

# RENCANA KERJA

## BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK KEMENTERIAN PERHUBUNGAN



# 2020



   bptj151

 bptjkemenhub

 bptj@dephub.go.id

# DAFTAR ISI

DAFTAR ISI .....	i
DAFTAR GAMBAR.....	ii
DAFTAR TABEL.....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
BAB I PENDAHULUAN.....	I-1
BAB II SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL.....	II-1
2.1 TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020 - 2024 .....	II-1
2.1.1 TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020 - 2024 .....	II-1
2.1.2 SASARAN PROGRAM DAN KEGIATAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020 - 2024 .....	II-1
2.2 SASARAN PROGRAM BPTJ .....	II-3
2.3 TARGET KINERJA BPTJ TAHUN 2020-2024 .....	II-4
2.4 TARGET KINERJA BPTJ TAHUN 2020.....	II-5
BAB III PERKEMBANGAN ANGGARAN, CAPAIAN, PERMASALAHAN, DAN TANTANGAN SEKTOR TRANSPORTASI PERKOTAAN .....	III-1
3.1 PERKEMBANGAN ANGGARAN BPTJ 2017 -2019 .....	III-1
3.2 CAPAIAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN TAHUN 2017-2019 .....	III-3
3.2.1 CAPAIAN BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK.....	III-3
3.3 PERMASALAHAN.....	III-7
3.4 TANTANGAN .....	III-10
BAB IV PROGRAM KEGIATAN DAN ANGGARAN TAHUN 2020 .....	IV-1
4.1 KERANGKA PENDANAAN .....	IV-1
4.1.1 SKENARIO PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR .....	IV-2
4.1.2 KERJASAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (KPBU)	IV-4
4.2 KEGIATAN Mendukung Prioritas Nasional Tahun 2020	IV-5
BAB V PENUTUP .....	V-1

# DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Perkembangan Anggaran Tahun 2017-2019 .....	III-2
Gambar 4.1 Prioritas Nasional dalam RKP 2020 .....	IV-5

# DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020.....	II-4
Tabel 2.2 Target Kinerja BPTJ Tahun 2020.....	II-5
Tabel 3.1 Perkembangan Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2017-2019 .....	III-2
Tabel 3.2 Perkembangan Anggaran Per Unit Kerja Eselon II BPTJ Tahun 2017-2019 .....	III-3
Tabel 3.3 Kegiatan Pembangunan Bidang Prasarana Darat Tahun 2017-2019 .	III-4
Tabel 3.4 Kegiatan Pembangunan Bidang Angkutan Orang Tahun 2017-2019 .	III-5
Tabel 3.5 Kegiatan Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Jabodetabek Tahun 2017-2019 .....	III-6
Tabel 3.6 Kegiatan Pengadaan dan Pemasangan ATCS.....	III-7
Tabel 4.1 Total Pagu Indikatif Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 .....	IV-2
Tabel 4.2 Total Pagu Anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 .....	IV-3
Tabel 4.3 Total Pagu Alokasi Anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 .....	IV-4
Tabel 4.4 Tabel Kegiatan dengan Skema Pendanaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) TA 2019 – 2020 .....	IV-5
Tabel 4.5 Rincian dari kegiatan Program Prioritas BPTJ .....	IV-6
Tabel 4.6 Rincian Lokasi Pengadaan Dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Jabodetabek TA 2020 .....	IV-8

# KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT Rencana Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Tahun 2020 telah selesai disusun, sebagai pedoman bagi unit-unit kerja di lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan pembangunan transportasi di Tahun Anggaran 2020.

Pesatnya pertumbuhan jumlah penduduk DKI Jakarta semakin meningkatkan masalah mobilitas perkotaan. Tingginya jumlah penduduk berimplikasi terhadap pemanfaatan sumber daya kota yang terbatas. Ketidakseimbangan antara infrastruktur publik yang tersedia dengan jumlah penduduk yang membutuhkannya menyebabkan kurangnya pelayanan kota termasuk di sektor transportasi. Kondisi ini menyebabkan tingginya jumlah kendaraan pribadi yang tidak seimbang dengan ketersediaan ruas jalan, sehingga permasalahan kemacetan lalu lintas tidak pernah selesai bahkan semakin parah.

Jakarta merupakan pusat bisnis dan pusat pemerintahan. Sudah banyak teori yang diterapkan untuk mengatasi permasalahan transportasi, namun tetap saja tidak memberikan solusi yang efektif. Bahkan, sampai ada gagasan untuk memindahkan Ibu Kota Indonesia ke tempat lain. Hal ini karena, selama ini pembangunan di Indonesia lebih banyak terpusat di Jakarta atau di Pulau Jawa. Permasalahan-permasalahan transportasi yang sulit dicari jalan keluarnya sampai saat ini adalah cara mengatur pertumbuhan kendaraan pribadi setiap tahun, kurangnya disiplin dari pengguna jalan, buruknya perencanaan dan penataan kota, drainase perkotaan yang buruk di beberapa tempat, kondisi sarana kendaraan umum yang kurang layak, kurangnya keamanan dan kenyamanan di trotoar maupun badan jalan (adanya penjual di tempat pejalan kaki, adanya pengamen dan pengemis di setiap pemberhentian kendaraan dan lain-lain).

Sedemikian kompleksnya permasalahan transportasi sehingga semakin lama jika permasalahan ini tidak diselesaikan maka semakin banyak jalan yang mengalami kemacetan lalu lintas yang mengakibatkan waktu perjalanan semakin lama. Alih fungsi tata guna lahan dan bertambah banyaknya jumlah penduduk yang memiliki aktivitas yang beragam mengakibatkan sulitnya dilakukan pengaturan lalu lintas. Selain itu dampak lain yang ditimbulkan dari permasalahan lalu lintas adalah polusi udara oleh kendaraan yang menyebabkan lingkungan yang kurang sehat. Agar permasalahan transportasi dapat dipecahkan maka perlu diambil langkah-langkah berani atas dasar kajian-kajian terhadap kota-kota di berbagai belahan dunia yang sukses memecahkan masalah transportasi di kotanya.

Rencana Kerja BPTJ Tahun 2020 dibuat sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan BPTJ dalam menyusun Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Tahun Anggaran 2020

dalam Rencana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (RAPBN) Tahun 2020, dan secara substansi juga sejalan dengan Rencana Strategis (RENSTRA) BPTJ Tahun 2020 – 2024, sehingga diharapkan dapat tercapai proses perencanaan pembangunan transportasi yang terpadu, terintegrasi dan akuntabel di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek).

Akhir kata, Rencana Kerja BPTJ Tahun 2020 ini diharapkan dapat berkontribusi dan memberikan manfaat bagi seluruh insan perhubungan dalam menyelenggarakan kegiatan perhubungan yang handal dan berkualitas dalam melayani masyarakat.

Jakarta, 20 Desember 2019

**KEPALA  
BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK**



**Ir. BAMBANG PRIHARTONO, MSCE**

Pembina Utama (IV/e)

NIP. 19600825 198811 1 001



# BAB I

## PENDAHULUAN

Memasuki pelaksanaan tahun pertama Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) Tahun 2020-2024, pembangunan infrastruktur di wilayah Jabodetabek menjadi bagian dari salah satu fokus pemerintah. RPJMN Tahun 2020-2024 menjadi dokumen perencanaan nasional yang dipergunakan sebagai pedoman pembangunan 5 (lima) tahun kedepan untuk mewujudkan Visi dan Misi Pemerintah, yang selanjutnya dijabarkan secara tahunan pada Rencana Kerja Pemerintah maupun Rencana Kerja Kementerian/Lembaga.

Rencana Kerja BPTJ merupakan dokumen rencana kerja tahunan yang memuat Sasaran Program BPTJ (SP), Indikator Kinerja Program BPTJ (IKP), Sasaran Kegiatan (SK), Indikator Kinerja Kegiatan Sekretariat (IKK) dan target pembangunan yang hendak dicapai dalam satu tahun anggaran berjalan, dimana selanjutnya akan dijadikan sebagai salah satu tolak ukur keberhasilan atau kinerja BPTJ.

Pembentukan Organisasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 103 Tahun 2015 tentang Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Sedangkan untuk Rencana Induk Transportasi Jabodetabek ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018 – 2029.

Dalam rangka ikut menciptakan kinerja Kementerian Perhubungan yang unggul dan berstandar internasional, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek mempunyai tugas utama mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik. Rencana strategis memuat visi, misi, tujuan, sasaran, cara mencapai tujuan dan sasaran yang meliputi kebijakan, program dan kegiatan yang realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan.

Secara umum Rencana Kerja BPTJ Tahun 2020 memuat kegiatan pendukung kebijakan pembangunan transportasi di wilayah Jabodetabek yang akan dibiayai melalui APBN dimana secara substansi diawali dengan kondisi umum yang menguraikan pencapaian kinerja BPTJ pada tahun 2019 secara singkat, serta masalah dan tantangan yang harus dihadapi pada Tahun 2020.

Berdasarkan cakupan tersebut, sebagai unit kerja yang memiliki kegiatan utama mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik, sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi merupakan perubahan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, pasal 2 dan 3, fungsi BPTJ terdiri dari :

- 1) 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 Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- 2) 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;
- 3) Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/atau manajemen dalam rangka peningkatan penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- 4) 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;
- 5) Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/atau manajemen dalam rangka pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- 6) 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;
- 7) Penyiapan bahan usulan regulasi dan kebijakan dalam kaitannya dengan penyelenggaraan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- 8) Pemberian rekomendasi penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal;

- 9) Pemberian perizinan angkutan umum yang melampaui batas provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, dan pemberian rekomendasi untuk angkutan terusan (*feeder service*);
- 10) Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan terhadap pelaksanaan rencana umum serta program pengembangan dan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- 11) 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
- 12) Pelaksanaan kegiatan lain yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.



## BAB II

# SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL

## 2.1 TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020 - 2024

### 2.1.1 TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020 - 2024

Tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024 mengacu pada visi dan misi presiden yang telah ditetapkan. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan berikut.

- a. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
- b. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
- c. Berkurangnya rasio kejadian kecelakaan dan gangguan keamanan dalam setiap pelayanan jasa transportasi;
- d. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
- e. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

### 2.1.2 SASARAN PROGRAM DAN KEGIATAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020 - 2024

Sasaran adalah penjabaran dari tujuan merupakan hasil yang diharapkan dari suatu tujuan yang diformulasikan secara spesifik, terukur, dan rasional. Sesuai dengan kaidah perumusan sasaran yang harus memenuhi kriteria *specific, measurable, achievable, relevant, time bound dan continuously improve* (SMART-C), maka sasaran harus mempunyai indikator yang terukur dan penetapan sasaran akan lebih mengarahkan pencapaian tujuan secara lebih fokus sehingga pengerahan dan pendayagunaan sumber daya untuk mencapainya dapat lebih efektif dan efisien.

Berdasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025, sasaran pembangunan lima tahunan tahap ke-4 (RPJMN 2020-2025) diarahkan pada **Terwujudkan**

***masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di segala bidang dengan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif.*** Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah :

- a. Konektivitas Poros Maritim;
- b. Konektivitas Multimoda;
- c. Keselamatan Transportasi; dan
- d. Transportasi Perkotaan

Adapun 4 (empat) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020-2024, sebagai berikut :

- a. Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
- b. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
- c. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
- d. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Sasaran strategis pembangunan Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, sasaran strategis dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2020-2024 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2015-2019 serta menjabarkan misi Kementerian Perhubungan.

Dengan berlandaskan pada isu strategis dimaksud dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 serta strategi pembangunan sebagaimana dirumuskan diatas, maka sasaran strategis pembangunan sektor perhubungan dapat dijabarkan sebagai berikut :

**Tujuan 1.**

SS 1. Terwujudnya Konektivitas dan Aksesibilitas Nasional

**Tujuan 2.**

SS 2. Meningkatkan Kapasitas Sarana dan Prasarana Perhubungan

SS 3. Meningkatkan Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Perhubungan

**Tujuan 3.**

SS 4. Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Perhubungan

**Tujuan 4.**

SS 5. Meningkatkan Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman dan Penganggaran

SS 6. Meningkatkan Pengendalian dan Pengawasan

SS 7. Terciptanya Reformasi Regulasi dan Penegakan Hukum Secara Konsisten

SS 8. Meningkatkan SDM yang Kompeten dan Berintegritas

## Tujuan 5.

SS 9. Meningkatnya Inovasi Terapan Bidang Perhubungan

SS 10. Meningkatnya Pengelolaan Regulasi dan Layanan Hukum, Sarana, Prasarana dan Teknologi Informasi.

Adapun sesuai rumusan sasaran pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 yang dijabarkan dalam 4 fokus yaitu 1. Konektivitas Poros Maritim; 2. Konektivitas Multimoda; 3. Keselamatan Transportasi; dan 4. Transportasi Perkotaan sesuai tugas dan tupoksi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah. Sasaran yang ditetapkan dalam Rencana Kerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020.

## 2.2 SASARAN PROGRAM BPTJ

Penjabaran visi dan misi presiden untuk mencapai sasaran pembangunan nasional Kementerian Perhubungan dibutuhkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi presiden itu sendiri. Dalam sasaran pembangunan nasional Kementerian Perhubungan, BPTJ mengambil beberapa peran, antara lain meningkatkannya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi *backlog* maupun *bottleneck* kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda dengan indikator Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan dengan indikator *Modal share* (pangsa pasar) angkutan umum perkotaan di kota megapolitan/ metropolitan/besar minimal 32 %; dan Meningkatkan kinerja lalu lintas jalan Perkotaan dengan indikator Meningkatnya kecepatan rata – rata kendaraan umum di wilayah Jabodetabek mencapai 30 km/jam.

Untuk rencana kerja BPTJ tahun 2020, mengacu pada sasaran strategis dan indikator kinerja utama dalam Draft Renstra 2020-2024 dalam menyelenggarakan transportasi di kawasan Jabodetabek, yaitu:

1. SP1 : Terwujudnya Konektivitas Transportasi di Wilayah Jabodetabek;
2. SP2 : Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan;
3. SP2C : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di BPTJ;
4. SP3 : Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi di Wilayah Jabodetabek.

Tercapai tidaknya suatu sasaran kegiatan strategis memerlukan tolak ukur yang relevan. Berikut merupakan indikator kinerja utama BPTJ sebagai tolak ukur pelaksanaan sasaran BPTJ. Sasaran dan Indikator Kinerja Program Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 dapat dilihat pada Tabel 2.1.

**Tabel 2.1** Sasaran dan Indikator Kinerja Program Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020

SASARAN PROGRAM BPTJ (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM BPTJ (IKP)
<b>SP1.</b> Terwujudnya Konektivitas Transportasi di Wilayah Jabodetabek	<b>IKP1.</b> Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek
<b>SP2.</b> Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan	<b>IKP2A.</b> Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan <b>IKP2B.</b> On Time Performance Layanan Transportasi
<b>SP2C.</b> Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di BPTJ	<b>IKP2C.</b> Indeks RB Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek
<b>SP3.</b> Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi di Wilayah Jabodetabek	<b>IKP3.</b> Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip

## 2.3 TARGET KINERJA BPTJ TAHUN 2020 – 2024

Untuk target kinerja BPTJ tahun 2020 masih mengacu pada Indikator Kinerja Program (IKP) BPTJ tahun 2016-2019. Hal ini terjadi karena tahun 2020 merupakan masa transisi dari renstra 2016 – 2019 ke renstra 2020 – 2024. Indikator Kinerja Program ini diupayakan sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output*, yang dijabarkan dari sasaran strategis yang dibagi dalam 2 (dua) *perspective* yaitu *stakeholder perspective*, dan *customer perspective*, dengan uraian detail target kinerja sebagai berikut:

### 1. Stakeholder Perspective

Sasaran Program pertama (SP1) berupa terwujudnya konektivitas transportasi nasional dengan Indikator Kinerja Program (IKP1) Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek yang ditargetkan pada tahun 2020 sebesar 34%.

### 2. Customer Perspectives

Sasaran Program kedua (SP2) Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan dengan 2 (dua) Indikator Kinerja Program, yaitu IKP2A Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan ditargetkan dengan nilai sebesar 77 dan IKP2B *On Time Performance* Layanan Transportasi yang ditargetkan sebesar 70% pada tahun 2020.

Sasaran Program ketiga (SP2C) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di BPTJ dengan IKP2C Indeks RB Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek yang ditargetkan dengan nilai 78 pada tahun 2020.

Sasaran Program ketiga (SP3) Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi di Wilayah Jabodetabek dengan IKP3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip yang ditargetkan dengan rasio 0.02 pada tahun 2020.

## 2.4 TARGET KINERJA BPTJ TAHUN 2020

Target Kinerja BPTJ tahun 2020 merupakan target tahunan yang tercantum dalam rencana program pada draft Renstra BPTJ 2020-2024 dalam rangka mendukung target pencapaian kinerja BPTJ pada tahun 2020. Adapun rincian rumusan target kinerja pada Rencana Program BPTJ untuk tahun 2020 adalah seperti Tabel 2.2 berikut :

Tabel 2.2 Target Kinerja BPTJ Tahun 2020

(SS) SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	(SP) SASARAN PROGRAM BPTJ/(SK) SASARAN KEGIATAN	(IKP) INDIKATOR KINERJA PROGRAM BPTJ/ (IKK) INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<b>SS1</b> Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional	<b>SP1</b> Terwujudnya Konektivitas Transportasi di Wilayah Jabodetabek	<b>IKP1</b> Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	rasio	0.34
	<b>SK1</b> Meningkatnya Konektivitas Transportasi Perkotaan yang Terpadu	<b>IKK1</b> Modal Share Angkutan Umum Berbasis Jalan	%	32
		<b>IKK2</b> Modal Share Angkutan Umum Berbasis Rel	%	2
		<b>IKK3</b> Persentase Akses Pejalan Kaki ke Angkutan Umum Dengan Jarak Maksimal 500 Meter	%	30
		<b>IKK4</b> Persentase Simpul Transportasi Perkotaan dengan Fasilitas Pejalan Kaki dan Fasilitas Parkir Pindah Moda (Park and Ride) dengan Jarak Perpindahan Antarmoda Tidak Lebih dari 500 M	%	60

(SS) SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	(SP) SASARAN PROGRAM BPTJ/(SK) SASARAN KEGIATAN	(IKP) INDIKATOR KINERJA PROGRAM BPTJ/ (IKK) INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<b>SS2</b> Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	<b>SP2</b> Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan	<b>IKP2A</b> Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan	nilai	77
	<b>SK2</b> Meningkatnya Kinerja Layanan Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	<b>IKK5</b> Cakupan Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan Mencapai 80 % ( Delapan Puluh Persen dari Panjang Jalan)	%	69
		<b>IKK6</b> Rasio Perjalanan dengan Perpindahan Moda Angkutan Umum dalam Satu Kali Perjalanan Maksimal 3 (tiga) Kali	rasio	0.91
		<b>IKK7</b> Persentase Realisasi Pemanfaatan Pendanaan Transportasi Jabodetabek	%	4
		<b>IKP2B</b> On Time Performance Layanan Transportasi	%	70
	<b>SK3</b> Meningkatnya Kinerja Layanan Lalu Lintas Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	<b>IKK8</b> Kecepatan Rata - rata Kendaraan pada Jam Puncak	Km/jam	24
		<b>IKK9</b> Persentase Penurunan Gangguan Perjalanan Kereta Api Perkotaan	%	70
		<b>IKK10</b> Terselenggaranya Intelligent Transport System (ITS) di Wilayah Jabodetabek	%	40

(SS) SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	(SP) SASARAN PROGRAM BPTJ/(SK) SASARAN KEGIATAN	(IKP) INDIKATOR KINERJA PROGRAM BPTJ/ (IKK) INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	<b>SP2C.</b> Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di BPTJ	<b>IKP2C</b> Indeks RB Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	nilai	78
	<b>SK4</b> Meningkatnya Birokrasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	<b>IKK11</b> Nilai SAKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	nilai	73
		<b>IKK12</b> Indeks Maturitas SPIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	nilai	3.1
		<b>IKK13</b> Indeks Reformasi Hukum Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	nilai	72
	<b>SK5</b> Meningkatnya Kapabilitas Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	<b>IKK14</b> Indeks Pengawasan Kearsipan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	nilai	
		<b>IKK15</b> Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	nilai	
		<b>IKK16</b> Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	nilai	
	<b>SK6</b> Meningkatnya Kualitas Pelayanan Publik Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	<b>IKK17</b> Indeks Pelayanan Publik Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	nilai	
	<b>SK7</b> Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	<b>IKK18</b> Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	%	100

(SS) SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	(SP) SASARAN PROGRAM BPTJ/(SK) SASARAN KEGIATAN	(IKP) INDIKATOR KINERJA PROGRAM BPTJ/ (IKK) INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<b>SS3</b> Meningkatnya Keselamatan Transportasi	<b>SP3</b> Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi di Wilayah Jabodetabek	<b>IKP3</b> Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip	rasio	0.02
	<b>SK8</b> Meningkatnya Sarana, Prasarana dan Fasilitas Keselamatan dan Keamanan di Wilayah Jabodetabek	<b>IKK19</b> Persentase Panjang Ruas Jalan Nasional yang terpenuhi Kebutuhan Fasilitas Keselamatan berdasarkan Rekomendasi SID / Perencanaan MRLL di Wilayah Jabodetabek	%	80
		<b>IKK20</b> Persentase Perusahaan Angkutan Umum yang Menerapkan SMK di Jabodetabek	%	65
		<b>IKK21</b> Tersusunnya dokumen Perencanaan pengembangan jaringan trayek transportasi jalan dan perairan di Jabodetabek	%	70
		<b>IKK22</b> Lokasi Penanganan Perlintasan Sebidang di Jabodetabek	lokasi	0





## BAB III

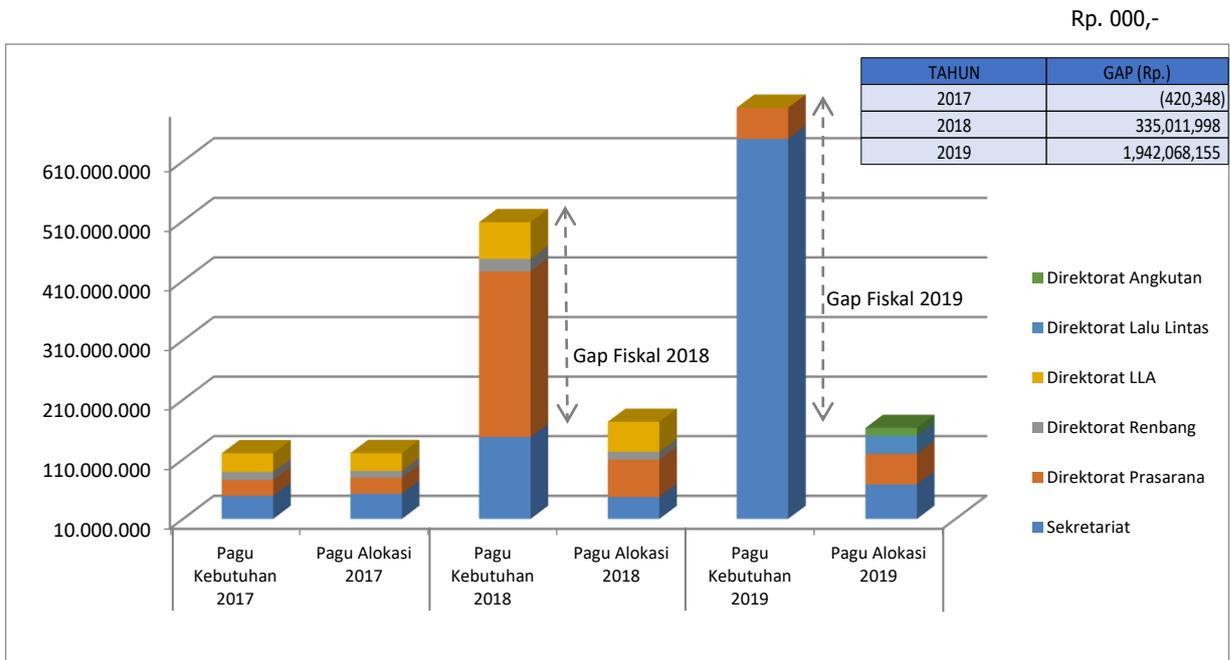
### PERKEMBANGAN ANGGARAN, CAPAIAN, PERMASALAHAN, DAN TANTANGAN SEKTOR TRANSPORTASI PERKOTAAN

#### 3.1. PERKEMBANGAN ANGGARAN BPTJ 2017 -2019

Perkembangan anggaran BPTJ dari tahun ke tahun selalu terdapat gap fiskal pendanaan untuk pemenuhan kebutuhan peningkatan dan pelayanan transportasi perkotaan di Jabodetabek. Dalam kurun waktu 3 tahun terakhir (tahun 2017-2019), terdapat gap fiskal kebutuhan pendanaan antara usulan kegiatan berdasarkan Pagu Kebutuhan (*Longlist*) dengan Pagu Alokasi Anggaran sebesar **Rp. 2.28 Triliun** yang secara lebih jelas dapat dilihat dalam Gambar 3.1. Mengingat kondisi tersebut maka untuk mengatasinya Pemerintah mendorong penggunaan mekanisme pendanaan *creative funding* seperti Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), Kerjasama Pemanfaatan (KSP), Kerjasama Operasi (KSO) serta pendanaan yang bersumber dari PINA (Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah).

Mekanisme pendanaan kreatif yang diusulkan untuk pembiayaan kegiatan di BPTJ adalah dengan menggunakan skema KPBU. KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu kepada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh penanggung jawab proyek kerjasama, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan memperhatikan pembagian resiko antara para pihak. KPBU bukan merupakan privatisasi barang publik melainkan pinjaman (utang) pemerintah kepada swasta. Adapun rencana proyek yang direncanakan menggunakan skema KPBU di BPTJ yang ditargetkan akan dijalankan pada renstra tahun 2020 – 2024 adalah Pengembangan Inland Waterways sebagai Bagian Pengembangan Sistem Logistik Perkotaan Jabodetabek, *Elevated Loipline* dan Pengembangan Kawasan dengan Pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) DKI Jakarta.

**Gambar 3.1 Perkembangan Anggaran Tahun 2017-2019**



Sumber : Data RKA-K/L 2017-2019

Perkembangan anggaran Pagu Alokasi TA.2017-2019 mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun, dengan rincian menurut jenis belanja dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 3.1 Perkembangan Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2017-2019**

Rp. 000,-

TAHUN	BELANJA OPERASIONAL		BELANJA BARANG NON OPERASIONAL	TOTAL
	BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG		
2017	18.558.480	38.516.392	63.369.128	120.444.000
2018	18.558.480	76.692.346	109.493.429	204.744.255
2019	18.804.700	70.480.996	79.708.224	168.993.920

Sumber : Data RKA-K/L 2017-2019

Anggaran belanja operasional BPTJ dari tahun ke tahun tidak mengalami perkembangan secara signifikan. Namun mengalami kenaikan pada tahun 2018 karena BPTJ mendapatkan tambahan anggaran untuk kebutuhan terminal tipe A yang dialihkan dari pihak daerah ke BPTJ.

Sementara itu, perkembangan alokasi anggaran per unit kerja dari tahun ke tahun dapat kami sampaikan seperti pada tabel berikut. Perkembangan anggaran pada tahun 2017-2019 untuk porsi anggaran terbesar pada unit kerja Direktorat Prasarana dan Direktorat , dimana sesuai dengan Renstra Tahun 2015-2019 fokus pembangunan infrastruktur lebih pada perkuatan infrastruktur fasilitas terminal tipe A dan pemasangan fasilitas dan perlengkapan jalan di jalan nasional di wilayah Jabodetabek, dimana kegiatan ini termasuk kegiatan dalam Prioritas Nasional di BPTJ.

**Tabel 3.2 Perkembangan Anggaran Per Unit Kerja Eselon II BPTJ Tahun 2017-2019**

Rp. 000,-

NO	UNIT KERJA	PAGU ALOKASI ANGGARAN		
		2017	2018	2019
1	Sekretariat	52.142.866	78.406.602	74.215.456
2	Direktorat Prasarana	26.963.976	62.497.090	51.424.015
3	Direktorat Perencanaan dan Pengembangan	11.501.570	13.258.921	-
4	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan	29.835.588	50.581.642	-
5	Direktorat Lalu Lintas	-	-	29.914.419
6	Direktorat Angkutan	-	-	13.440.030
<b>TOTAL</b>		<b>120.444.000</b>	<b>204.744.255</b>	<b>168.993.920</b>

Sumber : Data RKA-K/L 2017-2019

BPTJ mengalami re-organisasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2018 yang menyebabkan pergantian nomenklatur serta tugas pokok dan fungsi Unit Kerja Eselon II dan III diikuti dengan penambahan 19 struktur Eselon IV di masing – masing direktorat.

Melihat gambaran perkembangan anggaran dari tahun ke tahun dalam rangka menunjang peningkatan penyediaan dan pelayanan transportasi perkotaan di wilayah Jabodetabek maka diperlukan dukungan pendanaan anggaran yang cukup besar untuk mengatasi gap fiskal pendanaan. Dalam rangka mengoptimalkan pencapaian target dan sasaran nasional maka pendanaan alokasi anggaran mulai tahun 2018 diprioritaskan untuk mendukung kegiatan Prioritas Nasional sesuai dengan Rencana Kerja Pemerintah/ RKP.

### 3.2. CAPAIAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN TAHUN 2017-2019

Program/kegiatan yang sudah dilaksanakan pada kurun waktu 2017 – 2019 dan program/kegiatan yang sedang dilaksanakan pada tahun 2019 (Posisi per 31 Mei 2019) khususnya untuk capaian pembangunan fisik perhubungan meliputi capaian Direktorat Prasarana, Direktorat Lalu Lintas dan Direktorat Angkutan dijelaskan sebagai berikut :

#### 3.2.1. Capaian Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek

Kegiatan strategis Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) pada kurun waktu TA 2017-2019 antara lain sebagai berikut.

##### A. Bidang Prasarana Darat

- 1) DED jalur khusus bus di jalan nasional di wilayah Jabodetabek;

- 2) DED Halte Transjabodetabek ekstensi;
- 3) Pembangunan sistem monitoring angkutan penumpang Terminal Pondok Cabe;
- 4) Pengawasan dan monitoring kinerja operasional terminal Tipe A di wilayah Jabodetabek;
- 5) Kegiatan operasional perkantoran pengelolaan terminal tipe A di Jabodetabek;
- 6) Pemeliharaan terminal tipe A di Jabodetabek;
- 7) Pengadaan alat dan fasilitas penunjang terminal tipe A di Jabodetabek;
- 8) Pembangunan Terminal Tipe A di wilayah Jabodetabek.

**Tabel 3.3 Kegiatan Pembangunan Bidang Prasarana Darat Tahun 2017-2019**

Tahun	Kegiatan	Keterangan
2017	Reviu DED Terminal Poris Plawad	Terminal Poris Plawad
2017	FS dan Basic Design Pengembangan Terminal Tipe A di Kabupaten Tangerang	Kabupaten Tangerang
2017	Pembangunan sistem monitoring angkutan penumpang terminal Jatijajar	Terminal Jatijajar
2018	Pembangunan Terminal Tipe A Jabodetabek	Terminal Jatijajar
2018	Pendanaan Kegiatan operasional perkantoran pengelolaan terminal tipe A di Jabodetabek	Terminal Jatijajar
2019	Lanjutan pembangunan terminal tipe A Jatijajar	Terminal Jatijajar
2019	Reviu DED Lanjutan pembangunan terminal Jatijajar untuk pembangunan TOD	Terminal Jatijajar

Sumber : BPTJ, 2019

### **B. Bidang Prasarana Perkeretaapian**

- 1) Optimalisasi pemanfaatan jalur kereta api di Jabodetabek;
- 2) Rencana teknis fasilitas alih moda antara moda KA Commuter dan BRT di Jabodetabek;
- 3) FS dan *basic design* gardu traksi sisipan di wilayah Jabodetabek;
- 4) FS dan *basic design* perlintasan tidak sebidang pada lintas Tanah Abang-Merak;
- 5) FS dan *basic design* peningkatan persinyalan pada lalu lintas Tanah Abang-Rangkas Bitung;
- 6) Review DED pembangunan underpass Bojong Gede.

### **C. Bidang Angkutan Orang**

- 1) Pengembangan database pergerakan orang dan barang di Jabodetabek;
- 2) Perencanaan teknis skema pembayaran pembangunan TOD di Jabodetabek;
- 3) Pengembangan sistem informasi jaringan dan angkutan umum Jabodetabek;
- 4) Evaluasi kinerja lalu lintas dan pelayanan angkutan umum di Jabodetabek;

- 5) Penyelenggaraan angkutan lebaran, natal, dan tahun baru (2017-2019);
- 6) Perencanaan teknis penyusunan pedoman fasilitas *park and ride*;
- 7) Perencanaan teknis pembangunan jalur sepeda di Jabodetabek;
- 8) Evaluasi kinerja lalu lintas dan pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek;
- 9) Rencana teknis pengembangan dana ERP;
- 10) Perencanaan teknis penyusunan pedoman perhitungan subsidi untuk angkutan umum Jabodetabek;
- 11) Perencanaan teknis restrukturisasi pengelolaan angkutan kota (angkot);
- 12) Pembangunan sistem perizinan online andalalin BPTJ .

**Tabel 3.4 Kegiatan Pembangunan Bidang Angkutan Orang Tahun 2017-2019**

Tahun	Kegiatan
2018	Pembangunan sistem perizinan online andalalin BPTJ
2019	Pengawasan dan monitoring pelaksanaan perizinan angkutan umum di 9 wilayah Jabodetabek

Sumber : BPTJ, 2019

#### **D. Bidang Angkutan Barang**

- 1) Perencanaan teknis penataan jaringan dan simpul angkutan barang di Jabodetabek;
- 2) Perencanaan teknis pembangunan sistem informasi angkutan barang Jabodetabek;
- 3) Rencana induk terminal barang Jabodetabek;
- 4) Pengaturan tatacara dan persyaratan teknis penyelenggaraan terminal barang.

#### **E. Bidang Lalu Lintas Darat**

- 1) Pengembangan sistem informasi jaringan dan angkutan umum Jabodetabek;
- 2) Rencana umum penanganan bottleneck Jalan Nasional di Jabodetabek;
- 3) Rencana umum pengendalian pembatasan sepeda motor di Jabodetabek;
- 4) Penyusunan masterplan Intellegent Transport System (ITS) Jabodetabek;
- 5) Rencana teknis fasilitas integrasi Sistem Angkutan Umum Massal di Jabodetabek;
- 6) Penataan lalu lintas di simpul-simpul angkutan umum massal (SAUM) di Jabodetabek;
- 7) DED Pengadaan dan pemasangan ATCS koridor jalan raya Bekasi dan jalan raya bogor;
- 8) Pengawasan lalu lintas dan angkutan di 9 (sembilan) wilayah Jabodetabek;
- 9) Sosialisasi publikasi BPTJ dan kampanye keselamatan dan ketertiban transportasi jalan di wilayah Jabodetabek;
- 10) Pengoperasian dan pemeliharaan perlengkapan jalan;
- 11) Monitoring dan evaluasi dampak kebijakan di sektor transportasi tahun 2017 s.d.

2018 di Jabodetabek;

- 12) Perencanaan teknis pengembangan matrik asal tujuan Jabodetabek 2019;
- 13) Penataan integrasi di titik simpul SAUM (Sistem Angkutan Umum Massal) di Jabodetabek;
- 14) Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan.

**Tabel 3.5 Kegiatan Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Jabodetabek Tahun 2017-2019**

Tahun	Kegiatan	Lokasi
2017	Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan (6 ruas jalan, 1 jalan nasional, 7 supervisi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruas Bekasi, Tambun, s.d. Cikarang</li> <li>- Ruas jalan Ciputat, Kemang s.d. Kedunghalang</li> <li>- Ruas Jalan Raya Bogor (Batas DKI Jakarta s.d. batas Jawa Barat)</li> <li>- Ruas Jalan Daan Mogot</li> <li>- Ruas Jalan Raya Serang (Tangerang)</li> <li>- Ruas jalan Nasional di Kota Depok</li> <li>- Pengadaan dan pemasangan marka jalan di jalan nasional</li> </ul>
2018	Pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan perlengkapan jalan (7 ruas, 7 supervisi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruas Jalan Nasional Ciledug-Jasinga (Kode Ruas 021)</li> <li>- Ruas Jalan Nasional Bts. Jasinga – Leuwiliang (Kode Ruas 022)</li> <li>- Ruas Jalan Nasional Bts. Leuwiliang – Jl.Abd. Bin Nuh (Kode Ruas 023)</li> <li>- Ruas Jalan Nasional Transyogi (Kode Ruas 097)</li> <li>- Ruas Jalan Nasional Ciawi-Benda (Kode Ruas 025)</li> <li>- Ruas Jalan Nasional Ciawi-Puncak (Kode Ruas 022)</li> </ul>
2019	Pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan perlengkapan jalan di ruas jalan nasional Jabodetabek (6 ruas, 6 supervisi, 2 ruas marka, alat pengatur kinerja lalu lintas 3 wilayah)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruas Jalan Raya Serang</li> <li>- Ruas Jalan Nasional di wilayah Tangerang</li> <li>- Ruas Jalan Bekasi Tambun Cikarang</li> <li>- Ruas Jalan Raya Bogor</li> <li>- Ruas Jalan Bts. DKI Jakarta, Banten</li> <li>- Ruas Jalan Nasional di wilayah Kota Depok</li> </ul>

#### 15) Pengadaan dan pemasangan ATCS

Kegiatan pengadaan dan pemasangan ATCS di Jabodetabek pada kurun waktu 2017-2019 dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 3.6 Kegiatan Pengadaan dan Pemasangan ATCS**

<b>Tahun</b>	<b>Kegiatan</b>	<b>Lokasi</b>
2017	Pengadaan dan pemasangan ATCS di Jabodetabek Tahap I ( 2 koridor, 2 supervisi)	- Koridor Jalan Raya Bekasi - Koridor Jalan Raya Bogor
2018	Lanjutan pembangunan dan integrasi ATCS di Jabodetabek (4 koridor, 4 supervisi)	- Koridor Bekasi - Koridor Jalan Raya Bekasi - Koridor Bogor - Koridor Jalan Raya Bogor
2018	DED Pengadaan ATCS koridor DKI-Tangerang	Koridor DKI-Tangerang
2019	Pembangunan ATCS Koridor DKI-Tangerang	Koridor DKI-Tangerang

#### **F. Bidang Lalu Lintas Perkeretaapian**

- 1) DED fasilitas integrasi Stasiun Bojong Gede;
- 2) Rencana teknis konektivitas stasiun KA di Jabodetabek;
- 3) Optimalisasi pemanfaatan jalur kereta api di wilayah Jabodetabek;
- 4) Studi trase LRT Cibubur, Baranangsiang s.d Kota Bogor;
- 5) DED fasilitas integrasi antar moda LRT, KA Commuter dan BRT di Cawang Cikoko – Cawang Halim.

### **3.3. PERMASALAHAN**

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan khususnya dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat baik di di perkotaan maupun di perdesaan. Pengembangan sistem transportasi sangat penting dilakukan untuk melayani konektivitas perkotaan. Sistem transportasi di kawasan perkotaan semestinya harus *smart, integrated* serta *sustainable* sehingga meminimalkan perjalanan masyarakat, serta membuat angkutan umum menjadi pilihan utama masyarakat dalam melakukan perjalanan dan dapat diakses oleh semua kelompok masyarakat. Kementerian Perhubungan khususnya BPTJ berupaya untuk dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, kehandalan pelayanan transportasi dan ketersediaan kapasitas sarana dan prasarannya.

Meskipun telah dicapai kemajuan di berbagai bidang pada pelayanan transportasi, masih terdapat permasalahan transportasi yang sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kendati demikian, BPTJ selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada, yaitu:

## **a. Aksesibilitas**

- 1) Belum optimalnya penyelenggaraan dan pelayanan angkutan perkotaan Jabodetabek sebagai kota aglomerasi yang membutuhkan keterhubungan daerah satu dengan daerah lainnya masih terkendala dalam permasalahan penyelenggaraan angkutan perkotaan. Permasalahan kemacetan yang disebabkan karena adanya peningkatan pergerakan manusia yang luar biasa di wilayah Jabodetabek sehingga membutuhkan langkah – langkah terobosan untuk mengatasi masalah kemacetan.
- 2) Penyelesaian masalah transportasi dan aksesibilitasnya yang masih terkotak – kotak dan pendekatan yang masih *case by case problem solving*. Meskipun BPTJ dengan RITJ-nya namun masih dirasa memiliki keterbatasan dalam hal kewenangan sehingga belum dapat menjalani tugas dan fungsinya dengan optimal.

## **b. Kinerja Pelayanan**

- 1) Belum optimalnya skema multi operator dalam penyelenggaraan transportasi di Jabodetabek  
Permasalahan mendasar yang dihadapi sektor transportasi selama ini terutama adalah masih kurang memadainya sarana dan prasarana transportasi jika dibandingkan dengan permintaan akan pelayanan jasa transportasi.

Peran swasta dalam skema penyelenggaraan transportasi sampai saat ini masih perlu distimulus, karena masih minimnya minat swasta sebagai operator dalam penyelenggaraan transportasi. Hal ini menyebabkan kurangnya kompetisi dalam penyediaan pelayanan transportasi oleh operator.

- 2) Belum optimalnya pelayanan transportasi multimoda dan antarmoda yang terintegrasi di Jabodetabek.

Konektivitas antar dan intermodal masih terkendala dengan belum terbentuknya sistem *feeder* di semua rute – rute bus-bus reguler yang beroperasi pada ruas-ruas jalan, sehingga beberapa diantaranya masih tercampur.

- 3) Belum optimalnya pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi di Jabodetabek.
- 4) Rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum perkotaan dan tingginya penggunaan kendaraan pribadi di Jabodetabek.

## **c. Keselamatan dan Keamanan**

- 1) Belum optimalnya tingkat kesadaran dan peran serta masyarakat akan keselamatan dan keamanan transportasi.

Jumlah kejadian dan fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan merupakan yang paling tinggi bila dibandingkan moda lainnya. Masih tingginya jumlah dan fatalitas

kecelakaan ini akibat kurangnya disiplin pengguna jalan dan rendahnya tingkat kelaikan armada.

- 2) Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan kehandalan sarana prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi
- 3) Kurang optimalnya pelaksanaan perlindungan lingkungan yang diakibatkan penyelenggaraan transportasi.

Perlindungan lingkungan terkait dengan penyelenggaraan transportasi saat ini dapat dikatakan belum optimal, mengingat peningkatan emisi gas buang dari kendaraan tidak diiringi dengan usaha mereduksi pengaruh emisi gas buang, misalnya melalui pengembangan Ruang Terbuka Hijau (RTH), mekanisme *punishment* untuk kendaraan yang tidak lolos uji emisi maupun penyediaan lokasi pengolahan limbah B3 yang dapat mengakomodir limbah pembuangan oli bekas tersebut.

- 4) Belum optimalnya penanganan perlintasan tidak sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan

Menyangkut penanganan perlintasan tidak sebidang antara jalan KA dengan jalan, dalam UU nomor 23 Tahun 2009 tentang Perkeretaapian diamanahkan tidak diizinkan perlintasan tidak sebidang antara jalan KA dengan jalan, jalan harus dimasukkan dalam pelaksanaan mengalami kendala khususnya terkait masalah wewenang antara jalan nasional, provinsi, dimana hal ini dikaitkan dengan kemampuan anggaran dalam pembuatan flyover/ underpass, hal ini sangat penting dalam rangka pencegahan tingginya kecelakaan.

- 5) Belum optimalnya pengawasan dan penegakan hukum dalam pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi di Jabodetabek

#### **d. Kapasitas Transportasi**

- 1) Kurangnya tingkat kesesuaian, kecukupan, dan kehandalan sarana dan prasarana transportasi di Jabodetabek

Keterbatasan dalam penyediaan sarana transportasi menyebabkan masyarakat beralih menggunakan kendaraan pribadi yang menyebabkan kemacetan di jalan, sehingga menyebabkan sistem distribusi barang dan penumpang menjadi terhambat. Kurangnya tingkat kesesuaian, kecukupan dan keandalan sarana dan prasarana transportasi banyak direpresentasikan tidak hanya pada aspek kuantitas, melainkan juga terkait dengan kualitas (kemudahan, keamanan, serta kenyamanan) dalam menggunakan sarana dan prasarana transportasi.

- 2) Belum memadainya ketersediaan fasilitas penunjang dalam optimalisasi pemanfaatan sarana dan prasarana transportasi di Jabodetabek
- 3) Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaraan bidang perhubungan di Jabodetabek

4) Masih rendahnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi

Masih rendahnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi dipengaruhi oleh faktor komitmen pemerintah dalam memberikan *road map*, penataan transportasi, serta kepastian investasi yang akan dilakukan oleh swasta dan pertimbangan ekonomi. Pola pengembangan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPBU) terkait dengan prosedur dan komitmen pembangunan maupun *sharing* sampai saat ini masih memerlukan perbaikan terkait dengan usaha mewujudkan kemudahan prosedur KPBU dan kemudahan dalam berinvestasi di Indonesia.

5) Belum optimalnya dukungan hasil penelitian untuk menunjang kebutuhan sektor transportasi di Jabodetabek

### 3.4. TANTANGAN

Beberapa tantangan yang dihadapi BPTJ dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya untuk mewujudkan transportasi Jabodetabek yang lancar dan terintegrasi antara lain:

- a. Belum tersusunnya rencana aksi RITJ di lingkungan BPTJ maupun di tingkat Kementerian/Lembaga yang berakibat pada kurang jelasnya pembagian tugas dalam pelaksanaan program dan kegiatan RITJ khususnya pembagian tanggung jawab dan peran antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, serta masih banyaknya saran dan masukan baru dari Pemerintah Daerah dan *stakeholder* yang belum dapat ditampung dalam sinkronisasi RITJ.
- b. Terkait otoritas kelembagaan BPTJ yang masih dirasa memiliki keterbatasan baik dalam hal kewenangan dan juga anggaran. Tugas utama BPTJ untuk mengkoneksikan transportasi di wilayah Jabodetabek bukanlah tugas yang mudah. BPTJ perlu melakukan negosiasi di beberapa pihak agar bisa menyerahkan beberapa kewenangannya untuk selanjutnya akan dilaksanakan oleh BPTJ. Namun, hal ini tentu memerlukan keluwesan masing-masing para pihak terkait, agar terwujudnya transportasi yang lancar dan terintegrasi di wilayah Jabodetabek.
- c. Permasalahan taksi online di wilayah Jabodetabek yang jumlahnya sudah sangat banyak dan belum bisa diketahui jumlah pastinya menjadi tantangan tersendiri bagi BPTJ. Dibutuhkan pembatasan sistem *recruitment* taksi online dan pemenuhan standar angkutan umum khususnya bagi taksi online berbasis kendaraan roda empat. Perlu dilakukan koordinasi lebih lanjut antara Kementerian Perhubungan dan BPTJ dengan instansi lain yang bersangkutan seperti perusahaan angkutan online dan Kemenkominfo.



## BAB IV

# PROGRAM KEGIATAN PEMBANGUNAN DAN ANGGARAN 2020

---

Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahun 2020 merupakan dokumen perencanaan pembangunan tahunan yang disusun untuk pelaksanaan pembangunan pada tahun pertama pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahun 2020 ini disusun pada tahun terakhir pelaksanaan RPJMN 2015-2019, bersamaan dengan penyusunan RPJMN 2020-2024. Dengan demikian, penyusunan RKP 2020 masih mengacu pada RPJMN 2015-2019 dan diharapkan dapat menjembatani RPJMN 2015-2019 dengan RPJMN 2020-2024. Arah kebijakan umum pembangunan nasional sebagaimana lanjutan pada tahun sebelumnya diarahkan untuk memperkuat konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan, mempercepat penyediaan infrastruktur perumahan dan kawasan permukiman (air minum dan sanitasi) serta infrastruktur kelistrikan, menjamin ketahanan air, pangan dan energi untuk mendukung ketahanan nasional, dan mengembangkan sistem transportasi massal perkotaan. Seluruh pembangunan dilaksanakan secara terintegrasi dan dengan meningkatkan peran Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha.

### 4.1 KERANGKA PENDANAAN

Aspek pendanaan merupakan salah satu kunci utama dalam tercapainya pembangunan infrastruktur karena memerlukan dana yang besar. Pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan pembiayaan yang terstruktur dalam periode yang panjang. Pemerintah dapat meningkatkan pembelanjaan sektor publik hingga mencapai 5% bahkan hingga 7% PDB. Pemerintah mempunyai kewajiban (*Public Sector Obligation*) membangun infrastruktur dasar yang layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara komersial. Kemitraan pemerintah dan swasta (*Public Private Partnership*) atau Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) diperlukan untuk mendukung proyek-proyek yang layak secara ekonomi namun kurang layak secara finansial.

#### 4.1.1. SKENARIO PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR

Dalam konteks skenario perencanaan infrastruktur transportasi terintegrasi menjadi salah satu komponen terbesar dalam pemenuhan kebutuhan pendanaan. Skenario peningkatan jaringan jalan akan memberikan implikasi terhadap peningkatan aksesibilitas antar wilayah, serta memberikan jaminan peningkatan pelayanan distribusi barang dan penumpang. Hal ini akan meningkatkan pula pendapatan sektor transportasi meskipun pada beberapa kasus peningkatan infrastruktur jalan juga akan memberikan dampak terhadap peningkatan pertumbuhan lalu lintas. Namun permasalahan demikian menjadi salah satu aspek yang memerlukan penanganan mengingat roda perekonomian negara akan sangat tergantung pada pengembangan infrastruktur.

Skenario pendanaan memberikan implikasi terhadap beberapa skenario didalam peningkatan perjanjian dan pengembangan investasi dengan pihak swasta maupun BUMN. Mekanisme Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) dan lembaga-lembaga internasional maupun negara lain akan menjadi salah satu komponen yang harus dibangun. Peningkatan hubungan bilateral antar negara akan berpotensi meningkatkan investasi, sedangkan peningkatan komponen pinjaman luar negeri yang berpotensi untuk membiayai pembangunan infrastruktur di Indonesia. Pada Tahun 2020-2024, skenario tersebut menjadi salah satu alternatif yang paling signifikan untuk mengakselerasi pertumbuhan ekonomi negara dengan tidak mengesampingkan kebutuhan lainnya.

Berdasarkan skema pendanaan pembangunan infrastruktur yang diterbitkan Bappenas, mekanisme optimalisasi peran BUMN dan Swasta menjadi alternatif positif mengingat sumber pendanaan negara belum optimal memberikan upaya pemerataan pembangunan infrastruktur. Peran swasta dan BUMN menjadi sangat penting dalam memberikan *multiplier effect* terhadap peningkatan iklim investasi, serta percepatan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi nasional maupun wilayah yang akan berdampak pada kesejahteraan dan kemakmuran rakyat.

Berdasarkan Surat Bersama Menteri Keuangan dan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor : S-338/MK.02/2019 dan Nomor : B.241/M.PPN/D.8/KU.01.01/04/2019 tanggal 29 April 2019 Perihal Pagu Indikatif K/L Tahun 2020. Total Alokasi Pagu Indikatif BPTJ pada TA 2020 sebesar Rp. 778.387.866.000,- dengan rincian sesuai matriks sebagai berikut :

**Tabel 4.1 Total Pagu Indikatif Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020**

(Dalam Rp.000)

No	PROGRAM	PAGU INDIKATIF 2020						JUMLAH
		RP. MURNI	PNBP	BLU	PLN	HLN	SBSN	
1.	Belanja Pegawai	16.990.473	0	0	0	0	0	16.990.473
2.	Belanja Barang Mengikat	28.934.008	0	0	0	0	0	28.934.008
3.	Belanja Barang Non Operasional	732.463.385	0	0	0	0	0	732.463.385
<b>JUMLAH</b>		<b>778.387.866</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>778.387.866</b>

Sumber : Surat Bersama Menteri PPN / Kepala Bappenas dan Menteri Keuangan Nomor: S S-338/MK.02/2019 dan Nomor : B.241/M.PPN/D.8/KU.01.01/04/2019 tanggal 29 April 2019 Perihal Pagu Indikatif K/L Tahun 2020

Namun dikarenakan terdapat perubahan kebutuhan untuk beberapa kegiatan utama maka dilaksanakanlah diusulkan perubahan rekomposisi kepada Menteri Keuangan dan Menteri PPN/Kepala Bappenas yang selanjutnya dijadikan acuan dalam komposisi anggaran dalam Pagu Anggaran TA.2020. Rekomposisi pagu indikatif Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek digunakan untuk pengalokasian anggaran pada kegiatan prioritas dan strategis yang belum teralokasikan dan pemenuhan kebutuhan kenaikan gaji dan tunjangan kinerja Kementerian Perhubungan. Hasil rekomposisi anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek menjadi Rp. 606.587.093.000,-

Selanjutnya berdasarkan Surat Menteri Keuangan Nomor S-533/MK.02/2019 tanggal 16 Juli 2019 perihal Pelaksanaan Penyusunan dan Penelahaan RKA-K/L TA 2020. Total Alokasi Pagu Anggaran pada TA 2020 sebesar Rp. 581.397.393.000,- dengan rincian sesuai matriks sebagai berikut :

**Tabel 4.2 Total Pagu Anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020**

(Dalam Rp.000)

No	PROGRAM	PAGU ANGGARAN 2020						
		RP. MURNI	PNBP	BLU	PLN	HLN	SBSN	JUMLAH
	<b>BPTJ</b>	581.397.393	0	0	0	0	0	581.397.393
	<b>JUMLAH</b>	<b>581.397.393</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>581.397.393</b>

Sumber : Surat Menteri Keuangan Nomor S-533/MK.02/2019 tanggal 16 Juli 2019 perihal Pelaksanaan Penyusunan dan Penelahaan RKA-K/L TA 2020

Dalam rapat dengar pendapat (RDP) Komisi V DPR RI sesuai hasil pembahasan, diusulkan penambahan anggaran untuk Ditjen Perhubungan Darat dalam rangka untuk mengoptimalkan pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana moda transportasi darat dan moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan. Selain, itu diusulkan juga penambahan anggaran untuk Inspektorat Jenderal dalam rangka peningkatan pengawasan dan akuntabilitas aparatur Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek serta Sekretariat Jenderal dalam rangka penyelenggaraan dukungan transportasi dalam pelayanan pimpinan, sehingga pagu anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek menjadi Rp. 606.587.093.000,-

Dalam rangka efisiensi anggaran biaya perjalanan dinas di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, komposisi Pagu Alokasi Anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 menjadi Rp. 406.587.093.000,- dengan rincian sesuai matriks sebagai berikut :

**Tabel 4.3 Total Pagu Alokasi Anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020**

(Dalam Rp.000)

No	PROGRAM/ KEGIATAN	PAGU ALOKASI ANGGARAN 2020						JUMLAH
		RP. MURNI	PNBP	BLU	PLN	HLN	SBSN	
1.	Dukungan Manajemen Teknis Lainnya	97.631.829						97.631.829
2.	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana Transportasi Jabodetabek	123.435.186						123.435.186
3.	Peningkatan, Penyediaan, Serta Pengembangan Lalu Lintas di Wilayah Jabodetabek	123.424.806						123.424.806
4.	Peningkatan, Penyediaan Pelayanan Angkutan Orang, Angkutan Brang, serta Pengawasan Angkutan di Wilayah Jabodetabek	60.263.294						60.263.294
<b>JUMLAH</b>		<b>406.587.093</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>406.587.093</b>

Sumber : Surat Menteri Keuangan Nomor: S-669/MK.02/2019 tanggal 11 September 2019 perihal Penyampaian Pagu Alokasi Anggaran Kementerian/Lembaga TA 2020 Hasil Rapat Pembahasan Panitia Kerja Belanja Pemerintah Pusat dalam Rangka Pembicaraan Tingkat I/Pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang APBN TA 2020

#### 4.1.2. Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)

KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu kepada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/ Kepala Lembaga/Kepala Daerah/ BUMN/BUMD, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko antara para pihak. Tujuan menggunakan skema KPBU meliputi:

- Mencukupi kebutuhan pendanaan penyediaan infrastruktur secara berkelanjutan melalui pengerahan dana swasta
- Mendorong prinsip pakai-bayar oleh pengguna, atau dalam hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna
- Penyediaan Infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran dan tepat waktu
- Menciptakan iklim investasi yang mendorong partisipasi Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur.
- Memberikan kepastian pengembalian investasi Badan Usaha melalui pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada Badan Usaha.

Skema pembiayaan KPBU ini juga yang sedang digalakkan Pemerintah pada TA 2020 sehingga dapat mengurangi besarnya anggaran yang bersumber dari Rupiah Murni (RM). Adapun beberapa infrastruktur yang diarahkan untuk dibiayai melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha *Availability Payment* (KPBU-AP) antara lain sebagai berikut:

**Tabel 4.4 Tabel Kegiatan dengan Skema Pendanaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) TA 2019 – 2020**

SEKTOR	NO	PROYEK KPBU	POSISI SAAT INI	KETERANGAN
BPTJ	<b>TAHUN 2019</b>			
	1	TOD Poris Plawad		
	2	Jakarta Elevated Loop Line		
	3	Cikarang Bekasi Laut	Menunggu penunjukan PJPK	

Sumber : Data BPTJ 2019

## 4.2 KEGIATAN Mendukung Prioritas Nasional Tahun 2020

Penjabaran RKP tahun 2020 ke dalam 5 (lima) PN meliputi: (1) Pembangunan Manusia dan Pengentasan Kemiskinan; (2) Infrastruktur dan Pemerataan Wilayah; (3) Nilai Sektor Riil, Industrialisasi, dan Kesempatan Kerja; (4) Ketahanan Pangan, Air, Energi, dan Lingkungan Hidup; serta (5) Stabilitas Pertahanan dan Keamanan. Dalam rangka mendukung Prioritas Nasional Tahun 2020 maka Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek mendukung di 3 (tiga) Prioritas Nasional yaitu **Prioritas Nasional 2** (Infrastruktur dan Pemerataan Wilayah).



**Gambar 4.1 Prioritas Nasional dalam RKP 2020**

Sumber : RKP 2020 Bappenas, 2020

Adapun kegiatan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek yang mendukung Proyek Prioritas Nasional 2020, sebagai berikut :

**Tabel 4.5 Rincian dari kegiatan Program Prioritas BPTJ**

No.	Proyek Prioritas	Program	Kegiatan/Proyek
1	Konektivitas Transportasi Darat	Program Pengelolaan Transportasi Jabodetabek	Pembangunan Terminal Tipe A di Jabodetabek
			Penyusunan Studi Pendahuluan OBC KPBU Berbasis Jalan
			Penyusunan Studi Pendahuluan OBC KPBU Berbasis Rel
			Penyusunan Studi Pendahuluan OBC KPBU CBL
			Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan
			Peningkatan Sistem ATCS/Pembangunan Intelligent Transportastion System (ITS)
			Penyusunan Studi Pendahuluan OBC Proyek KPBU ERP Jabodetabek

Sumber : *Pagu Alokasi Anggaran, 2020*

### 4.3 PROGRAM KEGIATAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020

Dalam rangka mewujudkan sasaran dalam Renstra Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020, berikut disampaikan program prioritas pembangunan transportasi tahun 2020 di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek meliputi :

#### 4.3.1 Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ)

Kegiatan strategis Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) di bidang prasarana darat, prasarana perkeretaapian, angkutan orang, angkutan barang, lalu lintas darat dan lalu lintas perkeretaapian pada tahun 2020 antara lain sebagai berikut :

##### A. Bidang Prasarana Darat

- 1) FS Dan Pra Design Pembangunan Peningkatan Akses Pejalan Kaki Dari Ke Angkutan Umum (Trotoar, JPO, Trowongan, PJU) di Wilayah Jabodetabek
- 2) FS Dan Pra Design Pembangunan Halte Pada Rute Transjabodetabek Reguler Di Jalan Nasional
- 3) DED Pengembangan Terminal Tipe A Di Wilayah Jati Asih Bekasi
- 4) FS Dan Pra Design Pembangunan Jalan Yang Mempertimbangkan Aksesibilitas Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Transportasi Publik
- 5) SP Pengembangan Perairan Daratan Di Wilayah Jabodetabek (Muara Angke s.d Kepulauan Seribu, Muara Gembong s.d. Kepulauan Seribu, Tanjung Pasir s.d Kepulauan Seribu)
- 6) DED Pembangunan Fasilitas Park And Ride Di Jabodetabek
- 7) DED Pembangunan Jalur Sepeda / Bike Sharing Di Jabodetabek
- 8) FS Pembangunan Fasilitas Integrasi Antar Moda Terminal Cibinong dan Stasiun Cibinong Kabupaten Bogor
- 9) Lanjutan Pembangunan Terminal Jatijajar

- 10) Pengembangan Terminal Tipe A Pondok Cabe
- 11) Penyusunan Studi Pendahuluan OBC KPBU Berbasis Jalan
- 12) Penyusunan Studi Pendahuluan OBC KPBU Cikarang Bekasi Laut
- 13) Pembangunan Taman Edukatif Keselamatan Transportasi Kota Bekasi dan Kota Depok.

#### **B. Bidang Prasarana Perkeretaapian**

- 1) SID Pembangunan Jalur Kereta Api Jalur Cileungsi - Jonggol - Cianjur
- 2) SID Pembangunan Jalur Kereta Api Jalur Bogor s.d Rangkasbitung
- 3) FS dan *Basic Design* Pembangunan Jalur Kereta Api Lintas Nambo - Cileungsi - Bekasi
- 4) DED Pembangunan Perlintasan Tidak Sebidang Lintas Tanah Abang – Serpong
- 5) FS dan *Basic Design* Pembangunan LRT Lintas Rawa Buntu - Tangerang - Bandara Soetta
- 6) FS dan Basic Design Pembangunan LRT Lintas Batu Ceper – Serpong
- 7) Desain Pengembangan Fasilitas Perpindahan Moda/Fasilitas Integrasi Intra dan Antar Moda di Stasiun MRT,LRT,KRL dan Terminal
- 8) Penyusunan Studi Pendahuluan OBC KPBU Perpanjangan MRT Lebak Bulus s.d Pondok Cabe

#### **C. Bidang Angkutan Orang**

- 1) Penyusunan Masterplan kawasan berorientasi angkutan umum massal di wilayah jabodetabek
- 2) Pengoperasian 4 terminal yaitu Baranangsiang kota Bogor, Poris Plawad Kota Tangerang, Pondok Cabe Tangerang Selatan, Jatijajar Kota Depok
- 3) Studi Masterplan Simpul Angkutan Umum di Wilayah Jabodetabek
- 4) Pendataan, Penataan dan Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan
- 5) Penyelenggaraan Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru
- 6) Pengadaan Kendaraan Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan di Wilayah Jabodetabek Roda 4
- 7) Pemberian Subsidi Angkutan Umum Massal di Wilayah Jabodetabek

#### **D. Bidang Angkutan Barang**

- 1) Rencana Teknis Modal Share Pelayanan Angkutan Barang di Jabodetabek
- 2) Pengadaan Alat Pengawasan Muatan dan Dimensi Angkutan Barang

#### **E. Bidang Lalu Lintas Darat**

- 1) Pengadaan Peralatan Pengatur Kinerja Lalu Lintas
- 2) Pengadaan Peralatan *Variable Message Sign* (VMS) Mobile
- 3) Pengoperasian ATCS di Wilayah Jabodetabek
- 4) Pemeliharaan ATCS di Wilayah Jabodetabek
- 5) Peningkatan Sistem ATCS di Wilayah Jabodetabek
- 6) Supervisi Peningkatan Sistem ATCS di Wilayah Jabodetabek

- 7) Pemindahan Ruang Pusat Kendali BPTJ - Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek
- 8) Pengadaan Perangkat Keras Sistem E-Terminal
- 9) Peningkatan Perangkat Lunak Sistem E-Terminal
- 10) BPTJ *Executive Informasi System*
- 11) Penataan integrasi di titik simpul SAUM (Sistem Angkutan Umum Massal) di Jabodetabek
- 12) Penyusunan Studi Pendahuluan OBC Proyek KPBU ERP Jabodetabek
- 13) Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan

**Tabel 4.6 Rincian Lokasi Pengadaan Dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Jabodetabek TA 2020**

Tahun	Kegiatan	Lokasi
2020	Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan (13 ruas jalan, 13 supervisi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruas Jalan Cigelung (Bts. Banten) - Jasinga (Nomor Ruas 021)</li> <li>- Ruas Jalan Batas Leuwiliang - Jalan Abd. Bin Nuh (Kode Ruas 023)</li> <li>- Ruas Jalan Raya Ciawi - Benda (Kode Ruas 025)</li> <li>- Ruas Jalan Ciawi – Puncak (Kode Ruas 074)</li> <li>- Ruas Jalan Raya Tajur (024) - Jalan Raya Pajajaran (073) - Jalan Raya Kedunghalang (073)</li> <li>- Ruas Jalan Bts Depok/Bogor – Bogor (Nomor Ruas 012)</li> <li>- Ruas Jalan Bekasi - Tambun Cikarang (Bts. DKI Jakarta/Bekasi – Bts. Bekasi/Karawang) (Nomor Ruas 001, 002, 003)</li> <li>- Ruas Jalan Nasional Wilayah Kota Depok (Nomor Ruas 099, 100)</li> <li>- Jalan Nasional Wilayah Kota Tangerang (Nomor Ruas 003,004)</li> <li>- Ruas Jalan Raya Serang (Bts. Kota Serang - Bts. Kota Tangerang) (Nomor Ruas 003)</li> <li>- Ruas Jalan Bts. DKI Jakarta/Banten - Bts. Depok/Bogor (Ciputat - Parung) (Nomor Ruas 018, 069)</li> <li>- Ruas Jalan Raya Bogor (Gandaria/Bts. DKI Jakarta - Kedunghalang/Bts. Bogor) (Nomor Ruas 072, 073)</li> </ul>

Sumber : BPTJ, 2019

## F. Bidang Lalu Lintas Perkeretaapian

Kegiatan strategis di bidang lalu lintas perkeretaapian pada TA 2020 yaitu FS LRT Bandara Soekarno Hatta – Kemayoran.



## BAB V PENUTUP

---

Dalam Rencana Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 masih terdapat tantangan berupa belum optimalnya kualitas keamanan dan keselamatan, belum optimalnya kapasitas prasarana transportasi dalam menunjang konektivitas dan sistem logistik nasional khususnya untuk pelayanan transportasi massal perkotaan, transportasi untuk daerah terpencil, pedalaman, rawan bencana dan wilayah terluar. Hal ini terjadi sebagai akibat adanya keterbatasan kemampuan pendanaan pemerintah khususnya melalui sumber pembiayaan APBN (Rp. Murni) dalam menyediakan sarana dan prasarana transportasi tersebut. Oleh karena itu sejak tahun 2019, semua sub sektor transportasi diarahkan untuk mencari potensi pembiayaan lainnya melalui pemanfaatan skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha – *Availability Payment* (KPBU - AP), Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), upaya pemanfaatan potensi investasi melalui BUMN, Kerjasama Pemanfaatan (KSP), Kerjasama Pembangunan Infrastruktur (KSPI) serta sumber pembiayaan lainnya.

Keberhasilan pelaksanaan Rencana Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 ini tergantung pada komitmen, sikap mental, tekad, semangat, ketaatan dan disiplin dari para penyelenggara pemerintahan di sektor transportasi dan dukungan dari para penyelenggara negara lainnya serta masyarakat secara umum untuk meningkatkan pelayanan transportasi bagi masyarakat.

Dalam kaitan itu, seluruh penyelenggara pemerintahan, masyarakat dan seluruh stakeholder di bidang perhubungan harus bersungguh-sungguh dalam melaksanakan program-program pembangunan yang telah tertuang dalam Rencana Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020 sehingga mampu memberikan hasil pembangunan sektor transportasi yang optimal, mampu menggerakkan pertumbuhan wilayah dan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang dinikmati secara adil dan merata oleh seluruh rakyat Indonesia.