Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas

Kegiatan *Monitoring* dan evaluasi dokumen hasil analisis dampak lalu lintas merupakan bagian dari proses pemberian rekomendasi analisis dampak lalu lintas dengan output persetujuan dokumen hasil analisis dampak lalu lintas suatu objek kegiatan yang dikenakan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Realisasi PNBP Andalalin yaitu:



Gambar 59. Penerimaan PNPB Sie. Andalalin Direktorat Lalu Lintas BPTJ tahun 2017-2020

12. *Monitoring dan Evaluasi Kinerja Jaringan dan Lalu Lintas Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek*

Dalam pelaksanaan kegiatan tersebut keluaran yang dihasilkan adalah terselenggaranya perjalanan kereta api yang efektif, efisien dan terkendali. Tujuan dari kegiatan ini adalah memberikan penilaian terhadap pengembangan jaringan jalur kereta api perkotaan di wilayah Jabodetabek serta perumusan rekomendasi peningkatan pelayanan.

Terlaksananya kegiatan *monitoring* berupa survei lapangan dengan rincian sebagai berikut:

- Survei Potensi Pengembangan Jaringan Kereta Api Perkotaan pada tanggal 13 s.d. 17 Januari 2020
- Monitoring* pengaruh Covid 19 terhadap masyarakat pengguna Kereta Api dan dampaknya terhadap jasa pelayanan kereta api perkotaan di wilayah jabodetabek pada tanggal 1-6 April 2020
- Survei Evaluasi Kinerja Kapasitas Lintas Kereta Api Perkotaan di Jabodetabek pada tanggal 30 September-2 Oktober 2020, 7-9 September 2020, dan 11-13 November 2020, 12-14 Agustus 2020, 9-11 September 2020, 26-28 Oktober 2020, 2 s.d. 4 Desember 2020, dan 9 s.d. 11 Desember 2020

Adapun hasil yang didapat dari pelaksanaan kegiatan ini adalah mengetahui kapasitas lintas kereta api di Jabodetabek, mengetahui tingkat Persentase utilitas jalur KA di Jabodetabek, mengurangi potensi penyebaran virus Covid 19 di angkutan umum masal berbasis rel, meningkatkan penanganan penyebaran Virus Covid 19 di angkutan umum masal berbasis rel, mengevaluasi dampak Virus Covid 19 terhadap Jasa Pelayanan Kereta Api Perkotaan, Memperoleh data

terkait potensi pengembangan jaringan kereta api perkotaan di wilayah Jabodetabek.



Gambar 60. Dokumentasi Kegiatan *Monitoring* dan Evaluasi Pengembangan Jaringan Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek

13. *Monitoring* dan Evaluasi Penataan Jaringan Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek

Dalam pelaksanaan kegiatan tersebut keluaran yang dihasilkan adalah terselenggaranya perjalanan kereta api yang efektif, efisien dan terkendali. Tujuan dari kegiatan ini adalah memberikan penilaian terhadap kondisi eksisting penataan jaringan jalur kereta api perkotaan di wilayah Jabodetabek serta perumusan rekomendasi peningkatan pelayanan sehingga terlaksananya kegiatan *Monitoring* berupa antara lain survei lapangan dan laporan kegiatan Penataan Stasiun Kereta Api Perkotaan untuk Stasiun Manggarai, Jatinegara, Tanah Abang, Sudirman, Juanda dan Pasar Senen pada tanggal 24 s.d. 26 Juni 2020 dan 2 s.d. 4 Juli 2020 serta survei Kelengkapan Perambuan Perlintasan

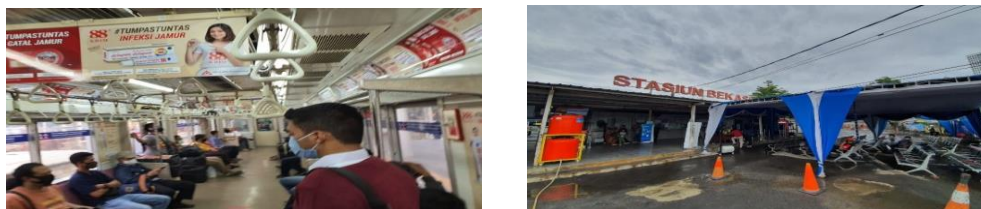
Sebidang Kereta Api pada tanggal 10 s.d. 14 Februari 2020, 16 - 18 November 2020



Gambar 61. Dokumentasi Kegiatan Survei lapangan dan laporan kegiatan & Survei Kelengkapan Perambuan Perlintasan Sebidang Kereta Api

14. Penetapan, Pemantauan dan Evaluasi Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) Perkotaan di Wilayah Jabodetabek

Kegiatan ini bermaksud untuk mendukung pelaksanaan tugas BPTJ dalam meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jabodetabek. Pemantauan dan evaluasi grafik perjalanan kereta api merupakan salah satu tugas dan fungsi BPTJ untuk pelayanan angkutan kereta api perkotaan di wilayah Jabodetabek. Dalam pelaksanaan kegiatan tersebut keluaran yang dihasilkan adalah terselenggaranya perjalanan kereta api yang efektif, efisien dan terkendali. Tujuan dari kegiatan ini adalah memberikan penilaian terhadap pelaksanaan GAPEKA sebagai dasar dalam peningkatan dan perbaikan penetapan dan pelaksanaan GAPEKA selanjutnya.





Gambar 62. Dokumentasi Kegiatan Survei lapangan dan laporan kegiatan & Survei Kelengkapan Perambuan Perlintasan Sebidang Kereta Api

15. Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Jaringan dan Lintas Pelayanan Kereta

Kegiatan ini bermaksud untuk mendukung pelaksanaan tugas BPTJ dalam meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jabodetabek. Dalam pelaksanaan kegiatan tersebut keluaran yang dihasilkan adalah terselenggaranya perjalanan kereta api yang efektif, efisien dan terkendali.



Gambar 63. Dokumentasi Kepadatan Arus Balik Nataru di Stasiun KA Jabodetabek, Survei Pemantauan Penerapan PSBB Lanjutan Pada Stasiun MRT & KRL

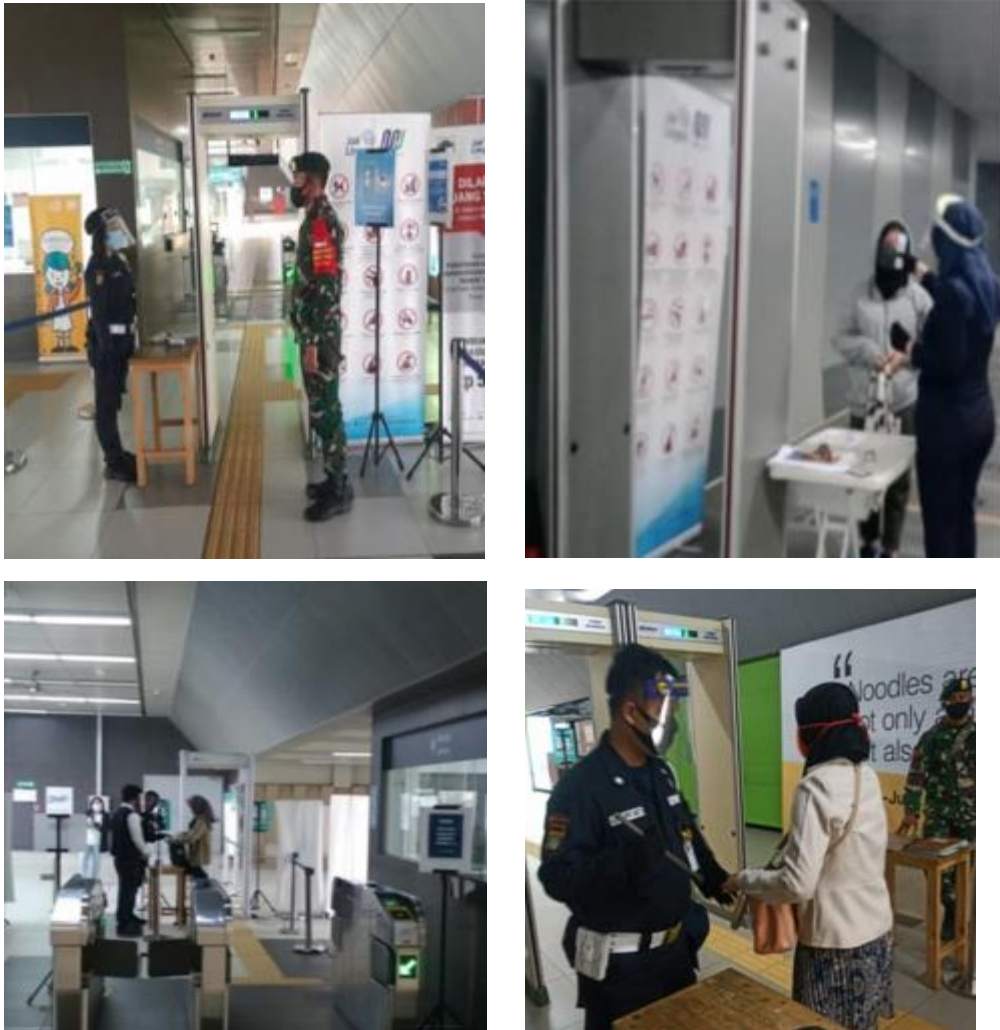
Pada Survei tersebut didapatkan hasil sebagai berikut:

- Kepadatan penumpang di lima stasiun KA yang dimonitor terpantau normal sebagaimana hari biasanya. Sebagian besar penumpang di stasiun merupakan penumpang KRL yang pada hari sabtu/minggu menggunakan untuk tujuan wisata atau belanja;
- Stasiun Jatinegara hanya melayani turun penumpang yang berasal dari luar kota. Tidak ada lonjakan penumpang yang berasal dari luar kota di stasiun Jatinegara. Kepadatan di peron normal yang berasal dari penumpang KRL.

Monitoring pelaksanaan kebijakan *physical distancing* dan protokol kesehatan oleh pihak pihak MRT selama masa PSBB

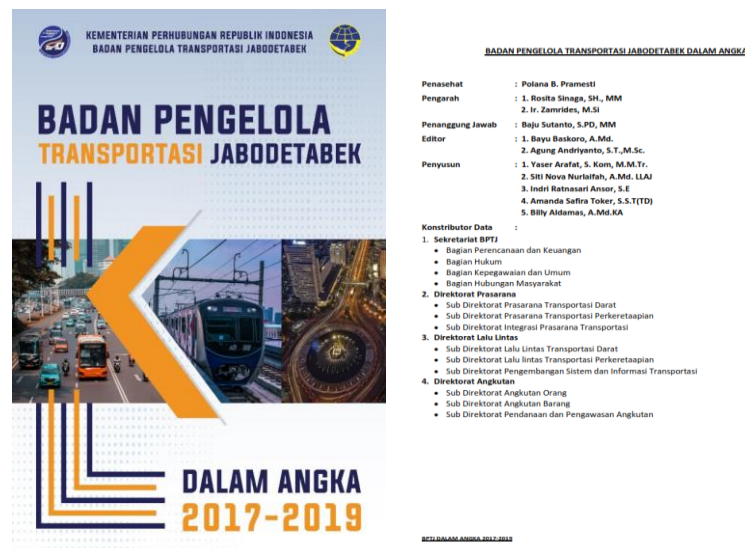
16. Kegiatan *Monitoring* dan Evaluasi Sistem Operasi Perjalanan Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek

Kegiatan ini bermaksud untuk mendukung pelaksanaan tugas BPTJ dalam meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jabodetabek. Dalam pelaksanaan kegiatan tersebut keluaran yang dihasilkan adalah terselenggaranya perjalanan kereta api yang efektif, efisien dan terkendali serta mengetahui kebijakan yang diterapkan PT. MRT Jakarta selama masa transisi PSBB dan dalam menghadapi kondisi *new normal* di Stasiun MRT dan juga untuk mengetahui jumlah penumpang MRT selama masa PSBB Transisi.



Gambar 64. Dokumentasi Survei Pelayanan Perkeretaapian Pada Saat Penerapan New Normal di Stasiun MRT Jakarta dan Stasiun KRL di Jabodetabek

17. Penyusunan Buku Dalam Angka Tahun 2017-2019



Gambar 65. Dokumentasi Penyusunan Buku BPTJ Dalam Angka Tahun 2017-2019

Sesuai dengan Peraturan Presiden No.103 Tahun 2015, bahwa BPTJ memiliki tugas untuk mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik.

Melalui data yang ditampilkan dalam bentuk Statistik, Buku BPTJ Dalam Angka telah memuat berbagai data dari setiap unit kerja BPTJ yaitu Sekretariat, Direktorat Lalu Lintas, Direktorat Angkutan dan Direktorat Prasarana. Melalui Buku BPTJ Dalam Angka ini, diharapkan dapat dijadikan bahan dalam perencanaan, perumusan kebijakan dan strategi pembangunan perhubungan di masa yang akan datang untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan kepada pengguna jasa transportasi dan masyarakat di Indonesia.

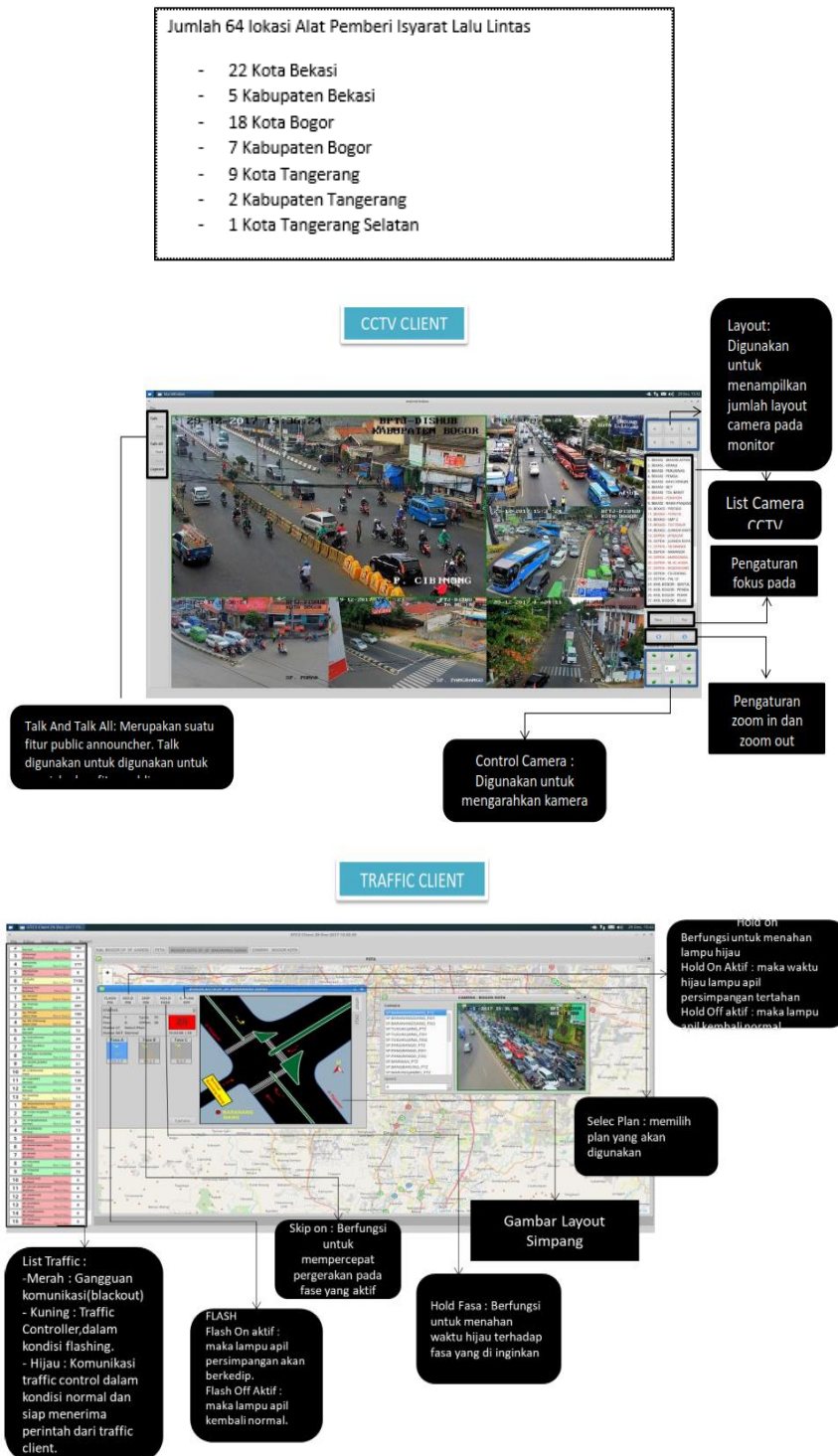
Kontributor Data:

- a. Sekretariat BPTJ
 - 1) Surat Keputusan BPTJ
 - 2) Komposisi Pegawai
 - 3) Realisasi Anggaran (Total Pagu Dan Realisasi)
 - 4) Jumlah Barang Milik Negara
 - 5) Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak
 - 6) Data Humas (Publikasi)
- b. Direktorat Prasarana
 - 1) Data Jumlah ATCS BPTJ
 - 2) Data SPM Terminal
 - 3) SPM Stasiun Commuter Line Di Jabodetabek
 - 4) Data Fasilitas Simpul Integrasi Antar Moda
 - 5) Data Jumlah Kawasan Simpul TOD BPTJ (RITJ)
- c. Direktorat Lalu Lintas
 - 1) Data Rekapitulasi Jalan Nasional BPTJ
 - 2) Data ATCS
 - 3) Rekapitulasi Data Perlengkapan Jalan
 - 4) Data Rekomendasi Andalalin
 - 5) Data Ganjil Genap
 - 6) SPM Lalu Lintas Kereta
 - 7) Data Kecepatan Jalan Tol
- d. Direktorat Angkutan
 - 1) Data Perizinan Trayek
 - 2) Data Jumlah PO
 - 3) Data Produksi Terminal
 - 4) Rekapitulasi Data Rampcheck
 - 5) Inventarisasi Angkutan Barang

18. Pengoperasian ATCS Di Wilayah Jabodetabek

Area Traffic Control System (ATCS) merupakan kesatuan sistem operasi yang berfungsi dalam pengaturan arus lalu lintas pada simpang dengan tujuan untuk mengkoordinasikan pengaturan sirkulasi dengan memanfaatkan sinyal atau isyarat lalu lintas, selain itu kondisi lalu lintas di lapangan dapat dipantau secara real-time dan digunakan juga untuk menyampaikan informasi atau himbauan kepada pengguna jalan melalui *public announcer*.





Gambar 66. Sistem Pengendalian Pengoperasian Lalu Lintas pada simpang yang terpasang ATCS

Perangkat ATCS yang terpasang harus difungsikan secara optimal sehingga maksud dan tujuan pemasangan dan pengoperasian perangkat ATCS dapat tercapai. Penugasan operator harus disesuaikan dengan kebutuhan sehingga dapat tercipta kondisi yang efektif dan efisien mengingat sumber daya operator yang terbatas sebagaimana beban-beban tugas yang harus dijalankan oleh masing-masing operator.

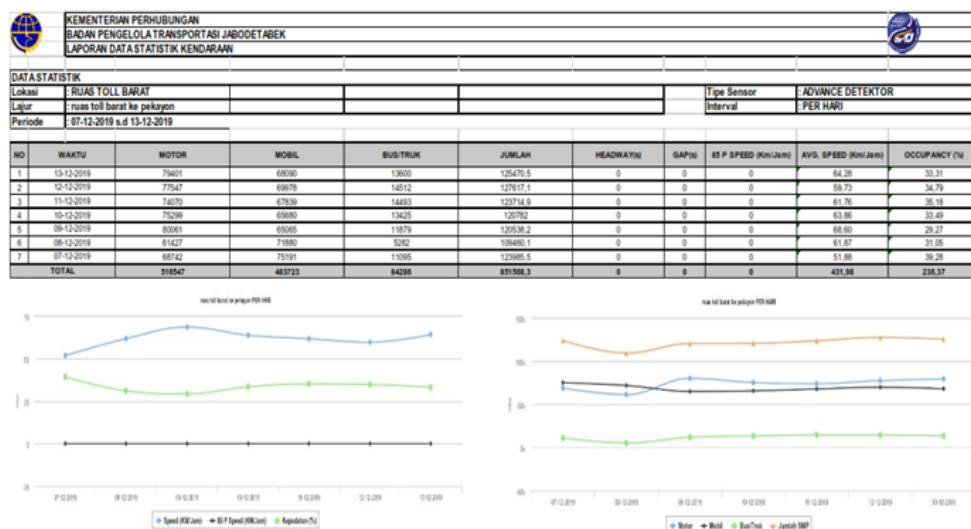
Dalam pengoperasian ATCS dilakukan pemantauan kondisi lalu lintas dan dilaksanakan secara visual dengan memanfaatkan CCTV yang terpasang pada tiang-tiang *Traffic Light* untuk mengetahui:

- Kondisi lalu lintas di persimpangan pada ruas jalan nasional;
- Kondisi kinerja perangkat ATCS;
- Potensi yang dapat menyebabkan kemacetan; dan
- Kendala lainnya.

Berikut ini hasil pengoperasian ATCS, yaitu:

- Melakukan pemantauan dari pengendalian lalu lintas serta mengidentifikasi permasalahan yang terjadi di persimpangan melalui perangkat ATCS
- Memberikan himbauan kepada pengguna jalan melalui perangkat ATCS yaitu:
 - Keselamatan lalu lintas untuk kendaraan roda dua, roda empat, dan pejalan kaki,
 - Kebijakan mengenai pembatasan lalu lintas ganjil-genap
 - Himbau protokol kesehatan terkait covid-19 dan PSBB
 - Himbau terkait pelanggaran lalu lintas
- Melakukan *Counting* lalu lintas pada ruas jalan yang menjadi perbatasan BODETABEK;
- Melakukan pengunduhan data lalu lintas yang telah dihitung secara otomatis oleh perangkat detector *Counting* yang terpasang pada 4 titik lokasi di wilayah Bekasi menggunakan aplikasi yang terkoneksi dengan perangkat detector *Counting* tersebut. Data yang diunduh merupakan data hasil *Counting* selama 7 hari.

Selain pemantauan untuk setiap simpang adapula pemantauan dengan menggunakan perangkat aplikasi alat detektor statistik dan dipasang di beberapa ruas jalan yang terletak di wilayah Kota Bekasi. Saat ini baru tersedia di empat titik yaitu di simpang Kayu Ringin mengarah ke BCP dan mengarah ke Summarecon, satu di ruas jalan ahmad yani tepatnya didekat simpang. Berikut ini data Traffic Report Detektor di Ruas Tol Barat–Pekayon :



Gambar 67. Traffic Report Detector di Ruas Tol Barat – Pekayon

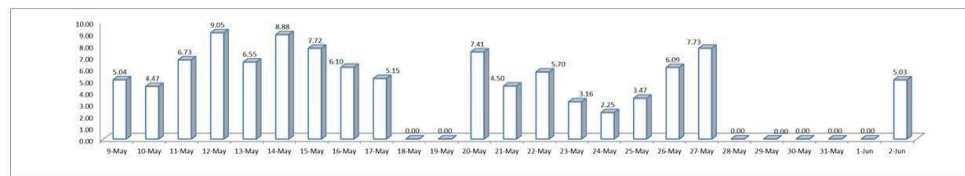
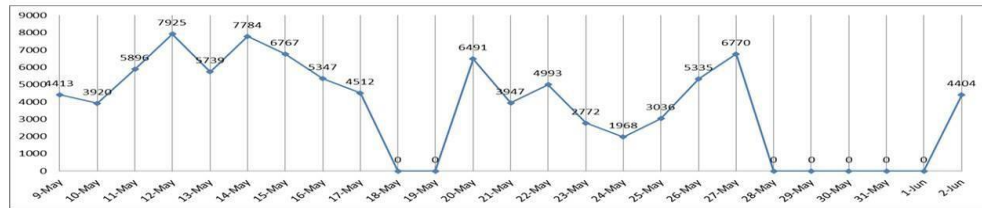
Pada tahun ini sejak adanya pandemi covid-19 telah diberlakukan pembatasan kegiatan diluar rumah dengan kebijakan dari pemerintah yaitu Pembatasan Sosial Berskala Besar sehingga dibutuhkan adanya laporan evaluasi kegiatan PSBB yang berkaitan dengan data volume lalu lintas dengan hasil data volume PSBB, sebagai berikut:

BEKASI KE ARAH JAKARTA

Lokasi : Sp. Kaliabang

Fluktuasi Rata-Rata Jumlah Volume Kendaraan Per/Hari

Hari	9-May	10-May	11-May	12-May	13-May	14-May	15-May	16-May	17-May	18-May	19-May	20-May	21-May	22-May	23-May	24-May	25-May	26-May	27-May	28-May	29-May	30-May	31-May	1-Jun	2-Jun	Total
Rata-Rata	4413	3920	5896	7925	7784	6767	5347	4512	0	0	6491	3047	4993	2772	1968	3038	5335	6770	0	0	0	0	0	0	4404	57625,33
Persentase %	5,04	4,47	6,73	9,05	8,88	7,72	6,10	5,15	0,00	0,00	7,41	3,50	5,70	3,16	2,25	3,47	6,09	7,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,03	100



Rata-rata jumlah volume kendaraan per/hari dari tanggal 9 Mei – 20 Mei 2020 selama PSBB tertinggi terlihat pada tanggal **12 Mei 2020** sebesar **7925** dengan dengan persentase sebesar **13,48 %**. (pada tanggal **18-19 Mei** , **28 Mei** – **1 Juni 2020** kamera **blackout**)

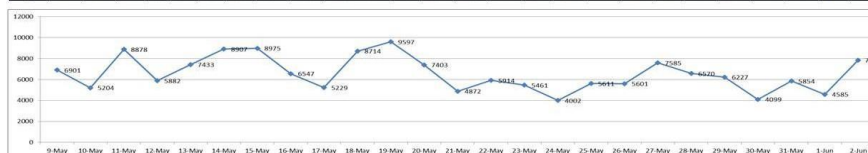
Gambar 68. Traffic Report Detector dari Bekasi ke arah Jakarta

BOGOR DAN DEPOK KE ARAH JAKARTA

Lokasi : Sp. PAL UI

Fluktuasi Rata-Rata Jumlah Volume Kendaraan Per/Hari

Hari	9-May	10-May	11-May	12-May	13-May	14-May	15-May	16-May	17-May	18-May	19-May	20-May	21-May	22-May	23-May	24-May	25-May	26-May	27-May	28-May	29-May	30-May	31-May	1-Jun	2-Jun	Total
Rata-Rata	4901	5204	8878	5882	7453	8975	8975	8975	5229	8714	9597	7803	5872	5872	5401	5401	5401	5401	7285	6470	6227	4099	5814	4185	7842	53393
Persentase %	4,21	3,38	5,42	3,39	4,54	5,43	5,48	3,39	3,39	5,32	8,86	4,52	2,97	5,01	5,01	5,01	2,44	3,42	3,42	4,01	4,01	3,80	2,50	2,80	4,78	100

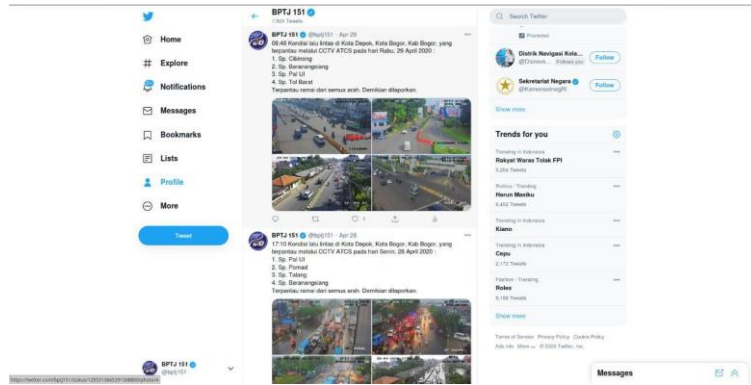


Rata-rata jumlah volume kendaraan per/hari dari tanggal 9 Mei – 7 Juni 2020 selama PSBB tertinggi terlihat pada tanggal **19 Mei 2020** sebesar **9597** dengan dengan persentase sebesar **5,86 %**.

Gambar 69. Traffic Report Detector dari Kota Tangsel ke Arah Jakarta

Berikut beberapa kegiatan yang termasuk dalam pengoperasian ATCS di BPTJ :

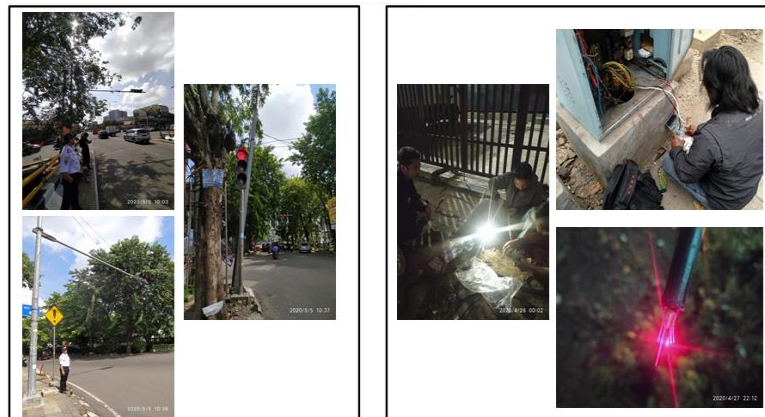
- Memberikan informasi ke publik melalui media sosial



b. Memantau lalu lintas melalui kamera *drone*



c. *Monitoring* kondisi dan kinerja perangkat ATCS dan pendampingan *troubleshooting* perangkat



19. Pemeliharaan ATCS Di Wilayah Jabodetabek

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek memiliki ATCS sebanyak 54 titik, yang tersebar di beberapa wilayah yaitu 23 titik di Wilayah Bekasi, 5 titik di Wilayah Depok, 18 titik di Wilayah Kota Bogor dan 8 titik di Wilayah Kabupaten Bogor.

Dimana dalam pengoperasiannya diperlukan adanya pemeliharaan untuk menunjang kinerja ATCS.

Pemeliharaan ATCS penting dilakukan untuk menjaga kinerja ATCS agar tetap optimal, pemeliharaan tersebut antara lain pemeriksaan kondisi Traffic Light, Video Surveillance (CCTV), *Vehicle Detector* dan *Server Room* ATCS. Pelaksanaan kegiatan ini untuk mengoptimalkan kinerja pengoperasian ATCS di wilayah Jabodetabek demi meningkatkan keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas bagi pengguna jalan.



Gambar 70. Pemeliharaan ATCS Di Wilayah Jabodetabek

Pemeliharaan perangkat ATCS pada tahun ini yaitu:

- a. Pemeriksaan dan perbaikan kabel FO
- b. Pemeliharaan tiang panjang APILL
- c. Pemeliharaan peralatan dalam mesin kendali

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek memiliki ATCS sebanyak 54 titik, yang tersebar di beberapa wilayah yaitu 23 titik di Wilayah Bekasi, 5 titik di Wilayah Depok, 18 titik di Wilayah Kota Bogor dan 8 titik di Wilayah Kabupaten Bogor. Dimana dalam pengoperasiannya diperlukan adanya pemeliharaan untuk menunjang kinerja ATCS.

Pemeliharaan ATCS penting dilakukan untuk menjaga kinerja ATCS agar tetap optimal, pemeliharaan tersebut antara lain pemeriksaan kondisi Traffic Light, Video Surveillance (CCTV), *Vehicle Detector* dan *Server Room*

ATCS. Pelaksanaan kegiatan ini untuk mengoptimalkan kinerja pengoperasian ATCS di wilayah Jabodetabek demi meningkatkan keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas bagi pengguna jalan.

Pemeliharaan perangkat ATCS pada tahun ini yaitu:

- a. Pemeriksaan dan perbaikan kabel FO
- b. Pemeliharaan tiang panjang APILL
- c. Pemeliharaan peralatan dalam mesin kendali

Dalam pelaksanaan kegiatan pemeliharaan ATCS telah dilakukannya *Monitoring* pemeliharaan pada setiap bulannya, diantaranya:

- a. Pada bulan Januari dilakukan survei *Monitoring* pemeliharaan karena terjadi permasalahan pada kamera CCTV Koridor Depok, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, dan Tangerang yang tidak dapat ditampilkan (BLOCKOUT), setelah dilakukan identifikasi hal tersebut dikarenakan adanya jaringan kabel FO yang terputus.
- b. Pada Bulan Februari dilakukan *Monitoring* pemeliharaan karena adanya kendala operasional ATCS BPTJ yang menyebabkan hasil pantauan dari CCTV di koridor Bogor tidak dapat ditampilkan di CCROOM BPTJ (blockout) dan terjadi malfungsi pada salah satu komponen di *Control Box* di lapangan yang menyebabkan *Blockout* pada simpang SGC di CCROOM BPTJ.
- c. Pada bulan April CCTV dilakukan *Monitoring* pemeliharaan pada koridor Kota Depok, Kota Bogor, dan Tangerang tidak aktif (Blockout), sehingga mengakibatkan terganggunya pemantauan lalu lintas pada koridor tersebut. Dilakukan pula *Monitoring* APILL pada simpang gadog yang tidak aktif dan tim teknis BPTJ melakukan identifikasi untuk mengetahui penyebab kendala dimaksud. Hasil identifikasi menunjukkan bahwa terjadi malfungsi pada salah satu komponen di *Control Box* di lapangan. Adanya permasalahan pada APILL di simpang BCP-Kota Bekasi berupa tidak aktifnya lampu aspek yang mengatur lalu lintas dari arah Toll Barat menuju Pemda sehingga mengakibatkan tidak adanya pengaturan lalu lintas pada arus dimaksud berdasarkan pelaporan per tanggal 31 Maret 2020. Serta adanya permasalahan pada *Announcer* dan kamera CCTV pada simpang yang ada di wilayah Kabupaten Bekasi tidak aktif dan tim teknis BPTJ beserta teknisi vendor melakukan koordinasi dan identifikasi untuk mengetahui penyebab kendala dimaksud.
- d. Pada bulan Mei dilakukan pemantauan perangkat ATCS di lapangan pada Koridor Kota Bekasi, Koridor Bogor, dari hasil pemantauan terdapat beberapa komponen elektronik seperti lampu APILL, speaker mati, permasalahan pada kamera CCTV, speaker, Flashing pada apill, PTZ yang tertutup Pepohonan yang rimbun sehingga tidak dapat diakses oleh CCROOM ATCS BPTJ. Berdasarkan kendala tersebut maka dilakukannya pemeliharaan terhadap peralatan maupun system ATCS, sehingga perlu segera dilakukan penanganan lebih lanjut oleh tim teknis.

- e. Pada bulan Juli dilakukan pemantauan perangkat ATCS dilakukan pengamatan oleh anggota ATCS, di informasikan untuk CCTV terjadi *blockout* pada cctv koridor Depok, Bogor, Tangerang, dan Kabupaten Bekasi. Permasalahan yang terjadi dikarenakan adanya jalur *fiber optic* (FO) yang terputus atau crek. Pada tanggal 28 Juli 2020 penyambungan kabel *fiber optik* dilakukan pada koridor Depok dan CCTV kembali normal, sedangkan untuk wilayah Kabupaten Bekasi penyambungan dilakukan pada tanggal 29 Juli 2020.
- f. Pada Bulan Agustus dilakukan pemantauan perangkat ATCS karena CCTV terjadi *blockout* pada cctv kabupaten Bekasi, koridor Bogor, dan Tangerang. Permasalahan terjadi karena adanya jalur kabel *Fiber optik* (FO) yang terputus.
- g. Pada Bulan September dilakukan pemantauan terhadap koridor Bekasi karena rerjadi *Blockout* pada CCTV Koridor Bekasi dan Bogor yang disebabkan adanya malfungsi perangkat dilapangan yaitu SFP pada lantech rusak dan terputusnya Jalur *fiber optic* (FO) yang disebabkan adanya kebakaran disekitar jalur menuju Kabupaten Bekasi.
- h. Pada bulan Oktober dilakukan pemantauan lapangan perangkat TACS di Koridor kota Bogor dan Koridor Kota Bekasi, dari hasil pemantauan tersebut ke 3 (tiga) titik lokasi perangkat ATCS yang terpasang dilapangan seperti APILL, Display info dan tiang APILL dalam keadaan kurang baik. Dari hasil pemantauan yang dilakukan dapat diketahui kondisi yang terjadi di lapanga, sehingga bila terjadi kerusakan membutuhkan proses untuk melakukan perbaikan alat maupun system agar fungsi dari ATCS dapat terpenuhi dengan baik.

Proses selama perbaikan biasanya menghabiskan waktu selama kurang lebih 2–6 hari, dan perbaikan akan kerusakan system tersebut langsung diperbaiki oleh tim penyedia jasa ATCS itu sendiri.

20. Penyusunan Laporan *Monitoring* Layanan Operasional ATCS di Jabodetabek

Area Traffic Control System (ATCS) yang dikelola BPTJ bertanggung jawab dalam melakukan pemantauan dan pengendalian lalu lintas pada simpang yang berada di sepanjang ruas jalan nasional di wilayah Jabodetabek melalui pemanfaatan teknologi berupa kamera CCTV dan aplikasi *traffic client* dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya. Pengoperasian ATCS dilaksanakan mulai tahun 2018 dengan lokasi pemantauan yang berada di wilayah Kota Bogor, Kota Bekasi, Kota Depok, Kabupaten Bogor, dan Kabupaten Bekasi dengan jumlah lokasi pemantauan dan pengendalian sebanyak 54 titik simpang. Kegiatan *Monitoring* ATCS dilaksanakan secara rutin dan terencana serta berkesinambungan padakoridor Bekasi, Bogor dan Tangerang.

Dengan adanya kegiatan ini dapat mengetahui kondisi dan performa dari setiap perangkat yang terpasang di lapangan maupun di ruang control ATCS. Kegiatan yang dilakukan diantaranya melakukan *Monitoring* terhadap kondisi peralatan

ATCS yang ada, *Monitoring* terhadap efektifitas *software* dan *hardware* ATCS yang ada, memberikan rekomendasi terhadap perbaikan standar penetapan ATCS (SOP), dan melakukan evaluasi kebutuhan kinerja perangkat ATCS.



Gambar 71. Monitoring Layanan Operasional ATCS di Jabodetabek

Dalam memantau kinerja peralatan ATCS yang berada di lapangan, Tim ATCS BPTJ melakukan *Monitoring* kinerja alat di simpang koridor Bogor, Depok, Bekasi dan Tangerang selama tahun 2020:

- a. Bulan Februari dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 4 titik kota Bekasi (Sp. Wahab Affan, Kranji, Perumnas, dan Pemda Kota Bekasi), 5 titik Kabupaten Bekasi (Sp. Sinde, Kompas, Cibitung, Warung Bangkok, dan SGC);
- b. Bulan Maret dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 6 titik di Kota Bogor (Sp. Baranangsiang, Pomad, Talag, Plaza Pangrango, Ekalokasari, dan Tugu Kujang), di 2 titik kota Depok (Sp. PLN dan Sengon);
- c. Bulan Mei dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 2 titik di Kota Bogor (Sp. IPB, dan Salabenda), 3 titik di Kota Bekasi (Sp. Juanda Kartini, BJB, Rawa Semut);

- d. Bulan Agustus dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 5 titik di Kota Bogor (Sp. Pomad, Talang, BORR, Warung Jambu, dan Pandu);
- e. Bulan Oktober dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 3 titik di Kota Tangerang dan Kota Tangerang Selatan (Sp. Batu Ceper, Tanah Tinggi, dan Situ Gintung).

Dari hasil *Monitoring* peralatan ATCS yang berada di simpang yang telah dilaksanakan pada dua segmen lokasi yaitu segmen Rawa Panjang dan Segmen Pal UI diperoleh hasil *Monitoring* sebagai berikut:

Areal Traffic Control System (ATCS) yang dikelola BPTJ bertanggung jawab dalam melakukan pemantauan dan pengendalian lalu lintas pada simpang yang berada di sepanjang ruas jalan nasional di wilayah Jabodetabek melalui pemanfaatan teknologi berupa kamera CCTV dan aplikasi *traffic client* dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya. Pengoperasian ATCS dilaksanakan mulai tahun 2018 dengan lokasi pemantauan yang berada di wilayah Kota Bogor, Kota Bekasi, Kota Depok, Kabupaten Bogor, dan Kabupaten Bekasi dengan jumlah lokasi pemantauan dan pengendalian sebanyak 54 titik simpang. Kegiatan *Monitoring* ATCS dilaksanakan secara rutin dan terencana serta berkesinambungan pada koridor Bekasi, Bogor dan Tangerang. Dengan adanya kegiatan ini dapat mengetahui kondisi dan performa dari setiap perangkat yang terpasang di lapangan maupun di ruang kontrol ATCS. Kegiatan yang dilakukan diantaranya melakukan *Monitoring* terhadap kondisi peralatan ATCS yang ada, *Monitoring* terhadap efektifitas *software* dan *hardware* ATCS yang ada, memberikan rekomendasi terhadap perbaikan standar penetapan ATCS (SOP), dan melakukan evaluasi kebutuhan kinerja perangkat ATCS.

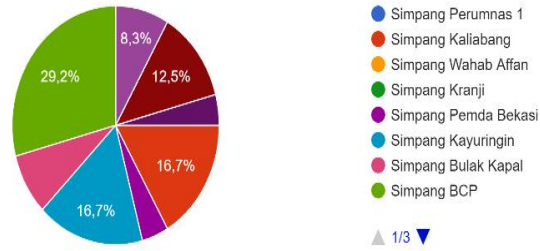
Dalam memantau kinerja peralatan ATCS yang berada di lapangan, Tim ATCS BPTJ melakukan *Monitoring* kinerja alat di simpang koridor Bogor, Depok, Bekasi dan Tangerang selama tahun 2020:

- a. Bulan Februari dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 4 titik kota Bekasi (Sp. Wahab Affan, Kranji, Perumnas, dan Pemda Kota Bekasi), 5 titik Kabupaten Bekasi (Sp. Sinde, Kompas, Cibitung, Warung Bangkok, dan SGC);
- b. Bulan Maret dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 6 titik di Kota Bogor (Sp. Baranangsiang, Pomad, Talag, Plaza Pangrango, Ekalokasari, dan Tugu Kujang), di 2 titik kota Depok (Sp. PLN dan Sengon);
- c. Bulan Mei dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 2 titik di Kota Bogor (Sp. IPB, dan Salabenda), 3 titik di Kota Bekasi (Sp. Juanda Kartini, BJB, Rawa Semut);
- d. Bulan Agustus dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 5 titik di Kota Bogor (Sp. Pomad, Talang, BORR, Warung Jambu, dan Pandu);
- e. Bulan Oktober dilakukan survei pengamatan di beberapa titik yaitu 3 titik di Kota Tangerang dan Kota Tangerang Selatan (Sp. Batu Ceper, Tanah Tinggi, dan Situ Gintung).

Dari hasil *Monitoring* peralatan ATCS yang berada di simpang yang telah dilaksanakan pada dua segmen lokasi yaitu segmen Rawa Panjang dan Segmen Pal UI diperoleh hasil *Monitoring* sebagai berikut:

- a. Segmen Rawa Panjang

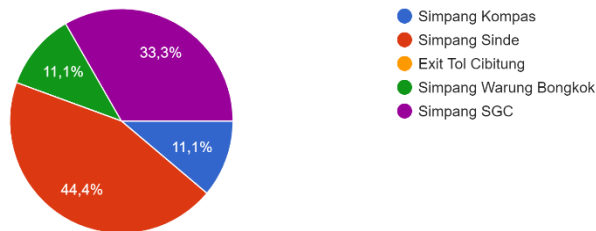
Kota Bekasi
24 tanggapan



Gambar 72. Monitoring ATCS Koridor Kota Bekasi

Dari hasil survei *Monitoring* pada koridor Kota Bekasi terdapat simpang yang sering mengalami kendala permasalahan yaitu simpang BCP, Kali Abang, dan Kayuringin.

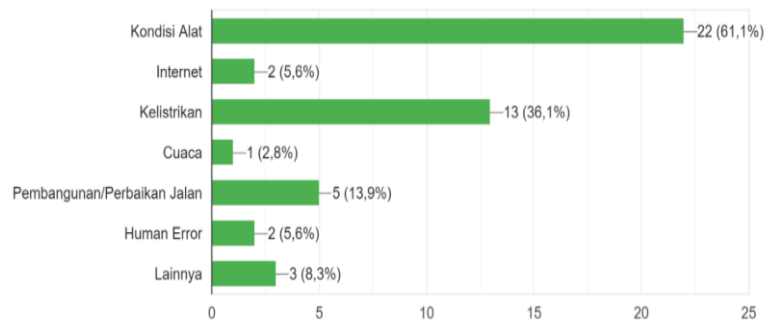
Kabupaten Bekasi
9 tanggapan



Gambar 73. Monitoring ATCS Kabupaten Bekasi

Dari hasil survei *Monitoring* pada koridor Kabupaten Bekasi terdapat simpang yang sering mengalami kendala permasalahan yaitu simpang Sinde, dan SGC.

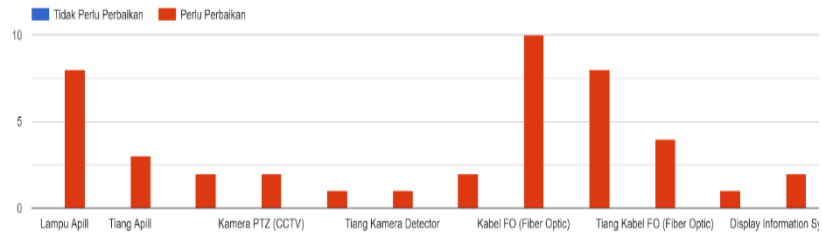
Permasalahan Terjadi Karena
36 tanggapan



Gambar 74. Informasi Permasalahan Hasil *Monitoring* ATCS

Kendala yang sangat sering terjadi di setiap simpang pada segmen Rawa Panjang adalah Kondisi alat yang rusak, matinya arus listrik dan terkena dampak dari pembangunan jalan.

Pengecekan Alat Area Traffic Control System (ATCS) BPTJ di Lapangan

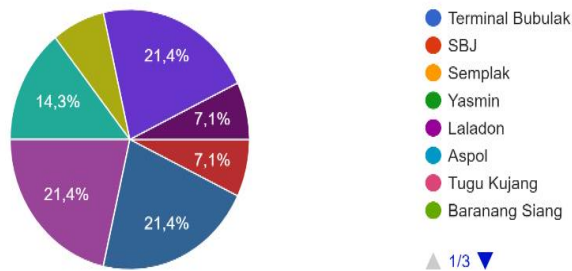


Gambar 75. Informasi Klasifikasi Permasalahan Hasil Monitoring ATCS

Dari gambar diatas dapat di lihat bahwa perangkat ATCS yang paling sering mengalami kerusakan adalah kabel *Fiber optik* yang sering putus, Lalu lampu Apill yang tidak dapat beroperasi dengan baik, Perangkat yang terdapat di dalam *control box*.

b. Segmen PAL UI

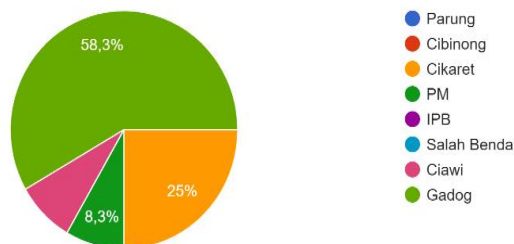
Kota Bogor
14 tanggapan



Gambar 76. Monitoring ATCS Koridor Kota Bogor

Dari hasil survei *Monitoring* pada koridor Kota Bogor terdapat simpang yang sering mengalami kendala permasalahan yaitu simpang Talang, Pomad, Pandu, BORR, Ekalosari dan Pangrango.

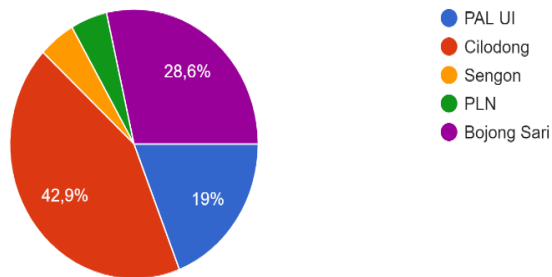
Kabupaten Bogor
12 tanggapan



Gambar 77. Monitoring ATCS Koridor Kabupaten Bogor

Dari hasil survei *Monitoring* pada koridor Kabupaten Bogor terdapat simpang yang sering mengalami kendala permasalahan yaitu simpang Gadog, Cikaret, dan PM.

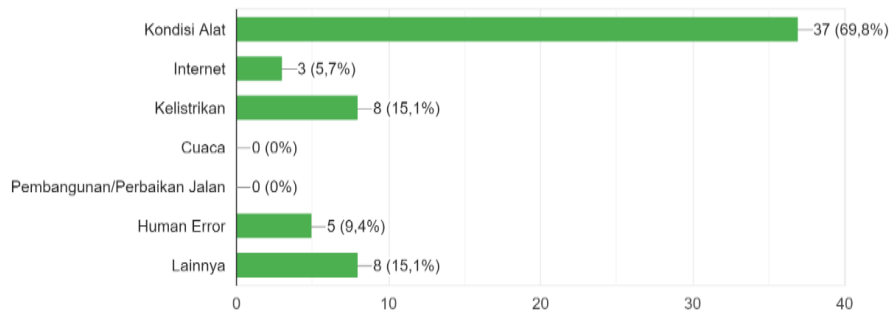
Kota Depok
21 tanggapan



Gambar 78. Monitoring ATCS Koridor Kota Depok

Dari hasil survei *Monitoring* pada koridor Kota Depok terdapat simpang yang sering mengalami kendala permasalahan yaitu simpang Cilodong, Bojong Sari, dan Pal UI.

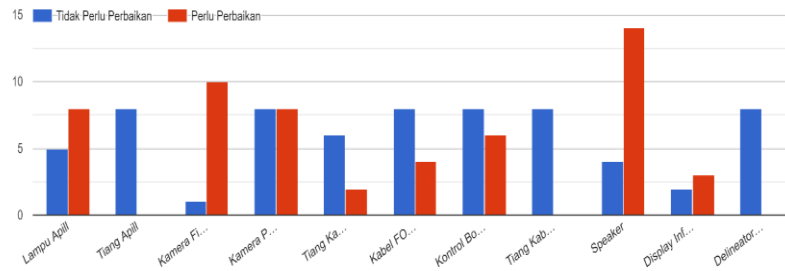
Permasalahan Terjadi Karena
53 tanggapan



Gambar 79. Kendala ATCS Segmen Pal UI

Kendala yang sangat sering terjadi di setiap simpang pada segmen Pal UI adalah Kondisi alat yang rusak, matinya arus listrik.

Pengecekan Alat Area Traffic Control System (ATCS) BPTJ di Lapangan

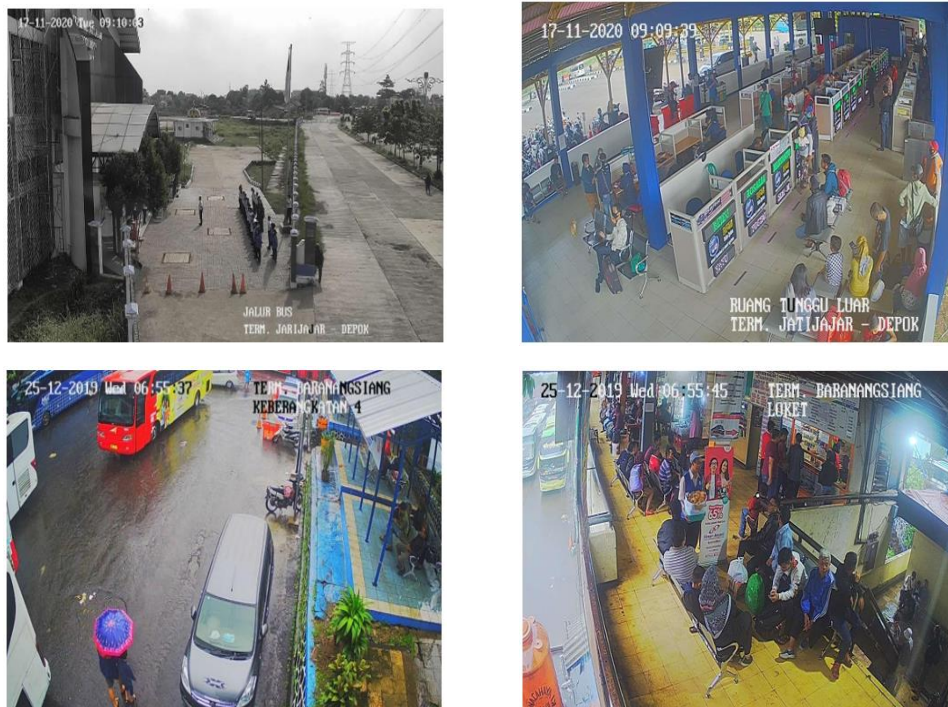


Gambar 80. Klasifikasi Kendala ATCS Segmen Pal UI

Dari gambar diatas dapat di lihat bahwa perangkat ATCS yang paling sering mengalami kerusakan adalah Speaker yang mati dan suara tidak jelas, Kamera Kamera Fix mati, Lampu Apil yang tidak dapat beroperasi dengan baik, dan Kamera PTZ.

Monitoring ATCS di Terminal.

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek memasang beberapa kamera yang terkoneksi pada CCroom ATCS BPTJ di terminal yang di Kelola oleh BPTJ untuk memonitor terminal tersebut. Berikut pantauan terminal dari CCTV ATCS Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek:



Gambar 81. Monitoring ATCS di Terminal

Berikut kegiatan *Monitoring Gadog*:

Simpang Gadog merupakan simpang yang termaksud di dalam area pemantauan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Simpang Gadog merupakan

simpang 3 (tiga) yang dilengkapi dengan APILL. Simpang Gadog merupakan simpang prioritas yang menjadi jalur utama menuju kawasan wisata Puncak.



Gambar 82. Monitoring ATCS di Simpang Gadog

C. Direktorat Angkutan

1. Pengadaan Peralatan Penunjang Pengawasan Angkutan

Peralatan pengawasan jalan/lalu lintas dapat digunakan dalam beberapa kegiatan, misalnya: *Monitoring* kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan rutin, inspeksi prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Pasal 206 ayat (7) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengandung maksud bahwa hasil pengawasan terhadap pelaksanaan program keamanan dan keselamatan LLAJ yang terdiri dari audit, inspeksi dan pengamatan serta pemantauan ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum. Khusus untuk kegiatan pengamatan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran bidang LLAJ tersebut dilaksanakan dengan dukungan dari peralatan pengawasan pelanggaran bidang LLAJ.

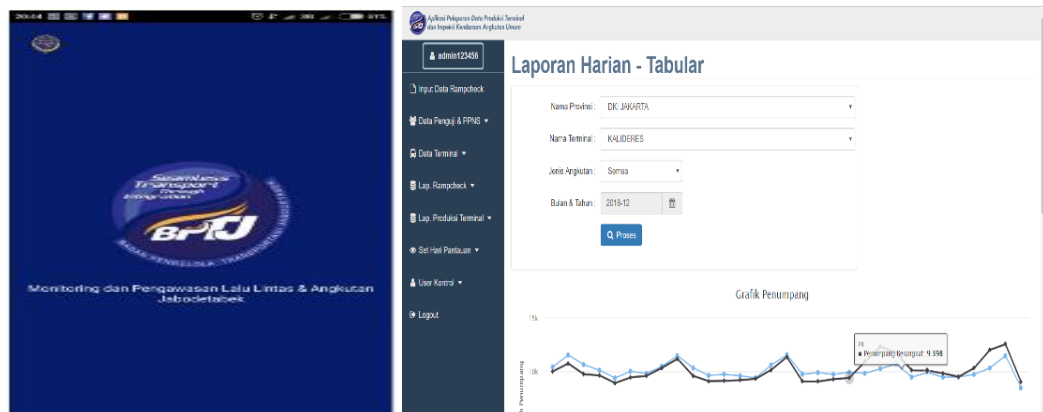


Gambar 83. Pengadaan Peralatan Penunjang Pengawasan Angkutan

2. Pemeliharaan Aplikasi Pengawasan Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Jabodetabek

Pemeliharaan Aplikasi Pengawasan Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Jabodetabek dimaksudkan guna memaksimalkan penyampaian informasi kepada

masyarakat melalui media elektronik mengenai data pelaporan jumlah penumpang dan bus per harinya dari dan mempermudah tiap terminal tipe A untuk menyampaikan laporan terbarunya.



Gambar 84. Pemeliharaan Aplikasi Pengawasan Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Jabodetabek

3. Pengembangan Trayek Utama Prioritas (Transjabodetabek Express)

Survei peninjauan lapangan dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran yang realistis mengenai potensi yang ada di lapangan berkaitan dengan trayek yang dimohon oleh operator angkutan umum dengan tujuan sebagai bahan pertimbangan. Pada tahun 2020, berikut survei yang dilaksanakan:

- a. Survei penetapan rute trayek angkutan perkotaan asal tujuan wilayah Jawa Barat, dengan trayek sebagai berikut:
 - Terminal Parung–Pangkalan Ciputat;
 - Terminal Cibinong–Terminal Kampung Rambutan;
 - Pangkalan Cisalak–Terminal Pasar Minggu;
 - Terminal Citereup–Terminal Kampung Rambutan;
 - Pangkalan Desa Limo–Terminal Pasar Minggu;
 - Tugu Tanah Baru–Jl. Jeruk (Jagakarsa);
 - Sub Terminal Sawangan–Lebak Bulus;
 - Terminal Depok–Terminal Kampung Rambutan;
 - Pangkalan Lembah Hijau–Terminal Pasar Minggu;
 - Pangkalan Cisalak–Leuwiliang.
- b. Survei penetapan rute trayek angkutan perkotaan asal tujuan wilayah Banten, dengan trayek sebagai berikut:
 - Cikokol–Rawa Buaya;
 - Serpong–Terminal Kalideres;
 - Cikokol–Terminal Kalideres;
 - Ciledug–Jl. Mangga (Kebayoran Lama);
 - Pondok Aren–Jl. Sanusi (Kebayoran Lama);
 - Pondok Aren–Pondok Labu;
 - Ciputat–Kebayoran Lama;
 - Ciputat Raya–Pondok Labu;

- Pamulang–Lebak Bulus;
- Kotabumi–Terminal Kalideres;
- Pondok Cabe–Pasar Jumat;
- Balaraja–Mall Puri Kembangan.

Selanjutnya, pelaksanaan *flag off* angkutan umum bertujuan untuk mensosialisasikan pelayanan angkutan penumpang kepada masyarakat dan sebagai bentuk seremonial peresmian angkutan umum dengan rute baru yang dilaksanakan berdasarkan Surat Keputusan Kepala BPTJ. Kegiatan terdiri dari persiapan armada sebelum launching, persiapan peralatan pendukung dan personil serta pengaturan lokasi seremonial. Kegiatan *flag off* yang telah dilaksanakan sebagai berikut:

- a. Peresmian Pelayanan Angkutan Permukiman Jabodetabek Premium (Jabodetabek Residence Connexion) Perum Damri di Permukiman Kemang Pratama Bekasi.
- b. Peresmian Pelayanan Angkutan Permukiman Jabodetabek Premium (Jabodetabek Residence Connexion) Perum PPD dan Sinar Jaya Pelayanan dari Hollywood Junction Jababeka Cikarang–Pusat Kegiatan Kawasan Blok M.
- c. Peresmian Pelayanan Angkutan Permukiman Jabodetabek Premium (Jabodetabek Residence Connexion) Perum PPD dan Sinar Jaya Pelayanan dari Hollywood Junction Jababeka Cikarang–Pusat Kegiatan Kawasan Kota.

Hambatan yang terjadi dalam kegiatan pengembangan trayek utama prioritas Jabodetabek. sebagai berikut:

- a. Kegiatan evaluasi dan penyusunan jaringan trayek yang tercantum dalam Rencana Umum Jaringan Trayek (RUJT) memerlukan koordinasi serta konfirmasi dari Dinas Perhubungan se-Jabodetabek. Kendala terbesar dalam penyusunan RUJT tergantung pada kecepatan koordinasi dan juga persetujuan dari masing-masing Dinas Perhubungan.
- b. Survei asal tujuan dan jaringan trayek angkutan perkotaan Jabodetabek didasarkan pada kondisi *existing* di lapangan dalam rangka menentukan disetujui atau ditolaknya permohonan perizinan yang diajukan, namun pelaksanaan survei yang tidak dilakukan sesuai prosedur dapat menyebabkan hambatan dalam proses.

Peresmian angkutan perkotaan Jabodetabek dilakukan melalui seremonial *flag off* oleh Kepala BPTJ setelah operator mengajukan permohonan izin ke BPTJ (minimal izin prinsip). Pengajuan izin yang tidak segera diproses dapat menyebabkan keterlambatan dalam pelaksanaan peresmian angkutan umum.

4. Monitoring Pelayanan Kereta Api Komuter di Wilayah Jabodetabek

Kegiatan Monitoring Pelayanan Kereta Api Komuter Jabodetabek dilaksanakan sebanyak 2 (dua) kali pada Bulan Februari dan Oktober 2020 dengan objek survei layanan Kereta Commuter Jabodetabek yang dioperasikan oleh PT. KCI. Kegiatan dilaksanakan dalam rangka mengevaluasi kinerja pelayanan KRL

Jabodetabek sehingga dapat dijadikan bahan masukan terkait kebijakan pelayanan KRL Jabodetabek.



Gambar 85. Monitoring Pelayanan Kereta Api Komuter di Wilayah Jabodetabek

Kegiatan Monitoring Pelayanan Angkutan Transportasi Perkeretaapian Jabodetabek dilaksanakan dalam rangka untuk mendapatkan data primer dan sekunder KRL Jabodetabek. Data Primer diperoleh berdasarkan hasil observasi peninjauan sarana Kereta Commuter Jabodetabek berdasarkan hasil survei kepuasan penumpang di tiga belas rute, sebagai berikut:

- a. Rute Bogor–Jakarta Kota;
- b. Rute Depok–Jakarta Kota;
- c. Rute Tanjung Priok–Jakarta Kota;
- d. Rute Bogor–Jatinegara;
- e. Rute Nambo–Angke;
- f. Rute Depok–Jatinegara;
- g. Rute Bekasi–Jakarta Kota;
- h. Rute Cikarang–Jakarta Kota;
- i. Rute Serpong–Tanah Abang;
- j. Rute Parung Panjang–Tanah Abang;
- k. Rute Maja–Tanah Abang;
- l. Rute Rangkas Bitung–Tanah Abang;
- m. Rute Tanah Abang–Duri.

Pada pelaksanaan pertama terjadi perubahan jadwal KRL dikarenakan ada pergantian *wessel* di beberapa titik, sehingga perlu adanya *monitoring* pelayanan untuk dapat mengambil tindakan antisipasi adanya lonjakan penumpang KRL.

Berdasarkan hasil survei SPM KRL Jabodetabek, masih terdapat fasilitas sarana yang belum memenuhi keseluruhan lima aspek penilaian SPM. Fasilitas yang belum memenuhi standar antara lain:

- a. Fasilitas CCTV yang masih kurang tersedia;
- b. Alat pemecah kaca yang masih kurang memadai;
- c. Fasilitas P3K yang tidak tersedia;
- d. Pendingin udara masih diatas suhu 27°C.

Secara umum, kepuasan penumpang di sebagian besar kereta masih menunjukkan gap negatif, dimana nilai kepentingan lebih besar dari pada nilai kepuasan dan gap terbesar pada segi kenyamanan dikarenakan kepadatan terjadi pada jam sibuk dengan jumlah penumpang lebih banyak daripada sarana kereta

yang tersedia. Selain itu ketersediaan fasilitas bagi penumpang dengan berkebutuhan khusus masih menjadi kendala baik dalam ketersediaan maupun dalam implementasi pemakaiannya.

Berdasarkan Indeks Kinerja Pelayanan, kesesuaian kinerja pelayanan belum sepenuhnya terpenuhi, rata-rata pencapaian 90%. Untuk rute Bogor–Jakarta Kota, Nambo–Angke, Bekasi–Jakarta Kota, dan Cikarang–Jakarta Kota pencapaian indeks kinerja pelayanan masih di bawah 90%.

Hambatan dalam pelaksanaan kegiatan ini terletak pada masa pandemi, sehingga perlu dilakukan alternatif cara untuk mendapat data primer. Pemilihan waktu observasi dan survei pada peak hour menyebabkan kesulitan dalam proses dikarenakan kepadatan penumpang di dalam sarana kereta api dan larangan berbicara saat di dalam kereta.

5. Pendataan, Penataan, dan Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Umum di Wilayah Jabodetabek

Evaluasi Kinerja Lalu Lintas dan Pelayanan Angkutan dilaksanakan dengan bekerjasama dengan Sekolah Tinggi Transportasi Darat, Bekasi. Kegiatan survei primer dilakukan dengan jumlah responden sebanyak 31.849 orang dari 33 juta populasi penduduk Jabodetabek. Pemilihan sampel responden dengan metode sampling (lokasi berdasarkan jumlah penduduk kecamatan pada tiga belas kota/kabupaten di wilayah Jabodetabek) yang dilakukan sejak bulan Juli–November 2020. Poin-poin hasil survei sebagai berikut:

- a. Berdasarkan pemilihan moda Jabodetabek sebanyak 71,48% menggunakan kendaraan pribadi, 13,85% angkutan umum, 6,05% kereta, dan 8,62% para transit.
- b. Kecepatan rata-rata angkutan umum hasil survei sebesar 45,57 km/jam dari tujuh belas operator angkutan umum di wilayah Jabodetabek.
- c. Trayek angkutan umum yang dipertimbangkan dalam perhitungan *coverage area* adalah Angkutan Permukiman, Angkutan Bandara, Transjabodetabek, trayek AU Kota Bogor, trayek AU Kota Bekasi, trayek AU Kabupaten Tangerang, trayek AU Kota Tangerang, trayek AU Kota Depok, trayek antar terminal hasil survei.

Coverage area angkutan umum memungkinkan adanya peningkatan dengan penambahan kajian trayek angkutan umum yang berada dalam wewenang Dinas Perhubungan Kota atau Kabupaten di wilayah Jabodetabek, adanya penambahan trayek dan memperpanjang jangkauan trayek yang sudah ada.



Gambar 86. FGD Evaluasi Kinerja Lalu Lintas dan Pelayanan Angkutan Umum

6. Penyusunan Database Angkutan Barang di Wilayah Jabodetabek

Tahapan penyusunan *database* ini dimulai dari penyusunan model konseptual, berisi keseluruhan komponen dan relasi data antar komponen. Model konseptual ini kemudian dituangkan ke dalam model *database* level logikal yang memetakan proses perancangan konseptual ke dalam model *database* yang akan digunakan umumnya, hal ini dilakukan dengan mengkonversi entity dan atribut ke dalam tabel-tabel yang berisi atribut dan relasi antar tabel yang terjadi.



Gambar 87. Pembahasan Penyusunan Database Angkutan Barang

Model *database* yang telah dibangun, selanjutnya akan dituangkan dalam bentuk aplikasi sehingga bisa digunakan oleh berbagai pengguna. baik dalam proses penginputan data, maupun menggunakan data dan luaran informasi yang dihasilkan oleh sistem *database* angkutan barang.

7. Monitoring dan Evaluasi Implementasi Kebijakan Pengaturan Angkutan Barang Tambang di Wilayah Jabodetabek

Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Implementasi Kebijakan Pengaturan Angkutan Barang Tambang di Wilayah Jabodetabek secara garis besar terbagi kedalam 4 (empat) kegiatan dalam rangka untuk monitoring, evaluasi, dan pemberian masukan terhadap kinerja pelayanan angkutan barang di wilayah Jabodetabek dari sektor transportasi jalan, perairan, dan perkeretaapian.

Adapun kegiatan monitoring dan evaluasi meliputi:

- a. *Monitoring* dan evaluasi implementasi kebijakan pengaturan angkutan barang tambang di wilayah Jabodetabek, terdiri dari kegiatan:
 - Melakukan audiensi dengan pengusaha dan perusahaan tambang terkait biaya logistik sektor tambang di wilayah Kabupaten Bogor;
 - Melakukan survei dan monitoring pemberlakuan peraturan waktu operasional angkutan barang tambang di wilayah Kabupaten Bogor–Kabupaten Tangerang;
 - Melakukan studi analisis kelayakan jalan khusus tambang di wilayah Kabupaten Bogor–Kabupaten Tangerang;
 - Melaksanakan rapat kajian keekonomian jalan tambang di wilayah Kabupaten Bogor bersama *stakeholder* lain yang terkait.

Dari kegiatan ini diperoleh hasil sebagai berikut:

- Kinerja lalu lintas (kecepatan) di ruas jalan Legok–Parungpanjang;
 - Data potensi tambang, perusahaan tambang, transporter, UMKM, dan pajak daerah di sekitar tambang wilayah Kabupaten Bogor–Kabupaten Tangerang;
 - Analisis keekonomian jalan khusus tambang;
 - Surat Kepala BPTJ kepada Menteri Perhubungan perihal laporan progres penanganan angkutan barang tambang dari Gunung Sindur dan sekitarnya.
- b. *Monitoring* distribusi angkutan barang perkeretaapian di stasiun barang wilayah Jabodetabek, terdiri dari kegiatan:
- Melakukan survei inventarisasi stasiun barang Pasoso, Sungai Lagoa, Jakarta Gudang, Jakarta Kota, dan JICT;
 - Melakukan permintaan data volume angkutan barang perkeretaapian;
 - Melakukan inventarisasi rencana pembangunan/ pengembangan infrastruktur perkeretaapian khususnya kereta api barang.
- Dari kegiatan ini diperoleh hasil sebagai berikut:
- Data *layout* stasiun barang, *layout emplacement*, skema operasi, dll;
 - Data volume angkutan barang kereta api.
- c. Inventarisasi data angkutan barang di sektor perairan, terdiri dari kegiatan:
- Melakukan koordinasi dengan instansi terkait, antara lain Direktorat Sungai, Danau, dan Penyebrangan (SDP), KSOP Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Otoritas Pelabuhan Muara Angke, Otoritas Pelabuhan Sunda Kelapa, dan Dinas Perhubungan di wilayah Jabodetabek;
 - Melakukan survei ke Pelabuhan penyebrangan di wilayah Jabodetabek;
 - Melakukan pengambilan data secara regular.
- Dari kegiatan ini diperoleh hasil sebagai berikut:
- Sinkronisasi pemahaman dan kebijakan bidang perairan antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah di wilayah Jabodetabek;
 - Database angkutan barang bidang perairan di wilayah Jabodetabek.
- d. *Monitoring* optimalisasi kelancaraan distribusi angkutan barang selama masa PSBB, terdiri dari kegiatan:
- Melakukan survei ke pusat-pusat distribusi komoditas (bahan pokok dan bahan penting);
 - Melakukan pendataan komoditas (bahan pokok dan bahan penting) secara berkala terkait harga dan volume.
- Dari kegiatan ini diperoleh hasil sebagai berikut:
- Laporan data pergerakan barang bahan pokok pada sektor transportasi jalan di pasar tradisional wilayah Jabodetabek;
 - Laporan data pergerakan barang bahan pokok pada sektor transportasi jalan pusat distribusi pasar modern di wilayah Jabodetabek.





Gambar 88. Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Implementasi Kebijakan Pengaturan Angkutan Barang Tambang

8. Pengembangan Angkutan Pemandu Moda pada Angkutan Barang

Kegiatan Pengembangan Angkutan Pemandu Moda pada Angkutan Barang secara garis besar terbagi ke dalam tiga kegiatan sebagai berikut:

- a. Optimalisasi data kelancaran distribusi angkutan barang dari kawasan industri menuju Pelabuhan Tanjung Priok.
 - Melakukan survei konektivitas jalan akses antar kawasan industri;
 - *Monitoring* angkutan barang Jakarta–Cikarang–Cikampek;
 - Survei kelancaran distribusi angkutan barang dari kawasan industri menuju Pelabuhan Tanjung Priok.

Dari kegiatan ini diperoleh hasil sebagai berikut:

- Kendala konektivitas jalan akses antar kawasan industri masih belum terselesaikan oleh instansi terkait;
- Pelaksanaan tindak lanjut Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Darat SE.9/AJ.201/DRJD/2020 untuk Pembatasan Lalu Lintas selama Idul Fitri dan SE 20 Tahun 2020 untuk Libur Natal dan Tahun Baru;
- Rencana pembukaan KM. 40 Tol Jakarta–Cikampek dan rencana pembangunan *Transit Oriented Development* (TOD) di sekitar stasiun KCIC.

- b. *Monitoring* distribusi angkutan barang perkeretaapian.

- Melakukan survei container yard PT. Kereta Api Logistik (KALOG);
- Melakukan kunjungan ke Cikarang Dry Port (CDP).

Dari kegiatan ini diperoleh hasil sebagai berikut:

- Rencana shifting angkutan barang moda jalan menuju moda rel;
- Rekomendasi pembangunan jalan kereta api Tanjung Priok–Cikarang–Nambo–Parungpanjang.



Gambar 89. Survei Container Yard KALOG dan Jaringan Jalan

- c. Survei pencacahan angkutan barang atau logistik industri kecil dengan konektivitas pada penerapan ganjil genap di wilayah Jabodetabek.
 - Melakukan koordinasi dengan Unit Pelaksana Satuan Pengendali Lalu Lintas (UP SPL) Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
 - Melakukan pengambilan data di ATCS Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
 - Melakukan survei di beberapa ruas jalan di wilayah DKI Jakarta.

Dari kegiatan ini diperoleh hasil sebagai berikut:

- Perbandingan kinerja lalu lintas angkutan barang sebelum PSBB, selama PSBB, dan setelah PSBB.

9. Shooting Iklan Layanan Masyarakat

Kegiatan *Shooting* Iklan Layanan Masyarakat oleh Kementerian Perhubungan ini dilaksanakan di Terminal Tipe A Pondok Cabe pada 20 Juli 2020 dalam rangka mendokumentasikan tentang iklan kepada masyarakat mengenai Adaptasi Kebudayaan Baru dalam situasi pandemi Covid-19.



Gambar 90. Kegiatan Shooting Iklan Layanan Masyarakat di Terminal Penumpang Tipe A Pondok Cabe

10. Sosialisasi Penanganan Covid-19 di Lingkungan BPTJ Pada Awak Pengemudi

Kegiatan Sosialisasi Penanganan Covid-19 di lingkungan BPTJ pada awak pengemudi bertujuan agar awak pengemudi yang ada di Terminal Penumpang Tipe A Jatijajar untuk selalu menjaga kebersihan, menjaga jarak, mencuci tangan dan selalu menggunakan masker pada saat beraktivitas pada masa pandemi dalam kegiatan ini dihadiri oleh Direktur Lalu Lintas BPTJ, perwakilan Dinas

Perhubungan Kota Depok dan Babinsa. Kegiatan dilaksanakan pada tanggal 5 Mei 2020 di Terminal Penumpang Tipe A Jatijajar.

Sosialisasi ini diharapkan dapat menambah pengetahuan para awak pengemudi di lingkungan Terminal Penumpang Tipe A Jatijajar seperti cara pencegahan dan penanganan apabila timbul gejala Covid-19.



Gambar 91. Penyelenggaraan Sosialisasi Penanganan Covid-19 pada awak Pengemudi

11. Kegiatan Ngobrol Bareng Asyik (NGOBRAS) Bersama Komunitas Bus Mania dan Virtual Workshop NGOBRAS Bersama Komunitas Transportation Photography

Kegiatan NGOBRAS bersama komunitas Bus Mania bertujuan memberikan wadah untuk menambah pengetahuan dan saling berbagi informasi mengenai bus dan dalam pengenalan serta penggunaan sistem e-ticketing yang baru di Launching di Terminal Tipe A Jatijajar. Kegiatan Ngobrol Bareng Asyik dengan Komunitas Pecinta Bus Mania dari Humas BPTJ dilaksanakan pada tanggal 10 Oktober 2020 di Terminal Penumpang Tipe A Jatijajar.

Kegiatan ini diikuti oleh para pecinta bus mania dengan dibagi 3 sesi. Pertama kegiatan dilakukan dengan sharing/bertukar informasi sekitar Bus dan Terminal. Setelah kegiatan sharing oleh Humas BPTJ dilakukannya pengenalan Terminal Jatijajar oleh pegawai Terminal dengan memberikan informasi tentang kegiatan yang dilakukan dan pengenalan sistem e-ticketing yang baru di Launching di Terminal Tipe A Jatijajar.

Sementara Kegiatan Workshop Ngobrol Komunitas (Ngobras) Transportation Photography dilaksanakan dalam rangka berbagi informasi pada bidang fotografi, dimana dalam kegiatan ini dipandu oleh Tim Humas BPTJ dan Travel Photo Blogger yaitu Barry Kusuma. Kegiatan Virtual Workshop Ngobrol Bareng Komunitas (Ngobras) Transportation Photography dilaksanakan pada tanggal 24 Oktober 2020 di Terminal Penumpang Tipe A Jatijajar. Kegiatan diharapkan dapat memberikan pengetahuan mengenai teknik fotografi kepada pecinta fotografi khususnya serta berbagi pengalaman dalam hal fotografi



(a)



(b)

Gambar 92. (a) Kegiatan Ngobrol Bareng Asyik (NGOBRAS) Bersama Komunitas Bus Mania; dan (b) Virtual Workshop NGOBRAS Bersama Komunitas Transpotation Photography

12. Rapid Test Antigen di Terminal Penumpang Tipe A Poris Plawad dalam rangka kegiatan Angkutan Natal 2020 dan Tahun Baru 2021

Kegiatan Kunjungan Kepala BPTJ, Wakil Walikota Tangerang, Kepala Dishub Kota Tangerang, Direktur Angkutan BPTJ, dan Kasubdit Angkutan Orang terkait pelaksanaan Rapid test antigen di Terminal Penumpang Tipe A Poris Plawad dalam rangka kegiatan Angkutan Natal 2020 dan Tahun Baru 2021. Kegiatan dilaksanakan pada 25 Desember 2020 dengan diikuti oleh 122 peserta tes.

Kegiatan bertujuan untuk memantau kesiapan pelaksanaan Rapid test antigen di Terminal Penumpang Tipe A Poris Plawad dalam rangka kegiatan Angkutan Natal 2020 dan Tahun Baru 2021



Gambar 93. Rapid Test Antigen di Terminal Penumpang Tipe A Poris Plawad dalam rangka kegiatan Angkutan Natal 2020 dan Tahun Baru 2021

BAB IV PENUTUP

Pelaksanaan kegiatan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) secara umum telah sesuai dengan rencana. Namun demikian, dalam pelaksanaan masih dijumpai permasalahan-permasalahan, terutama kuantitas dan kapasitas SDM yang masih terbatas. Untuk mengatasi permasalahan ini maka pada tahun anggaran 2020 telah ditambahkan SDM melalui pengadaan CPNS (Calon Pegawai Negeri Sipil) agar dapat meningkatkan kinerja BPTJ.

Pada tahun anggaran 2020, terdapat 2 (dua) kegiatan strategis yang telah dikerjakan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), yaitu Pembangunan *Area Traffic Control System* (ATCS) Koridor DKI Jakarta - Tangerang dan Lanjutan Pembangunan Terminal Tipe A Jatijajar. Namun, selain kedua kegiatan strategis tersebut, BPTJ telah melaksanakan sejumlah program/kegiatan dalam rangka mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jabodetabek. Hal ini dilaksanakan demi meningkatkan pelayanan transportasi untuk masyarakat yang sesuai dengan prinsip dasar SPM, yaitu selamat, aman, handal, nyaman, mudah, dan setara. Selain itu, BPTJ juga berupaya untuk meningkatkan integrasi pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek untuk meningkatkan *share* angkutan umum. Kemudian dilakukan juga program penanganan pandemi Covid-19 dengan tujuan menekan penyebaran virus covid-19 di Lingkungan BPTJ. Program tersebut berupa penyemprotan disinfektan, penyediaan wastafel, tes rapid anigen rutin, penegakan protokol kesehatan, dan pembagian penambah daya tahan tubuh ke SDM BPTJ.

Pencapaian BPTJ selama tahun 2020 tidak terlepas dari peran aktif seluruh jajaran Pejabat Struktural, Fungsional, dan Staf di lingkungan BPTJ yang telah bekerja sama dan melakukan koordinasi dengan baik dengan semua pihak terkait. Selain itu, dukungan sumber daya yang memadai sangat diperlukan untuk kelancaran pelaksanaan tugas dan tercapainya kegiatan yang telah diprogramkan pada tahun anggaran 2020.