STUDI KASUS:
Manajemen Bus Rapid Transit

Dr. Iin Mayasari

Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat
Universitas Paramadina
Jakarta 2019

LEMBAR PENGESAHAN

Penelitian dengan Judul
Manajemen Bus Rapid Transit

Telah disahkan dan disetujui oleh Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Paramadina, pada:

Hari /Tanggal: 20 Juli 2019

Yang mensahkan dan menyetujui:

Direktur LPPM	**Ketua Program Studi Manajemen**
(Dr. Sunaryo)	(Dr. Iyus Wiadi)

Daftar Pustaka

Kata Pengantar.....Error! Bookmark not defined.

Daftar Pustaka.....**iii**

A. Perencanaan Pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) *Management System* **1**

Tujuan 1

Deskripsi Singkat Mata Pelatihan 1

Waktu 1

1. Memahami sejarah, konsep dan tujuan pembentukan *Bus Rapid Transit* (BRT).....2
2. Menyusun perencanaan strategis pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) 7
3. Memahami skema pembiayaan pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) 8
4. Pembentukan organisasi pengelola *Bus Rapid Transit* (BRT) 10
5. Menyusun tahapan pelaksanaan pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) 13
6. Memahami aspek legal kerjasama dan kontrak 13
7. Memahami manajemen resiko dan keselamatan 13

B. Operasional *Bus Rapid Transit* (BRT) Management System **14**

Tujuan 14

Deskripsi Singkat Mata Pelatihan 14

Waktu 14

1. Pelaksanaan Operasional 14
2. Manajemen Sumber Daya Manusia 14
3. Pelaksanaan Operasional 14
4. Pengawasan Operasional..... 14

C. Infrastruktur dan Maintenance **16**

Tujuan 16

Deskripsi Singkat Mata Pelatihan 16

Waktu 16

1. Pengelolaan fasilitas halte 16

2. Spesifikasi armada (karakteristik, kemampuan dan kelengkapan yang sesuai dengan Standard Pelayanan Minimum) 16
3. Fasilitas sarana pemeliharaan unit Bus 16
D. Sistem e-ticketing dan Aplikasi Layanan TiJeku 17
Tujuan 17
Deskripsi Singkat Mata Pelatihan 17
Waktu 17
1. Sistem e-ticketing 17
2. Aplikasi Layanan TiJeku 17
E. Evaluasi Program Pelatihan 18
Waktu 18

A. Perencanaan Pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) *Management System*

Tujuan

Setelah mengikuti program pelatihan ini, peserta dapat memahami dengan baik proses dan aspek yang harus diperhatikan dalam perencanaan pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT)

Deskripsi Singkat Mata Pelatihan

Perencanaan Pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) Management System membahas tentang bagaimana regulasi dasar pelaksanaan program *Bus Rapid Transit* (BRT) dibentuk, penyusunan rencana strategis, pembentukan organisasi pengelola *Bus Rapid Transit* (BRT) dan bagaiaman penyusunan tahapan pelaksanaan pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT).

Waktu

6 JP @ 45 menit

1. Memahami sejarah, konsep dan tujuan pembentukan *Bus Rapid Transit* (BRT)

DKI Jakarta merupakan magnet bukan hanya bagi orang-orang di sekitar Jakarta, namun juga dari luar pulau Jawa. Dengan bertambahnya masyarakat di Jakarta, maka bertambah pula kebutuhan perjalanannya. Pada tahun 2004, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memprediksi bahwa dalam satu dekade ke depan akan ada pertumbuhan kendaraan yang tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan. Hal tersebut akan menyebabkan lalu lintas Jakarta menjadi kolaps. Warga cenderung dapat membeli kendaraan, namun tidak bisa menggunakannya sebagai sarana transportasi mereka.

Oleh sebab itu, Gubernur Sutiyoso dan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Rustam Effendi, menggagas adanya Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta atau *Jakarta Macro Transportation Scheme* (JMaTS). Pola Transportasi Makro (PTM) adalah sarana transportasi yang mampu mengangkut banyak orang dalam satu kali perjalanan.

Melalui inisiasi tentang perlunya Pola Transportasi Makro (PTM), Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan melakukan kajian mengenai pembangunan jaringan yang paling sesuai dengan kondisi Jakarta. Terdapat dua pembangunan jaringan yang dikaji, yaitu jaringan berbasis rel dan jaringan berbasis jalan. Jaringan berbasis rel menjadi kendala karena besarnya biaya yang harus dikeluarkan, sementara baya pembangunan dibebankan pada APBD. Oleh sebab itu, hasil kajian menunjukkan bahwa pola pembangunan yang sesuai dengan Jakarta adalah menggunakan bus (berbasis jalan) namun tetap menggunakan pola operasi berbasis rel dengan moto "*think rel, use busses*". Rel artinya memiliki jalur khusus, tidak bersama dengan kendaraan lainnya, sehingga memiliki waktu tempuh yang lebih cepat. Bus adalah moda transportasi yang digunakan. Sehingga, bus dengan jalur khusus adalah pembangunan yang paling sesuai di Jakarta.

Berdasarkan kajian yang dilakukan, maka salah satu strategi dalam Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) adalah *Bus Rapid Transit* (BRT).

Badan Pembangunan Nasional (Bappenas) bersama dengan *Japan International for Cooperation Agency* (JICA) melakukan penelitian penerapan *Bus Rapid Transit* (BRT) di Bogota, Kolombia, dengan nama *Transmilano*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 14% pengguna berasal dari kelas atas yang sebelumnya menggunakan kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi mereka. Padahal, sebelum *Bus Rapid Transit* (BRT) dikembangkan, mereka adalah warga yang paling menolak keras karena menduga jalur kendaraan pribadinya akan mengalami penyempitan.

Penolakan pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) tidak hanya terjadi di Bogota, pembangunan BRT di Jakarta juga menuai pro dan kontra. Kontra disebabkan oleh alasan yang sama yaitu karena ada penyempitan jalur. Pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) yang merupakan hal yang baru bagi masyarakat, mendorong pentingnya edukasi dan *public campaign*. Dinas Perhubungan berkolaborasi dengan LSM (NGO di dalam negeri atau asing) untuk memberikan kajian dan rekomendasi untuk pengambil kebijakan sampai masyarakat (observasi dan edukasi).

Masyarakat perlu menyadari bahwa *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan moda transportasi yang dapat mengangkut lebih banyak orang dibandingkan kendaraan pribadi. Pada awal operasi *Bus Rapid Transit* (BRT), bus terdiri dari bus besar dengan kapasitas 60 penumpang dan bus gandeng dengan kapasiatas lebih dari 100 penumpang.

Penting bagi masyarakat sadar bahwa dalam penggunaan jalan yang merupakan *public places* maka terdapat tiga prioritas berjenjang, yaitu pedestrian sebagai prioritas pertama karena pedestrian dianggap setara (semua orang dianggap dapat berjalan), prioritas kedua adalah

angkutan umum karena mengangkut lebih banyak orang dalam satu kali waktu, dan prioritas terakhir adalah kendaraan pribadi.

Akhirnya melalui koridor 1 dengan rute Kota - Blok M, *Bus Rapid Transit* (BRT) secara resmi beroperasi pada 1 Februari 2004. Dengan resminya koridor 1 menunjukkan bahwa *Bus Rapid Transit* (BRT) dapat beroperasi menggunakan *special line* atau jalan khusus dengan konsep jaringan berbasis rel.

Faktanya, *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dikembangkan di Jakarta adalah yang pertama di Asia Tenggara dan Asia Selatan dengan lintasan terpanjang di dunia, yaitu 208 km.

Melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 103 tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro dijelaskan bahwa pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT) terdiri dari 15 koridor yang berfokus pada rute utama, yaitu:

a. Koridor Blok M—Kota;
b. Koridor Pulogadung - Harmoni;
c. Koridor Kalideres - Harmoni;
d. Koridor Pulogadung - Dukuh Atas;
e. Koridor Kampung Melayu - Ancol;
f. Koridor Ragunan - Kuningan;
g. Koridor Kampung Rambutan - Kampung Melayu;
h. Koridor Lebak Bulus - Harmoni;
i. Koridor Pinang Ranti - Grogol - Pluit;
j. Koridor Cililitan - Tanjung Priok;
k. Koridor Pulo Gebang - Kampung Melayu;
l. Koridor Pluit - Tanjung Priok;
m. Koridor Pondok Kelapa - Blok M;
n. Koridor Ul - Pasar Minggu -

Lima koridor selanjutnya terus dikembangkan sampai tahun 2007. Lalu pengembangan terus dilanjutkan sampai koridor 12 pada tahun 2012. Khusus untuk koridor 13, 14, dan 15 merupakan koridor

elevated ways atau jalan layang. Sehingga pada tahun 2015, dilakukan inisiasi pembangunan koridor 13 dan secara resmi beroperasi pada tahun 2016. Sejak koridor 13 resmi beroperasi, layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) dirasakan lebih maksimal karena jalur lebih steril.

Pembangunan *elevated ways* memiliki beberapa kendala, seperti biaya, kemungkinan (*visibility*), serta pembangunan karena tol dalam kota, jalur MRT, dan jalur LRT yang mungkin akan bertabrakan. Oleh sebab itu, koridor 14 dan 15 saat ini masih mengalami pengkajian.

Pentingnya integrasi angkutan umum

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memiliki prinsip bahwa masyarakat perlu mendapatkan layanan transportasi *first mail* sampai *last mail*, artinya ketika warga keluar rumah mereka sudah dapat menikmati sarana transportasi legal sampai ke tempat tujuan mereka. Namun, transportasi yang tersedia untuk membantu perjalanan masyarkat dari rumah menunju rute utama masih terbatas, sehingga banyak transportasi umum ilegal, seperti ojek dan *omprengan* yang terpaksa digunakan oleh warga. Oleh sebab itu, untuk menjamin kenyamanan warga, Pemerintah Daerah harus memastikan angkutan umum musti terpercaya, cepat, tidak kebut-kebutan, serta terjangkau.

Deskripsi jaringan track di Jakarta terdiri dari, trayek utama, trayek pengumpan, dan trayek ranting/cabang (melalui komplek/pemukiman msyarakat). *Bus Rapid Transit* (BRT) beroperasi pada trayek utama, sementara moda angkutan umum lain seperti bus besar dan bus sedang (metro mini dan kopaja) beroperasi pada trayek pengumpan dan tayek ranting/cabang.

Dalam menjawab kebutuhan masyarakat terkait pemberian layanan *first mail* sampai *last mail*, maka dikembangkan integrasi yang dilakukan dengan berbagai angkutan umum lain. Pada tahun 2018, integrasi angkutan umum disebut dengan OkOTrip (one Karcis One Trip).

Integrasi yang dilakukan terdiri dari tiga aspek, yaitu manajemen (ada kontrak dengan transjakarta), operasional (jaringan track layanan), dan pembayaran (payment system). Diantaranya bus besar, sedang, dan kecil.

OK Otrip diujicoba diakhir tahun 2017 dengan mengikut sertakan 2 operator yaitu Koperasi Wahana Kalpika (KWK) dan Koperasi Budi Luhur dengan 4 rute yang dioperasikan. Tahun 2018, nama program Ok Otrip berubah jadi Jaklingko yang merupakan singkatan dari Jakarta dan Lingko. Lingko artinya jaringan di perairan sawah. Oleh sebab itu, JakLingko artinya angkutan umum di Jakarta terhubung satu sama lain.JakLingko awalnya mendapat resistensi dari operator. Bulan Oktober akhirnya seluruh operator setuju untuk menerapkan JakLingko.

Tahun 2019, sejak Mass Rapid Transit (MRT) beroperasi, *Bus Rapid Transit* (BRT) diintegrasikan dengan Mass Rapid Transit (MRT). Mass Rapid Transit (MRT) dan *Bus Rapid Transit* (BRT) sifatnya *complementary*, karena BRT lebih flexibel dibandingkan angkutan berbasis rel. Mass Rapid Transit (MRT) adalah jalur utamanya, *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah feedernya.

Melalui integrasi yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah, sekarang, *Bus Rapid Transit* (BRT) memiliki 222 trayek dengan penggunaan armada 3400 lebih. Penumpang meningkat signifikan. Tahun 2017, 450.000 sehari sekarang 850.000 sehari.

Sejak integrasi tidak lagi menjadi kompetitor. Dengan skema pembiayan rupiah per kilometer. Sehingga tidak lagi ada setoran, rebut-rebutan sewa, sistem kebut-kebutan, dan berhenti di sembarang tempat.

Usaha integrasi yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah bertujuan untuk mencapai target penumpang sebanyak 1.000.000 penumpang, jumlah trayek sebanyak 400 trayek, dan jumlah armada

sebanyak 10.000.047 armada. Target lainnya adalah untuk mendukung pengguna angkutan umum 2020 sebanyak 60% dari total perjalanan di Jakarta, dan kecepatan rata-rata jalan Jakarta adalah 35 km/jam.

Beberapa perubahan yang dialami masyarakat

Mass Rapid Transit (MRT) dengan halte-halte khusus membuat *culture enginering* cenderung sukses. Culture enginerring adalah bagaimana regulasi pemerintah bisa mengubah kebiasaannya. Masyarakat dipaksa diminta untuk tidak turun di sembarang tempat.

Pada sistem tiketing, biasanya masyarakat membayar tiket ketika sudah masuk kendaraan, namun dengan BRT masyarakat diminta untuk membayar ketika di halte, sehingga di bus sudah tidak ada pemungutan tiket. Berhenti di sembarang tempat tidak memenuhi standar keselamatan.

Aspek komunitas sangat penting. Forum Diskusi Transportasi Jakarta (TJ) membantu sign days. Komunitas pejalan kaki, komunitas busway,

Penyusunan SPM mengundang komunitas termasuk disabilitas.

Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ), isinya kaum disabilitas, operator, penngamat, universitas, ahli, NGO secara rutin memberikan rekomendasi. Termasuk memberi saran tentang penetapan tarif.

2. Menyusun perencanaan strategis pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT)

Pada awal pembentukan *Bus Rapid Transit* (BRT), Dinas Perhubungan bersama dengan PT Transportasi Jakarta membuat Rencana Operasional (Renops) selama setahun. Renops lalu disusun menjadi Usulan PSO/Proposal PSO yang diajukan oleh PT Transjakarta.

Berdasarkan Usulan *Public Servuce Obligation* (PSO)/Proposal PSO, Dinas Perhubungan membuat SK Tim Verifikasi yang terdiri dari 7 Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Selanjutnya, berita Acara tim verifikasi diajukan menjadi Rekomendasi Usulan PSO oleh Dinas Perhubungan kepada Gubernur melalu Tim Anggaran Pemerintah Daerah (TAPD). Anggaran Subsidi berdasarkan Dokumen Pelaksanaan Anggaran Pejabat Pengelola Keuangan Daerah (DPA-PPKD) kemudian dilaksanakan.

Dinas Perhubungan dan PT Transportasi Jakarta menandatangani Naskah Perjanjuan. PT Transportasi Jakarta mengajukan Usulan Pencairan PSO Per Triwulan kepada Dinas Perhubungan. Selanjutnya, Dinas Perhubungan membuat Pengantar Pencairan PSO kepada Badan Pengelola Keuangan Daerah (BPKD) dengan memperhatikan hasil evaluasi tenaga ahli/konsultan terhadap SPM Transjakarta.

3. Memahami skema pembiayaan pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT)

Sejak 2017, pembiayaan infrastruktur seperti halte dll. Menjadi tanggung jawab dari Dinas Bina Marga yang memang bertanggungjawab terhadap pembangunan jalan dan berbagai infrastuktur jalan. Sementara, pembiayaan operasional mencapai 3 triliun per tahun. Meskipun, sejak tahun 2014 PT Transjakarta merupakan Perusahaan BUMD, namun PT Transjakarta bukan perusahaan *profit-oriented* karena berfokus pada pelayanan masyarakat. Oleh sebab itu, Pemda DKI Jakarta memberikan subsidi seluruh operasional perusahaan setiap tahunnya.

Sampai saat ini, Dinas Perhubungan verifikasi alokasi pembiayaan termasuk pencairannya.

Dinas Perhubungan bertugas untuk menyusun kebijakan. Kebijakan tentang sistem transportasi terdiri dari empat tahap, yaitu latar belakang pentingnya kebijakan dibuat, dasar hukum, proses rencana desainnya/road map, serta implementasi dan evaluasi (terhadap pembangunan).

Diharapkan ke depannya setelah transjakara mampu memiliki pemasukan yang dapat membiayai dirinya sendiri. Tambahan pemasukan dapat dilakukan dengan iklan, kerjasama.

Saat ini, in brand asetnya, perda 4 disebutkan bahwa total aselt adalah shelter =, bus, kantor=, mobil dinas senilai 1,191 triliun. Ternyata listingnya mengalami perubahan. Sehingga dilakukan penyesuaian listing. Namun sejak 2015 penyesuaian listing belum selesai, sampai keluar SK Gubernur tahun 2019 dan menunggu proses serah terima. Karena BAS-nya masih disusun.

Sehingga, asetnya sampai sekarang masih milik pemprov (shelter, bus, dll.), dan profit yang bisa didapatkan dari tiketing. Padahal shelter bisa dipasang iklan, dsb.

Saat ini pendapatan hanya dari tiket.

Berdasarkan pergub 62, seluruh biaya produksi dikurangi pendapatan tiket, maka didapatkan subsidi. Alokasi anggaran mendapatkan 3,2 triliun untuk operasional diluar PMD atau investasi modal/kapital.

Peentuan tarif ada SK Gub 1106, yaitu 3.500 dan tahun 2004-2019 tarifnya hanya 3.500. JakLinko/angkutan kecil gratis.

Pergub 62 tahun 2016, kepala dinas yang akan merekomendasikan berapa subsidi untuk Transjakarta.

Pembangunan sebelum menjadi PT (di bawah SKPD) pembiayaan masih pola keuangan daerah.

4. Pembentukan organisasi pengelola *Bus Rapid Transit* (BRT)

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan pola transportasi makro yang dikelola oleh TransJakarta. Berdasarkan Keputusan Gubernur Nomor 110 tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi Dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta-Busway Provinsi DKI Jakarta, diputuskan bahwa TransJakarta dikelola secara non-struktural, menggunakan dana transfer, anggaran yang fleksibel, pendapatan yang dapat disetor, serta bertanggungjawab langsung ke pada Gubernur.

Dimulai sejak tahun 2004, masuk dalam bidang lalin (seperti tugas tambahan) lalu ada pergub yang membahas tentang revisi tupoksi stuktur organisasi dinas perhubungan dengan menambahkan satu UP Transjakarta.

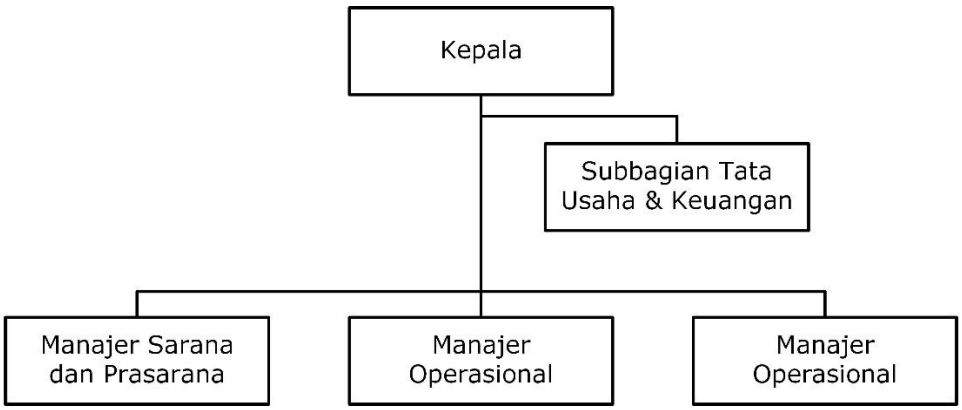
Bagan 1. Perubahan Status TransJakarta

Ketika UP maka pengelolaannya masih pola keuangan daerah yang sifatnya rigid. Misal ada pemasukan harus segera masuk hari itu juga atau maksimal keesokan harinya. Sementara proses verifikasi tiketing menyita waktu. Saat menjadi UP, seluruh pembangunan, pembiayaan, pengadaan barang/jasa (lelang/pembelanjaan langsung) seluruhnya mengikuti pola keuangan daerah, dimulai dari pengajuan, penggunaan, dan laporan.

Organisasi pengelola *Bus Rapid Transit* (BRT) dibentuk berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 48 Tahun 2006 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta Busway. Melalui dasar hukum tersebut, pengelolaan *Bus Rapid Transit* (BRT) dipegang oleh Badan Layanan

Umum (selanjutnya disingkat BLU) Transjakarta Busway yang dipimpin oleh seorang Kepala dengan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas Perhubungan.

Susunan organisasi BLU Transjakarta Busway terdiri dari Kepala dan Subbagian Tata Usaha dan Keuangan. Pada Subbagian Tata Usaha dan Keuangan dipimpin oleh seorang Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan yang bertanggungjawab pada Kepala BLU Transjakarta Busway. Kepala BLU Transjakarta dan Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan merupakan Pegawai Negeri Sipil yang diangkat oleh Gubernur atas usul Kepala Dinas Perhubungan.



Bagan 2. Susunan Organisasi BLU Transjakarta Busway Provinsi DKI Jakarta

Selama kegiatan operasional, BLU Transjakarta Busway dapat mengangkat pelaksana yang disebut dengan manajer dari unsur Pegawai Negeri Sipil atau Non Pegawai Negeri Sipil, yaitu manajer sarana dan prasarana, manajer operasional, dan manajer pengendalian. Manajer diangkat dan diberhetikan oleh Kepala BLU Transjakarta Busway.

Pegawai BLU Transjakarta Busway dapat terdiri dari Pegawai Negeri Sipil atau Non Pegawai Negeri Sipil. Khusus pengangkatan, pemindahan dan pemberhentian Pegawai Negeri Sipil dilakukan oleh Gubernur berdasarkan usul Kepala Dinas Perhubungan.

Saat menjadi BLU, jika ada kerusakan (misal lampu di dalam Halte), maka pembiayaannya harus masuk DPA di APBD. Sementara, jika alokasi atas lampu sudah habis maka harus menunggu APBD tahun berikutnya atau revisi APBD tahun berjalan. Hal tersebut membuat, kinerja Transjakarta rendah karena tidak bisa mengeksekusi kebutuhan di lapangan. Oleh sebab itu, ada inisiasi pembentukan PT untuk transjakarta.

Tahun 2012 terdapat inisiasi untuk membentu BUMD sendiri. Karena sejak 2004 berada di bawah Unit Pengelola di bawah Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Oleh sebab itu, pada tahun 2012 disusunnya naskah akademis dan pembuatan perda.

Perda no 4 tahun 2014 ada perda pembentukan BUMD PT Transjakarta, yang tadinya di bawah SKPD Dinas Perhubungan DKI Jakarta dalam bentuk UP BLU menjadi perusahaan berupa BUMD.

Sejak itu pengelolaan, dipisahkan yang awalnya pola pengelolaan keuangan daerah menjadi pola pengelolaan keuangan perusahaan. Untuk pembiayaan, di bawah BP BUMD tidak lagi di bawah dinas perhubungan.

Dinas Perhubungan menjadi regulator dan operator terakhir tahun 2014.

Secara operasional, rencana operasional, trayek, verifikasi PSO masih di bawah dinas perhubungan.

Terkait pengelolaan BRT di bawah BUMD, diterbitkan beberapa Pergub seperti Pergub 33 tahun 2015 diubah jadi 13 tahun 2019 standar pelayanan minimal yang diberlakukan pada angkutan umum di bawah PT Transjakarta. (Deskripsikan)

Dulu anggaran masuk APBD melalui Dinas Perhubungan, sekarang subsidi pemerintah (PSO). Karena kewajibannya adalah melayani masyarakat, sehingga ada subsidi. Diatur dalam Pergub 16 tahun 2016 tentang subsidi terhadap transjakarta.

Proses transisinya selama 1 tahun, sehingga baru benar-benar berdiri menjadi PT pada tahun 2015 sejak setahun diterbitkannya perda Perda no 14 tahun 2014 diterbitkan.

5. Menyusun tahapan pelaksanaan pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT)

Pengadaan terdiri dari cooperate pengadaan atau pengadaan operatornya. Operator harus berjalan terus, bahkan berkembang, misalnya trayek yang awalnya sekian menjadi 222 trayek, awalnya hanya ada di pusat Jakarta sekarang diadakan sampai feedernya. Feeder disediakan Bus Stop yang dibangun oleh Dinas Perhubungan.

Pembangunan koridor 1 sampai 12 adalah tanggungjawab Dinas Perhubungan. Sejak koridor 13 dan seterusnya menjadi tanggungjawab Dinas Bina Marga.

6. Memahami aspek legal kerjasama dan kontrak

7. Memahami manajemen resiko dan keselamatan

B. Operasional *Bus Rapid Transit* (BRT) Management System

Tujuan

Setelah mengikuti program pelatihan ini, peserta dapat mengetahui kebutuhan pelaksanaan operasional *Bus Rapid Transit* (BRT)

Deskripsi Singkat Mata Pelatihan

Operasional *Bus Rapid Transit* (BRT) Management System membahas mulai dari tahapan persiapan operasional *Bus Rapid Transit* (BRT), pengelolaan sumber daya manusia, pelaksanaan operasional dan pengawasan operasional

Waktu

9 JP @ 45 menit

1. Pelaksanaan Operasional

2. Manajemen Sumber Daya Manusia

3. Pelaksanaan Operasional

4. Pengawasan Operasional

Tahun 2014 ada evaluasi terhadap layanan Transjakarta, seperti bahwa jalur transjakarta masih tidak steril, layanan harus cepat/rapid namun masih belum.

Hasil evaluasi pelaksanaan BRT di Jakarta, masih dinilai menghasilkan hasil yang baik. Pengguna transportasi umum masih rendah, karena masih jauh dari target.

Masih ada kajian tentang dimana sumber masalahnya, dan jalur jaringan track angkutan umum yang ada di kota Jakarta. Karena 13 koridor belum cukup melayani kebutuhan masyrakat.

Tahun 2014, perubahan dari UP ke PT. Tadinya di bawah Dinas Perhubungan atau BLU, lalu berubah jadi perusahaan sendiri. Menyebabkan ada konsekuensi terhadap brand dan PSO (subsidi). Walaupun sama-sama pengguna APBD namun alokasinya berbeda. Dari PT selanjutnya pada tahun 2018, sejak jakLingo beroperasi. Pada 2017 masih disebut dengan OKTrip.

Konsep pertama evaluasi adalah adalah trans a feeder, namun feedernya tidak ada. Direct service tanpa overtaking line juga gagal.

2017 dan 2018 sejak diterapkan JakLingo, Dinas Perhubungan merangkung existing operator yang ada, ketika sebelumnya lebih dianggap sebagai saingan. Sejak integrasi, diterapkan standar seperti tidak boleh mengambil penumpang di sembarang tempat, berkemudi dengan kecepatan yang berbahaya, dsb.

Sebelum tahun 2013 (waktu elevated), berusaha ada special line namun ternyata tidak benar-benar steril. Biasanya, pada jam-jam sibuk (pagi atau sore), sehingga efek dari rapid dalam BRT tidak terasa. Setelah elevated, special line disterilkan untuk memberikan prioritas pada BRT. Hasilnya, pelayanan meningkat karena berpengaruh pada waktu tempuh perjalanan.

Evaluasi SPM dilakukan oleh Dinas Perhubungan melalui pihak ketiga (melalui bppj) yang melakukan survey, maka jika tidak memenuhi SPM maka akan ada denda terhadap profitnya. Sejauh ini SPM mencapai 80%. Dendanya mencapai 11 miliar untuk 1 triwulan.

Karena pengajuan dilakukan setiap triwulan, termasuk permintaan pencairan laba, maka hasil evaluasi akan menentukan seberapa besar pemotongan laba.

Layanan beberapa, seperti TransJakarta care mencapai 100%,

C. Infrastruktur dan Maintenance

Tujuan

Setelah mengikuti program pelatihan ini, peserta dapat memahami sarana yang meliputi standardisasi spesifikasi, pemeliharaan serta pemeriksaan kelayakan armada dan prasarana yang meliputi halte, ramp dan JPO untuk mendukung kegiatan operasional BR

Deskripsi Singkat Mata Pelatihan

Infrastuktur dan Maintanance membahas tentang bagaimana sarana yang meliputi standardisasi spesifikasi, pemeliharaan serta pemeriksaan kelayakan armada dan prasarana yang meliputi halte, ramp dan JPO untuk mendukung kegiatan operasional BR

Waktu

6 JP @ 45 menit

1. Pengelolaan fasilitas halte

Fasilitas halte dan armada untuk pengelolaan dan perawatannya dikelola sendiri. Aset masih DKI, pengelolaan shelter dari rem kaki JPO (bina marga) tengah sampai kaki halte adalah PT TJ. Kebersihan dan OB menjadi tanggungjawab TJ, anggaran dari PSO.

2. Spesifikasi armada (karakteristik, kemampuan dan kelengkapan yang sesuai dengan Standard Pelayanan Minimum)

3. Fasilitas sarana pemeliharaan unit Bus

D. Sistem e-ticketing dan Aplikasi Layanan TiJeku

Tujuan

Setelah mengikuti program pelatihan ini, peserta dapat memahami system e-ticketing dan aplikasi layanan Tijeku

Deskripsi Singkat Mata Pelatihan

Sistem e-ticketing dan Aplikasi Layanan TiJeku membahas tentang bagaimana proses e-ticketing dan aplikasi layanan Tijeku

Waktu

3 JP @ 45 menit

1. Sistem e-ticketing

Penggunaan cashless society digaungkan oleh Pemerintah Daerah. Kelebihannya secara operasional menguntungkan Transjakarta, karena mempermudah verifikasi tiket yang masuk.

Cashless sejak tahun 2007. Pada saat itu, BRT menerapkan pembayaran cashless dan cash, karena saat itu e-money belum jamak digunakan oleh masyarakat. Sebelum cashless perlu ada recehan di setiap halte karena harga 3.500. Melalui sistem cashless, BRT terintegrasi dengan 5 Bank (DKI, BNI, BCA, Mandiri, BRI) + 1 Bank (Mega).

2. Aplikasi Layanan TiJeku

E. Evaluasi Program Pelatihan

Waktu

3 JP @ 45 menit