

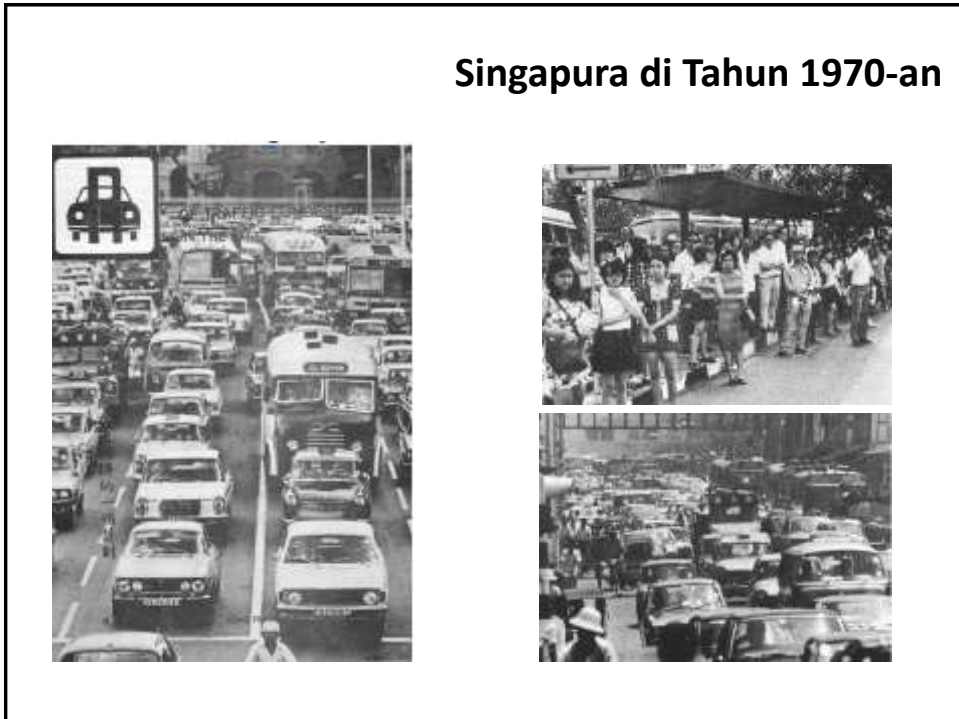


MANAJEMEN ANGKUTAN UMUM

Latar Belakang

Angkutan
Umum sebagai
Obat Mujarab
Permasalahan
Transportasi
Perkotaan





Singapura Saat Ini



5

Korea tahun 1990-an



6

Korea Saat Ini



7

PROGRAM PEMBANGUNAN TRANSPORTASI MASSAL PERKOTAAN

TRANSPORTASI MASSAL PERKOTAAN SEBAGAI PROGRAM NASIONAL (NKRI)

(Bukan hanya program Kemenhub, bukan hanya program Pemda, dan bukan hanya program Perum DAMRI/PPD)



Sesuai Dengan
Amanat UU 22/2009
& PP 74/2013

Merupakan visi dan misi
Pemerintahan Jokowi-JK
(Nawa Cita) sebagai satu-
satunya visi Pemerintah dan
Pemda

Dituangkan dalam
RPJMN 2015-2019
& Perpres No. 2/2015



Telah dituangkan dalam
Renstra Kemenhub
2015-2019
(KM No. KP.430/2015)

Seharusnya
didukung dalam program
Kementerian/Lembaga
terkait

Seharusnya didukung dan
dituangkan dalam Renstra
2015-2019 di Pemda terkait

KEWAJIBAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM

UNDANG UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LLAJ " Pasal 139 "

- Pemerintah wajib menjamin **tersedianya angkutan umum** untuk jasa angkutan orang dan/atau barang **antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara**;
- Pemerintah Daerah Provinsi wajib menjamin **tersedianya angkutan umum** untuk jasa angkutan orang dan/atau barang **antarkota dalam provinsi**;
- Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang **dalam wilayah kabupaten/kota**.
- Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh **badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain** sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

PERATURAN PRESIDEN NOMOR 2 TAHUN 2015 TENTANG RPJMN 2015-2019

B.6.2 MEMBANGUN TRANSPORTASI UMUM MASSAL PERKOTAAN

SASARAN

1. MENINGKATKAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM MASSAL PERKOTAAN
 - A. MODAL SHARE (PANGSA PASAR) ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DI KOTA MEGAPOLITAN/METROPOLITAN/BESAR MINIMAL 32 PERSEN
 - B. JUMLAH KOTA YANG MENERAPKAN SISTEM ANGKUTAN UMUM MASSAL BERBASIS JALAN DAN/ATAU REL PADA 34 KOTA
2. MENINGKATNYA KINERJA LALU LINTAS JALAN PERKOTAAN YANG DI UKUR DENGAN KECEPATAN LALU LINTAS JALAN NASIONAL DI KOTA-KOTA METROPOLITAN/BESAR MINIMAL 20 KM/JAM

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 430 TAHUN 2015 TENTANG RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019

BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KELEMBAGAAN

3.1.2. ISU STRATEGIS 2 : MEMBANGUN TRANSPORTASI UMUM MASSAL PERKOTAAN

3.1.2.1 MENGEMBANGKAN SISTEM ANGKUTAN UMUM MASSAL YANG MODERN DAN MAJU DENGAN ORIENTASI KEPADA BUS MAUPUN REL SERTA DILENGKAPI DENGAN FASILITAS ALIH MODA TERPADU

Untuk mengembangkan sistem angkutan umum massal yang modern dan maju dengan orientasi kepada bus dan rel serta dilengkapi dengan fasilitas alih moda terpadu, beberapa strategi yang dilakukan mencakup:

1. Pembangunan angkutan massal cepat berbasis rel antara lain MRT di wilayah Jabodetabek, dan jalur lingkaran layang KA Jabodetabek, serta LRT/monorail/Tram di Surabaya, Bandung, dan Palembang
2. Pengembangan kereta perkotaan di 10 kota metropolitan: Batam, Medan, Palembang, Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar dan Makassar
3. Pengembangan BRT di 34 kota besar beserta fasilitas pendukungnya antara lain Medan, Pekanbaru, Batam, Padang, Palembang, Bandung, Jakarta, Bogor, Semarang, Yogyakarta, Solo, Pontianak, Samarinda, Balikpapan, Makassar, Gorontalo, Dan Ambon
4. Penyediaan dana subsidi/PSD yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan umum massal perkotaan

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 430 TAHUN 2015 TENTANG RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019

4.1.3 KAPASITAS TRANSPORTASI

4.1.3.1 MENINGKATNYA KAPASITAS SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN KETERPADUAN SISTEM TRANSPORTASI ANTARMODA/MULTIMODA

1. PENINGKATAN KAPASITAS PRASARANA
2. PENINGKATAN KAPASITAS SARANA, DENGAN TARGET CAPAIAN S/D TAHUN 2019 SEBESAR 3.955 BUS/UNIT/KAPAL, MELIPUTI:
 - A. JUMLAH PENGADAAN BUS BRT YANG ADA PADA BASELINE TAHUN 2014 SEBANYAK 303 BUS DAN DI TARGETKAN SEBANYAK 3.473 BUS SAMPAI TAHUN 2019

4.1.3.3 MENINGKATNYA PELAYANAN ANGKUTAN UMUM MASSAL PERKOTAAN

UNTUK MENCAPAI SASARAN KEMENHUB MENETAPKAN INDIKATOR KINERJA UTAMA TAHUN 2015-2019, YAITU:

1. JUMLAH WILAYAH PERKOTAAN YANG MENERAPKAN SISTEM ANGKUTAN MASSAL BERBASIS JALAN DAN KERETA API, DENGAN TARGET CAPAIAN S/D TAHUN 2019 SEBANYAK 47 LOKASI :
TRANSPORTASI DARAT MELALUI PENGADAAN BUS BRT DENGAN BASELINE 2014 SEBANYAK 18 LOKASI DAN DITARGETKAN SAMPAI 2019 SEBANYAK 34 LOKASI

PREDICT AND PROVIDE VS. PREDICT AND MANAGE

"PREDICT AND PROVIDE"



"PREDICT AND MANAGE"



PUSH AND PULL POLICY

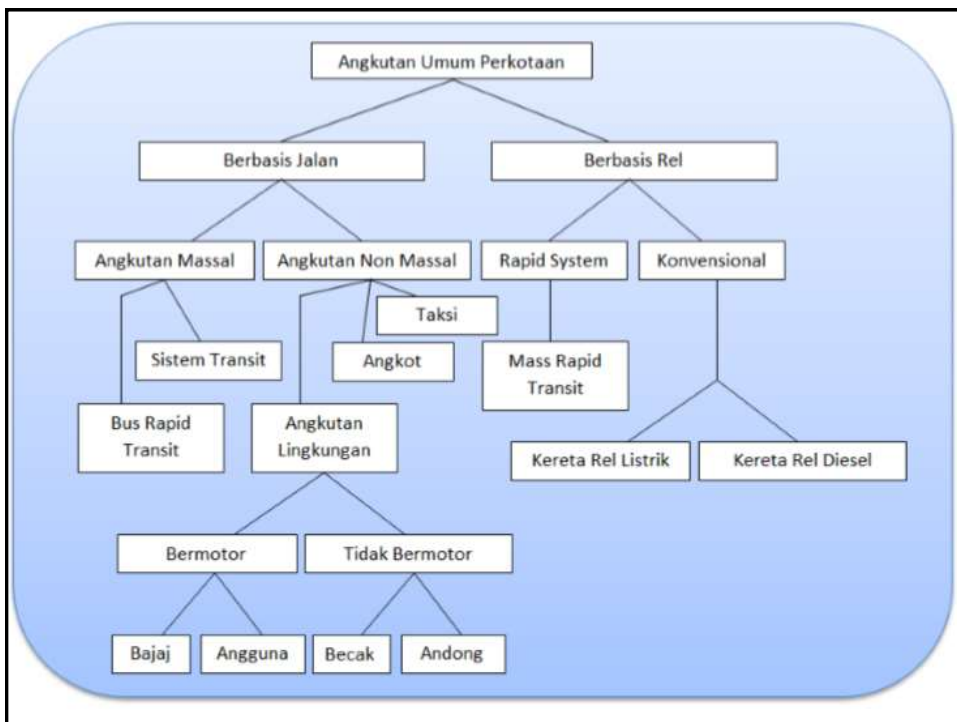
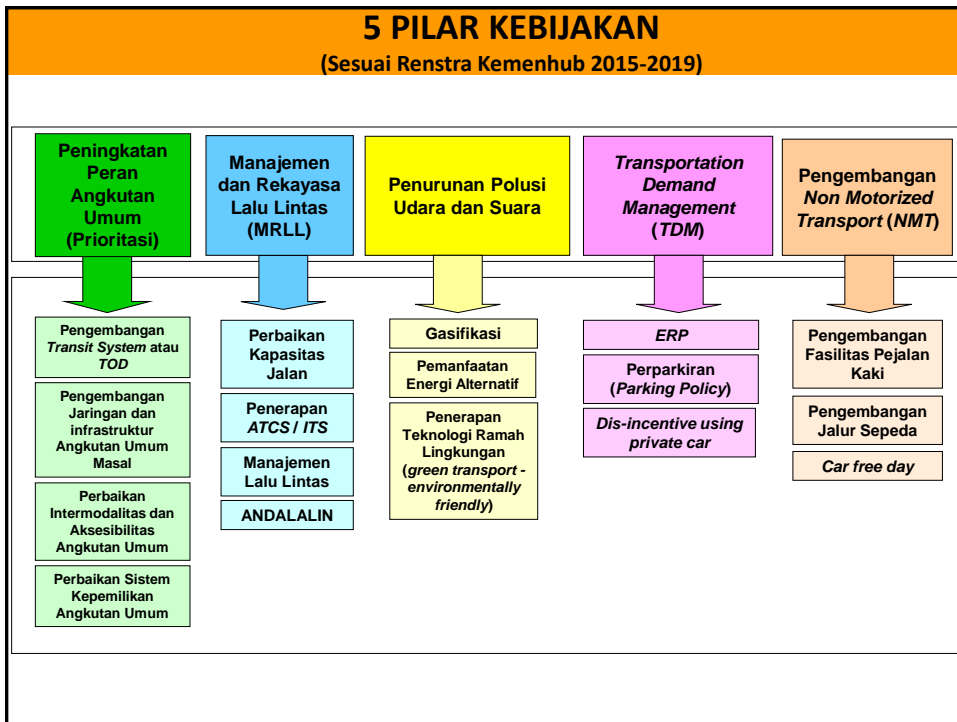


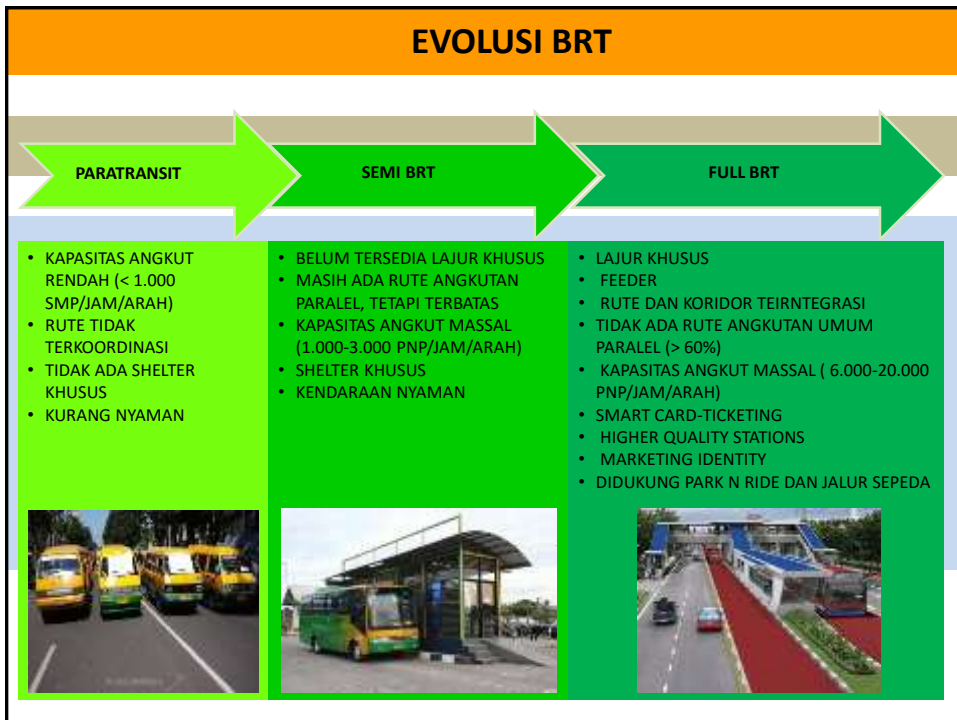
Kebijakan Efek Dorong (PUSH):

- Kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi
- Kebijakan pembatasan parkir
- DII.

Kebijakan Efek Tarik (PULL)

- Kebijakan keberpihakan pada angkutan umum;
- Kebijakan penyediaan fasilitas pejalan kaki dan NMT.
- DII.





UPAYA-UPAYA DALAM IMPLEMENTASI DAN PENGEMBANGAN SISTEM BRT

1. REFORMASI INSTITUSI	<p>Membentuk Badan Pengelola Angkutan Umum, yang bertugas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan pelayanan angkutan umum melalui operator; • Mengumpulkan pendapatan dari angkutan umum (melalui pihak ketiga); • Membayar layanan yang diberikan operator.
2. REFORMASI FINANSIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan tarif berdasarkan skema “Public Service Obligation-PSO/Standar Pelayanan Minimal”; • Pendanaan dari transportasi untuk transportasi (Parkir, Pajak KB, dll).
3. REFORMASI PERIJINAN	<ul style="list-style-type: none"> • Ijin berdasarkan “Quality Licencing”; • Pemberian ijin melalui tender terbuka.
4. REFORMASI PENGELOLAAN/MANAJEMEN	<ul style="list-style-type: none"> • Operator menyediakan layanan sesuai kontrak yang diperoleh; • Tidak ada transaksi uang dengan awak kendaraan; • Awak kendaraan adalah pegawai perusahaan

UPGRADE SARANA (BUS GANDENG, BUS BESAR DAN BUS SEDANG)



TRANS JABODETABEK



TRANS JAKARTA



TRANS MUSI-PALEMBANG



TRANS METRO PEKANBARU

CONTOH 1000 BUS BESAR BRT TA. 2015



Hall 22

JALUR DAN LAJUR KHUSUS BRT



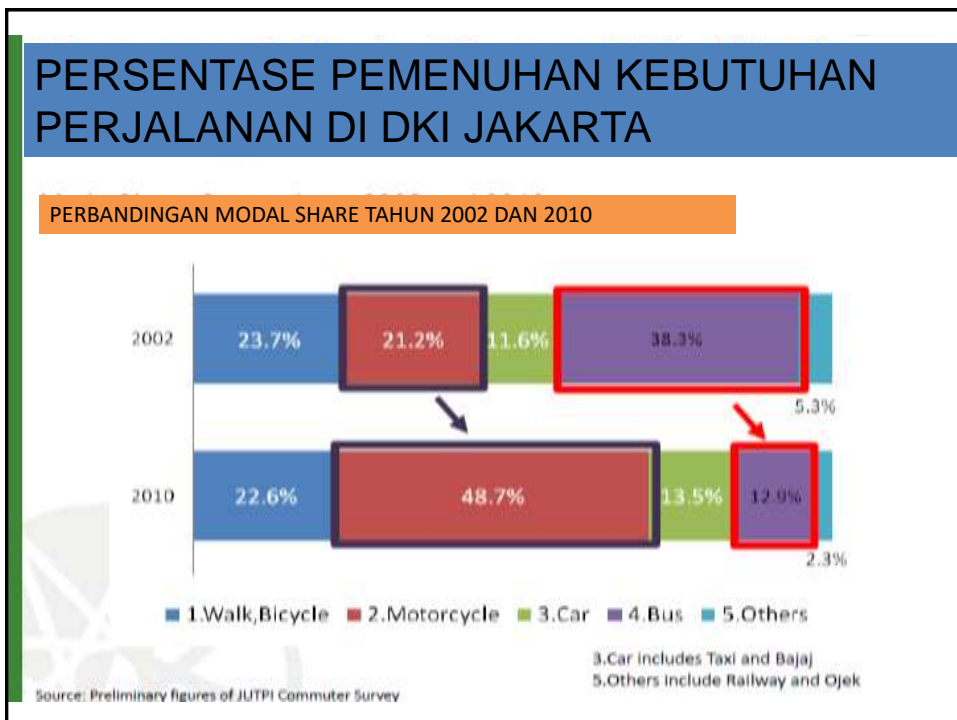
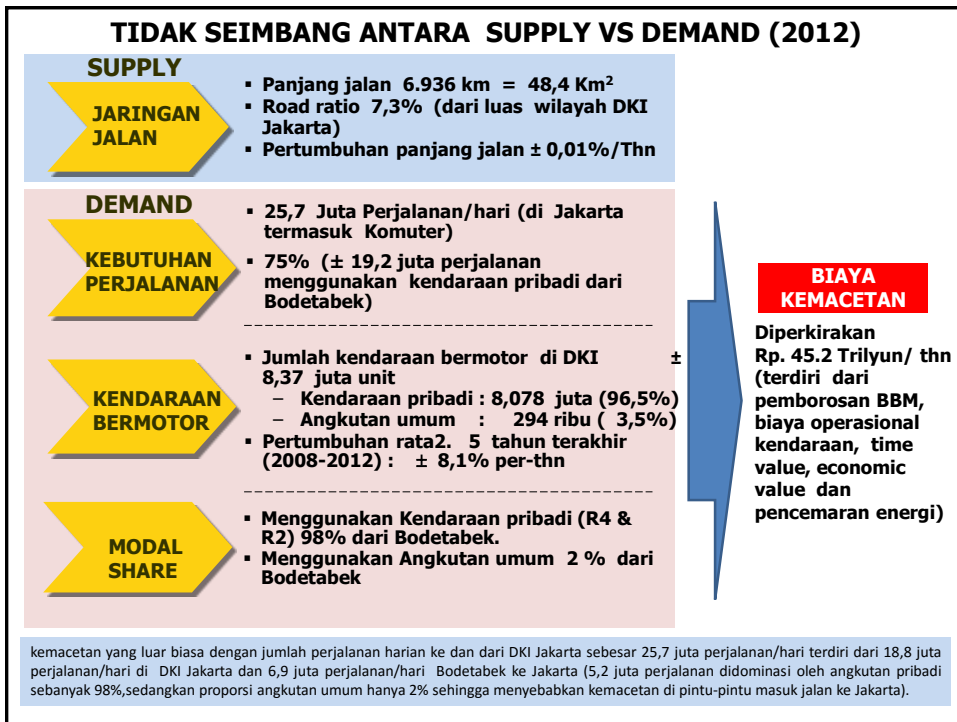
Studi Kasus TRANSPORTASI MASSAL di JAKARTA

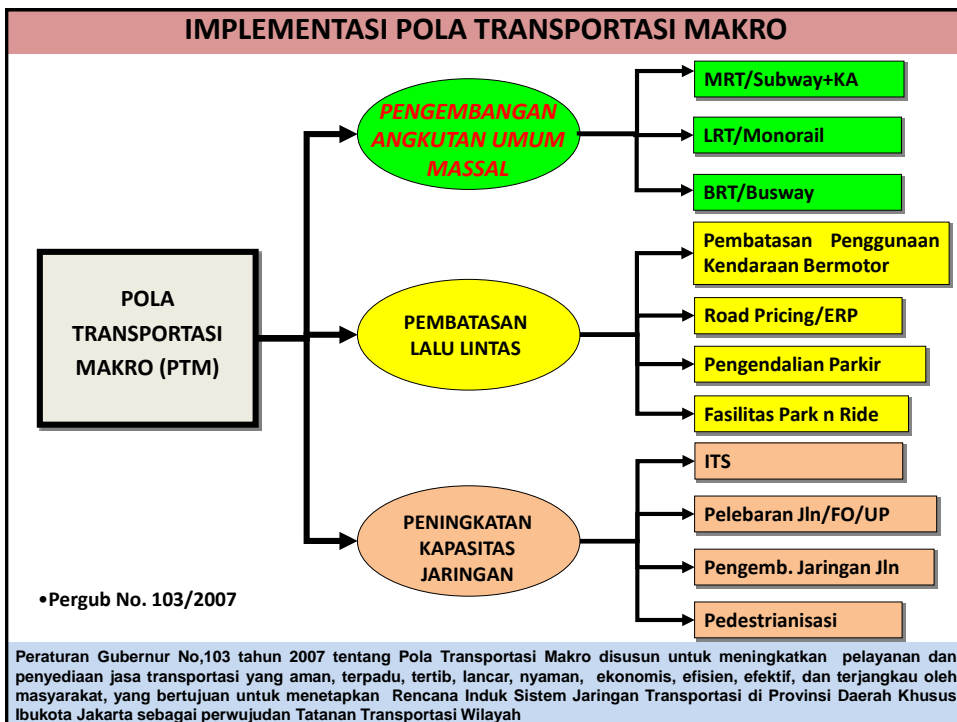


“SEKILAS WAJAH” PERMASALAHAN TRANSPORTASI JAKARTA



JUMLAH KENDARAAN > RUANG JALAN





PEMBANGUNAN BRT/BUSWAY

BT (BUS TRANSIT)



- Lajur tidak prioritas
- Waktu tempuh lama
- Kurang nyaman

BRT (BUS *RAPID* TRANSIT) BUS TRANSJAKARTA



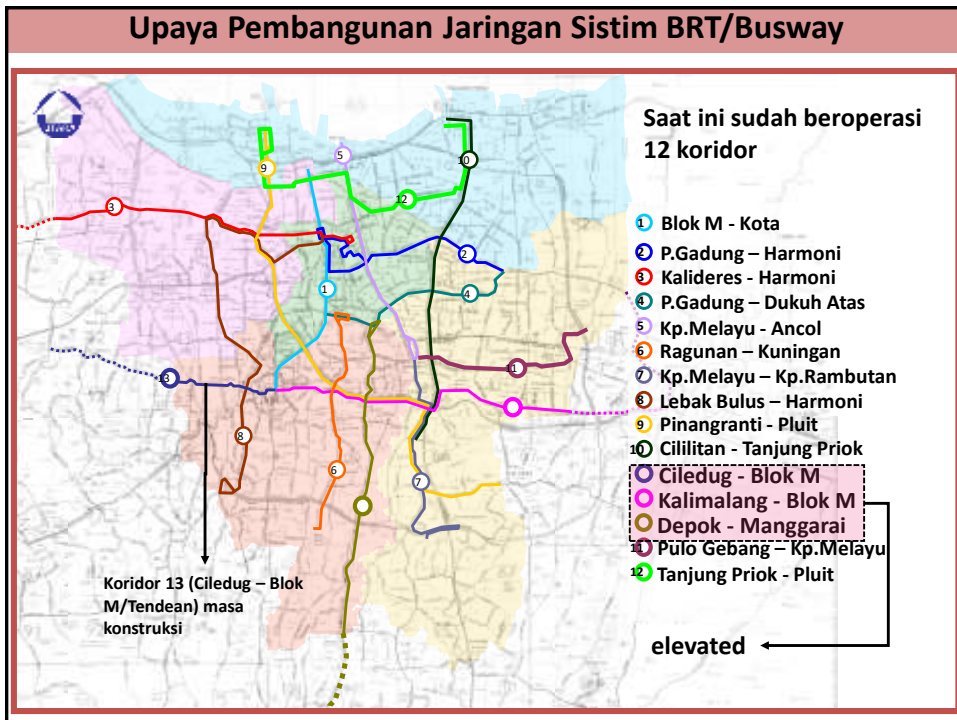
- Lajur prioritas (*busway*)
- Halte & Bus deck tinggi
- Waktu tempuh lebih cepat
- Lebih nyaman

STRATEGI RPJMD UNTUK BRT

Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2013 tentang
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi
DKI Jakarta Tahun 2013 – 2017

- **Pemenuhan kebutuhan armada busway** hingga tahun 2017 direncanakan terpenuhi sebanyak 1.289 SAB (setara articulated bus) dan diharapkan dengan jumlah tersebut dapat mencapai headway 3 menit
- **Transformasikan Kelembagaan pengelolaan busway** menjadi BUMD PT. Transjakarta





OPERASIONAL TRANSJAKARTA SAAT INI

- Jumlah koridor : 12
- Panjang Koridor : ± 210,31 Km (12 Koridor)
- Jumlah halte : 233 halte
- Jumlah Operator : 8 perusahaan sudah operasi + 2 perusahaan sedang membangun bus + Unit pengelolaan Bus Transjakarta Busway
- Jumlah Pool Bus : 13 pool
- Jumlah Bus Operasional : 850 unit (termasuk 6 bus tingkat)
- Produksi km : ± 43-44 juta kilometer pertahun
- SPBG : 7 lokasi (3 PGN + 4 Pertamina)
- Tarif Tiket : Rp.3.500 & Rp.2.000 (pagi jam 5-7) & tarif gratis untuk bus tingkat
- Penumpang saat ini +/- 282.000 per hari (rata-rata)

RP/KM dan Operator Bus Transjakarta

Kontrak dengan Operator Bus di Transjakarta Busway ada beberapa skema :

Skema Operator Bus dengan investasi menyediakan Armada bus dan penyediaan jasa (Rp per km lebih tinggi karena ada nilai investasi).

Skema Operator Bus hanya penyediaan jasa operasional saja (Rp per km lebih rendah karena tidak ada investasi), Bus dari Pemprov DKI .

SAAT INI OPERATOR BUS TRANSJAKARTA ADALAH :

- I. Operator Bus Konsorsium
 1. PT. Trans Batavia
 2. PT. Jakarta Trans Metropolitan
 3. PT. Jakarta Mega Trans
 4. PT. Trans Mayapada Busway
- II. Operator Bus Non Konsorsium (lelang)
 1. PT. Eka Sari Lorena Transport
 2. PT. Primajasa Perdanarayutama
 3. PT. Bianglala Metropolitan
 4. Perum Damri
 5. Perum PPD
 6. PT. Prima Lestari Wisata
 7. PT. Mayasari Bakti
- III. Operator Bus Swakelola (dikelola oleh PT Transportasi Jakarta)

DASAR PERHITUNGAN RP/Km (Mulai Oktober 2015 via e-katalog lkpp)



STERILISASI JALUR BUSWAY

➤ Penjagaan & Operasi sterilisasi



➤ Pemasangan portal



➤ Separator ditinggikan



DINAS PERHUBUNGAN DKI

REALITA :

- PELANGGARAN LAJUR BUSWAY MASIH TETAP TERJADI
- SANKSI DENDA MASIH TERLALU RINGAN
- SAAT TIDAK ADA PETUGAS → TERJADI PELANGGARAN LAJUR BUSWAY
- MASYARAKAT TAKUT PADA PETUGAS, BUKAN TAKUT PADA PERATURAN.
- BELUM MENIMBULKAN EFEK JERA

**PENERAPAN DENDA
MAKSIMAL**

OPERASI STERILISASI LAJUR BUSWAY



RENCANA ELEVATED BUSWAY UNTUK 3 KORIDOR SELANJUTNYA

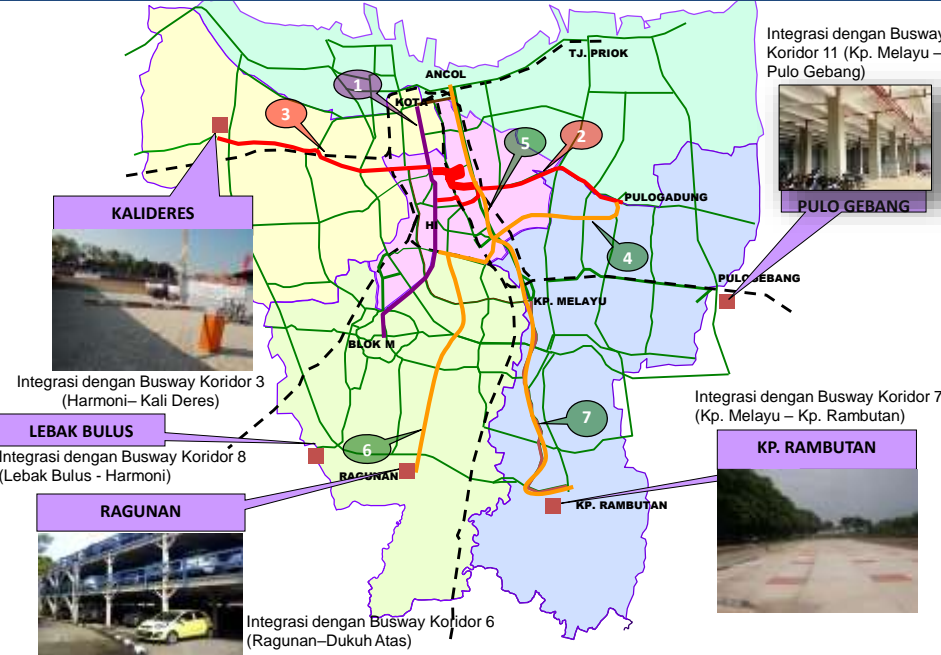
Koridor		
13. Ciledug – Blok M (14,6 Km)		
14. Kali Malang – Blok M (17,7 Km)		
15. Depok – Manggarai (17 Km)		

CONTOH ELEVATED BRT (XIAMEN-CHINA)



DINAS PERHUBUNGAN DKI

LOKASI PARK & RIDE



1 Ancol

2 Pulo Gebang

3 Kalideres

4 Pulo Gebang

5 Blok M

6 Ragunan

7 Kp. Rambutan

Integrasi dengan Busway Koridor 11 (Kp. Melayu – Pulo Gebang)

Integrasi dengan Busway Koridor 3 (Harmoni– Kali Deres)

Integrasi dengan Busway Koridor 8 (Lebak Bulus - Harmoni)

Integrasi dengan Busway Koridor 6 (Ragunan–Dukuh Atas)

Integrasi dengan Busway Koridor 7 (Kp. Melayu – Kp. Rambutan)

DINAS PERHUBUNGAN DKI

Sistem Tiket Elektronik Transjakarta



BANK DKI

BNI

BANK BRI

mandiri

BCA

BANK MEGA

UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN BUSWAY



STERILISASI LAJUR :

- Penjagaan oleh petugas Dishub, Polisi dan Kogartap
- **SEPARATOR DITINGGIKAN**



BUS TRACKING

SYSTEM (BTS) :
Pembangunan ITS sebagai central room yang salah satunya adalah BTS. Saat ini sudah terkoneksi 3 koridor busway.



SPBBG

Koordinasi dengan Pemerintah Pusat (Kementerian ESDM) untuk dukungan :

- Revitalisasi SPBBG yang ada,
- Pembangunan SPBBG baru dan/atau SPBBG sistim *mother-daughter*;
- Harga jual gas khusus untuk busway
- DKI menyediakan lahan untuk SPBBG baru (BPKD)



ARMADA BUS

- Peremajaan armada busway,
- Single bus diganti Articulated bus
- Akan ada **penambahan bus baru**

 DINAS PERHUBUNGAN DKI

PEMASANGAN SEPARATOR BUSWAY TAHUN 2012



Koridor 5
(Jalan kramat raya)



Koridor 6
(Jalan mampang)

Koridor	Lokasi	Panjang (m)
2	(Dari Halte Galur s/d U- Turn Halte ASMI)	5.958
3	(Dari Sp. Terminal Kali Deres s/d Sp. Pedongkelan)	6.469
5	(Dari Sp. Slamet Riyadi s/d Sp. Kramat 5 (U-Turn Polres Jakpus))	5.932
6	(Dari Sp. Duren 3 Selatan s/d Sp Mampang Prapatan)	5.847
8	(Dari Sp. Permata Hijau s/d Sp. Duri Raya)	5.918

DINAS PERHUBUNGAN DKI

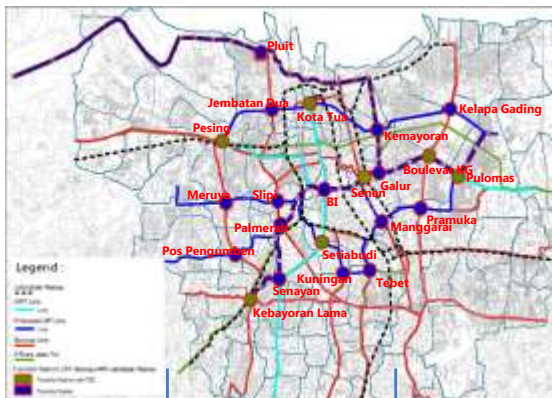


Jaringan Terintegrasi dan Terkonsolidasi



Sistem LRT Terintegrasi dan Komplementer dengan Sistem Angkutan Umum Masal yang telah/ sedang dikembangkan dan yang direncanakan. Sistem ini direncanakan untuk menyediakan aksesibilitas dari pemukiman menuju pusat-pusat kegiatan ekonomi.

- 15 Koridor Transjakarta Busway**
- MRT Lebak Bulus Kota**
- MRT Timur - Barat**
- JABOTABEK RAILWAY**
- Rencana LRT**



- RENCANA JALUR LRT = 115.7 km**
1. Kebayoran Lama – Kelapa Gading - 21,6 km
 2. Tanah Abang – Pulo Mas - 17,6 km
 3. Joglo – Tanah Abang - 11 km
 4. Puri Kembangan – Tanah Abang - 9,3 km
 5. Pesing – Kelapa Gading - 20,7 km
 6. Cempaka Putih – Ancol - 5 km
 7. Bandara Soetta – Kemayoran - 30,5 km

- Stasiun Transfer LRT – KRL Jabotabek**
- Kebayoran Lama
 - Palmerah
 - Tanah Abang
 - Senen
 - Pesing
 - Kota

- Stasiun Transfer LRT – BRT**
- Pluit
 - Pesing
 - Meruya
 - Pos Pengumben
 - Slipi
 - Jembatan Dua
 - Bank Indonesia
 - Setia Budi
 - Tebet
 - Pramuka
 - Pulo Mas
 - Cempaka Mas
 - Senen
 - Matraman
 - Kuningan

- Stasiun Transfer LRT - MRT**
- Setiabudi
 - Bank Indonesia

Program Revitalisasi Angkutan Umum Non-BRT di Provinsi DKI Jakarta

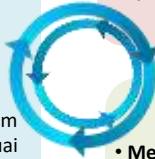
Latar Belakang Revitalisasi Angkutan Umum

- Layanan angkutan umum non-BRT yang kurang nyaman dan aman
- Kendaraan tua yang tidak terawat dengan baik berkontribusi pada kemacetan dan polusi
- Pembatasan kendaraan pribadi dan peningkatan penggunaan angkutan umum hanya bisa dilakukan jika angkutan umum berkualitas
- Peningkatan kualitas layanan bus di Jakarta dapat menjadikan angkutan umum alternatif transportasi bagi masyarakat pada saat penerapan sistem ERP

Pembagian Tanggung Jawab di Masa Depan

DISHUB

- Merencanakan jaringan trayek (dengan *update* berkala)
- Menetapkan kapasitas/frekuensi layanan tiap trayek
- Menetapkan tipe bus tiap trayek
- Menerbitkan ijin untuk operator
- Monitoring kinerja TransJakarta dalam memastikan penyediaan layanan sesuai spesifikasi Dishub
- Menegakkan regulasi terkait (pengujian kendaraan, penggunaan pemberhentian bus, dll.)



TRANSJAKARTA

- Memilih operator yang tepat untuk tiap trayek melalui proses tender kompetitif
- Negosiasi kontrak dengan pemenang tender
- Monitoring operasi tiap trayek untuk memastikan kepatuhan dengan ketentuan dan standar ijin yang ditetapkan Dishub
- Menyediakan data operasional ke Dishub sebagaimana diperlukan untuk tujuan monitoring

OPERATOR

- Membeli dan memelihara bus
- Mempekerjakan pengemudi, kondektur, staf administratif, pengawasan, dan pemeliharaan, seluruhnya dengan sistem gaji
- Mengoperasikan trayek sesuai dengan jadwal, ketentuan, dan standar yang ditetapkan oleh Dishub (dan termuat dalam kontrak)
- Menyediakan data operasional ke TransJakarta sebagaimana diperlukan untuk tujuan monitoring

Proyek Percontohan S66

Revitalisasi Angkutan Umum Non-BRT DKI Jakarta



Elemen Revitalisasi:

1. Layanan efisien dioperasikan terjadwal sesuai demand
2. Sistem setoran digantikan pembayaran Rp/km
3. Kendaraan eksisting diganti bus kota dengan spesifikasi lantai-rendah
4. Pemberhentian bus disediakan di lokasi yang tepat dan disertai penegakan penggunaannya
5. Rekayasa lalu lintas untuk prioritas bus
6. Manajemen armada disertai sistem tiket elektronik dan sistem informasi



Perbaikan infrastruktur dan Jaringan

Penyediaan Pemberhentian Bus



Perencanaan Pemberhentian Bus

Pertimbangan :

- Kebutuhan penumpang
- Kondisi jalan dan penyeberangan
- Lokasi pemberhentian eksisting
- Persinggungan dengan layanan BRT
- Dampak lalu lintas

Fase 1:

- Rambu dan marka pemberhentian
- Penegakan penggunaan

Fase 2:

Evaluasi dan penyesuaian sesuai kebutuhan

Implementasi awal di koridor Jl. Rasuna Said:

- Pendirian rambu pemberhentian bus
- Penyediaan marka pemberhentian bus

