



**BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

LAPORAN TAHUNAN 2016



Puji dan syukur kami panjatkan ke kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada kita sehingga Badan Transportasi Jakarta Bogor Depok Tangerang dan Bekasi dapat menyusun "**Laporan Tahunan Badan Pengelola Transportasi Jaboetabek Tahun 2016**".

Laporan Tahunan Badan Pengelola Transportasi Jaboetabek Tahun 2016 disusun sebagai salah satu bentuk pertanggung-jawaban pelaksanaan dan tugas di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, yang menyajikan gambaran hasil Kinerja Program dan Kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek pada tahun anggaran 2016.

Laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang utuh mengenai lingkup kegiatan yang dilaksanakan Badan Pengelola Transportasi Jaboetabek sehingga dapat bermanfaat bagi masyarakat pada umumnya serta penyedia jasa dan pengguna jasa transportasi Jabodetabek pada khususnya.

Demikian Laporan Tahunan ini kami susun, untuk dapat dijadikan bahan selanjutnya.

Jakarta, Januari 2017

**KEPALA
BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK**



DR. ELLY ADRIANI SINAGA, M.Sc.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	v
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. MAKSUD DAN TUJUAN	2
B. TUGAS POKOK, FUNGSI DAN STRUKTUR ORGANISASI	2
C. VISI DAN MISI	4
D. RUANG LINGKUP	5
BAB 2 PELAKSANAAN KEGIATAN TAHUN ANGGARAN 2016	6
A. BIDANG PEMERINTAH	6
1. Bagian Perencanaan dan Keuangan	6
2. Bagian Hukum.....	8
3. Bagian Kepegawaian dan Umum	11
4. Bagian Humas dan Teknologi Informasi dan Komunikasi	12
B. BIDANG PEMBANGUNAN	14
1. Direktorat Perencanaan dan Pengembangan.....	14
a. Gambaran umum.....	14
b. Kegiatan-kegiatan Strategis.....	15
c. Permasalahan yang dihadapi	23
d. Upaya Pemecahan masalah.....	25
2. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan.....	29
a. Gambaran Umum	29
b. Kegiatan-kegiatan Strategis.....	30
c. Permasalahan yang dihadapi	68
d. Upaya Pemecahan masalah.....	72

3. Direktorat Prasarana	74
A. Gambaran Umum	74
B. Kegiatan-kegiatan Strategis.....	75
C. Permasalahan yang dihadapi	83
D. Upaya Pemecahan masalah.....	83
BAB 3PENUTUP	85
LAMPIRAN.....	86

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Daftar Kegiatan Tahun 2016.....	29
Tabel II. 2 Standar Operasional Prosedur.....	31
Tabel II. 3 Formulir Administrasi ANDALALIN.....	32
Tabel II. 4 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Gambaran Umum Lokasi.....	33
Tabel II. 5 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Penyusunan Database Perencanaan dan Permodelan Transportasi.....	34
Tabel II. 6 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Analisis dan Perencanaan dan Pemodelan Transportasi.....	35
Tabel II. 7 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Simulasi Kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pembangunan.....	36
Tabel II. 8 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Simulasi Kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pembangunan.....	37
Tabel II. 9 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Rencana Pemantauan dan Evaluasi.....	38
Tabel II. 10 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Tanggung Jawab Pemerintah dan Pengembang atau Pembangun dalam Penanganan Dampak Lalu Lintas.....	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar I. 1 Susunan Organisasi BPTJ.....	4
--	---

BAB I

PENDAHULUAN

Sebagaimana termuat dalam Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Transportasi Jabodetabek Tahun 2016-2019 pada Bab III yang berisi Arah Kebijakan, Strategis, Kerangka Regulasi dan Kerangka Kelembagaan yang disebutkan bahwa penyelenggaraan program ini terkait erat dengan kebijakan dalam hal pengelolaan transportasi Jabodetabek untuk tahun 2016-2019, khususnya dalam peningkatan keselamatan, peningkatan pelayanan angkutan massal, peningkatan integrasi pelayanan antarmoda dan peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap layanan angkutan perkotaan.

Keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman kepada pengguna transportasi serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi, dengan diwujudkan melalui dua sasaran, yaitu menurunnya angka kecelakaan transportasi dan menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

Dalam rangka meningkatkan pelayanan transportasi ditetapkan 7 sasaran, yaitu: (1) meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi; (2) terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan; (3) meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan; (4) meningkatnya kinerja Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan good governance; (5) meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan; (6) menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi; dan (7) meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan clean governance.

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek telah berupaya meningkatkan kinerjanya melalui capaian (*out-come*) selama satu tahun anggaran sejalan dengan Sistem Transportasi Nasional pada bidang Angkutan Jalan. Sebagai bentuk pertanggungjawaban, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek setiap tahun menyampaikan hasil pelaksanaan tugas yang disusun dalam bentuk laporan tahunan.

A. MAKSUD DAN TUJUAN

1. Maksud

Laporan Tahunan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2016 disusun dengan maksud sebagai pertanggung-jawaban pelaksanaan kebijakan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek juga sebagai wahana informasi pelaksanaan kegiatan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

2. Tujuan

Laporan Tahunan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2016 disusun dengan tujuan untuk melaporkan pelaksanaan program kegiatan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

B. TUGAS POKOK, FUNGSI DAN STRUKTUR ORGANISASI

1. Tugas BPTJ

BPTJ mempunyai tugas mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegritas di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik.

2. Fungsi BPTJ

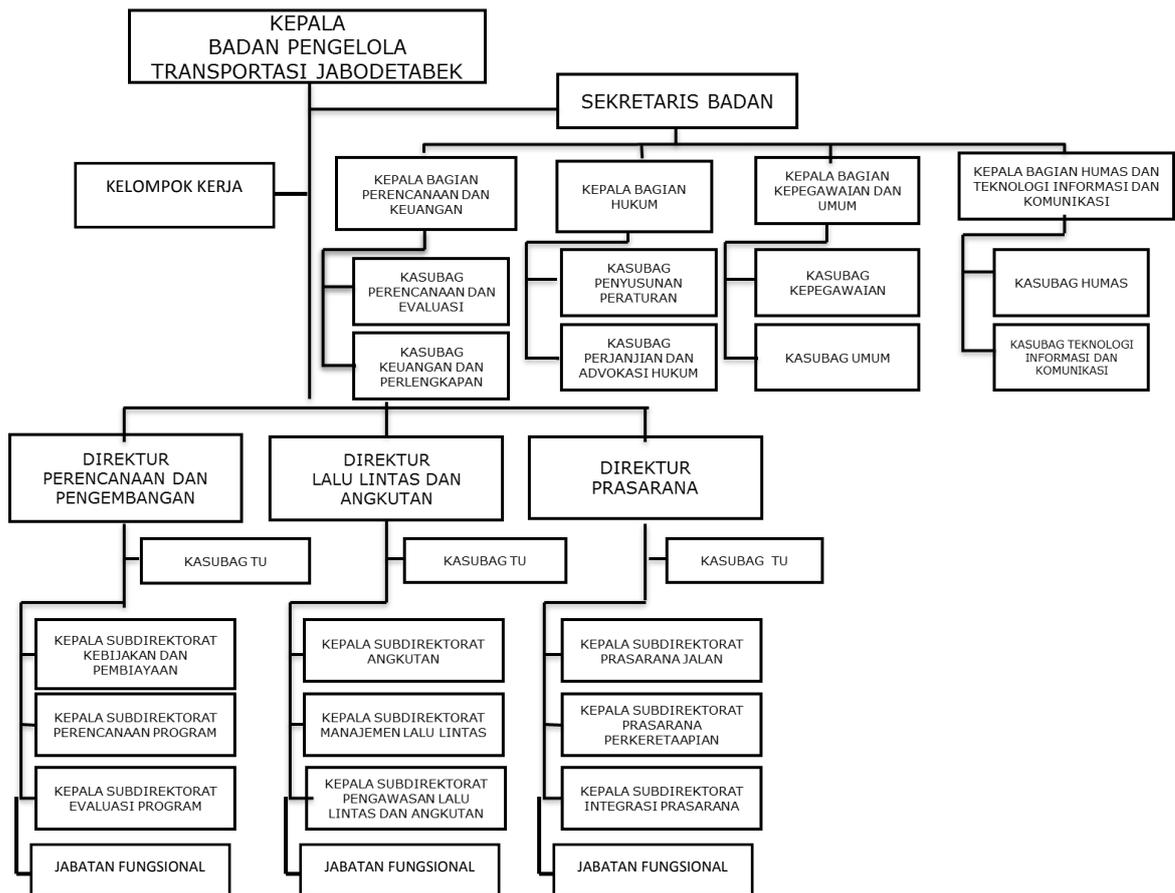
Dalam melaksanakan tugas, BPTJ menyelenggarakan fungsi:

- 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 Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi berdasarkan Rencana Induk Transportasi Perkotaan Jarata, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- 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 Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- c. 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 Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- d. Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/atau manajemen dalam rangka pengembangan serta peningkatan sarana dan prasarana penunjang

penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;

- e. Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan atau manajemen dalam rangka pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- f. Penyusunan rencana pelaksanaan, perencanaan kebutuhan anggaran, dan pelaksanaan program kegiatan transportasi dalam Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang tidak termasuk dalam rencana umum dan rencana program kegiatan transportasi dari Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah;
- g. Penyiapan usulan regulasi dan kebijakan dalam kaitannya dengan penyelenggaraan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- h. Pemberian rekomendasi penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal;
- i. Pemberian perizinan angkutan umum yang melampaui batas provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, dan pemberian rekomendasi untuk angkutan terusan (feeder service);
- j. Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan terhadap pelaksanaan rencana umum dan program pengembangan dan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- k. Melakukan koreksi dan pemberian sanksi terhadap pelanggaran Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang dilakukan oleh instansi, operator, dan pihak lainnya; dan
- l. Pelaksanaan kegiatan lain yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

3. Susunan Organisasi BPTJ



Gambar I. 1 Susunan Organisasi BPTJ

C. VISI DAN MISI

Visi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebagaimana tercantum dalam Rencana Strategis Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek 2016-2019, yaitu “Terwujudnya peningkatan pelayanan, keterpaduan, konektivitas dan mobilitas orang dan barang/ jasa transportasi di wilayah Jabodetabek.” dengan misi sebagai berikut:

1. Melaksanakan kebijakan koordinasi dan sinkronisasi dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa transportasi di wilayah Jabodetabek;
2. Melakukan fasilitasi teknis, pembiayaan dan atau manajemen dalam rangka peningkatan penyediaan pelayanan, pengembangan sarana dan prasarana penunjang angkutan umum, serta pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jabodetabek;

3. Melakukan penyusunan rencana program, kebutuhan anggaran, regulasi dan kebijakan serta rekomendasi penataan ruang dan kebijakan perizinan yang berorientasi angkutan umum massal dan terintegrasi di wilayah Jabodetabek.

D. RUANG LINGKUP

Penyusunan buku ini mencakup pelaksanaan kegiatan yang selenggarakan oleh Sekretariat dan Direktorat, yang meliputi kegiatan sebagai berikut :

1. Bidang Pemerintahan

Kegiatan di bidang pemerintahan mencakup kegiatan non fisik yang bersifat rutin maupun kegiatan-kegiatan fisik, seperti: penyusunan petunjuk dan pedoman teknis, kebijakan-kebijakan dan lain-lain.

2. Bidang Pembangunan

Kegiatan di bidang pembangunan mencakup kegiatan fisik, dimana pendanaannya baik rutin dan pembangunan dibiayai oleh APBN yang tersusun dalam Rencana Kerja Anggaran.

BAB II

PELAKSANAAN KEGIATAN TAHUN ANGGARAN 2016

A. BIDANG PEMERINTAH

1. Bagian Perencanaan dan Keuangan

Badan Pengelola Transportasi JABODETABEK didirikan sebagai realisasi Peraturan presiden nomor 103 Tahun 2015 tentang Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

Adapun pelantikan pengisian semua jabatan struktural pada tanggal 29 Februari 2016 dengan kondisi penganggaran menginduk pada Biro Umum Setjen Kementerian Perhubungan, dengan maksud setelah diisi jabatan tersebut maka BPTJ dapat bekerja mencapai tujuan organisasi.

Setiap kegiatan perlu didukung anggaran dengan sasaran kinerja, dimana BPTJ belum memiliki kelengkapannya seperti Nomor Kode Satker yang dituju.

Bagian Perencanaan dan Keuangan merupakan unsur Layanan Dukungan Manajemen Eselon I memiliki tugas melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana dan program, pelaksanaan anggaran, pengelolaan perlengkapan, serta evaluasi dan pelaporan dilingkungan BPTJ.

Adapun kegiatan Bagian Perencanaan Keuangan pada Tahun 2016, sebagai berikut:

a. Penyusunan Rencana Kerja (Renja)

Renja BPTJ merupakan dokumen perencanaan yang berisi program dan kegiatan BPTJ sebagai penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra) BPTJ dalam satu tahun anggaran. Penyusunan Renja dilaksanakan setelah dikeluarkannya surat yang ditandatangani oleh Menteri PPN/Kepala Bappenas bersama Menteri Keuangan tentang Pagu Indikatif yang merupakan pagu anggaran yang didasarkan atas kebijakan umum serta tema dan prioritas pembangunan nasional. Pagu Indikatif tersebut merupakan batas tertinggi alokasi anggaran yang dirinci menurut program, kegiatan prioritas dan Indikator Kinerja beserta targetnya yang pendanaannya terdiri atas Rupiah Murni, PLN, HLN, PNBPN, BLU, PDN dan SBSN.

Adapun Renja BPTJ yang disahkan oleh Menteri PPN/Kepala Bappenas dengan suratnya Nomor 5633/Dt.8.5/08/2016 tanggal 8 Agustus 2016 perihal penyampaian perubahan Nomenklatur Renja Kementerian Perhubungan 2017 yang ditujukan kepada Menteri Keuangan.

b. Pembentukan Satuan Kerja (Satker)

Kode dalam enam angka yang ditetapkan oleh Ditjen Anggaran sebagai identitas dari sebuah Satker. Kode Satker digunakan dalam dokumen-dokumen anggaran, yaitu pada DIPA, SPM, SP2D, dan lain-lainnya

Kode satker BPTJ dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan Nomor S.2267/AG/2016 tanggal 16 September 2016 perihal Penambahan Referensi Satker baru dilingkungan Kementerian Perhubungan yaitu Kode Satker 015413 dengan Kode BA/Unit 022.13 Nomenklatur Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

Penerbitan proses kode satker terbit setelah memenuhi semua prosedur sebagaimana ketentuan berlaku yang dikoodinir oleh Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.

c. Penyusunan RKA-KL 2017

RKA-KL adalah dokumen perencanaan dan penganggaran yang berisi program dan kegiatan suatu kementerian negara/lembaga yang merupakan penjabaran dari *Rencana Kerja Pemerintah* dan *Rencana Strategis Kementerian Negara/Lembaga* yang bersangkutan dalam satu tahun anggaran serta anggaran yang diperlukan untuk melaksanakannya.

Proses rinci penyusunan RKA-KL adalah sebagai berikut:

- 1) Menteri/pimpinan lembaga setelah menerima surat edaran menteri keuangan tentang pagu sementara bagi masing-masing program pada pertengahan bulan Juni, menyesuaikan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (Renja-KL) menjadi RKA-KL yang dirinci menurut unit organisasi dan kegiatan.
- 2) Kementerian negara/lembaga membahas RKA-KL tersebut bersama-sama dengan komisi terkait di DPR. Hasil pembahasan RKA-KL tersebut disampaikan kepada Kementerian Keuangan dan Kementerian Perencanaan selambat-lambatnya pada pertengahan bulan Juli.
- 3) Kementerian Perencanaan menelaah kesesuaian antara RKA-KL hasil pembahasan bersama DPR dengan Rencana Kerja Pemerintah (RKP).
- 4) Kementerian Keuangan menelaah kesesuaian antara RKA-KL hasil pembahasan bersama DPR dengan surat edaran menteri keuangan tentang pagu sementara, prakiraan maju yang telah disetujui tahun anggaran sebelumnya dan standar biaya yang telah ditetapkan.

- 5) Menteri keuangan menghimpun semua RKA-KL yang telah ditelaah, selanjutnya dituangkan dalam Rancangan APBN dan dibuatkan Nota Keuangan untuk dibahas dalam sidang kabinet.
- 6) Nota Keuangan dan Rancangan APBN beserta himpunan RKA-KL yang telah dibahas disampaikan pemerintah kepada DPR selambat-lambatnya pertengahan bulan Agustus untuk dibahas bersama dan ditetapkan menjadi Undang-Undang APBN selambatlambatnya pada akhir bulan Oktober.
- 7) RKA-KL yang telah disepakati DPR ditetapkan dalam keputusan presiden tentang rincian APBN selambat-lambatnya akhir bulan November.
- 8) Keputusan presiden tentang rincian APBN tersebut menjadi dasar bagi masing-masing kementerian negara/lembaga untuk menyusun konsep dokumen pelaksanaan anggaran.
- 9) Konsep dokumen pelaksanaan anggaran disampaikan kepada menteri keuangan selaku Bendahara Umum Negara selambatlambatnya minggu kedua bulan Desember.
- 10) Dokumen pelaksanaan anggaran disahkan oleh menteri keuangan selambat-lambatnya tanggal 31 Desember.

d. Revisi Anggaran 2016

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek melakukan perubahan rincian anggaran yang telah ditetapkan berdasarkan APBN Tahun 2016. Revisi anggaran dilaksanakan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dengan memperhatikan tata cara revisi anggaran yang tertera pada Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 15/PMK.02/2016 tentang Tata Cara Revisi Anggaran Tahun 2016.

BPTJ mempunyai anggaran sebesar pada satker biro umum sekjen. Pada pelaksanaan kegiatan ada beberapa perubahan² dalam pelaksanaan kegiatan tahun berjalan dimana harus mengakomodir program pimpinan kementerian perhubungan dan kondisi eksisting.

2. Bagian Hukum

a. Pembentukan Peraturan

Bagian Hukum terlibat dalam penyusunan dan penerbitan Peraturan dan Keputusan sebagai berikut:

- 1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.66 Tahun 2016 tentang PendelegasianWewenang Menteri Perhubungan kepada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi;

- 2) Peraturan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.15/HK.601/BPTJ-2016 tentang Dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek Dan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek Di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi;
- 3) Peraturan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.21/AJ.803/BPTJ-2016 tentang Pedoman Pelaksanaan evaluasi Dokumen Hasil Analisa Dampak Lalu Lintas Untuk Jaringan Jalan Nasional di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi;
- 4) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.004/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Umum Jalan Tahun 2016;
- 5) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.005/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Penyusunan Rencana Fasilitas Keselamatan lalu Lintas Jalan di Jabodetabek Tahun 2016;
- 6) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.006/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Penyusunan Rencana Implementasi Transjabodetabek Ekspres Tahun 2016;
- 7) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.007/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Penyusunan Rencana Implementasi Transjabodetabek Reguler Tahun 2016;
- 8) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.008/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Penyusunan Rencana Umum Kebutuhan Taksi Jabodetabek Tahun 2016;
- 9) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.003/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Kerja Penyusunan rencana Umum Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda di Wilayah Jabodeabek Tahun 2016;
- 10) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor KP.004/8/18/BPTJ-2016 tentang Tim Kerja Penyusunan Rencana Pengembangan Jaringan Jalan Nasional Untuk Keterpaduan Pelayanan Angkutan Umum di wilayah Jabodetabek Tahun 2016;
- 11) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.002/PR.005/BPTJ-2016 tentang Tim Kerja Penyusunan Rencana Umum Jaringan Lintas di wilayah Jabodetabek Tahun 2016;

- 12) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.001/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Teknis Kegiatan Perencanaan Teknis Penanganan Perlintasan Sebidang wilayah Jabodetabek;
- 13) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.017/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Kerja Pengembangan Terminal Tipe A dan Tipe B Yang Melayani Angkutan Antar Kota Antar Provinsi di wilayah Jabodetabek Tahun 2016;
- 14) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.20/AJ.702/BPTJ-2016 tentang Tim Integrasi Sistem Pembayaran Jasa Angkutan Umum Dengan Tiket elektronik di Wilayah Jabodetabek;
- 15) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.11/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Penyusun Roadmap Pembangunan Transit Oriented Development di Jabodetabek Tahun 2016;
- 16) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.10/PR.001/BPTJ-2016 tentang Tim Penyusun Pedoman Teknis dan Standard Operation Procedure Pelaksanaan Analisis Dampak Lalu Lintas Tahun 2016.

b. Penyusunan Naskah Kerjasama

Bagian Hukum terlibat dalam penyusunan naskah kerjasama sebagai berikut:

- 1) Perjanjian Pinjam Pakai antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan BPTJ Nomor 3558/-076.36 – HK.201/II/BPTJ-2016 Tentang Pemanfaatan Barang Milik Daerah Provinsi DKI Jakarta berupa sebagian Bangunan (Lantai 1, Lantai 2 dan Lantai 3) Gedung Badan Usaha Milik Daerah dan Penanaman Modal yang terletak di Jalan MT Haryono Kav. 45-46, Kelurahan Cikoko, Kecamatan Pancoran, Kota Administrasi Jakarta Selatan Kepada BPTJ, Tanggal 16 Agustus 2016;
- 2) Kesepakatan Bersama antara BPTJ dengan PT. Trans Jakarta Nomor HK.201/1/4/BPTJ.2016 - 248/PJ.PT.TJ/X/2016, tentang Penyediaan Data dan Informasi perjalanan dan Tarif Bus Transjakarta untuk Aplikasi Angkutan Umum di Jabodetabek, Tanggal 14 Oktober 2010;
- 3) Kesepakatan Bersama Antara BPTJ dengan Perum Damri Nomor HK.201/1/7/BPTJ.2016 - 160/AA.005/DU-2016, tentang tentang Penyediaan Data dan Informasi perjalanan Bus Damri Bandara untuk Aplikasi Angkutan Umum di Jabodetabek, Tanggal 19 Desember 2010;

- 4) Kesepakatan Bersama antara BPTJ dengan PT. KCJ Nomor HK.201/1/6/BPTJ.2016 - 148/HK-UM/KCJ/XII/2016, tentang Penyediaan Data dan Informasi perjalanan kereta api listrik (KRL) untuk Aplikasi Angkutan Umum di Jabodetabek, Tanggal 27 Desember 2016.

3. Bagian Kepegawaian dan Umum

a. Pengangkatan Pengelola Anggaran

Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2009 tentang Perubahan Nomor KM.6 Tahun 2009 tentang Tata Cara Tetap Administrasi Pelaksanaan Anggaran di Lingkungan Departemen Perhubungan, serta Peraturan Menteri Nomor 3 tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja BPTJ, dalam rangka pelaksanaan pekerjaan dan pengelolaan anggaran satker BPTJ, maka perlu diangkat Pengelola Anggaran di lingkungan kerja BPTJ.

Dengan dilakukannya pengangkatan pengelolaan anggaran diharapkan kegiatan pemerintahan di Lingkungan BPTJ dapat tertib dan akuntabel.

b. Pengadaan Kendaraan Dinas

Dalam rangka meningkatkan mobilitas pegawai di kantor BPTJ, maka perlu diadakannya kendaraan dinas roda empat dan roda dua.

Pada tahun anggaran 2016 telah dilakukan pengadaan kendaraan dinas sebanyak 17 (tujuh belas) kendaraan roda empat dan 3 (tiga) kendaraan roda dua.

Dengan diadakannya kegiatan pengadaan kendaraan dinas diharapkan dapat meningkatkan kinerja dan efektivitas kerja pegawai kantor BPTJ.

c. Penyelesaian Pinjam Pakai Gedung

Dalam rangka penyediaan sarana gedung yang sesuai dengan jumlah kebutuhan ruang yang diperlukan dan untuk mendukung keberadaan BPTJ, maka dilaksanakan Pemanfaatan Barang Milik Daerah Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta berupa sebagian bangunan (Lantai 1, Lantai 2, dan Lantai 3) gedung Badan Usaha Milik Daerah dan Penanaman Modal yang terletak di Jl. MT. Haryono Kav 45-46, Kelurahan Cikoko, Kecamatan Pancoran, Kota Administrasi Jakarta Selatan dan Berdasarkan Perjanjian Pinjam Pakai Antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Nomor 3558/-076.36 HK 201/1/1/BPTJ-2016 maka BPTJ

dapat memanfaatkan aset berupa sebagian bangunan sebagaimana tersebut di atas dalam jangka waktu 5 (lima) tahun terhitung sejak tanggal 16 Agustus 2016.

Penandatanganan Perjanjian Pinjam Pakai antara Kepala Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah Provinsi DKI Jakarta sebagai pihak pertama dan Sekretaris Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebagai pihak kedua.

Output yang dihasilkan dari penyelesaian pinjam pakai gedung adalah perjanjian Pinjam Pakai berupa sebagian bangunan (lantai 1, 2 dan 3)

Kegiatan penyelesaian pinjam pakai gedung dimaksudkan agar dapat terlaksananya kegiatan perkantoran di Lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

d. Pembentukan ULP

Dalam rangka meningkatkan efisiensi pelaksanaan tugas dan fungsi kementerian berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 141 Tahun 2016 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.41 Tahun 2012 tentang Pedoman Pembentukan Unit Layanan Pengadaan (ULP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan maka setiap unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan perlu membentuk ULP yang bertugas menangani pengadaan barang/jasa Pemerintah secara terintegrasi dan terpadu sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pembentukan ULP di BPTJ dilaksanakan oleh Pejabat Eselon I/ Kepala BPTJ atas nama Menteri Perhubungan dengan mempertimbangkan sebaran lokasi dan beban kerja yang meliputi volume, besaran dana dan jenis kegiatan, serta mempertimbangkan efisiensi dan efektivitas proses pengadaan.

Dengan dibentuknya ULP diharapkan agar pengadaan barang/jasa di Lingkungan BPTJ yang terintegrasi dan terpadu dengan baik.

4. Bagian Humas dan Teknologi Informasi dan Komunikasi

Penyelenggaraan transportasi Jabodetabek tidaklah mudah. Banyak kendala dan kondisi yang kurang mendukung yang perlu ditata. Dengan demikian perlu tentunya diinformasikan kepada segenap masyarakat dan stakeholder yang berkepentingan. Informasi yang memadai akan membantu memberikan pemahaman yang lebih proporsional berkaitan dengan segala aktifitas dan kebijakan serta pembangunan di sektor perhubungan transportasi Jabodetabek.

Salah satu bentuk penyampaian informasi kehumasan adalah melalui pembuatan profil Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan dalam bentuk buku, sifat informasi yang disajikan pada profil ini padat dan ringkas yang dapat memberikan gambaran secara utuh tentang organisasi, tugas dan fungsi serta kinerja BPTJ Kementerian Perhubungan. Oleh karena itu format penyajian profil ini dikemas dalam suatu format kreatif tertentu sehingga selain informative juga menggugah kesan positif bagi pembacanya.

Mengingat berbagai keterbatasan yang dimiliki terutama menyangkut sumber daya manusia, penyelenggaraan penerbitan buku profil Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek akan dilakukan oleh perusahaan yang memiliki keahlian di bidang ini, melalui proses lelang pengadaan barang dan jasa pemerintah mengacu pada Perpres No. 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. Oleh karena itu strategi pencapaian keluaran dapat dijabarkan sebagai berikut :

a. Proses Pengadaan/barang dan Jasa

- 1) Penyiapan dokumen lelang
- 2) Pelaksanaan pengadaan.
- 3) Penetapan pemenang.
- 4) Penandatanganan kontrak pekerjaan.

b. Tahapan pelaksanaan pekerjaan terdiri dari :

- 1) Perencanaan
- 2) Rapat Perumusan Tema
- 3) Rapat Perencanaan Kreatif
- 4) Rapat Draf Awal
- 5) Rapat penyusunan Materi
- 6) Rapat draf final
- 7) Pembuatan Dummy
- 8) Percetakan Buku

c. Kurun Waktu Pencapaian Keluaran

- 1) Waktu Pelaksanaan Kegiatan

Pembuatan buku profil BPTJ Kementerian Perhubungan direncanakandilaksanakan pada bulan Januari s.d Desember 2016.

Setiap kegiatan komunikasi publik/kehumasan bertujuan untuk memberikan manfaat dalam hal menciptakan pengetahuan, pemahaman dan partisipasi publik melalui penyampaian informasi publik yang diupayakan secara utuh dan proporsional. Terciptanya pengetahuan, pemahaman dan partisipasi publik tersebut hanya dapat dicapai melalui proses komunikasi yang berkelanjutan melalui berbagai program. Adapun penerima manfaat yang diharapkan dari kegiatan penerbitan buku profil BPTJ ini adalah :

a) Publik/masyarakat luas,

Akan mendapatkan informasi dan pengetahuan menyangkut organisasi, tugas dan fungsi serta kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan.

b) Pemerintah/Kementerian Perhubungan

Akan mendapatkan manfaat berupa dampak positif dari peningkatan pengetahuan dan pemahaman segenap pemangku kepentingan (stakeholder) tentang penyelenggaraan transportasi, yang pada gilirannya diharapkan dapat memunculkan partisipasi yang mendukung pencapaian tujuan pembangunan di bidang transportasi.

c) Stakeholder

Para stakeholder BPTJ yang akan mendapatkan informasi dan pengetahuan menyangkut organisasi, tugas dan fungsi serta kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan.

B. BIDANG PEMBANGUNAN

1. Direktorat Perencanaan dan Pengembangan

a. Gambaran umum

Sebagai unit kerja yang merupakan unsur pembantu pimpinan yang melaksanakan tugas dalam koordinasi dan sinkronisasi rencana umum dan rencana program baik Kementerian Lembaga dan Pemerintah Daerah, maka Direktorat Perencanaan dan Pengembangan memiliki peran utama dalam perencanaan transportasi terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek).

Oleh karenanya sasaran umum program kerja untuk tahun 2016 masih difokuskan pada perencanaan transportasi terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, dengan anggaran yang tersedia untuk

meningkatkan pelayanan, keterpaduan, konektivitas, dan mobilitas pergerakan orang dan barang di Jabodetabek yang lebih baik bagi kehidupan masyarakat.

b. Kegiatan-kegiatan Strategis

1) RITJ Penyusunan Pedoman Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin)

Maksud dilaksanakannya kegiatan ini adalah untuk memberikan pedoman bagi pemrakarsa, penyusun dan penilai dokumen analisis dampak lalu lintas untuk menyusun dan menilai dokumen analisis dampak lalu lintas suatu pembangunan/ pengembangan pusat maupun kawasan kegiatan di wilayah Jabodetabek, serta untuk dapat mengantisipasi dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan pusat kegiatan atau pengembangan kawasan terhadap lalu lintas di sekitarnya.

Tujuan dari pelaksanaan penyusunan pedoman Andalalin adalah:

- a) Menyusun Pedoman Teknis penyusunan dokumen analisis dampak lalu lintas;
- b) Menyusun pedoman Standar Kompetensi dan Sertifikasi Analisis Dampak Lalu Lintas;
- c) Merumuskan Draft Peraturan Menteri Perhubungan tentang Kompetensi dan Sertifikasi Analisis Dampak Lalu Lintas;
- d) Merumuskan tata cara penilaian dan mengevaluasi dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas.

Hal-hal yang dinilai dalam Penilaian Andalalin

- a) Persyaratan Administrasi;
- b) Isi Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas;
- c) Susunan Dokumen Andalalin;
- d) Pemaparan Dokumen;
- e) Kesepakatan (Surat Kesanggupan);
- f) Hasil Evaluasi.

Tindak lanjut hasil analisis dampak lalu lintas adalah pengembang atau pembangun wajib melaksanakan semua kewajiban yang tercantum dalam dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas yang tertuang dalam surat pernyataan kesanggupan.

Pengawasan terhadap pelaksanaan kewajiban dilakukan oleh:

- a) Direktur Jenderal, untuk jalan nasional;
- b) gubernur, untuk jalan provinsi;

- c) bupati, untuk jalan kabupaten; atau
- d) walikota, untuk jalan kota.

Pengembang atau Pembangun yang tidak melaksanakan kewajiban dikenai sanksi administratif oleh pemberi izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sanksi administratif berupa peringatan tertulis, penghentian sementara pelayanan umum, penghentian sementara kegiatan, denda administratif, pembatalan izin; dan/atau, pencabutan izin.

Beberapa kesimpulan yang dihasilkan dari kegiatan ini adalah sebagai berikut:

Pelaksanaan kegiatan penyusunan dokumen andalalin, harus mengacu pada peraturan yang berlaku, dokumen yang disusun harus memenuhi standar penyusunan, tat acara penilaian dan evaluasi dokumene harus mengacu pada format penilaian yang telah disusun.

Bahwa dalam rangka menciptakan solusi dalam penanganan lalu lintas adalah dengan percepatan penyediaan dan pengembangan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang memiliki sertifikasi kompetensi kemampuan, utamanya dalam melakukan Analisis dampak lalu lintas, dan menyajikan rekomendasi penanganan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang handal, serta mampu menyajikan bahwa setiap pengembang pusat kegiatan baru harus dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan prasarana jalan dan fasilitas pendukungnya sehingga tingkat pelayanan jalan disekitarnya dapat dipertahankan.

2) Penyusunan Pedoman Transit Oriented Development (TOD)

Maksud kegiatan ini adalah menyusun pedoman TOD sebagai acuan bagi pemerintah dan pemerintah daerah, seperti: pemerintah provinsi, kabupaten/kota, maupun pihak-pihak terkait di dalam penentuan dan/atau penetapan lokasi potensial untuk TOD, pengembangan TOD serta pengelolaan TOD.

Tujuan kegiatan ini adalah sebagai berikut :

- a) Menemukanali permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan sinkronisasi perencanaan tata ruang dan perencanaan transportasi;
- b) Melakukan kajian banding atas pedoman Transit Oriented Development yang sudah diterapkan di negara lain;

- c) Menyusun naskah Pedoman Teknis Perencanaan Transit Oriented Development.

Manfaat kegiatan ini untuk memberikan panduan dalam memilih lokasi TOD dan Memberikan panduan untuk mencapai standarisasi kuantitas dan kualitas TOD.

Lingkup pedoman TOD adalah sebagai berikut:

- a) acuan teknis dalam penentuan kawasan potensial TOD dan panduan pengembangan sistem transportasi massal/umum pada TOD;
- b) pertimbangan dalam penyusunan ketentuan kegiatan dalam suatu zona/subzona yang diatur dan peraturan zonasi dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Peraturan Zonasi (PZ).
- c) Panduan pengembangan TOD dalam Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) dan PRK.

Beberapa kesimpulan yang dihasilkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a) Pedoman Teknis Transit Oriented Development (TOD) di Wilayah Jabodetabek ini dimaksudkan sebagai perumusan suatu pedoman/panduan teknis penyelenggaraan pembangunan/ pengembangan suatu kawasan yang berorientasi terhadap pelayanan angkutan umum yang memadai agar terjadi kemudahan pergerakan orang dari asal ke tempat tujuan di wilayah Jabodetabek;
- b) Pengembangan kawasan yang berorientasi pada transit angkutan meliputi hal-hal sebagai berikut:
 - (1) Wilayah komersial dan perkantoran berada di pusat wilayah dan bergabung dengan transit stop yang berhubungan dengan sistem transit regional;
 - (2) Permukiman tinggi kepadatan dengan intensitas vertikal berada di sekitar pusat wilayah lokasi transit stop;
 - (3) Jalur pedestrian dibangun dengan cukup nyaman untuk melayani pergerakan dari setiap komunitas permukiman di sekitar pusat wilayah.
- c) Pengembangan TOD pada prinsipnya harus disesuaikan dengan RTRW Provinsi/ Kabupaten/ Kota serta peraturan perundang-undangan terkait antara lain pedoman pembangunan prasarana, sarana dan utilitas dimana terdapat pengaturan mengenai Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dan Koefisien Dasar Bangunan (KDB).

- d) Terdapat beberapa persyaratan dalam implementasi pembangunan TOD, yaitu:
- (1) Ketersediaan sistem angkutan umum yang berifat ekspansif dengan frekuensi dan kualitas pelayanan yang cukup baik. Keberadaan angkutan umum ini diharapkan akan menjadi alternatif pilihan pergerakan bagi penduduk dibandingkan dengan kendaraan pribadi.
 - (2) Komitmen pemerintah baik pusat maupun daerah untuk menciptakan/membangun sutau TOD yang dituangkan dalam bentuk rencana pengembangan TOD pada sutau lokasi stasiun atau perhentian angkutan umum.
 - (3) Keterlibatan pihak swasta (perusahaan angkutan dan pengembang).
 - (4) Respon positif masyarakat terhadap konsep TOD.
- 3) Pembangunan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek (Jasa Konsultansi)

Maksud kegiatan ini adalah untuk pembangunan aplikasi database informasi transportasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. (Jabodetabek).

Tujuan dilaksanakannya kegiatan ini untuk perencanaan pembangunan transportasi terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. (Jabodetabek).

Kebutuhan data dan informasi mengenai kondisi transportasi diperlukan dalam rangka perumusan permasalahan, penyusunan program perencanaan dan rekomendasi tindak lanjut. Data dan informasi tersebut menjadi justifikasi kebutuhan program pengembangan dan peningkatan transportasi di wilayah Jabodetabek. Kebutuhan data tersebut meliputi antara lain: jaringan prasarana jalan maupun jalur KA, kondisi terminal, halte dan stasiun KA, jumlah pergerakan penumpang, pola operasi/ perjalanan, headway, kapasitas jalan maupun jalur KA, serta kapasitas angkut untuk armada. Oleh sebab itu Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek perlu menyusun suatu database yang dapat membantu mekanisme perencanaan dan pengawasan pembangunan menjadi lebih informatif dan mudah dipahami, melalui penyediaan data dan informasi pembangunan.

Lingkup pekerjaan Pembangunan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek (Jasa Konsultansi) dapat diuraikan sebagai berikut:

- a) Penginputan data dan informasi transportasi Jabodetabek;

- b) Pembuatan aplikasi database untuk kebutuhan perencanaan transportasi Jabodetabek.

Tahapan yang dilakukan dalam Pembangunan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek dibagi dalam 4 tahapan besar, yaitu:

- a) Persiapan dan Perencanaan
- b) Penginputan data dan informasi
- c) Penyusunan dan Pembuatan Aplikasi Database
- d) Penyampaian Laporan Akhir

Adapun tahapan dalam Penyusunan dan Pembuatan Aplikasi Database adalah:

- a) Pengumpulan Data dan Informasi Pendukung.
Pada tahap awal ini dilakukan pengumpulan semua data yang terkait dengan sistem yang akan dikembangkan, seperti dokumen, laporan, sistem dan prosedur/sisdur, catatan dan data lain yang akan digunakan dalam melakukan analisis sistem.
- b) Analisis Sistem.
Mengidentifikasi hambatan dan permasalahan yang ada, studi kelayakan dan studi terhadap kebutuhan pemakai, baik yang terkait dengan model interface, alur dan desain sistem dan prosedur, pelaporan, tingkat keandalan sistem maupun teknologi yang akan digunakan.
- c) Desain Sistem dan software.
Berdasarkan analisis sistem yang telah dilakukan, dibuat rancangan/desain sistem yang selanjutnya diterjemahkan kedalam bentuk prototype/model. Pada tahap ini prototype yang telah disusun tersebut, dikonsultasikan kepada calon pengguna dan dilakukan identifikasi sejauh mana pemodelan yang telah dirancang/didesain tersebut dapat diterima, serta perubahan atau perbaikan apa saja yang diperlukan oleh calon pengguna.
- d) Programming.
Pada tahap ini dilakukan pemograman atas prototype yang telah disepakati oleh calon pengguna sistem yang bersangkutan, sehingga dari prototype tersebut dihasilkan sebuah sistem yang bisa dioperasikan, sekaligus pengujian awal terhadap operasional sistem yang bersangkutan.
- e) Uji Coba dan Implementasi Sistem.

Selanjutnya sistem tersebut diinstall pada client maupun server, termasuk dilakukan setting pada servernya. Kemudian dilakukan uji coba terhadap sistem tersebut, baik menggunakan data sekunder maupun data primewer sesuai kondisi eksisting/sebenarnya untuk memastikan bahwa sistem tersebut dapat berjalan dengan baik dan benar sesuai dengan yang telah direncanakan.

f) Maintenance.

Bila sistem tersebut telah berhasil diimplentasikan, maka tahap akhir adalah perawatan system yang harus dilakukan minimal 3 bulan.

g) Softcopy Source.

Pembuat Aplikasi diwajibkan memberikan semua Softcopy Source Sistem dan Source code program yang telah dibuat kepada BPTJ.

h) Buku Panduan

Membuat buku panduan (manual book) cara penggunaan aplikasi dalam pengoperasian.

Keluaran dari Pembangunan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek adalah:

a) Berbasis web-base;

b) Aplikasi dibangun menggunakan Codeigniter yang berjalan pada PHP versi 5 atau yang terbaru, dabase menggunakan SQL Server 2014 dan berjalan pada OS Windows Server 2012. Aplikasi ini kompatibel dengan browser IE, Edge, Firefox maupun Chrome;

c) Penggunaan bersifat user friendly dan dapat diintegrasikan dengan sistem hubnet Kementerian Perhubungan;

d) Dapat menampilkan data transportasi beserta grafik;

e) Source code akan diserahkan ke BPTH dan diletakkan pada server SVN Kemenhub.

Semua tahapan pelaksanaan kegiatan Pembangunan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek telah dilakukan dengan sukses dan telah diverifikasi kesuksesannya oleh pihak-pihak yang terkait dengan pembuatan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek BPTJ. Aplikasi database informasi transportasi ini masih bersifat offline kedepannya aplikasi ini akan dilakukan pengembangan lebih lanjut yang bersifat online. Secara umum terdapat kendala teknis yang dihadapi pada saat pengembangan sistem yaitu belum tersedianya format data yang akan dikelola.

4) Penyusunan Rencana Umum Pengembangan Fasilitas Pejalan Kaki (Pedestrian) di Jabodetabek

Maksud kegiatan ini adalah untuk Monitoring dan Evaluasi Kinerja Fasilitas Pejalan Kaki di Jabodetabek.

Tujuan dari dilaksanakannya studi ini adalah :

- a) Melakukan Pengumpulan data terkait dengan peraturan/pedoman penyediaan fasilitas pejalan kaki;
- b) Melakukan pengumpulan data sekunder terkait dengan kondisi fasilitas pejalan kaki pada lokasi-lokasi simpul perpindahan moda (stasiun).
- c) Melakukan pengumpulan data primer terkait dengan kondisi fasilitas pejalan kaki simpul perpindahan moda (stasiun);
- d) Melakukan pengolahan data dari hasil pengumpulan data sekunder dan data primer.

Pelaksanaan survei pada studi ini akan melewati beberapa tahap, yaitu:

- a) Melakukan inventarisasi terhadap kondisi riil di lapangan yang dapat mempengaruhi kinerja fasilitas pedestrian;
- b) Melakukan survei pendahuluan, untuk melakukan uji coba terhadap isi formulir survei, cara survei dan pemahaman responden terhadap isi formulir survei. Hasil dari survei pendahuluan ini akan dievaluasi untuk memperbaiki formulir survei dan teknik survei pada pelaksanaan survei pertama dan kedua;
- c) Melakukan survei pertama (penentuan lokasi fasilitas pejalan kaki yang berfungsi sebagai fasilitas integrasi moda), yaitu survei melihat riil di lapangan terkait geometrik fasilitas pejalan kaki, material untuk pembuatannya dan berapa % kondisi fasilitas pejalan kaki tersebut yang masih layak untuk digunakan dan kegiatan-kegiatan apa saja yang dilakukan di atas fasilitas pejalan kaki tersebut serta berapa besar jumlah pejalan kaki yang menggunakan fasilitas tersebut. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi indikator-indikator yang paling berpengaruh terhadap kinerja fasilitas pejalan kaki.

Ada beberapa factor yang menyebabkan banyaknya tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki dari dan menuju stasiun di wilayah Jabodetabek ini memiliki penilaian standard F, diantaranya adalah :

- a) Banyaknya areal fasilitas pejalan kaki yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya, dikarenakan banyak diokupansi oleh kegiatan/aktifitas selain untuk para pejalan kaki seperti diokupansi oleh Pedagang kaki lima untuk melakukan aktifitas perdagangan sehingga menyebabkan lebar fasilitas pejalan kaki menjadi jauh berkurang, bahkan di beberapa tempat para

pejalan kaki harus menggunakan bahu jalan dikarenakan fasilitas pejalan kaki yang ada habis diokupansi oleh Pedagang.

- b) Begitu halnya dengan adanya kegiatan parkir kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat yang mengokupansi fasilitas pejalan kaki dari dan menuju stasiun di wilayah Jabodetabek, sehingga menyulitkan para pejalan kaki bila ingin menggunakan fasilitas pejalan kaki yang ada.
- c) Banyaknya kondisi fasilitas pejalan kaki yang sudah rusak dikarenakan minimnya kegiatan pemeliharaan dari fasilitas tersebut, akibat anggaran pemerintah daerah yang tidak cukup untuk melakukan perbaikan dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki dari dan menuju stasiun kereta di wilayah Jabodetabek.
- d) Untuk wilayah kabupaten Bogor, Kabupaten Tangerang dan kota Bekasi yang memiliki tingkat pelayanan standar F, disebabkan belum tersedianya fasilitas khusus pejalan kaki yang memadai, termasuk fasilitas penunjangnya seperti lampu penerangan jalan dan jalur khusus untuk melakukan penyebrangan khususnya dari dan menuju stasiun. Meskipun jika dilihat dari volume pejalan kaki yang bergerak dari dan menuju stasiun cukup banyak.

Beberapa kesimpulan yang dihasilkan dari kajian ini adalah sebagai berikut :

- a) Untuk wilayah Kabupaten Bogor, Kabupaten Tangerang dan Kota Bekasi yang memiliki tingkat pelayanan standar F, disebabkan belum tersedianya fasilitas khusus pejalan kaki yang memadai, termasuk fasilitas penunjangnya seperti lampu penerangan jalan dan jalur khusus untuk melakukan penyebrangan khususnya dari dan menuju stasiun. Meskipun dilihat dari volume pejalan kaki yang bergerak dari dan menuju stasiun cukup banyak;
- b) Banyak areal fasilitas pejalan kaki yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya, dikarenakan banyak okupansi oleh kegiatan/aktifitas selain untuk para pejalan kaki seperti diokupansi oleh pedagang kaki lima untuk melakukan aktifitas perdagangan sehingga menyebabkan lebar fasilitas pejalan kaki menjadi jauh berkurang, bahkan dibeberapa tempat para pejalan kaki harus menggunakan bahu jalan dikarenakan fasilitas pejalan kaki yang ada habis di okupansi oleh pedagang;
- c) Begitu halnya dengan dengan adanya kegiatan parkir kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat yang mengokupansi fasilitas pejalan kaki dari dan menuju stasiun di wilayah Jabodetabek, sehingga

menyulitkan para pejalan kaki bila ingin menggunakan fasilitas pejalan kaki yang ada;

- d) Secara umum kondisi fasilitas pejalan kaki yang menghubungkan antara stasiun kereta api dengan halte angkutan umum di beberapa lokasi masih perlu dilakukan perbaikan dilihat dari aspek: keselamatan pejalan kaki, kondisi trotoar, dan fasilitas penyanggah cacat yang belum tersedia.
- e) Jarak terdekat yang diinginkan pengguna commuter line saat mereka harus melanjutkan perjalanan menggunakan angkutan umum yaitu 100 meter, jarak ideal rata-rata berjalan kaki yaitu antara 200-300 meter, sedangkan jarak paling jauh yang masih dapat diterima mereka yaitu jarak perjalanan 500 meter namun membutuhkan beberapa perbaikan fasilitas pejalan kaki;
- f) Seluruh fasilitas pejalan kaki pada dasarnya sudah banyak yang tersedia, namun perlu perbaikan dan peningkatan fasilitas penunjang seperti penerangan maupun pemeliharaan untuk melindungi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

c. Permasalahan yang dihadapi

- 1) Permasalahan yang dihadapi dalam “Penyusunan Pedoman Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin)” ini adalah PP No 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Jalan mengamanahkan setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas (Andalalin).

Masing- masing pengembang berjalan sendiri dengan tim analisis yang saling berbeda melahirkan rekomendasi yang cenderung tidak sinergi. Terdapat beberapa kegiatan atau pembangunan berada di lokasi yang berdekatan. Sebagai contoh : pembangunan stasiun LRT, MRT, Kereta Bandara yang berada di Dukuh Atas Jakarta.

Apabila terdapat perubahan fungsi bangunan tidak dilakukan andalalin. Perhitungan kriteria batasan minimal yang tidak hanya dari luas bangunan tetapi juga dari jumlah bangunan kendaraan pribadi. Apabila daerah telah memiliki kriteria tersendiri belum ada ketentuannya. Apabila terdapat pembangunan baru berada pada lokasi yang sama, siapa yang akan melakukan andalalin.

Faktor trip rate secara nasional belum ada dan masing-masing daerah memiliki trip rate yang berbeda-beda. Belum ada prosedur pelaksanaan

pemberian sertifikasi. Belum ada format pelaksanaan penilaian/evaluasi atas dokumen andalalin. Tidak ada persyaratan untuk tim penilai sebagaimana penyusun dokumen. Pengembang hanya melaksanakan kewajiban di dalam area pembangunan.

Belum ada standar format penilaian dokumen analisis dampak lalu lintas, sehingga setiap penilai menilai atas dasar pengetahuan yang dimiliki.

Perbaikan/ pengembangan perlengkapan jalan nasional harus sejjin pemerintah pusat. Penerapan rekomendasi andalalin di jalan nasional sering luput pengawasannya dari pemerintah pusat. Pemda kadang memanfaatkan kategorisasi tingkat kedalaman analisis sesuai karakteristik wilayah. Izin ada pada sektor lain dan tidak mewajibkan penerapan rekomendasi andalalin. Kewajiban andalalin untuk setiap pengembangan di wilayah yang sama. Kuatnya intervensi pengembang dan lemahnya regulator pada proses analisis. Perubahan isi dokumen akademis andalalin oleh pengembang tanpa persetujuan tim analisis.

- 2) Permasalahan yang dihadapi dalam “Penyusunan Pedoman Transit Oriented Development (TOD)” ini adalah masing-masing daerah, pengembang kawasan dan operator angkutan belum sepenuhnya memahami hakikat dari TOD. Mereka hanya mengusulkan pada suatu lokasi untuk dijadikan sebagai kawasan TOD. Hal ini karena belum ada suatu pedoman yang memberikan panduan mengenai TOD dan lokasi penentuan potensi lokasi TOD.
- 3) Dalam kegiatan “Pembangunan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek (Jasa Konsultansi)” kebutuhan data dan informasi mengenai kondisi transportasi diperlukan dalam rangka perumusan permasalahan, penyusunan program perencanaan dan rekomendasi tindak lanjut. Data dan informasi tersebut menjadi justifikasi kebutuhan program pengembangan dan peningkatan transportasi di wilayah Jabodetabek.

Kebutuhan data tersebut meliputi antara lain: jaringan prasarana jalan maupun jalur KA, kondisi terminal, halte dan stasiun KA, jumlah pergerakan penumpang, pola operasi/perjalanan, headway, kapasitas jalan maupun jalur KA serta kapasitas angkut untuk armada. Oleh sebab itu BPTJ perlu menyusun suatu database yang dapat membantu mekanisme perencanaan dan pengawasan pembangunan menjadi lebih informatif dan mudah dipahami, melalui penyediaan data dan informasi pembangunan.

- 4) Permasalahan yang dihadapi dalam “Penyusunan Rencana Umum Pengembangan Fasilitas Pejalan Kaki (Pedestrian) di Jabodetabek” ini adalah kondisi fasilitas pejalan kaki pada perkotaan di Indonesia masih minim. Berdasarkan data Ditjen Perhubungan Darat pada tahun 2008, ketersediaan fasilitas trotoar pada perkotaan sebagai berikut:
- a) Kota Metropolitan sebesar 66,3 %;
 - b) Kota Besar sebesar 14,9 %;
 - c) Kota Sedang 64,1 %;
 - d) Kota Kecil 35,1 %.

Selain itu, berbagai permasalahan berikut ini juga masih terjadi didalam penyelenggaraan fasilitas pejalan kaki:

- a) Masih terbatasnya upaya kota-kota di Indonesia dalam penyediaan fasilitas pejalan kaki;
- b) Konsep desain jalan yang tidak memihak pada pejalan kaki;
- c) Konektifitas sebagian besar jaringan prasarana pejalan kaki yang masih rendah terhadap zona tarikan perjalanan (perkantoran, sekolah, pasar dan pusat kegiatan lain) dan titik transfer antar moda;
- d) Lemahnya penegakan hukum dalam berlalu lintas di jalan;
- e) Kurangnya kesadaran masyarakat akan prioritas bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan tidak bermotor;
- f) Kondisi fisik fasilitas pejalan kaki yang buruk akibat:
 - (1) Tingkat pemeliharaan yang rendah;
 - (2) Penempatan perlengkapan dan utilitas jalan yang tidak terkoordinasi dengan baik;
 - (3) Gangguan fungsi fasilitas pejalan kaki, akibat PKL, parkir, pangkalan ojek, dan sebagainya.

d. Upaya Pemecahan masalah

- 1) Beberapa rekomendasi yang dihasilkan dari “Penyusunan Pedoman Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin)” ini adalah sebagai berikut :
 - a) Perlu adanya andalalin kawasan untuk pembangunan yang berada dalam satu lokasi yang berdekatan;
 - b) Setiap daerah dapat mengacu pada kriteria ukuran minimal analisis dampak lalu lintas yang ditetapkan secara nasional;
 - c) Daerah yang memiliki data dan kriteria minimal yang lebih spesifik sesuai dengan karakteristiknya, dapat mengacu pada data dan kriteria yang ditetapkan oleh daerah masing – masing;

- d) Kriteria ukuran minimal analisis dampak lalu lintas yang ditetapkan oleh nasional maupun daerah dilakukan pada pengembangan baru, perubahan fungsi, pengembangan atau peningkatan kepadatan, serta peningkatan intensitas guna lahan;
 - e) Perlu ada ketentuan yang mengatur siapa yang akan melakukan andalalin jika pada satu area yang sama dilakukan pembangunan infrastruktur;
 - f) Perlu di atur bahwa pengembang dapat melakukan integrasi penyusunan andalalin dengan pengembang lainnya jika pada saat bersamaan ada pembangunan di lokasi yang sama;
 - g) Setiap daerah dapat mengacu pada faktor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
 - h) Daerah yang memiliki faktor trip rate yang lebih spesifik dapat mengacu pada faktor trip rate yang ditetapkan oleh daerah masing – masing;
 - i) Perlu diatur ketentuan mengenai persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikasi analisis dampak lalu lintas;
 - j) Perlu disusun format untuk evaluasi/ penilaian atas dokumen andalalin dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari PM 75 Tahun 2015 tentang Andalalin ini;
 - k) Besaran nilai dinaikkan dan perlu di atur mengenai pengalokasian denda untuk penyediaan prasarana transportasi di sekitar lokasi pembangunan
 - l) Perlu adanya pendelegasian kewenangan dalam hal pemberian persetujuan hasil Andalalin berdasarkan klasifikasi ukuran bangunan/kegiatan, bangkitan dan tarikan serta besarnya dampak yang ditimbulkan.
 - m) Penanggung jawab utama Persetujuan hasil Andalalin bukan hanya didasarkan atas status jalan saja, melainkan juga berdasarkan besaran dampak yang ditimbulkan.
- 2) Beberapa rekomendasi yang dihasilkan dari “Penyusunan Pedoman Transit Oriented Development (TOD)” ini adalah sebagai berikut :
- a) TOD dibutuhkan untuk mengurangi jumlah dan jarak perjalanan. TOD diharapkan menjadi pilihan untuk mengubah paradigma menambah jumlah jalan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas;
 - b) Penerapan TOD harus diikuti dengan pengendalian pemanfaatan ruang yang tegas, di mana pemanfaatan ruang harus konsisten dengan perencanaan (rencana tata ruang);

- c) TOD menjadi tidak efektif jika terjadi perubahan guna lahan yang tidak terkendali terutama fungsi lahan yang potensial menimbulkan bangkitan lalu lintas seperti kegiatan perdagangan dan jasa;
 - d) Dalam hal Rencana Tata ruang sudah mempunyai dasar/kekuatan hukum, penentuan kawasan potensial TOD harus sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dalam rencana tata ruang (RTRW Kota/Kabupaten, RTR Kawasan Perkotaan, RDTR, RTR Kawasan Strategis dan peraturan zonasi) yang ditetapkan oleh pemerintah daerah setempat; penetapan kawasan TOD harus sinergis dan memperkuat struktur ruang yang sudah ditetapkan;
- 3) Beberapa rekomendasi yang dihasilkan dari “Pembangunan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek (Jasa Konsultansi)” ini adalah sebagai berikut :
- a) Perlunya Server Back-up
Perlu adanya server yang digunakan untuk back-up data sistem integrasi data, dimana dengan adanya back-up tersebut maka bila server utama terjadi masalah maka data sistem integrasi data masih dapat berjalan dengan baik.
 - b) Pelatihan SDM Pendukung
Guna mendukung keberjalanan system integrasi data maka perlu didukung oleh SDM yang menguasai platform dan environment yang digunakan dalam system integrasi data. Untuk itu perlu adanya training terkait teknologi yang digunakan, antara lain: PHP, Codeigniter, Database.
 - c) Perlunya Peningkatan Kapabilitas dan Reliabilitas Jaringan
Jaringan merupakan elemen yang sangat penting untuk berjalannya Sistem Transportasi Jabodetabek, sehingga jaringan pendukung tersebut harus selalau dapat melayani kebutuhan data oleh stakeholder terkait. Dengan jaringan yang baik, maka pertukaran perolehan data dan informasi dalam bentuk grafik maupun table atau peta dapat berjalan baik.
 - d) Perlunya integrasi dengan sistem terkait
Pada saat ini terdapat sistem yang menghasilkan data produksi transportasi yang dimiliki oleh pihak lain, untuk itu perlu adanya inetgrasi dengan sistem tersebut sehingga tiak perlu entry ulang.
- 4) Beberapa rekomendasi yang dihasilkan dari “Penyusunan Rencana Umum Pengembangan Fasilitas Pejalan Kaki (Pedestrian)” di Jabodetabek ini adalah sebagai berikut :
- a) Untuk Wilayah Jakarta, Rekomendasi yang dapat diberikan untuk meningkatkan pelayanan integrasi antara stasiun dengan shelter bus

transjakarta yaitu perbaikan terhadap fasilitas pejalan kaki yang ada dan juga perbaikan untuk fasilitas orang dengan kebutuhan khusus di trotoar yang rusak, penambahan fasilitas penunjang seperti lampu penerangan dan kanopi yang menghubungkan stasiun dengan shelter sehingga jika dalam kondisi panas tidak kepanasan dan apabila dalam kondisi hujan tidak kehujanan;Penertiban parkir liar yang harus dilakukan secara rutin agar tidak menghalangi kenyamanan pejalan kaki;Penertiban parkir liar dan pedagang kaki lima di trotoar;Penambahan tempat sampah pada beberapa titik untuk meminimalisir masyarakat membuang sampah sembarangan.

b) Untuk Wilayah Depok, rekomendasi yang dapat diberikan untuk meningkatkan pelayanan integrasi antara stasiun dengan halte angkutan umum yaitu:Pembangunan halte angkutan umum yang terletak ditempat yang strategis;Pembuatan fasilitas pejalan kaki yang menghubungkan antara stasiun dengan shelter angkutan umum yang memadai sesuai standar minimal D;Penambahan fasilitas penunjang seperti lampu penerangan dan kanopi yang menghubungkan stasiun dengan shelter sehingga jika dalam kondisi panas tidak kepanasan dan apabila dalam kondisi hujan tidak kehujanan;Penertiban parkir liar dan pedagang kaki lima yang menggunakan fasilitas pejalan kaki atau trotoar jalan.

c) Untuk Wilayah Kabupaten Tangerang, Kabupaten Bogor, dan Kota Tangerang Selatan

Rekomendasi yang dapat diberikan untuk meningkatkan pelayanan integrasi antara stasiun dengan halte angkutan umum yaitu:Pembangunan halte angkutan umum yang terletak ditempat yang strategis;Pembuatan fasilitas pejalan kaki yang menghubungkan antara stasiun dengan shelter angkutan umum yang memadai sesuai standar minimal D;Penambahan fasilitas penunjang seperti lampu penerangan dan kanopi yang menghubungkan stasiun dengan shelter sehingga jika dalam kondisi panas tidak kepanasan dan apabila dalam kondisi hujan tidak kehujanan;Penertiban parkir liar dan pedagang kaki lima yang menggunakan fasilitas pejalan kaki atau trotoar jalan;Penertiban parkir liar dan pedagang kaki lima yang menggunakan fasilitas pejalan kaki atau trotoar.

d) Untuk Wilayah Kota Bekasi

Rekomendasi yang dapat diberikan untuk meningkatkan pelayanan integrasi antara stasiun dengan halte angkutan umum yaitu:Perbaikan terhadap fasilitas pejalan kaki yang menghubungkan antara stasiun dengan

layanan angkutan umum;Pembangunan halte angkutan umum di depan stasiun;Penertiban parkir motor di area trotoar.

Tabel II. 1 Daftar Kegiatan Tahun 2016

NO.	KEGIATAN-KEGIATAN STRATEGIS	PAGU AWAL (Rupiah)	DAYA SERAP (Rupiah)	PAGU SISA (Rupiah)
1.	Penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin)	180,000,000	125,793,910	54,206,090
2.	Pengembangan Transit Oriented Development (TOD)	180,000,000	130,771,560	49,228,440
3.	Pembangunan Sistem Informasi Transportasi Jabodetabek (Jasa Konsultasi)	195,100,000	147,452,905	47,647,095
4.	Penyusunan Rencana Umum Pengembangan Fasilitas Pejalan Kaki (Pedestrian) di Jabodetabek	180,000,000	132,421,485	47,578,515
Total		735,100,000	536,439,860	198,660,140

Total anggaran Direktorat Perencanaan dan Pengembangan tahun 2016 yang terdiri atas 4 (Empat) kegiatan strategis berdasarkan Pagu awal adalah sebesar Rp. 735,100,000,- (Tujuh Ratus Tiga Puluh Lima Juta Seratus Ribu Rupiah), Anggaran tersebut mengalami daya serap sebesar Rp. 536,439,860,- (Lima Ratus Tiga Puluh Enam Juta Empat Ratus Tiga Puluh Sembilan Ribu Delapan Ratus Enam Puluh Rupiah), Total pagu sisa dari kegiatan Direktorat Perencanaan dan Pengembangan tahun 2016 adalah sebesar Rp. 198,660,140,- (Seratus Sembilan Puluh Delapan Juta Enam Ratus Enam Puluh Ribu Seratus Empat Puluh Rupiah).

2. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan

a. Gambaran Umum

Sebagai unit kerja yang merupakan unsur pembantu pimpinan yang melaksanakan tugas dalam koordinasi dan sinkronisasi rencana umum dan

rencana program baik Kementerian Lembaga dan Pemerintah Daerah, maka Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan memiliki peran utama dalam perencanaan transportasi terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek).

Oleh karenanya sasaran umum program kerja untuk tahun 2016 masih difokuskan pada peningkatan sarana penunjang penyediaan pelayanan angkutan umum dan permintaan lalu lintas di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, dengan anggaran yang tersedia untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum dan permintaan lalu lintas di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) yang lebih baik bagi kehidupan masyarakat.

b. Kegiatan-kegiatan Strategis

1) Pelaksanaan Evaluasi Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas

Kegiatan ini dimaksudkan untuk memberikan petunjuk bagi pemrakarsa atau penyelenggara transportasi dan semua pihak yang bertanggung jawab atau pihak terkait pengelolaan jalan dalam memenuhi azas pembangunan berkelanjutan dan berwawasan lingkungan hidup terutama untuk pembangunan/ pengembangan pusat maupun kawasan kegiatan di wilayah Jabodetabek, serta untuk dapat mengantisipasi dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan pusat kegiatan atau pengembangan kawasan terhadap lalu lintas di sekitarnya.

Pelaksanaan evaluasi dokumen hasil analisis dampak lalu lintas bertujuan diantaranya untuk:

- a) Memprediksi dampak yang ditimbulkan suatu pembangunan kawasan;
- b) Menentukan bentuk peningkatan / perbaikan yang diperlukan untuk mengakomodasikan perubahan yang terjadi akibat pengembangan baru;
- c) Menyelaraskan keputusan-keputusan mengenai tata guna lahan dengan kondisi lalu lintas, jumlah dan lokasi akses, serta alternatif peningkatan/perbaikan
- d) Mengidentifikasi masalah-masalah yang dapat mempengaruhi putusan pengembang dalam meneruskan proyek yang diusulkan;
- e) Sebagai alat pengawasan dan evaluasi terhadap pelaksanaan

manajemen dan rekayasa lalu lintas.

(1) SOP

Tabel II. 2 Standar Operasional Prosedur

No	Uraian Kegiatan	Pelaksana					Mutu Baku			Ket
		Kepala BPTJ	Direktur Lalu Lintas dan Angkutan	Tim BPTJ	Pengembang/ Pembangun	Tim Evaluasi	Kelengkapan	Hari ke	Hari ke	
1	Menerima Surat Permohonan, Persyaratan, dan Dokumen Andalalin kemudian meneruskan ke Direktur Lalu Lintas dan Angkutan						Surat Permohonan dilengkapi dengan Dokumen Andalalin dan persyaratan pendukung lainnya	1		1. Disposisi Kepala BPTJ; 2. Surat Permohonan dilengkapi dengan Dokumen Andalalin dan persyaratan pendukung lainnya.
2	Meneruskan berkas permohonan dan dokumen hasil ANDALALIN ke Tim BPTJ						1. Disposisi Kepala BPTJ ; 2. Surat Permohonan dilengkapi dengan Dokumen Andalalin dan persyaratan pendukung lainnya.	1		1. Disposisi Kepala BPTJ; 2. Disposisi Direktur LLA; 3. Surat Permohonan dilengkapi dengan Dokumen Andalalin dan persyaratan pendukung lainnya.
3	Tim BPTJ verifikasi check list administrasi dan teknis						1. Disposisi Kepala BPTJ ; 2. Disposisi Direktur LLA ; 3. Surat Permohonan dilengkapi dengan Dokumen Andalalin dan persyaratan pendukung lainnya; 4. Form Check list administrasi dan teknis.	2-4		1. Disposisi Kepala BPTJ; 2. Disposisi Direktur LLA; 3. Surat Permohonan dilengkapi dengan Dokumen Andalalin dan persyaratan; pendukung lainnya. 4. Form Check list administrasi dan teknis yang telah diisi.
4	Jika verifikasi tidak OK Kepala BPTJ mengirimkan surat ke konsultan/pengembang agar melengkapi check list administrasi dan teknis						Surat penyampaian untuk melengkapi check list administrasi dan teknis	5		
	Jika verifikasi OK									
5	Konsultan melakukan presentasi awal di depan tim evaluasi						Dokumen andalalin	6	1	Hasil analisis presentasi
6	Tim Evaluasi melakukan analisis hasil presentasi dan membahas tinjauan lapangan beserta pengembang/ pembangun						Hasil analisis	6	1	Hasil analisis
7	Tim Evaluasi melakukan Tinjauan Lapangan						1.Gps ; 2. Kamera ; 3. Draft berita acara/ notulensi ; 4. form checklist administrasi yang telah diisi.	9	4	1. Data hasil tinjauan lapangan 2. Berita acara
8	Tim Evaluasi menganalisis data tinjauan lapangan dengan melakukan chross check dengan hasil studi ANDALALIN						1. Dokumen andalalin; 2. form checklist administrasi dan teknis yang telah diisi; 3. Data hasil tinjauan lapangan.	12	7	Hasil analisis data tinjauan lapangan
9	a. Melaksanakan pembahasan kembali dengan konsultan/ pengembang b. Pengembang membuat dan menandatangani surat pernyataan kesanggupan serta bersedia melaksanakan semua kewajiban yang tercantum dalam dokumen c. Pihak Pengembang/Pembangun membayar Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)						1. Dokumen andalalin; 2. Hasil analisis data tinjauan lapangan; 3. konsep surat pernyataan kesanggupan.	14	9	1. Berita acara 2. surat pernyataan kesanggupan
10	Tim Evaluasi menyampaikan hasil evaluasi ke Kepala BPTJ						Berita acara/ Notulensi	16	11	Nota Dinas Direktur LLA ke Kepala BPTJ
11	Kepala BPTJ memberikan persetujuan						Konsep surat persetujuan	18	13	Surat Persetujuan

(2) Formulir Penilaian administrasi dan teknis penilaian Andalalin

(a) Format Formulir Administrasi ANDALALIN

Tabel II. 3 Formulir Administrasi ANDALALIN

**FORMULIR KELENGKAPAN ADMINISTRASI
PENILAIAN DOKUMEN ANDALALIN**

Nama Pengembang :

Kegiatan Pengembangan :

No	Uraian Persyaratan	ada	Tidak Ada	Jenis dan Perolehan Data	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	Sistematika Penulisan terbagi dalam Pendahuluan, Tinjauan Pustaka, Gambaran Umum, Data dan Analisis, kesimpulan dan rekomendasi				
2.	Persyaratan Andalalin meliputi Surat permohonan, fotocopy KTP Pemohon, Gambar dan Jenis rencana pembangunan, Peta lokasi dan detail tanah bangunan, Tata rencana lokasi bangunan, Dokumen Andalalin yang disusun konsultan/ perorangan yang memiliki sertifikat dan Foto copy sertifikat lulus Andalalin				
3.	Konsep Dokumen menyesuaikan dengan pedoman yang berlaku seperti surat permohonan dll				

PENGEMBANG

.....

TIM PENILAI ANDALALIN

.....

(b) Format Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Gambaran Umum Lokasi

Tabel II. 4 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Gambaran Umum Lokasi

**FORMULIR KELENGKAPAN TEKNIS
PENILAIAN DOKUMEN ANDALALIN**

Nama Pengembang :

Kegiatan Pengembangan :

No	Uraian Persyaratan	ada	Tidak Ada	Jenis dan Perolehan Data	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
I	Mengidentifikasi Gambaran Umum Lokasi yang akan di bangun atau dikembangkan				
	a. Jenis dan Kategori Rencana Pembangunan			Dokumen	
	b. Studi Kelayakan Rencana Pembangunan (tergantung jenis infrastruktur/pusat kegiatan)			Dokumen	
	c. DED rencana pembangunan (tergantung jenis infratraktur/pusat kegiatan)			Dokumen	
	d. Site Plan/master plan rencana pembangunan			Dokumen	
	e. Luas Lahan			m2	
	f. Luas Bangunan			m2	
	g. Luas Lahan Terbuka Hijau			m2	
	h. Sertifikat lahan rencana pembangunan			HGB/SHM	
	i. Izin Lokasi			Dokumen	
	j. Peta Jaringan Jalan			Sekunder	
	k. Data Inventarisasi Jalan (geometrik jalan, perkerasan, dimensi potongan melintang, fungsi jalan, status jalan, kelas jalan dan perlengkapan jalan)			Sekunder	
	l. data inventarisasi persimpangan (geometrik persimpangan, perkerasan, dimensi, pengaturan simpang dan perlengkapan simpang)			Sekunder	
	m. penjelasan tentang rencana pembangunan baru atau pengembangan			Dokumen	
	n. kondisi sosial ekonomi di sekitar lokasi rencana pembangunan baru atau pengembangan			Sekunder	
	o. kondisi pelayanan angkutan jalan yang di sekitar lokasi rencana pembangunan baru atau pengembangan (rute trayek, jumlah dan jenis armada)			Sekunder	
	p. kesesuaian tata guna lahan			sekunder	
	q. Identifikasi kesesuaian Tata Guna Lahan dan kinerja lalu lintas dengan menggunakan drone (film)			Survei	

PENGEMBANG

TIM PENILAI ANDALALIN

.....

.....

(c) Format Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Penyusunan Database Perencanaan dan Permodelan Transportasi

Tabel II. 5 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Penyusunan Database Perencanaan dan Permodelan Transportasi

**FORMULIR KELENGKAPAN TEKNIS
PENILAIAN DOKUMEN ANDALALIN**

Nama Pengembang :
Kegiatan Pengembangan :

No	Uraian Persyaratan	ada	Tidak Ada	Jenis dan Perolehan Data	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
II	Penyusunan Database Perencanaan dan Permodelan Transportasi				
	a. Area Terdampak atau cakupan wilayah kajian			Survei	
	b. Data Bangkitan perjalanan (Trip Generation)			Survei	
	c. Data Tarikan Perjalanan			Survei	
	d. Pembagian Zona			Survei	
	e. Distribusi Perjalanan (Matrix Origin/Destination) Trip Distribution			Survei	
	f. Pemilihan Moda (Moda Split)			Survei	
	g. Pembebanan Perjalanan (Trip Assignment)			Survei	
	h. Penetapan Tahun dasar analisis				
	i. Kebutuhan Parkir			Survei	
	j. Karakteristik tata guna lahan eksisting maupun kondisi yang akan datang			Survei	
	k. pengumpulan data lalu lintas (TC, CTMC, MCO, dll)			Survei	
	l. Pembangunan model jaringan jalan dengan aplikasi transportasi (Contram dan Vissim) : Pembangunan model jaringan dan evaluasi kinerja jaringan (3D Model)				

PENGEMBANG

TIM PENILAI ANDALALIN

.....

.....

(d) Format Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Analisis dan Perencanaan dan Pemodelan Transportasi

Tabel II. 6 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Analisis dan Perencanaan dan Pemodelan Transportasi

**FORMULIR KELENGKAPAN TEKNIS
PENILAIAN DOKUMEN ANDALALIN**

Nama Pengembang :
Kegiatan Pengembangan :

No	Uraian Persyaratan	ada	Tidak Ada	Jenis dan Perolehan Data	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
III	Analisis dan Perencanaan dan Pemodelan Transportasi				
	a. Analisis rata-rata perjalanan orang (trip-rate)			Analisis	
	b. Analisis bangkitan dan tarikan perjalanan				
	c. Menggambarkan Garis Keinginan Perjalanan berdasarkan distribusi Perjalanan (Desire Line)			Analisis	
	d. Analisis Prediksi distribusi			Analisis	
	e. Analisis Modal Split			Analisis	
	f. Validasi hasil pemodelan				
	g. Perubahan Karakteristik Perjalanan dalam wilayah cakupan sebelum dan sesudah pembangunan			Analisis	
	h. Perbandingan kinerja jaringan jalan dalam wilayah cakupan sebelum dan sesudah pembangunan			Analisis	
	i. Perbandingan Kinerja Ruas Jalan dalam wilayah cakupan sebelum dan sesudah pembangunan			Analisis	
	j. Perbandingan Kinerja Persimpangan dalam cakupan wilayah sebelum dan sesudah pembangunan			Analisis	
	k. Kondisi Angkutan jalan dalam wilayah cakupan (Jaringan trayek, faktor muat, jenis kendaraan dan waktu tunggu)			Survei	

PENGEMBANG

TIM PENILAI ANDALALIN

.....

.....

(e) Format Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Simulasi Kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pembangunan

Tabel II. 7 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Simulasi Kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pembangunan

**FORMULIR KELENGKAPAN TEKNIS
PENILAIAN DOKUMEN ANDALALIN**

Nama Pengembang :
Kegiatan Pengembangan :

No	Uraian Persyaratan	ada	Tidak Ada	Jenis dan Perolehan Data	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
IV	Simulasi Kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pembangunan				
	a. Mensimulasikan Kinerja Lalu lintas Sebelum Pembangunan (Output : Kend-Jam, Kend-km, Tundaan, Antrian, Konsumsi BBM), PM 75: volume lalu lintas, volume gerakan membelok, tundaan membelok, panjang antrian, kecepatan rata - rata, waktu perjalanan, data penumpang angkutan umum, pejalan kaki dan pesepeda)			Analisis	
	b. Mensimulasikan Kinerja Lalu lintas Saat Pembangunan (Output : Kend-Jam, Kend-km, Tundaan, Antrian, Konsumsi BBM), PM 75: volume lalu lintas, volume gerakan membelok, tundaan membelok, panjang antrian, kecepatan rata - rata, waktu perjalanan, data penumpang angkutan umum, pejalan kaki dan pesepeda)			Analisis	
	c. Mensimulasikan Kinerja Lalu lintas Setelah Pembangunan (Output : Kend-Jam, Kend-km, Tundaan, Antrian, Konsumsi BBM), PM 75: volume lalu lintas, volume gerakan membelok, tundaan membelok, panjang antrian, kecepatan rata - rata, waktu perjalanan, data penumpang angkutan umum, pejalan kaki dan pesepeda)			Analisis	
	d. Mensimulasikan Kinerja Lalu lintas Dalam Jangka Waktu 5 (lima) tahun mendatang (Output : Kend-Jam, Kend-km, Tundaan, Antrian, Konsumsi BBM), PM 75: volume lalu lintas, volume gerakan membelok, tundaan membelok, panjang antrian, kecepatan rata - rata, waktu perjalanan, data penumpang angkutan umum, pejalan kaki dan pesepeda)			Analisis	

PENGEMBANG

TIM PENILAI ANDALALIN

.....

.....

(f) Format Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Rekomendasi dan Rencana Implementasi Penanganan Dampak Lalu Lintas

Tabel II. 8 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Simulasi Kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pembangunan

**FORMULIR KELENGKAPAN TEKNIS
PENILAIAN DOKUMEN ANDALALIN**

Nama Pengembang :

Kegiatan Pengembangan :

No	Uraian Persyaratan	ada	Tidak Ada	Jenis dan Perolehan Data	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
I	Mengidentifikasi Gambaran Umum Lokasi yang akan di bangun atau dikembangkan				
	a. Jenis dan Kategori Rencana Pembangunan			Dokumen	
	b. Studi Kelayakan Rencana Pembangunan (tergantung jenis infrastruktur /pusat kegiatan)			Dokumen	
	c. DED rencana pembangunan (tergantung jenis infratraktur/pusat kegiatan)			Dokumen	
	d. Site Plan/master plan rencana pembangunan			Dokumen	
	e. Luas Lahan			m2	
	f. Luas Bangunan			m2	
	g. Luas Lahan Terbuka Hijau			m2	
	h. Sertifikat lahan rencana pembangunan			HGB/SHM	
	i. Izin Lokasi			Dokumen	
	j. Peta Jaringan Jalan			Sekunder	
	k. Data Inventarisasi Jalan (geometrik jalan, perkerasan, dimensi potongan melintang, fungsi jalan, status jalan, kelas jalan dan perlengkapan jalan)			Sekunder	
	l. data inventarisasi persimpangan (geometrik persimpangan, perkerasan, dimensi, pengaturan simpang dan perlengkapan simpang)			Sekunder	
	m. penjelasan tentang rencana pembangunan baru atau pengembangan			Dokumen	
	n. kondisi sosial ekonomi di sekitar lokasi rencana pembangunan baru atau pengembangan			Sekunder	
	o. kondisi pelayanan angkutan jalan yang di sekitar lokasi rencana pembangunan baru atau pengembangan (rute trayek, jumlah dan jenis armada)			Sekunder	
	p. kesesuaian tata guna lahan			sekunder	
	q. Identifikasi kesesuaian Tata Guna Lahan dan kinerja lalu lintas dengan menggunakan drone (film)			Survei	

PENGEMBANG

TIM PENILAI ANDALALIN

.....

.....

(g) Format Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Rencana Pemantauan dan Evaluasi

Tabel II. 9 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Rencana Pemantauan dan Evaluasi

**FORMULIR KELENGKAPAN TEKNIS
PENILAIAN DOKUMEN ANDALALIN**

Nama Pengembang :
Kegiatan Pengembangan :

No	Uraian Persyaratan	ada	Tidak Ada	Jenis dan Perolehan Data	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
VI	Rencana Pemantauan dan Evaluasi				
	Pemantauan oleh pengembang atau pembangun meliputi Pemantauan dan evaluasi terhadap akses sirkulasi lalu lintas kendaraan di lokasi pembangunan, Pemantauan terhadap fasilitas parkir, dan Pemantauan terhadap rambu, marka, dan fasilitas perlengkapan jalan lainnya di kawasan yang terdampak oleh pembangunan.				

PENGEMBANG

.....

TIM PENILAI ANDALALIN

.....

(h) Format Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Tanggung Jawab Pemerintah dan Pengembang atau Pembangun dalam Penanganan Dampak Lalu Lintas

Tabel II. 10 Formulir Kelengkapan Teknis terhadap Tanggung Jawab Pemerintah dan Pengembang atau Pembangun dalam Penanganan Dampak Lalu Lintas

**FORMULIR KELENGKAPAN TEKNIS
PENILAIAN DOKUMEN ANDALALIN**

Nama Pengembang :
Kegiatan Pengembangan :

No	Uraian Persyaratan	ada	Tidak Ada	Jenis dan Perolehan Data	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
VII	Tanggung Jawab Pemerintah dan Pengembang atau Pembangun dalam Penanganan Dampak				
	Tanggung Jawab Pengembang/ Pembangun meliputi :				
	a. Penyediaan fasilitas parkir;				
	b. Akses keluar masuk orang;				
	c. Akses keluar masuk kendaraan pribadi;				
	d. Akses keluar masuk kendaraan barang;				
	e. Fasilitas bongkar muat barang;				
	f. Fasilitas pejalan kaki di kawasan yang terdampak oleh pembangunan;				
	g. Fasilitas perlengkapan jalan di kawasan yang terdampak oleh pembangunan;				
	h. Penataan sirkulasi lalu lintas;				
	i. Peningkatan kapasitas ruas dan atau persimpangan jalan;				
	j. Penyediaan angkutan umum.				
	h. lain-lain				

PENGEMBANG

.....

TIM PENILAI ANDALALIN

.....

2) Rencana kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan wilayah Jabodetabek

Maksud kegiatan ini adalah melakukan penyusunan kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan pada jaringan jalan nasional di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek).

Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk mengumpulkan data sekunder dan primer yang termasuk di dalamnya data yang diperlukan dalam identifikasi fasilitas perlengkapan jalan di seluruh jaringan jalan nasional di Jabodetabek dan untuk mengetahui kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan di seluruh jaringan jalan nasional di Jabodetabek.

Tahapan pelaksanaan kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a) Tahapan perencanaan kebutuhan dan pengembangan
- b) Tahap Penyusunan Database
- c) Tahap Dokumentasi dan Pelaporan
- d) Tahap Finalisasi

Berdasarkan hasil pengumpulan data serta pengolahan data maka diperoleh kesimpulan dari studi ini yaitu:

- a) Data yang diperlukan dalam identifikasi fasilitas perlengkapan jalan secara keseluruhan jaringan jalan nasional di Jabodetabek berupa file yang merupakan hasil keluaran dari *Hawkeyes Toolkit* dimana didalamnya terdapat frame foto kondisi lapangan serta koordinat GPS.
- b) Kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan pada jaringan jalan di Jabodetabek. Pada ruas jalan nasional rambu yang dibutuhkan adalah sebanyak 2566 unit rambu, 147904 m marka pemisah jalan, 575318 m marka tepi, sebanyak 42 buah RPPJ, 399 buah zebra cross, 16 buah zoss, 22 halte, 310 pita penggaduh, 10 pulau lalu lintas, 75 cermin tikung, 436 warning light, 7159 PJU dan 5993 paku jalan.

3) Penyusunan Rencana Kebutuhan Taksi Jabodetabek

Maksud dari Penyusunan Rencana Kebutuhan Taksi Jabodetabek adalah untuk mengimplementasikan Undang-undang no. 22 tahun 2009 pasal 141 tentang perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan umum.

Tujuan Penyusunan Rencana Kebutuhan Taksi Jabodetabek agar tercipta Keseragaman, Keteraturan, Kemudahan, Kenyamanan, Keselarasan, Kehandalan dan Keselamatan Angkutan Taksi bagi Operator dan Pengguna.

Tahapan pelaksanaan kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a) Tahapan persiapan
- b) Inventarisasi/Pengumpulan data
- c) Tabulasi dan Pengolahan data
- d) Analisis dan Evaluasi
- e) Penyusunan Draft Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Taksi

Kesimpulan dari Penyusunan Draft Rencana Kebutuhan Taksi Jabodetabek terdapat 9 Standar Operasional Prosedur dan 48 Standar Pelayanan Minimum yang diharapkan menjadi acuan awal dalam penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek agar lebih efisien, efektif, dan tepat sasaran. Penyusunan SOP dan SPM ini merupakan salah satu langkah dalam mendukung Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek yang akan diterapkan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Standar Operasional Prosedur dan Standar Pelayanan Minimum ini diharapkan akan selalu dievaluasi dan senantiasa bergerak dinamis sesuai dengan tujuan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebagai tuntutan perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan serta teknologi informasi.

4) Penyusunan Rencana Implementasi Transjabodetabek Reguler

Maksud dan Tujuan Penyusunan Rencana Implementasi

TransJabodetabek Reguler :

- a) Melakukan inventarisasi terhadap trayek-trayek TransJabodetabek Reguler di wilayah Jabodetabek yang berupa kode trayek, asal/tujuan, lintasan serta jarak trayek;
- b) Melakukan identifikasi pengembangan rute TransJabodetabek Reguler;
- c) Melakukan identifikasi faktor muat pada potensi trayek TransJabodetabek Reguler;

- d) Melakukan analisis penentuan dan penetapan demand TransJabodetabek Reguler;
- e) Menyusun Rencana Implementasi TransJabodetabek Reguler yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan Jabodetabek.

Ruang lingkup dari kegiatan pekerjaan ini adalah sebagai berikut :

- a) Melakukan inventarisasi terhadap trayek-trayek Transjabodetabek Reguler di Jabodetabek yang berupa kode trayek, asal/tujuan, lintasan serta jarak trayek;
- b) Melakukan survey potensi pengembangan Transjabodetabek Reguler;
- c) Melakukan survey factor muat pada masing-masing trayek Transjabodetabek Reguler;
- d) Menyusun daftar factor muat trayek-trayek Transjabodetabek Reguler;
- e) Melakukan analisi penentuan dan penetapan demand Transjabodetabek Reguler berdasarkan data hasil survey yang telah dilakukan serta berdasarkan data sekunder lain;
- f) Menyusun Rencana Umum Jaringan Transjabodetabek Reguler.

Tahapan pelaksanaan kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a) Tahapan persiapan
 - b) Inventarisasi/Pengumpulan data
 - c) Tabulasi dan Pengolahan data
 - d) Analisis dan Evaluasi
 - e) Penyusunan Draft Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Taksi
- 5) Penyusunan Rencana Kebutuhan Taksi Jabodetabek

Kegiatan ini diselenggarakan adalah untuk mengimplementasikan Undang-undang no. 22 tahun 2009 pasal 141 tentang perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan umum.

Tujuan Penyusunan Rencana Kebutuhan Taksi Jabodetabek agar tercipta Keseragaman, Keteraturan, Kemudahan, Kenyamanan, Keselarasan, Keandalan dan Keselamatan Angkutan Taksi bagi Operator dan Pengguna.

Tahapan pelaksanaan penyusunan rencana kebutuhan taksi jabodetabek adalah sebagai berikut:

a) Tahapan Persiapan

Tahapan persiapan dilakukan untuk mereview kembali keinginan pemberi kerja yang tertuang didalam Kerangka Acuan Kerja (KAK). Langkah - langkah yang dilakukan pada tahap ini adalah penyusunan metodologi kerja, rencana kerja, rencana survey, serta koordinasi dengan instansi terkait. Tujuan penyusunan rencana ini adalah untuk memonitor dan mengatur aktifitas kegiatan dikaitkan dengan penggunaan sumber-sumber daya, dan sebagai pemantauan kemajuan pekerjaan serta acuan tahapan pembayaran bagi konsultan.

b) Inventarisasi / Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan meliputi data primer dan data sekunder. Dimana data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung melalui survei di lapangan, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi pemerintah ataupun swasta.

Data primer diperoleh dengan melakukan survey langsung kelapangan dengan cara wawancara dengan pengguna taksi, interview with expert & stake holder, survey quisioner dengan pengguna taksi, dan survey statis pemesanan taksi dan waktu tunggu.

Data sekunder berupa peraturan, data, dan lain-lain diperoleh dari sumber Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, BUMN/BUMD maupun instansi/pihak lain yang turut berperan serta dalam penyelenggaraan angkutan taksi.

c) Tabulasi dan Pengolahan Data

Pada tahap ini dilakukan kegiatan tabulasi dan pengolahan data baik data primer maupun data sekunder, yang meliputi kegiatan :

- (1) Pengumpulan, dan validasi data survey.
- (2) Tabulasi dan Input Data.
- (3) Pengolahan, Uji dan Koreksi Data.

(4) Analisis dan Penyajian Data.

Data hasil survey dievaluasi lagi, sehingga apabila masih ada data yang kurang atau ada data yang tidak valid, data tersebut dapat disempurnakan lagi. Hal ini dilakukan agar data yang diperoleh benar-benar menjadi data dukung untuk kebutuhan analisis pada kajian ini.

d) Analisis dan Evaluasi

Tahap analisi dan evaluasi terdiri atas tahapan-tahapan kegiatan terdiri dari :

- (1) Identifikasi dan cek permasalahan-permasalahan angkutan taksi, membuat prediksi kebutuhan angkutan taksi di Jabodetabek.
- (2) Penyusunan kebutuhan taksi jabodetabek.
- (3) Penyusunan rumusan SOP dan SPM angkutan taksi.
- (4) FGD (Fokus Group Discussion)

Tahapan ini dilakukan proses pemetaan mengenai kondisi tantangan yang dihadapi Angkutan Taksi di Provinsi DKI Jakarta sebagai acuan dalam menyusun SOP dan SPM.

e) Penyusunan Draft Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Taksi.

Prinsip - Prinsip yang harus diperhatikan dalam penyusunan SOP (Standar Operasional Prosedur) adalah :

- (1) Eifiensi dan Efektifitas
- (2) User Oriented
- (3) Jelas dan Mudah
- (4) Keselarasan
- (5) Keterukuran
- (6) Dinamis
- (7) Kepatuhan dan Kepastian

Tahapan-tahapan yang dilakukan dalam kegiatan penyusunan SOP (Standar Operasional Prosedur) antara lain :

- (1) Identifikasi Kebutuhan

- (2) Penetapan Organisasi Pelaksana
- (3) Pembuatan Draft SOP
- (4) Verifikasi dan Ujicoba
- (5) Pelatihan dan Pemahaman
- (6) Monitoring & Evaluasi

Rumusan SPM (Standar Pelayanan Minimum) harus mengandung unsur-unsur sebagai berikut: a. Jenis pelayanan dasar b. Indikator SPM (Standar Pelayanan Minimum) c. Batas waktu pencapaian SPM (Standar Pelayanan Minimum)

Prinsip - Prinsip yang harus diperhatikan dalam penyusunan SPM (Standar Pelayanan Minimum) angkutan taksi antara lain :

- (1) Sederhana, yaitu mudah dimengerti oleh semua pihak meliputi pengguna, operator dan petugas di lapangan dari berbagai latar belakang pendidikan.
- (2) Konkrit yaitu aspek sarana, prasarana dan operasional disediakan secara lengkap, jelas dan tidak terpisah-pisah.
- (3) Mudah Diukur yaitu memiliki tolok ukur dalam sistem besaran jarak, waktu, massa, jumlah, suhu.
- (4) Terbuka yaitu dapat menerima masukan berupa kritik dan saran dari berbagai pihak.
- (5) Terjangkau yaitu dapat dilaksanakan oleh operator dan sesuai dengan kemampuan daya beli masyarakat.
- (6) Dapat Dipertanggungjawabkan yaitu dapat diuji oleh berbagai kalangan, seperti tokoh masyarakat dan akademisi.
- (7) Mempunyai Batas Waktu yaitu ada batasan waktu pencapaian bagi SPM yang ditetapkan, dan dapat ditinjau kembali apabila target waktu tersebut telah selesai atau kinerjanya telah tercapai.

Pada tahap ini dilakukan penyusunan Draft SOP (Standar Operasional Prosedur) jasa pelayanan angkutan taksi dan SPM (Standar Pelayanan Minimal) untuk jasa pelayanan angkutan taksi di Jabodetabek.

- f) Diskusi Kelompok

Diskusi Kelompok Terarah / Fokus Group Discussion (FGD) Setelah Draft SOP dan SPM terbentuk dilakukan diskusi kelompok terarah / Fokus Group Discussion (FGD) di Badan Pengelola Transportasi Jakarta / Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan.

Materi pembahasan yang dilakukan pada FGD ini meliputi : Pembahasan literatur, Pembahasan instrumen dan metodologi survey, Pembahasan hasil survey primer dan sekunder, Pembahasan hasil analisis, Pembahasan permasalahan, Pembahasan rencana penanganan dan Pembahasan laporan akhir.

- g) Draft Rancangan Permenhub Kebutuhan Angkutan Taksi Jabodetabek

Draft Rancangan Permenhub Kebutuhan Angkutan Taksi Jabodetabek Pada tahap akhir yaitu Draft SOP Angkutan Taksi dan SPM Angkutan Taksi disusun dalam bentuk dokumen sebagai Draft Rancangan Permenhub SOP dan SPM Angkutan Taksi di wilayah Jabodetabek.

- 6) Penyusunan Rencana Implementasi TransJabodetabek Reguler

Maksud dan Tujuan Penyusunan Rencana Implementasi TransJabodetabek Reguler:

- a) Melakukan inventarisasi terhadap trayek-trayek TransJabodetabek Reguler di wilayah Jabodetabek yang berupa kode trayek, asal/tujuan, lintasan serta jarak trayek;
- b) Melakukan identifikasi pengembangan rute TransJabodetabek Reguler;
- c) Melakukan identifikasi faktor muat pada potensi trayek TransJabodetabek Reguler;
- d) Melakukan analisis penentuan dan penetapan demand TransJabodetabek Reguler;
- e) Menyusun Rencana Implementasi TransJabodetabek Reguler yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan Jabodetabek.

Ruang lingkup dari kegiatan pekerjaan ini adalah sebagai berikut :

- a) Melakukan inventarisasi terhadap trayek-trayek Transjabodetabek Reguler di Jabodetabek yang berupa kode trayek, asal/tujuan, lintasan serta jarak trayek;
- b) Melakukan survey potensi pengembangan Transjabodetabek Reguler;
- c) Melakukan survey factor muat pada masing-masing trayek Transjabodetabek Reguler;
- d) Menyusun daftar factor muat trayek-trayek Transjabodetabek Reguler;
- e) Melakukan analisis penentuan dan penetapan demand Transjabodetabek Reguler berdasarkan data hasil survey yang telah dilakukan serta berdasarkan data sekunder lain;
- f) Menyusun Rencana Umum Jaringan Transjabodetabek Reguler.

Tahap pelaksanaan kegiatan ini adalah sebagai berikut:

a) Survey Lapangan

Pada tahap ini surveyor dituntut untuk mendapatkan data yang merupakan data primer yang merupakan data yang diperoleh dengan secara langsung melaksanakan survei di lapangan. Pelaksanaan survey dalam kegiatan ini, antara lain :

- Survey Wawancara
 - Operator Bus antar kota antar provinsi (AKAP) maupun Bus antarkota dalam provinsi (AKDP)
 - Interview With Expert & Stake Holder

b) Pengolahan Data dan Analisis Data Survey

Pada tahap ini dilakukan kegiatan tabulasi dan pengolahan data baik data primer maupun data sekunder, yang meliputi kegiatan :

- Pengumpulan, dan validasi data survey.
- Tabulasi dan Input Data.
- Pengolahan, Uji dan Koreksi Data.
- Analisis dan Penyajian Data.

Data hasil survey dievaluasi lagi, sehingga apabila masih ada data yang kurang atau ada data yang tidak valid, data tersebut dapat

disempurnakan lagi. Hal ini dilakukan agar data yang diperoleh benar-benar menjadi data dukung untuk kebutuhan analisis pada kajian ini.

c) Analisis dan Pelaporan

Tahap analisi dan evaluasi terdiri atas tahapan-tahapan kegiatan yang mengacu Sesuai dengan Kerangka Acuan Kerja yang ada pada kegiatan "Penyusunan Rencana Implementasi Trans Jabodetabek Reguler", tenaga ahli diwajibkan membuat pelaporan yang secara umum dibagi menjadi 4 laporan yaitu Laporan Pendahuluan, Laporan Antara, Draft Laporan Akhir dan Laporan Akhir.

d) Diskusi Kelompok Terarah / *Fokus Group Discussion* (FGD)

Setelah semua persoalan-persoalan diatas selesai dilakukan dan telah terbentuk suatu laporan, maka dilakukan diskusi kelompok terarah / Fokus Group Discussion (FGD) di Badan Pengelola Transportasi Jakarta / Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan.

Materi pembahasan yang dilakukan pada FGD ini meliputi : Pembahasan literatur, Pembahasan instrumen dan metodologi survey, Pembahasan hasil survey primer dan sekunder, Pembahasan hasil analisis, Pembahasan permasalahan, Pembahasan rencana penanganan dan Pembahasan laporan akhir.

7) Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan di Wilayah Jabodetabek

Kawasan perkotaan yang meliputi Wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Wilayah Provinsi Jawa Barat, yaitu Kota Depok, Kota Bogor, Kota Bekasi, Kabupaten Bogor, dan Kabupaten Bekasi dan Wilayah Provinsi Banten, yaitu Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, dan Kabupaten Tangerang

Permasalahan saat ini di Jakarta dan kota-kota sekitarnya adalah keterpaduan jaringan trayek angkutan umum yang belum terintegrasi dengan baik sehingga perlu adanya rencana umum jaringan trayek angkutan umum jalan yang selanjutnya menjadi pedoman untuk penataan trayek angkutan umum dalam trayek dan non trayek.

Menindaklanjuti hal tersebut, perlu dilakukan kegiatan Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek khususnya wilayah Jabodetabek. Dalam kegiatan terdapat beberapa subkegiatan, yang meliputi : evaluasi

terhadap jaringan trayek yang sudah ada maupun yang perlu dikembangkan serta evaluasi kebutuhan angkutan umum sebagai pedoman dalam penetapan jaringan trayek dan kebutuhan angkutan.

Daerah Jaringan rayek angkutan umum di Jabodetabek adalah Kawasan perkotaan yang meliputi Wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Wilayah Provinsi Jawa Barat, yaitu Kota Depok, Kota Bogor, Kota Bekasi, Kabupaten Bogor, dan Kabupaten Bekasi dan Wilayah Provinsi Banten, yaitu Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, dan Kabupaten Tangerang dengan luas daerah 1,731 km²

8) Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan di Wilayah Jabodetabek

Maksud dan Tujuan dari kegiatan Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Umum adalah : Bagi Pemerintah cq Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek memiliki acuan dalam menentukan kebijakan, Masyarakat sebagai Pengguna Jasa berupa peningkatan pelayanan angkutan jalan dan Operator angkutan umum dengan adanya kejelasan dalam *pemberian pelayanan angkutan umum, khususnya wilayah Jabodetabek*;

Tahapan Pelaksanaan

Kegiatan Survei Kebutuhan Pengembangan Trayek Angkutan Umum dilaksanakan sejak turunnya anggaran.

Kriteria penetapan jaringan trayek meliputi :

Titik asal dan tujuan merupakan titik terjauh;

- a) Berawal dan berakhir pada tipe terminal yang sesuai dengan jenis pelayanannya;
- b) Lintasan yang dilalui tetap dan sesuai dengan kelas jalan.

Sedangkan tahapan dalam kegiatan penetapan jaringan trayek adalah sebagai berikut :

- a) melakukan penelitian asal dan tujuan perjalanan orang menurut zona jenis pelayanan angkutan;
- b) menentukan variable yang berpengaruh terhadap bangkitan dan tarikan perjalanan:

- c) menghitung bangkitan dan tarikan perjalanan untuk kondisi sekarang dan tahun perencanaan;
- d) menentukan model perhitungan distribusi perjalanan;
- e) menghitung distribusi perjalanan untuk kondisi sekarang dan tahun perencanaan;
- f) menentukan model pembebanan perjalanan / jalan – jalan yang dilalui.
- g) menghitung pembebanan perjalanan untuk kondisi sekarang dan tahun perencanaan.
- h) mengkonversi jumlah perjalanan orang menjadi jumlah kendaraan, dengan mempertimbangkan :
 - (1) jumlah frekuensi
 - (2) factor muatan 70 %
 - (3) kapasitas kendaraan yang akan dilalui.

Kesimpulan

Dari hasil kajian bahwa RUJT (Rencana Umum Jaringan Trayek) Transportasi perkotaan Jabodetabek sangat penting untuk disusun dan hal ini merupakan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Indonesia. Dari hasil konsolidasi dengan Dinas Perhubungan, narasumber dan stakeholder dan juga survei lapangan dan survei sekunder dapat diperoleh beberapa kesimpulan, yaitu:

- a) Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Umum di Jabodetabek memang belum pernah dibuat sebelumnya.
- b) Trayek Angkutan Umum di Rencana Umum Jaringan Trayek angkutan umum akan di bagi menjadi jaringan trayek utama dan jaringan trayek pengumpan (perbatasan), selain itu akan ditambahkan jaringan trayek prioritas dan non prioritas juga ada jaringan trayek angkutan umum untuk BRT Transjakarta serta angkutan Pemandu Moda yang ada di Jabodetabek.

c) Pada trayek angkutan umum yang eksisting ada beberapa jaringan trayek yang overlapping. Oleh karena itu direstrukturisasi. Dari hasil restrukturisasi diperoleh 17 trayek dimana direstrukturisasi apabila berhimpitan minimal 70%.

- 9) Penyusunan Surat Keputusan Kepala BPTJ tentang Bentuk, Warna dan Ukuran Dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek dan Tidak Dalam Trayek

Maksud dari penyusunan Surat Keputusan Kepala BPTJ tentang Bentuk, Warna dan Ukuran Dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek dan Tidak Dalam Trayek adalah untuk memberikan informasi kepada pemilik Perusahaan Angkutan bahwa sebelum penerbitan dokumen izin, perusahaan angkutan umum wajib mengajukan permohonan izin secara tertulis kepada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

Tujuan

Tujuan dari pengajuan dokumen izin penyelenggaraan angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek dan Tidak Dalam Trayek adalah agar Direktur Lalu Lintas dan Angkutan - Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek melakukan pengawasan dan memberi bimbingan teknis atas pelaksanaan keputusan ini.

Tahapan Pelaksanaan

Dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum untuk pelayanan angkutan orang dalam trayek dan untuk pelayanan angkutan orang tidak dalam trayek, terdiri dari :

- a) Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan;
- b) Kartu Pengawasan;
- c) Surat Pernyataan Kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan.

Bentuk, warna dan ukuran Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan memiliki ciri-ciri yaitu :

- a) Dicitak menggunakan kertas warna dasar putih berkop Kementerian Perhubungan - Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dengan

logo Kementerian Perhubungan pada bagian pojok kiri atas berikut alamat serta nomor telepon;

- b) Jenis Kertas berpengaman CBS berukuran 24,13 x 30,48 cm, berat 80 gram;
- c) Pada bagian bawah kiri terdapat pengaman berupa anticopy yang bertuliskan COPY dimana akan terlihat pada saat difoto copy;
- d) Pada bagian tandatangan Pejabat yang menerbitkan Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan di bubuhkan "stempel resmi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek";
- e) Pengesahan Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan diberikan oleh Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dan ditandatangani oleh Direktur Lalu Lintas dan Angkutan.

Bentuk, warna dan ukuran Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan memiliki ciri-ciri yaitu :

- a) Dicitak menggunakan kertas berkop Kementerian Perhubungan - Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dengan logo Kementerian Perhubungan pada bagian pojok kiri atas berikut alamat serta nomor telepon;
- b) Jenis Kertas berpengaman CBS berukuran 24,13 x 30,48 cm, berat 80 gram dengan logo air dari pencetak blanko;
- c) Warna dasar kertas yaitu warna dasar biru untuk Kartu Pengawasan Angkutan Orang Dalam Trayek dan warna dasar coklat untuk Kartu Pengawasan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek;
- d) Pada bagian bawah pojok kanan atas, tengah dan bagian kanan bawah kertas, dibubuhkan logo Kementerian Perhubungan yang tidak terlihat oleh kasat mata atau tersembunyi dan bisa dilihat jika disinari menggunakan lampu ultraviolet sebagai pengaman dari tindakan pemalsuan kertas;
- e) Pada bagian tandatangan Pejabat yang menerbitkan Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan di bubuhkan "stempel resmi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek";
- f) Pengesahan Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan diberikan oleh Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek

dan ditandatangani oleh Direktur Lalu Lintas dan Angkutan.

Bentuk, warna dan ukuran Surat Pernyataan Kesanggupan memiliki ciri-ciri yaitu :

- a) Dicitak menggunakan kertas warna dasar putih berkop Kementerian Perhubungan - Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dengan logo Kementerian Perhubungan pada bagian pojok kiri atas berikut alamat serta nomor telepon;
- b) Kertas berukuran kwarto (A4) 21 x 29,7 cm dengan berat 80 gram;
- c) Pada bagian bawah kiri terdapat pengaman dari tindakan pemalsuan berupa anticopy yang bertuliskan COPY dimana akan terlihat pada saat difoto copy;
- d) Ditandatangani diatas materai oleh Pimpinan Perusahaan selaku pembuat pernyataan dan diketahui oleh Direktur Lalu Lintas dan Angkutan - Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

Sebelum penerbitan dokumen izin, perusahaan angkutan umum wajib mengajukan permohonan izin secara tertulis kepada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

Kesimpulan

Kesimpulan Penyusunan Surat Keputusan Kepala BPTJ tentang Bentuk, Warna dan Ukuran Dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek dan Tidak Dalam Trayek adalah :

- a) memberikan informasi kepada pemilik Perusahaan Angkutan bahwa sebelum penerbitan dokumen izin, perusahaan angkutan umum wajib mengajukan permohonan izin secara tertulis kepada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.
- b) Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek melakukan pengawasan dan memberi bimbingan teknis atas pelaksanaan Penyelenggaraan izin Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek dan Tidak Dalam Trayek.
- c) Pengesahan Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan diberikan oleh Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dan ditandatangani oleh Direktur Lalu Lintas dan Angkutan.

10) Penyusunan Legal Drafting Spesifikasi Teknis Kendaraan Angkutan Permukiman Premium

a) **Maksud dan Tujuan**

Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan angkutan permukiman di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi.

b) **Tahapan Pelaksanaan Perizinan**

(1) Perusahaan Angkutan Umum harus berbentuk badan hukum sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku yang meliputi :

- (a). Badan Usaha Milik Negara;
- (b). Badan Usaha Milik Daerah;
- (c). Perseroan Terbatas; atau
- (d). Koperasi.

(2) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan permukiman wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- (a). Dilengkapi tanda khusus berupa stiker dengan huruf kapital dan tebal dengan tulisan yang menyatakan nama kawasan "PERMUKIMAN" yang ditempatkan pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan;
- (b). Logo dan nama perusahaan yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah sebelah kiri dan kanan;
- (c). Tanda jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard kendaraan, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan;
- (d). Dilengkapi dokumen kendaraan telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- (e). Dilengkapi dokumen perjalanan yang sah, berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Kartu Uji dan Kartu Pengawasan;
- (f). Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat yang diletakkan pada bagian dalam dan bagian

luar kendaraan.

- (3) Untuk menyelenggarakan angkutan permukiman, perusahaan angkutan umum wajib memiliki Izin Penyelenggaraan Angkutan Permukiman.
- (4) Pemberian Izin dikenakan biaya sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Izin Penyelenggaraan Angkutan Permukiman diberikan oleh Kepala Badan.
- (6) Untuk memperoleh Izin Penyelenggaraan Angkutan Permukiman Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persyaratan :
 - (a).Memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan bermotor dengan dibuktikan dengan STNK atas nama perusahaan dan Surat Tanda Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
 - (b).Memiliki tempat penyimpanan kendaraan (pool);
 - (c).Menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerjasama dengan pihak lain;
 - (d).Memperkerjakan pengemudi yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) Umum sesuai golongan Kendaraan.
- (7) Izin Angkutan berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas :
 - (a).Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan Permukiman;
 - (b).Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan; dan
 - (c).Kartu pengawasan.
- (8) Surat keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan Permukiman dan surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan diberikan kepada Pimpinan Perusahaan Angkutan Umum dan Berlaku selama 5 (lima) tahun.
- (9) kartu pengawasan merupakan dokumen perizinan yang

melekat pada setiap kendaraan Bermotor Umum dan wajib diperbaharui setiap 1 (satu) tahun sejak diterbitkan kartu pengawasan.

(10) Direktur melakukan penilaian persyaratan administrasi dan teknis terhadap persyaratan masing-masing pemohon dan melaporkan hasilnya kepada Kepala Badan.

(11) Terhadap penilaian persyaratan administrasi dan teknis Kepala Badan memberikan persetujuan atau penolakan izin kepada pemohon paling lama 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima.

(12) Kepala Badan memberikan penolakan disertai dengan alasan serta rekomendasi penyempurnaan kepada pemohon.

c) Kesimpulan

(1) Penyusunan Legal Drafting Spesifikasi Teknis Kendaraan Angkutan Permukiman berupa Peraturan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang Dan Bekasi Nomor : Sk.55/Aj.206/Bptj-2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Permukiman Di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang Dan Bekasi dilaksanakan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan angkutan permukiman di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi.

(2) Terhitung setelah dikeluarkannya Peraturan Kepala Badan sebagaimana dimaksud maka izin Penyelenggaraan Angkutan Permukiman diberikan oleh Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang Dan Bekasi.

(3) Direktur Lalu Lintas dan Angkutan melakukan penilaian persyaratan administrasi dan teknis terhadap persyaratan masing-masing pemohon dan melaporkan hasilnya kepada Kepala Badan.

11) Pencetakan Dokumen Blanko Perizinan Angkutan Umum

Maksud dari pencetakan Dokumen Blanko Perizinan Angkutan Umum adalah untuk melaksanakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 salah satunya adalah pelaksanaan perizinan angkutan baik angkutan orang maupun angkutan barang. Ketentuan tersebut terdapat pada pasal

174 yang menyatakan bahwa “izin penyelenggaraan angkutan berupa dokumen kontrak dan kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan”.

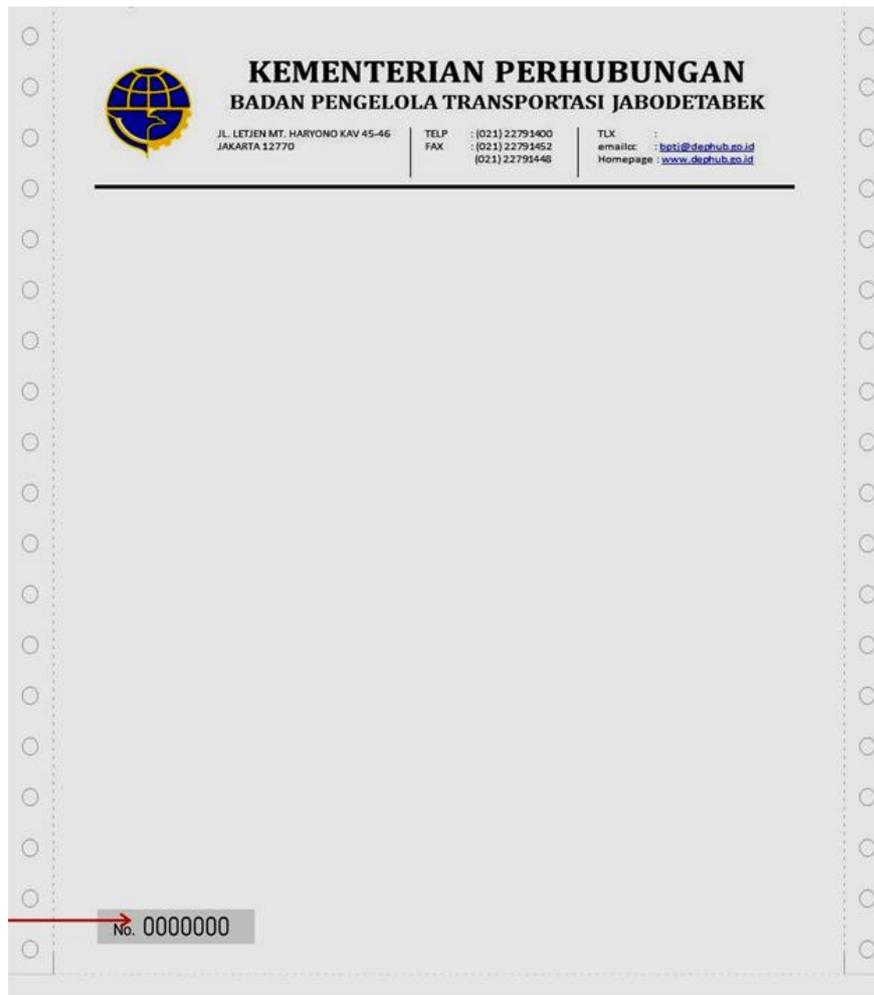
Keberadaan kartu pengawasan sebagai sarana kontrol terhadap kendaraan angkutan jalan khususnya angkutan orang yang saat ini masih kurang optimal seiring dengan perkembangan era globalisasi dan peningkatan sistem teknologi informasi (IT). Pelaksanaan perizinan angkutan perlu diupayakan untuk dikembangkan, mengingat banyaknya izin trayek angkutan orang yang pelaksanaannya harus diawasi dan direalisasikan dengan sepenuhnya guna meningkatkan kualitas pelayanan kepada perusahaan angkutan umum.

a) **Tujuan**

Tujuan dari pencetakan Dokumen Blanko Perizinan Angkutan Umum adalah untuk memberikan kemudahan pendataan perizinan angkutan yang berbasis teknologi informasi yang sudah diberikan Izin dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

b) **Dokumen Blanko Perizinan Angkutan Umum**

Bentuk, Warna Dan Ukuran Surat Keputusan, SK Pelaksanaan, berdasarkan Lampiran SK. 15/HK.60/BPTJ – 2016 tentang Bentuk, Warna Dan Ukuran Dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek Dan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek Di Wilayah Jabodetabek adalah sebagai berikut:



Keterangan :

- (1) Pengaman kertas berupa teks menyerupai garis yang akan nampak tulisan BPTJ jika dilihat menggunakan kaca pembesar.
- (2) Pengaman kertas berupa tulisan COPY jika kertas difotocopy/scan.

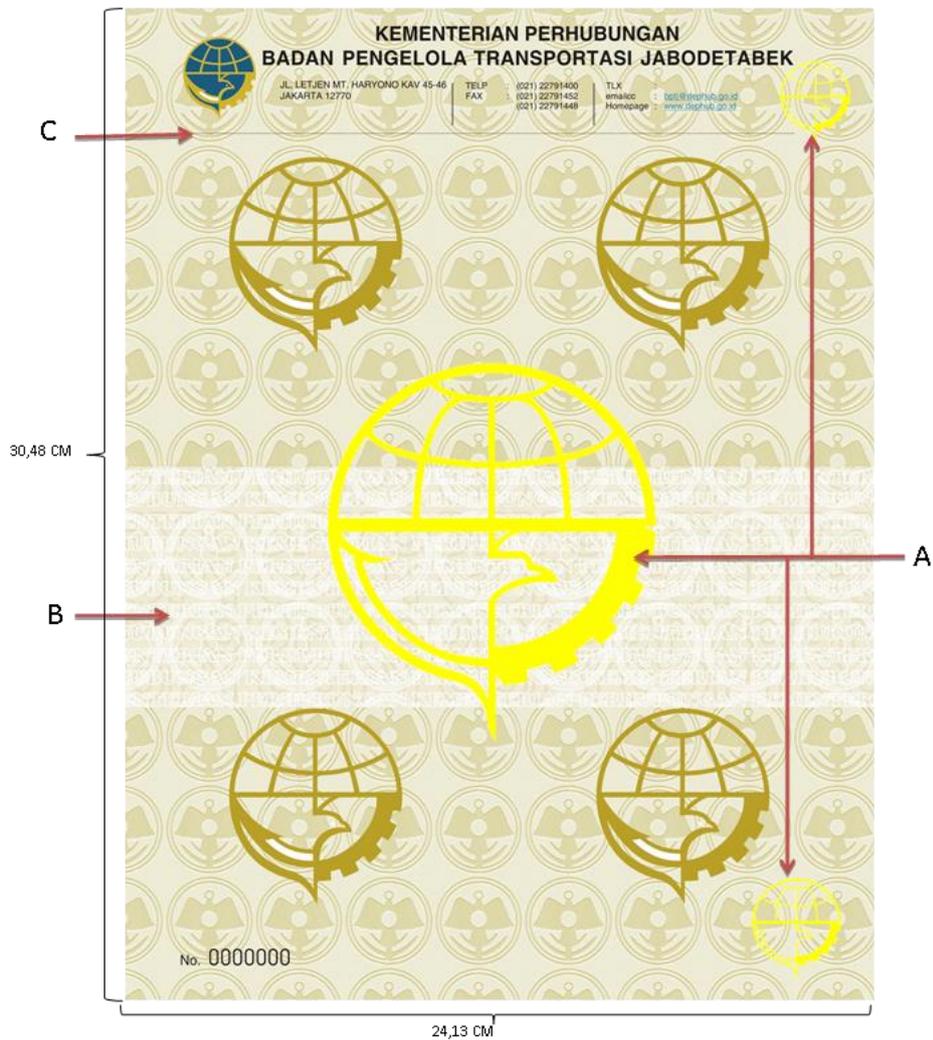
Bentuk, Warna Dan Ukuran Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek.



Keterangan :

- (1) Pengaman kertas berupa cetakan logo perhubungan yang tidak terlihat kasat mata dan akan terlihat jika kertas disinari dengan sinar ultra violet.
- (2) Pengaman kertas berupa tulisan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN yang akan berubah menjadi tulisan COPY jika kertas difotocopy/scan.
- (3) Pengaman kertas berupa teks menyerupai garis yang akan nampak tulisan BPTJ jika dilihat menggunakan kaca pembesar.

Bentuk, Warna Dan Ukuran Izin Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Tidak Dalam Trayek.



Keterangan :

- 1) Pengaman kertas berupa cetakan logo perhubungan yang tidak terlihat kasat mata dan akan terlihat jika kertas disinari dengan sinar ultra violet.
- 2) Pengaman kertas berupa tulisan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN yang akan berubah menjadi tulisan COPY jika kertas difotocopy/scan.
- 3) Pengaman kertas berupa teks menyerupai garis yang akan nampak tulisan BPTJ jika dilihat menggunakan kaca pembesar.

c) **Kesimpulan**

Pencetakan Dokumen Blanko Perizinan Angkutan Umum berdasarkan Surat Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Nomor : SK. 15/HK.60/BPTJ – 2016 tentang Bentuk, Warna Dan Ukuran

Dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek Dan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek Di Wilayah Jabodetabek.

12) Pemasangan peralatan penunjang dan Aplikasi Kegiatan Perizinan Angkutan Umum

a) **Maksud**

Maksud dari pemasangan Peralatan Penunjang dan Aplikasi Kegiatan Perizinan Angkutan Umum adalah untuk menunjang pelaksanaan penyelenggaraan perizinan angkutan umum di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

b) **Tujuan**

Tujuan pelaksanaan kegiatan ini merupakan salah satu kegiatan untuk mendukung pengurusan dan pengelolaan perizinan di wilayah BPTJ secara *on line* serta emberikan kemudahan dalam pelaksanaan penyelenggaraan perizinan angkutan umum di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

c) **Peralatan Penunjang dan Aplikasi Kegiatan Perizinan Angkutan Umum**

Peralatan penunjang dan Aplikasi Kegiatan Perizinan Angkutan Umum diantaranya :

- (1) UPS sebanyak 3 unit
- (2) LCD monitor sebanyak 1 Unit
- (3) Notebook sebanyak 2 unit
- (4) Printer Inject All In One sebanyak 2 unit
- (5) Scanner ADF sebanyak 2 unit
- (6) Scanner barcode
- (7) Filling cabinet sebanyak 2 paket
- (8) Pengadaan lemari dokumen perizinan sebanyak 4 paket

d) **Tahapan Pelaksanaan**

- (1) Untuk menyelenggarakan angkutan permukiman, perusahaan angkutan umum wajib memiliki Izin Penyelenggaraan Angkutan

Penumpang.

- (2) Pemberian Izin dikenakan biaya sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Izin Penyelenggaraan Angkutan Penumpang diberikan oleh Kepala Badan.
- (4) Izin Angkutan berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas :
 - (a).Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan Permukiman;
 - (b).Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan; dan
 - (c).Kartu pengawasan.
- (5) Surat keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan Permukiman dan surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan diberikan kepada Pimpinan Perusahaan Angkutan Umum dan Berlaku selama 5 (lima) tahun.
- (6) Kartu pengawasan merupakan dokumen perizinan yang melekat pada setiap kendaraan Bermotor Umum dan wajib diperbaharui setiap 1 (satu) tahun sejak diterbitkan kartu pengawasan.
- (7) Direktur melakukan penilaian persyaratan administrasi dan teknis terhadap persyaratan masing-masing pemohon dan melaporkan hasilnya kepada Kepala Badan.
- (8) Terhadap penilaian persyaratan administrasi dan teknis Kepala Badan memberikan persetujuan atau penolakan izin kepada pemohon paling lama 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima.
- (9) Kepala Badan memberikan penolakan disertai dengan alasan serta rekomendasi penyempurnaan kepada pemohon.

e) **Kesimpulan**

Proses pelaksanaan kegiatan ini merupakan salah satu kegiatan untuk mendukung pengurusan dan pengelolaan perizinan di wilayah

BPTJ secara on line serta emberikan kemudahan dalam pelaksanaan penyelenggaraan perizinan angkutan umum di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

13) Pengoperasian Taksi dari Bandar Udara Soekarno Hatta

a) **Maksud dan Tujuan**

Maksud dari pengoperasian Taksi dari Bandar Udara Soekarno Hatta adalah untuk memberikan pengaturan terhadap angkutan orang dengan menggunakan taksi reguler dan eksekutif yang merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dan dari Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta.

b) **Tahapan Pelaksanaan**

- (1) Penetapan kebutuhan taksi berpedoman kepada hasil evaluasi jumlah penumpang pesawat udara, ketersediaan prasarana Bandar Udara dan kesiapan perusahaan taksi.
- (2) Kebutuhan angkutan orang dengan menggunakan taksi Jabodetabek dari Bandar Udara Internasional Soekarno• Hatta ditetapkan sebanyak 5.947 (Lima Ribu Sembilan Ratus Empat Puluh Tujuh) unit kendaraan yang terdiri dari pelayanan Reguler dan Eksekutif.
- (3) Untuk pemenuhan kebutuhan angkutan orang dengan menggunakan taksi Jabodetabek dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta dilakukan melalui seleksi/lelang sesuai peraturan perundangan.
- (4) Perusahaan Taksi yang dapat mengikuti seleksi/lelang untuk mendapatkan alokasi izin pengoperasian Angkutan Taksi Dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta harus memenuhi persyaratan minimal sebagai berikut:
 - (a).Memiliki Izin Penyelenggaraan Angkutan Taksi di Wilayah Jabodetabek dan telah merealisasikan operasional kendaraan di lapangan;
 - (b).perusahaan taksi berdomisili di wilayah Jabodetabek dan memiliki/ menguasai pool (fasilitas pengendapan) di sekitar

wilayah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta;

- (c). Perusahaan taksi sebagai pelaksana angkutan taksi.
 - (d). Bandar udara harus berbadan hukum dan merupakan perusahaan yang telah memiliki Izin Penyelenggaraan Angkutan Taksi di Wilayah Jabodetabek dan telah merealisasikan operasional di lapangan;
 - (e). Memiliki kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagai angkutan taksi yang siap dioperasikan untuk layanan dari Bandara Udara Internasional Soekarno-Hatta paling sedikit-sebanyak 100 (seratus) unit kendaraan;
 - (f). Umur kendaraan paling lama 3 (tiga) tahun untuk taksi reguler dan paling lama 5 (lima) tahun untuk taksi eksekutif, dihitung dari Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) pertama kali diterbitkan;
 - (g). Menandatangani Surat Pernyataan Kesanggupan untuk mematuhi perundang-undangan yang berlaku dan memenuhi jumlah taksi sesuai dengan yang dialokasikan paling lambat 3 (tiga) bulan sejak ditetapkan.
- (5) Perusahaan taksi yang memenuhi persyaratan diberikan alokasi izin pengoperasian Angkutan Taksi Dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.
- (6) Perusahaan taksi yang mendapat alokasi izin pengoperasian Angkutan Taksi Dari Bandar Udara Internasional Soekarno - Hatta wajib:
- (1) Melakukan kontrak dengan PT. Angkasa Pura II selaku penyelenggara bandar udara;
 - (2) Memberikan pelayanan angkutan taksi sesuai dengan standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan;
 - (3) Melaksanakan Services Level Agreement (SLA)/Services Level Guarantee (SLG);
 - (4) Melaksanakan Standar Operasional dan Prosedur (SOP)Taksi di Bandar Udara;

- (5) Melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan;
 - (6) Melaporkan kegiatan operasional angkutan secara periodik setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Pemberi Izin dan Pengelola Bandara;
 - (7) Melaksanakan pemasangan stiker, sesuai lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek; dan
 - (8) Mematuhi Peraturan perundang-undangan.
- (7) Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek bersama Pengelola Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta melakukan evaluasi terhadap kinerja pelayanan perusahaan secara:
- (a).berkala, paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun;
 - (b).secara insidental.
- (8) Penambahan kebutuhan taksi berdasarkan permintaan pasar dan/ atau adanya pencabutan kuota dari perusahaan taksi yang melanggar ketentuan, dilakukan berdasarkan seleksi/lelang sesuai peraturan perundangan.
- (9) Direktur Lalu Lintas dan Angkutan bersama PT. Angkasa Pura II selaku pengelola Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta melakukan pengawasan penyelenggaraan angkutan taksi di kawasan Bandar Udara Internasional Soekarno - Hatta.

c) Kesimpulan

- 1) Penetapan kebutuhan taksi berpedoman kepada hasil evaluasi jumlah penumpang pesawat udara, ketersediaan prasarana Bandar Udara dan kesiapan perusahaan taksi.
- 2) Kebutuhan angkutan orang dengan menggunakan taksi Jabodetabek dari Bandar Udara Internasional Soekarno• Hatta ditetapkan sebanyak 5.947 (Lima Ribu Sembilan Ratus Empat Puluh Tujuh) unit kendaraan yang terdiri dari pelayanan Reguler dan Eksekutif.
- 3) Untuk pemenuhan kebutuhan angkutan orang dengan menggunakan taksi Jabodetabek dari Bandar Udara

Internasional Soekarno-Hatta dilakukan melalui seleksi/lelang sesuai peraturan perundangan.

14) Koordinasi Penentuan Kuota Taksi Bandar Udara Halim Perdanakusuma

Maksud dari pengoperasian Taksi dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma adalah untuk memberikan pengaturan terhadap angkutan orang dengan menggunakan taksi reguler dan eksekutif yang merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dan dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma.

Tahapan Pelaksanaan kegiatan Koordinasi Penentuan Kuota Taksi Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai berikut:

- a) Penetapan kebutuhan taksi berpedoman kepada hasil evaluasi jumlah penumpang pesawat udara, ketersediaan prasarana Bandar Udara dan kesiapan perusahaan taksi.
- b) Kebutuhan angkutan orang dengan menggunakan taksi Jabodetabek dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma ditetapkan sebanyak 676 (Enam Ratus Tujuh Puluh Enam) unit kendaraan yang terdiri dari pelayanan Reguler dan Eksekutif.
- c) Untuk pemenuhan kebutuhan angkutan orang dengan menggunakan taksi Jabodetabek dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma dilakukan melalui seleksi/lelang sesuai peraturan perundangan.
- d) Perusahaan Taksi yang dapat mengikuti seleksi/lelang untuk mendapatkan alokasi izin pengoperasian Angkutan Taksi Dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma harus memenuhi persyaratan minimal sebagai berikut:
 - (1) Memiliki Izin Penyelenggaraan Angkutan Taksi di Wilayah Jabodetabek dan telah merealisasikan operasional kendaraan di lapangan;
 - (2) perusahaan taksi berdomisili di wilayah Jabodetabek dan memiliki/ menguasai pool (fasilitas pengendapan) di sekitar wilayah Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma
 - (3) Perusahaan taksi sebagai pelaksana angkutan taksi.
 - (4) Bandar udara harus berbadan hukum dan merupakan

perusahaan yang telah memiliki Izin Penyelenggaraan Angkutan Taksi di Wilayah Jabodetabek dan telah merealisasikan operasional di lapangan;

- (5) Memiliki kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagai angkutan taksi yang siap dioperasikan untuk layanan dari Bandara Udara Halim Perdanakusuma paling sedikit-sebanyak 100 (seratus) unit kendaraan;
 - (6) Umur kendaraan paling lama 3 (tiga) tahun untuk taksi reguler dan paling lama 5 (lima) tahun untuk taksi eksekutif, dihitung dari Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) pertama kali diterbitkan;
 - (7) Menandatangani Surat Pernyataan Kesanggupan untuk mematuhi perundang-undangan yang berlaku dan memenuhi jumlah taksi sesuai dengan yang dialokasikan paling lambat 3 (tiga) bulan sejak ditetapkan.
- e) Perusahaan taksi yang memenuhi persyaratan diberikan alokasi izin pengoperasian Angkutan Taksi Dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma
- f) Perusahaan taksi yang mendapat alokasi izin pengoperasian Angkutan Taksi Dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma wajib:
- (1) Melakukan kontrak dengan PT. Angkasa Pura II selaku penyelenggara bandar udara;
 - (2) Memberikan pelayanan angkutan taksi sesuai dengan standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan;
 - (3) Melaksanakan Services Level Agreement (SLA)/Services Level Guarantee (SLG);
 - (4) Melaksanakan Standar Operasional dan Prosedur (SOP)Taksi di Bandar Udara;
 - (5) Melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan;
 - (6) Melaporkan kegiatan operasional angkutan secara periodic setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Pemberi Izin dan Pengelola Bandara;
 - (7) Melaksanakan pemasangan stiker, sesuai lampiran yang

merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek; dan

- (8) Mematuhi Peraturan perundang-undangan.
- g) Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek bersama Pengelola Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta melakukan evaluasi terhadap kinerja pelayanan perusahaan secara:
 - (a). berkala, paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun;
 - (b). secara insidental.
- h) Penambahan kebutuhan taksi berdasarkan permintaan pasar dan/ atau adanya pencabutan kuota dari perusahaan taksi yang melanggar ketentuan, dilakukan berdasarkan seleksi/lelang sesuai peraturan perundangan.
- i) Direktur Lalu Lintas dan Angkutan bersama PT. Angkasa Pura II selaku pengelola Bandar Udara Halim Perdanakusuma melakukan pengawasan penyelenggaraan angkutan taksi di kawasan Bandar Udara Halim Perdanakusuma.

Beberapa kesimpulan yang dapat diambil sebagai berikut:

- a) Penetapan kebutuhan taksi berpedoman kepada hasil evaluasi jumlah penumpang pesawat udara, ketersediaan prasarana Bandar Udara dan kesiapan perusahaan taksi.
- b) Kebutuhan angkutan orang dengan menggunakan taksi Jabodetabek dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma ditetapkan sebanyak 676 (Enam Ratus Tujuh Puluh Enam) unit kendaraan yang terdiri dari pelayanan Reguler dan Eksekutif.

Untuk pemenuhan kebutuhan angkutan orang dengan menggunakan taksi Jabodetabek dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta dilakukan melalui seleksi/lelang sesuai peraturan perundangan.

c. Permasalahan yang dihadapi

1) Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional Jabodetabek

- a) Pada pelaksanaan survey fasilitas perlengkapan jalan nasional di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, banyak ditemukan kondisi jalan

dalam keadaan rusak dan masih dalam keadaan minim fasilitas perlengkapan jalan.

2) Rencana Implementasi Transjabodetabek Reguler

Permasalahan transportasi perkotaan sudah menjadi masalah global, terutama di kawasan metropolitan dengan jumlah penduduk yang sangat besar. Masalah yang terjadi tidak hanya menyangkut satu sektor saja, tetapi sudah merupakan suatu sistem yang saling terkait, yang membutuhkan penyelesaian terpadu. Masalah transportasi di Jakarta dan Bodetabek, sangatlah dinamik dan memerlukan solusi yang tepat dan cerdas. Hal ini dinamis dikarenakan karena pertumbuhan penduduk yang tinggi dan dibarengi dengan pertumbuhan kendaraan bermotor (seperti mobil dan motor roda dua). Pertumbuhan penduduk ini dipengaruhi oleh kegiatan atau aktivitas sosial-ekonomi kota, yaitu 80% total keuangan negara terjadi di Jakarta.

a) Angkutan Umum

Fenomena yang sering dijumpai di sebagian besar kota-kota di Indonesia dalam terjadi penyelenggaraan angkutan umum penumpang di perkotaan saat ini adalah kualitas pelayanan yang sangat buruk kepada penggunanya, disamping aspek perilaku pengemudinya dalam berlalulintas yang cenderung menimbulkan dampak negatif terhadap pengguna jalan lainnya, dan bermuara pada menurunkan kinerja lalulintas kota. Kondisi tersebut, dapat diduga juga sebagai akibat dari lemahnya sistem manajemen penyelenggaraan, dimana secara kelembagaan menerapkan model deregulasi, yaitu model dimana dalam implementasi penyelenggaraan angkutan kota posisi Pemerintah (Kota) sebagai pihak pembuat kebijakan (perencana sistem) dan sekaligus sebagai pihak pemberi ijin penyelenggaraannya, tidak melakukan regulasi/pemantauan terhadap operasional secara proporsional.

Buruknya kinerja angkutan umum penumpang dalam pelayanan kepada penggunanya ataupun dalam berlalulintas, diantaranya yang mudah dijumpai adalah:

- (1) Rendahnya faktor kenyamanan ataupun keamanan bagi pemakai, dimana terjadi sikap pemaksaan jumlah penumpang yang melebihi kapasitas (normal)-nya.

- (2) Rendahnya konsistensi operasi pada rute/jalur yang telah ditetapkan, dimana dalam operasinya, sebagian angkutan umum penumpang akan kembali lagi ke terminal/APK (area parkir kendaraan) semula sebelum mencapai terminal/APK (tujuan) akhirnya, baik terjadi sebagai akibat dari minimumnya jumlah penumpang maupun perilaku pengemudinya.
- (3) Adanya diskriminasi penumpang, khususnya pada jam puncak (peak hour) baik pagi hari maupun siang hari, dimana banyak pelajar (berseragam sekolah) yang tidak diangkut, yang diasumsikan mereka tidak membayar tarif secara penuh, meskipun tarif bagi pelajar (berseragam) telah ditetapkan oleh pihak yang berwenang.
- (4) Perilaku sebagian pengemudi angkutan umum penumpang yang arogan, dengan berdalih mengejar uang setoran, sering mengabaikan aspek kenyamanan, keamanan dan kelancaran mobilitas, baik penggunaannya maupun pemakai jalan lainnya. Perilaku ini muncul diduga sebagai akibat dari beberapa hal, diantaranya yang cukup dominan sebagai alasan, adalah:
 - (a). Tingginya uang setoran yang ditetapkan oleh pemilik/pengusaha angkutan umum penumpang, dimana kondisi ini merupakan dampak dari tingginya biaya awal (capital cost) ataupun biaya operasionalnya, khususnya yang relevan dengan standing cost (misal: biaya ijin trayek, biaya ijin usaha) disamping ketatnya persaingan akibat jumlah armada yang berlembah atau pendeknya headway antar angkutan umum penumpang pada satu rute/jalur.
 - (b). Pada beberapa rute/jalur tertentu, pada saat non peak hour terjadi fenomena kapasitas jalur lebih kecil daripada kapasitas operasi. Hal ini terjadi sebagai dampak dari besarnya jumlah armada yang tersedia, sedangkan jumlah penumpangnya relatif lebih kecil (frekuensi sarana tinggi, sedangkan okupansi penumpang rendah).
 - (c). Pada setiap pembukaan rute/jalur baru, (tampak) tidak dilakukan penyesuaian terhadap terjadinya perpindahan penumpang angkutan kota dari rute lama ke rute baru, yang selanjutnya mengakibatkan terjadi penurunan jumlah penumpang pada angkutan umum penumpang rute lama, sementara armada yang beroperasi tidak berkurang.

b) Penduduk dan Kendaraan

Jumlah penduduk di Jabodetabek pada tahun 2015 sudah mencapai 31.077.315 orang, sementara penduduk Jakarta diperkirakan sebesar 10 juta sampai 12 juta jiwa. Terjadinya perpindahan orang dari kota – kota sekitar Jakarta, seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (BODETABEK) mengakibatkan populasi Jakarta waktu siang hari (jam kerja) menjadi meningkat, yaitu sekitar 20 juta jiwa. Situasi ini tentu saja lebih buruk ketika jalan dan transportasi publik lainnya tidak dapat tumbuh dalam keseimbangan pasokan dan keseimbangan permintaan.

3) Rencana Kebutuhan Taksi Jabodetabek

Permasalahan pelayanan taksi di wilayah Jabodetabek timbul salah satunya dengan adanya angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi ini digemari sebagian besar masyarakat karena dari sisi penampilan luar (eksterior) hampir tidak ada bedanya dengan kendaraan pribadi, ciri khas angkutan umum seperti taksi tidak terdapat pada angkutan sewa umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Beberapa operator taksi saat ini tidak bisa lagi menutupi biaya operasionalnya, pengemudi pun dalam beroperasi sangat sulit dalam mencari penumpang. Rata-rata operasional kendaraan taksi sebesar 40 %, yang 60 % lagi berada di pool.

4) Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Umum

Permasalahan transportasi perkotaan sudah menjadi masalah global, terutama di kawasan metropolitan dengan jumlah penduduk yang sangat besar. Masalah yang terjadi tidak hanya menyangkut satu sektor saja, tetapi sudah merupakan suatu sistem yang saling terkait, yang membutuhkan penyelesaian terpadu. Masalah transportasi di Jakarta dan Bodetabek, sangatlah dinamik dan memerlukan solusi yang tepat dan cerdas. Hal ini dinamis dikarenakan karena pertumbuhan penduduk yang tinggi dan dibarengi dengan pertumbuhan kendaraan bermotor (seperti mobil dan motor roda dua). Pertumbuhan penduduk ini dipengaruhi oleh kegiatan atau aktivitas sosial-ekonomi kota, yaitu 80% total keuangan negara terjadi di Jakarta.

Jumlah penduduk di Jabodetabek pada tahun 2015 sudah mencapai 31.077.315 orang, sementara penduduk Jakarta diperkirakan sebesar 10 juta sampai 12 juta

jiwa. Terjadinya perpindahan orang dari kota – kota sekitar Jakarta, seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (BODETABEK) mengakibatkan populasi Jakarta waktu siang hari (jam kerja) menjadi meningkat, yaitu sekitar 20 juta jiwa. Situasi ini tentu saja lebih buruk ketika jalan dan transportasi publik lainnya tidak dapat tumbuh dalam keseimbangan pasokan dan keseimbangan permintaan.

Fasilitas dan Infrastruktur transportasi yang kurang menjadi salah satu penyebab utama terjadinya kemacetan tersebut. Berbeda dengan Jakarta yang sudah membangun 14 koridor TransJakarta, kawasan sekitar Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi belum mempunyai sistem serta infrastruktur transportasi massal yang terpadu, transportasi yang bisa melayani kebutuhan perpindahan warganya dengan cepat, aman, murah, nyaman dan massal. Padahal, keberadaan kantong-kantong penduduk di Bodetabek yang setiap harinya melakukan perjalanan menuju Jakarta memperparah keruwetan transportasi di kota Jakarta. Komuter yang berasal dari Depok, Tangerang, Bogor serta Bekasi tersebut semakin menambah arus kendaraan di dalam kota Jakarta yang sudah sedemikian padat. Sebagai akibatnya, kemacetan yang parah tak terhindarkan di jalan-jalan utama menuju kota-kota tersebut.

d. Upaya Pemecahan masalah

1) Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional Jabodetabek

- a) Perlu adanya pemeliharaan dan perbaikan secara berkala terhadap fasilitas perlengkapan jalan agar aksesibilitas ruas jalan nasional tidak terganggu dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.
- b) Perlu adanya studi tentang persimpangan baik di jalan nasional maupun di jalan provinsi agar kinerja lalu lintas pada persimpangan tidak terganggu.
- c) Perlu adanya inventarisasi dan analisis kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan lebih lanjut atau berkala agar fasilitas perlengkapan jalan yang sudah terpasang dapat terpantau dan pengadaan kebutuhan rambu tambahan jika terjadi perubahan tata guna lahan maupun infrastruktur jalan.

2) Rencana Implementasi Transjabodetabek Reguler

Melalui perubahan paradigma transportasi, angkutan umum ditingkatkan perannya menjadi tulang punggung transportasi Jakarta yaitu dengan pengembangan angkutan massal yang bertujuan meningkatkan penggunaan angkutan massal dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Upaya ini dilakukan melalui:

- a) Pembangunan jaringan sistem BRT yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya seperti kereta api, terminal bus dan pusat-pusat kegiatan
- b) Pengembangan feeder busway
- c) Pembangunan MRT dan LRT
- d) Mendukung revitalisasi KA Jabodetabek (Commuter Line dan Loop Line)
- e) Pengembangan rute ekstensi Transjakarta ke Bodetabek

Kemudian juga dilakukan penataan angkutan umum berupa restrukturisasi trayek angkutan umum, peningkatan kapasitas angkutan umum bus kecil menjadi bus sedang dan besar serta implementasi Quality Licensing angkutan umum jenis bus besar.

3) Rencana Kebutuhan Taksi Jabodetabek

Perlu dilakukan penyusunan SOP dan SPM angkutan taksi, Penyusunan SOP dan SPM ini merupakan merupakan salah satu langkah dalam mendukung Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek yang akan diterapkan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Standar Operasional Prosedur dan Standar Pelayanan Minimum ini diharapkan akan selalu dievaluasi dan senantiasa bergerak dinamis sesuai dengan tujuan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebagai tuntutan perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan serta teknologi informasi.

4) Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Umum

Melalui perubahan paradigma transportasi, angkutan umum ditingkatkan perannya menjadi tulang punggung transportasi Jakarta yaitu dengan pengembangan angkutan massal yang bertujuan meningkatkan penggunaan angkutan massal dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Upaya ini dilakukan melalui:

- a) Pembangunan jaringan sistem BRT yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya seperti kereta api, terminal bus dan pusat-pusat kegiatan
- b) Pengembangan feeder busway
- c) Pembangunan MRT dan LRT
- d) Mendukung revitalisasi KA Jabodetabek (Commuter Line dan Loop Line)
- e) Pengembangan rute ekstensi Transjakarta ke Bodetabek

Perlu dilakukan restrukturisasi trayek terhadap pelayanan yang ada yaitu APTB, AKAP, Angkutan Perbatasan maupun Angkutan Pemukiman dan Pengumpan. Sehingga akan ada trayek tumpang tindih yang tidak hanya terhadap satu trayek tapi terhadap banyak trayek.

Kemudian juga dilakukan penataan angkutan umum berupa restrukturisasi trayek angkutan umum, peningkatan kapasitas angkutan umum bus kecil menjadi bus sedang dan besar serta implementasi Quality Licensing angkutan umum jenis bus besar.

Dalam rangka peningkatan pelayanan TransJakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga telah melakukan terobosan yaitu dengan mengembangkan angkutan APTB yang terintegrasi dengan TransJakarta, walaupun dalam pelaksanaannya tidak dapat diteruskan karena terkait dengan masalah kewenangan.

Perlu dilakukan restrukturisasi trayek terhadap pelayanan yang ada yaitu APTB, AKAP, Angkutan Perbatasan maupun Angkutan Pemukiman dan Pengumpan. Sehingga akan ada trayek tumpang tindih yang tidak hanya terhadap satu trayek tapi terhadap banyak trayek.

3. Direktorat Prasarana

a. Gambaran Umum

Direktorat Prasarana mempunyai tugas melaksanakan fasilitasi teknis, manajemen dalam rangka pengembangan dan pengembangan dan peningkatan prasarana penunjang penyedia pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi terkait prasarana.

Dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Direktorat Prasarana telah menyusun program kerja yang didasarkan pada arahan pimpinan Kementerian Perhubungan melalui Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, program-program prioritas yang didasarkan atas isu-isu yang berkembang, kebutuhan mendesak, dan masukan-masukan dari berbagai pihak.

Direktorat Prasarana juga melaksanakan pembinaan pegawai, baik pembinaan melalui diklat penjejaran dan diklat teknis, serta peningkatan pengetahuan melalui seminar, lokakarya, dan workshop. Selain melaksanakan kegiatan-

kegiatan rutin yang telah diprogramkan juga melaksanakan kegiatan berdasarkan tugas-tugas yang diberikan oleh pimpinan.

b. Kegiatan-kegiatan Strategis

- 1) Survey dan Pengembangan terminal tipe A dan tipe B (yang melayani AKAP) di Jabodetabek Studi ini di kerjakan secara Swakelola bekerja sama dengan Tim Narasumber

Adapun maksud, tujuan, dan hasil Survey dan Pengembangan terminal tipe A dan tipe B (yang melayani AKAP), sebagai berikut:

- a) Maksud dari kegiatan ini adalah melakukan Survey, analisis dan evaluasi serta merencanakan pengembangan terminal tipe A dan tipe B (yang melayani AKAP) di Jabodetabek.
- b) Tujuan dari kegiatan ini adalah memberikan saran dan rekomendasi Pengembangan terminal tipe A dan tipe B (yang melayani AKAP) di Jabodetabek sesuai dengan peraturan terminal yang berlaku dengan ruang lingkupnya sebagai berikut:
 - (1) Inventarisasi terminal tipe A dan tipe B (yang melayani AKAP) di Jabodetabek;
 - (2) Identifikasi terminal tipe A dan tipe B (yang melayani AKAP) di Jabodetabek;
 - (3) Analisis dan evaluasi terminal tipe A dan tipe B (yang melayani AKAP) di Jabodetabek;
 - (4) Menyusun prioritas pengembangan terminal tipe A dan tipe B (Yang melayani AKAP) di Jabodetabek;
 - (5) Penyusunan rencana pengembangan terminal tipe A dan tipe B (Yang melayani AKAP) di Jabodetabek;

Survey dan Pengembangan terminal tipe A dan tipe B (yang melayani AKAP) di Jabodetabek, memberikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

a) Peningkatan Pelayanan di Terminal

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, maka pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan harus mengelola terminal tipe A, dan khusus untuk terminal tipe A di Provinsi DKI Jakarta dapat dikelola sendiri berdasarkan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan RI.

b) Pengembangan Terminal dengan Transfer Oriented Development (TOD)

Sistem transportasi dan pengembangan lahan (land development) saling kait mengkait. Di dalam sistem transportasi, tujuan dari perencanaan adalah menyediakan fasilitas untuk pergerakan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain atau dari berbagai pemanfaatan lahan.

Hubungan ini memperlihatkan bahwa setiap upaya peningkatan fasilitas transportasi akan berdampak terhadap perubahan tataguna lahan apabila tidak ada upaya pengendalian. Pengendalian ini sangat penting agar upaya peningkatan fasilitas transportasi dapat bermanfaat dan berdayaguna seoptimal mungkin. Aksesibilitas memegang peran penting bagi para pengembang lahan. Seringkali justru para pengembang lahan yang menciptakan aksesibilitas ke lokasi yang dikembangkan agar kepentingan investasi dapat terwujud. Pembatasan yang kaku terhadap perubahan tataguna lahan akan sulit dilakukan mengingat sifat manusia dan kota yang dinamis. Untuk ini suatu keseimbangan antara perubahan tataguna lahan dan fasilitas transportasi perlu dilakukan.

2) Survei Pengembangan Jaringan Nasional Keterpaduan Pelayanan Angkutan Umum di wilayah Jabodetabek Studi ini di kerjakan secara Swakelola bekerja sama dengan Tim Narasumber

Adapun maksud, tujuan, Survei Pengembangan Jaringan Nasional Keterpaduan Pelayanan Angkutan Umum di wilayah Jabodetabek, sebagai berikut:

a) Maksud dari kegiatan ini adalah melakukan survey, analisis dan evaluasi serta merencanakan pengembangan jaringan jalan nasional untuk keterpaduan pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek.

b) Tujuan dari kegiatan ini adalah memberikan saran dan rekomendasi pengembangan jaringan jalan nasional untuk keterpaduan pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek sesuai dengan peraturan terminal yang berlaku dengan ruang lingkupnya sebagai berikut:

(1) Inventarisasi jaringan jalan nasional yang dilewati angkutan umum di wilayah Jabodetabek;

- (2) Identifikasi jaringan jalan nasional yang dilewati angkutan umum di wilayah Jabodetabek;
- (3) Analisis dan evaluasi jaringan jalan nasional yang dilewati angkutan umum di wilayah Jabodetabek khususnya masalah keterpaduan angkutan umum;
- (4) Menyusun prioritas pengembangan jaringan jalan nasional untuk keterpaduan pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek;
- (5) Penyusunan rencana pengembangan jaringan jalan nasional untuk keterpaduan pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek.;

Survei Pengembangan Jaringan Nasional Keterpaduan Pelayanan Angkutan Umum di wilayah Jabodetabek, memberikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- a) Studi ini berjudul Pengembangan jaringan Jalan Nasional Untuk Keterpaduan Pelayanan Angkutan Umum di Wilayah Jabodetabek bertujuan untuk menyusun rencana awal program aksi penanganan jaringan jalan untuk kepentingan pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- b) Selain angkutan umum dilakukan juga analisa penanganan jaringan jalan sebagai akibat dari pergerakan angkutan berat.
- c) Studi ini tidak hanya memfokuskan penanganan jaringan jalan nasional saja, tetapi juga pada jalan-jalan lainnya yang dilalui oleh angkutan massal sebagaimana yang tertuang dalam RITJ. Akan sangat sedikit hasil akhir yang didapatkan apabila terfokus pada jalan nasional saja, dikarenakan akses angkutan umum massal dan barang lebih banyak tidak melalui jalan nasional.
- d) Terdapat tiga komponen angkutan yang dijadikan dalam analisa penanganan jaringan jalan, yaitu:
 - (1) Angkutan umum massal berbasis jalan
 - (2) Angkutan umum massal berbasis rel
 - (3) Angkutan barang
- e) Sehubungan dengan angkutan umum massal berbasis jalan, maka akan ditinjau ruas-ruas jalan yang dilalui oleh rencana angkutan pengembangan prioritas sebagaimana yang tertuang dalam RITJ.

- f) Sehubungan dengan Angkutan umum massal berbasis rel maka akan ditinjau ruas-ruas jalan yang nantinya akan digunakan sebagai akses menuju stasiun LRT atau sebaliknya.
 - g) Sehubungan Angkutan barang massal berbasis rel maka akan ditinjau ruas-ruas jalan yang nantinya akan digunakan sebagai akses menuju lokasi industri atau sebaliknya.
 - h) Hasil akhir dari studi ini adalah berupa usulan:
 - (1) Usulan perbaikan cross section jalan pada segmen-segmen tertentu
 - (2) Usulan perubahan fungsi dan kewenangan pada segmen-segmen tertentu
 - (3) Usulan pengembangan jalan baru sebagai akses untuk meningkatkan dan menunjang keterpaduan sistem angkutan umum
- 3) Perencanaan Teknis Penanganan Perlintasan Sebidang di Jabodetabek
- Studi ini di kerjakan secara Swakelola bekerja sama dengan Tim Narasumber

Adapun maksud, tujuan, Perencanaan Teknis Penanganan Perlintasan Sebidang di Jabodetabek, sebagai berikut:

- a) Maksud dari kegiatan ini adalah menyiapkan perencanaan teknis untuk penanganan perlintasan sebidang di Jabodetabek, melalui proses survey, analisis dan evaluasi, usulan penutupan perlintasan sebidang serta usulan penanganan prioritas pembangunan perlintasan tidak sebidang.
- b) Tujuan dari kegiatan ini adalah merumuskan rekomendasi prioritas penanganan perlintasan sebidang di Jabodetabek, dengan ruang lingkupnya sebagai berikut:
 - (1) Inventarisasi perlintasan sebidang;
 - (2) Identifikasi perlintasan sebidang;
 - (3) Analisis dan evaluasi perlintasan sebidang;
 - (4) Menyusun prioritas penanganan perlintasan sebidang

Perencanaan teknis untuk penanganan perlintasan sebidang di Jabodetabek, memberikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- a) Survey perlintasan sebidang dilakukan pada 5 (lima) lintas, yaitu :
 - (1) Lintas Manggarai – Bekasi – Cikarang
 - (2) Lintas Manggarai – Bogor

- (3) Lintas Duri – Tangerang
 - (4) Lintas Tanah Abang – Serpong – Maja
 - (5) Lintas Lingkar Dalam Jakarta
- b) Berdasarkan hasil survey diketahui terdapat 236 perlintasan sebidang di jabodetabek yang terdiri dari :
- (1) 84 perlintasan resmi dijaga
 - (2) 35 perlintasan resmi tidak dijaga
 - (3) 117 perlintasan tidak resmi/liar
- c) Lintas Manggarai –Cikarang terdapat 42 perlintasan KA, yaitu :
- (1) 16 perlintasan resmi dijaga
 - (2) 2 perlintasan resmi tidak dijaga
 - (3) 24 perlintasan tidak resmi
- d) Lintas Manggarai Bogor terdapat 57 perlintasan KA, yaitu :
- (1) 19 perlintasan resmi dijaga
 - (2) 1 perlintasan resmi tidak dijaga
 - (3) 37 perlintasan tidak resmi
- e) Lintas Duri – Tangerang terdapat 30 perlintasan KA, yaitu :
- (1) 10 perlintasan resmi dijaga
 - (2) 20 perlintasan tidak resmi
- f) Lintas Tanah Abang – Serpong – Maja
- (1) 15 perlintasan resmi dijaga
 - (2) 31 perlintasan resmi tidak dijaga
 - (3) 23 perlintasan tidak resmi
- g) Lintas Lingkar dalam Jakarta
- (1) 24 perlintasan resmi dijaga
 - (2) 1 perlintasan resmi tidak dijaga
 - (3) 13 perlintasan tidak resmi
- h) Melakukan penutupan seluruh perlintasan tidak resmi/liar terkait dengan keselamatan pengguna jalan
- i) Menggabungkan perlintasan sebidang resmi yang memiliki jarak perlintasan satu dengan yang lainnya kurang dari 800m sesuai dengan persyaratan perlintasan sebidang,lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.770/KA.401/DRJD/2005tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan dengan Jalur Kereta Api
- j) Berdasarkan surat Menteri Perhubungan kepada Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor : KA 101//2/3 PHB 2015 tanggal 15 Desember

2015, terdapat 19 perlintasan sebidang yang harus dilakukan penataan.¹³ (tiga belas) perlintasan sebidang yang telah ada flyover/underpass yang perlu dilakukan penutupan, 5 (lima) diantaranya sudah dilakukan penutupan, 1 (satu) sedang dalam proses penutupan

- (1) Rawa Buaya 1 (JPL No. 14 di Km 8+17) Lintas Duri – Tangerang
- (2) Rawa Buaya 2 (JPL No. 14 di Km 8+17) Lintas Duri –Tangerang.
- (3) Lapangan Roos 1 (JPL No. 14 B Di Km. 11 + 890) Lintas Manggarai – Bogor (Tebet).
- (4) Lapangan Roos 2 (JPL No. 14 C Di Km. 11 + 894) Lintas Manggarai – Bogor (Tebet).
- (5) Jl. Letjen Suprpto 1 (JPL No. 29 Di Km. 6 + 241) Jalur Lingkar Jakarta.
- (6) Jl. Letjen Suprpto 2 (JPL No. 29 Di Km. 6 + 275) Jalur Lingkar Jakarta (proses penutupan).

- 4) Penyusunan Rencana Umum Jaringan Lintas di Wilayah Jabodetabek
Studi ini di kerjakan secara Swakelola bekerja sama dengan Tim Narasumber

Adapun maksud, tujuan, Penyusunan Rencana Umum Jaringan Lintas di Wilayah Jabodetabek, sebagai berikut:

- a) Maksud dari kegiatan ini adalah Maksud dari kegiatan ini adalah melakukan penyusunan Rencana Umum Jaringan Lintas di Wilayah Jabodetabek melalui serangkaian survey dan analisis serta penelaahan kebijakan pemerintah yang terkait dengan jaringan lintas angkutan barang.
- b) Tujuan dari kegiatan ini adalah
 - (1) Melakukan Survey Inventarisasi semua jaringan jalan nasional yang digunakan lintasan angkutan barang di wilayah Jabodetabek
 - (2) Menelaah seluruh peraturan yang berlaku terkait dengan jaringan lintas angkutan barang
 - (3) Melakukan Survey Overload Road Side di Jalan Nasional di wilayah Jabodetabek
 - (4) Merencanakan lokasi penempatan jembatan timbang dan Weigh in Motion (WIM) di Pintu Tol di wilayah Jabodetabek
 - (5) Menyusun Konsep Transport Demand Management terkait pergerakan kendaraan angkutan barang
 - (6) Menyusun Rencana Umum Jaringan Lintas Di Wilayah Jabodetabek

- 5) Perencanaan teknis untuk Penyusunan Rencana Umum Jaringan Lintas di Wilayah Jabodetabek, memberikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:
- a) Telah Melakukan identifikasi pola kependudukan, sosial-ekonomi, tata guna lahan. Sentra ekonomi, kondisi sarana dan prasarana transportasi darat (ruang lalu lintas, simpul), potensi angkutan barang serta pola pergerakan barang di wilayah Jabodetabek.
 - b) Telah Melakukan analisis dan evaluasi untuk mengidentifikasi hambatan, kendala dan peluang angkutan barang moda darat yang terjadi selama ini, sehingga dapat dilakukan langkah-langkah strategis untuk mengantisipasi permasalahan yang akan timbul di masa datang.
 - c) Telah Melakukan analisis dan prediksi pengembangan dan pola pergerakan angkutan barang baik barang umum, alat berat dan barang B3.
 - d) Telah Melakukan analisis dan prediksi pengembangan simpul dan outlet pengumpul dan pengumpan angkutan barang baik barang umum, alat berat dan B3.
 - e) Telah Merumuskan dan menyusun rencana jaringan lintas angkutan barang dan penanganan pengendalian muatan barang di wilayah Jabodetabek dengan memperhatikan perkiraan arus barang antar kawasan dan sentra-sentra pertanian, perkebunan dan industri.
- 6) Penyusunan Jaringan Pelayanan Transportasi Antar Moda di Wilayah Jabodetabek Studi ini di kerjakan secara Swakelola bekerja sama dengan Tim Narasumber
- Adapun maksud, tujuan, Penyusunan Jaringan Pelayanan Transportasi Antar Moda di Wilayah Jabodetabek, sebagai berikut:
- a) Maksud dari kegiatan ini adalah melakukan penyusunan Jaringan Pelayanan Transportasi Antar Moda di Wilayah Jabodetabek melalui serangkaian survey dan analisis serta penelaahan kebijakan pemerintah yang terkait dengan transportasi antara moda.
 - b) Tujuan dari kegiatan ini adalah
 - (1) Melakukan Survey Inventarisasi Jaringan Trayek Angkutan Umum Massal eksisting (Angkutan Jalan dan Angkutan Jalan Rel) di wilayah Jabodetabek
 - (2) Melakukan Survey Inventarisasi Simpul Transportasi Eksisting (Terminal Penumpang Angkutan jalan dan Stasiun Kereta Api) di wilayah Jabodetabek

- (3) Melakukan Analisis Potensi Integrasi Prasarana Antar Moda di Terminal Penumpang Angkutan jalan
- (4) Menelaah kebijakan Pemerintah Pusat dan Daerah di wilayah Jabodetabek terkait dengan rencana integrasi antar moda
- (5) Melakukan Analisis system ticketing yang terintegrasi
- (6) Melakukan Usulan Rencana Pembangunan Terminal Terpadu Antar Moda

Penyusunan Jaringan Pelayanan Transportasi Antar Moda di Wilayah Jabodetabek, memberikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:
Infrastruktur yang menghubungkan simpul-simpul antar moda merupakan hal yang sangat dibutuhkan saat ini seperti terhubungnya stasiun kereta api dengan halte busway sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa transportasi untuk berpindah moda dan menjadikan perjalanan lebih efektif dan efisien. Adapun rekomendasi infrastruktur untuk fasilitas integrasi adalah sebagai berikut :

- a) Perlunya Penyiapan Standar Teknis dan Pelayanan di Titik Simpul Antar Moda (Peraturan Menteri) sebelum melakukan pembangunan
- b) Perlu Melakukan Pembahasan secara terperinci mengenai lokasi trase simpul yang bersinggungan dengan rencana pembangunan jalan tol
- c) Perlu Melakukan Pembahasan secara terperinci mengenai kebutuhan pembangunan akses jalan antara stasiun dan halte busway, antar stasiun dan antar halte busway
- d) Perlunya konsep awal (basic design) Simpul Terintegrasi khususnya di simpul Dukuh Atas karena akan melayani 7 moda angkutan umum misal di masa yang akan datang
- e) Penyusunan Masterplan Simpul Terintegrasi dan dalam waktu dekat khususnya simpul Dukuh Atas
- f) Perlu Pembahasan Mengenai Keterlibatan Pihak Swasta Pemilik Pusat Bisnis di Sekitar Simpul yang akan diintegrasikan
- g) Perlu Pembahasan kesepakatan bersama untuk seluruh stakeholder terkait agar saling membuka diri dalam hal pembangunan fasilitas integrasi angkutan umum massal

Terkait dengan kebutuhan yang mendesak akan pelayanan terhadap masyarakat, ada beberapa simpul yang perlu segera ditindaklanjuti untuk segera dilakukan pembangunan atau pembenahan infrastruktur dengan design yang disesuaikan kondisi lahan yang ada agar dapat

menunjang proses berpindah moda antara lain Simpul, Tebet, Manggarai dan Pal Merah.

c. Permasalahan yang dihadapi

Permasalahan yang ada selama tahun anggaran 2016 pada Direktorat Prasarana BPTJ adalah sebagai berikut :

- 1) Terbatasnya Anggaran di Direktorat Prasarana BPTJ, karena pada tahun 2016 Anggaran BPTJ berada di Biro Perencanaan Hal ini mengakibatkan analisis penelitian yang dilakukan menjadi kurang optimal.
- 2) Hasil Penelitian Belum Mampu Menjawab Permasalahan/Isu-Isu Strategis di Sektor Transportasi. Pemanfaatan hasil penelitian yang ada masih kurang dapat menjawab permasalahan dan isu strategis di bidang transportasi.
- 3) Masih Kurangnya Jumlah SDM di Direktorat Prasarana BPTJ
Saat ini jumlah SDM yang ada di Direktorat Prasarana, hal ini dikarenakan karena Instansi BPTJ baru terbentuk pada tahun 2015.

d. Upaya Pemecahan masalah

- 1) Pengetahuan Tenaga Peneliti Tentang Metode Penelitian
Dalam rangka meningkatkan kompetensi peneliti diperlukan pelatihan metode penelitian untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan analisis para peneliti yang akan dilaksanakan pada tahun anggaran 2015. Disamping itu para peneliti didorong untuk mengembangkan pengetahuan melalui keikutsertaan dalam kegiatan-kegiatan seminar, lokakarya, ceramah ilmiah dan berperan aktif dalam penyusunan studi.
- 2) Peningkatan Kualitas Hasil Penelitian di bidang transportasi Multimoda
Peningkatan Kualitas Hasil Penelitian di bidang transportasi Multimoda dapat dilakukan dengan meningkatkan koordinasi identifikasi permasalahan strategis dengan para pengguna hasil penelitian dan pengembangan seperti Direktorat Jenderal, Pemerintah Daerah dan BUMN agar dapat mengkaji isu-isu strategis di bidang transportasi multimoda.
- 3) Memotivasi Pegawai untuk Meningkatkan Jumlah Peneliti di Bidang Transportasi Multimoda
Meningkatkan jumlah peneliti dengan mengikutsertakan staf dalam diklat fungsional peneliti serta meningkatkan sarana dan prasarana seperti jurnal penelitian sebagai media dalam menuangkan hasil penelitian di bidang transportasi multimoda.
- 4) Penambahan Jumlah Pegawai Golongan II

Dalam rangka kaderisasi staf pengelola administrasi keuangan dan bendaharawan maka:

- a) Jangka pendek, mengoptimalkan tenaga yang sudah ada;
- b) Jangka panjang, diharapkan ada penambahan pegawai khususnya pegawai setingkat golongan II, golongan III untuk Jabatan Fungsional Umum dan calon peneliti.

BAB III

PENUTUP

Pelaksanaan kegiatan Badan Pengelolah Tranportasi Jabodetabek secara umum telah sesuai dengan rencana. Namun demikian, dalam pelaksanaan masih dijumpai permasalahan-permasalahan terutama fasilitas penunjang seperti peralatan komputer yang masih kurang memadai dan SDM yang ada masih perlu ditambah.

Untuk mengatasi permasalahan ini maka pada tahun anggaran 2017 telah diprogramkan untuk optimalisasi fasilitas serta memotivasi tenaga kerja honorer agar dapat membantu kegiatan yang ada di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

Peran aktif seluruh jajaran pejabat struktural, fungsional, dan staf di BPTJ dalam kerjasama dan koordinasi yang baik dengan semua pihak terkait serta dukungan sumber daya yang memadai sangat diperlukan untuk kelancaran pelaksanaan tugas dan tercapainya kegiatan yang telah diprogramkan pada tahun anggaran 2017.

LAMPIRAN