



Pemerintah Provinsi  
DKI Jakarta



Jak  
Lingko

Jakarta  
a city of collaboration

# Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik (PL2SE)



Disampaikan pada Rapat Badan Pembentukan Peraturan Daerah (Bapemperda)  
DPRD Provinsi DKI Jakarta

Jakarta, 3 Oktober 2022



## Permasalahan klasik DKI Jakarta: **Macet**





# Dampak Kemacetan DKI Jakarta dan Sekitarnya



## Rp 100 T per tahun

Kerugian ekonomi (biaya waktu dan operasional kendaraan) akibat kemacetan di Jabodetabek  
(Bappenas, 2019 dan JUTPI 2, 2019)

- **4% PDB Jabodetabek**
- **6x biaya pembangunan MRT Fase 1**

**Kerugian riil lebih besar** dari perhitungan di atas, apabila juga memperhitungkan eksternalitas lain akibat:

- Peningkatan kecelakaan
- Peningkatan biaya logistik
- Dampak kesehatan masyarakat
- Penurunan kualitas hidup



# Dampak Kemacetan DKI Jakarta dan Sekitarnya



**13.000 kematian dini per tahun**

Kematian dini di Jabodetabek akibat PM<sub>2.5</sub> di tahun 2020  
(Greenpeace, 2021)

**8.000 kecelakaan lalu lintas per tahun**

Jumlah kecelakaan lalin di DKI Jakarta tahun 2020  
(Kantor Kepolisian Republik Indonesia dan BPS, 2021)



**31,4 M liter bensin per tahun**

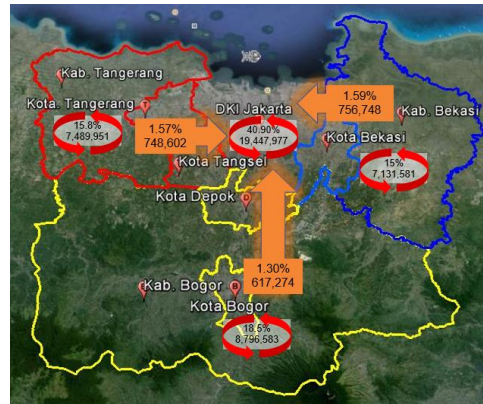
dikonsumsi oleh sektor transportasi Indonesia di tahun  
2018  
(BPPT, 2020)

# Penyebab Kemacetan di DKI Jakarta

Jumlah perjalanan yang meningkat  
**hampir 2x lipat dalam 8 tahun**

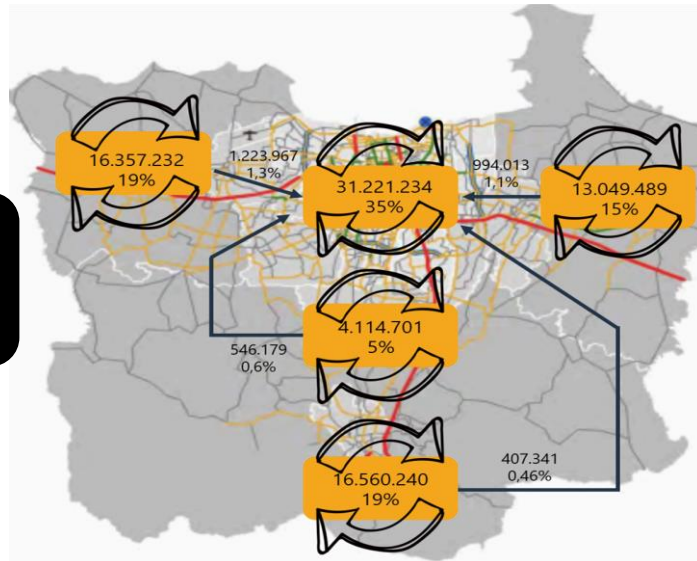
2010

**Total Perjalanan :  
45 Juta / Hari**



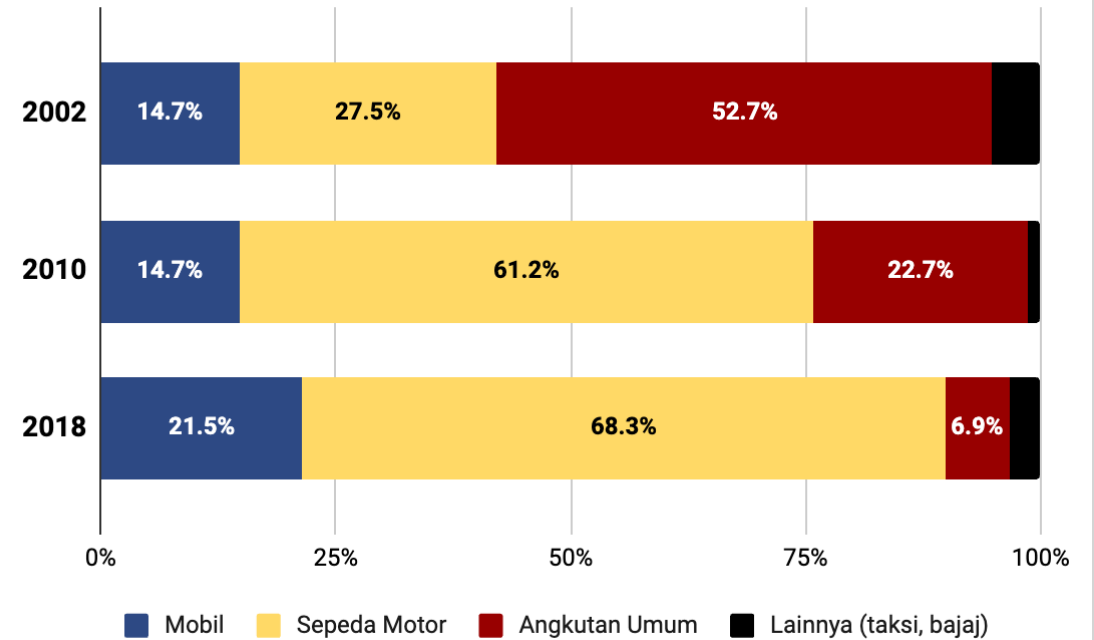
2018

**Total Perjalanan  
88 Juta / Hari**



Meningkatnya ketergantungan pada  
**kendaraan bermotor pribadi,  
terutama sepeda motor**

Penggunaan Moda Transportasi untuk Berkomuter di DKI Jakarta



Sumber: SITRAMP, JUTPI I dan II

# Penggunaan Angkutan Umum yang Rendah di DKI Jakarta

No.	Jenis Angkutan Umum	Jumlah (penumpang/hari)
1	MRT	95.197
2	LRT	4.486
3	KRL	1.154.080
4	Transjakarta	974.125
5	Bus Reguler	346.800
6	Bus Sekolah	31.623
7	Kapal	870
<b>Jumlah Perjalanan dengan Angkutan Umum Berbasis Rel dan/atau Dalam Trayek</b>		<b>2.607.181</b>
1	Ojek	1.096.631
2	Angkutan Sewa Khusus	1.746.900
3	Taksi & Bajaj	285.000
<b>Jumlah Perjalanan dengan <i>Shared Mode</i></b>		<b>3.128.531</b>
<b>Jumlah Perjalanan di DKI Jakarta</b>		<b>26.424.851</b>
<b>% Angkutan Umum di DKI Jakarta</b>		<b>9.8%</b>
<b>% <i>Shared Mode</i> di DKI Jakarta</b>		<b>11.8%</b>

## Amanat Perda 1/2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) 2030

### Pasal 22 ayat (2) :

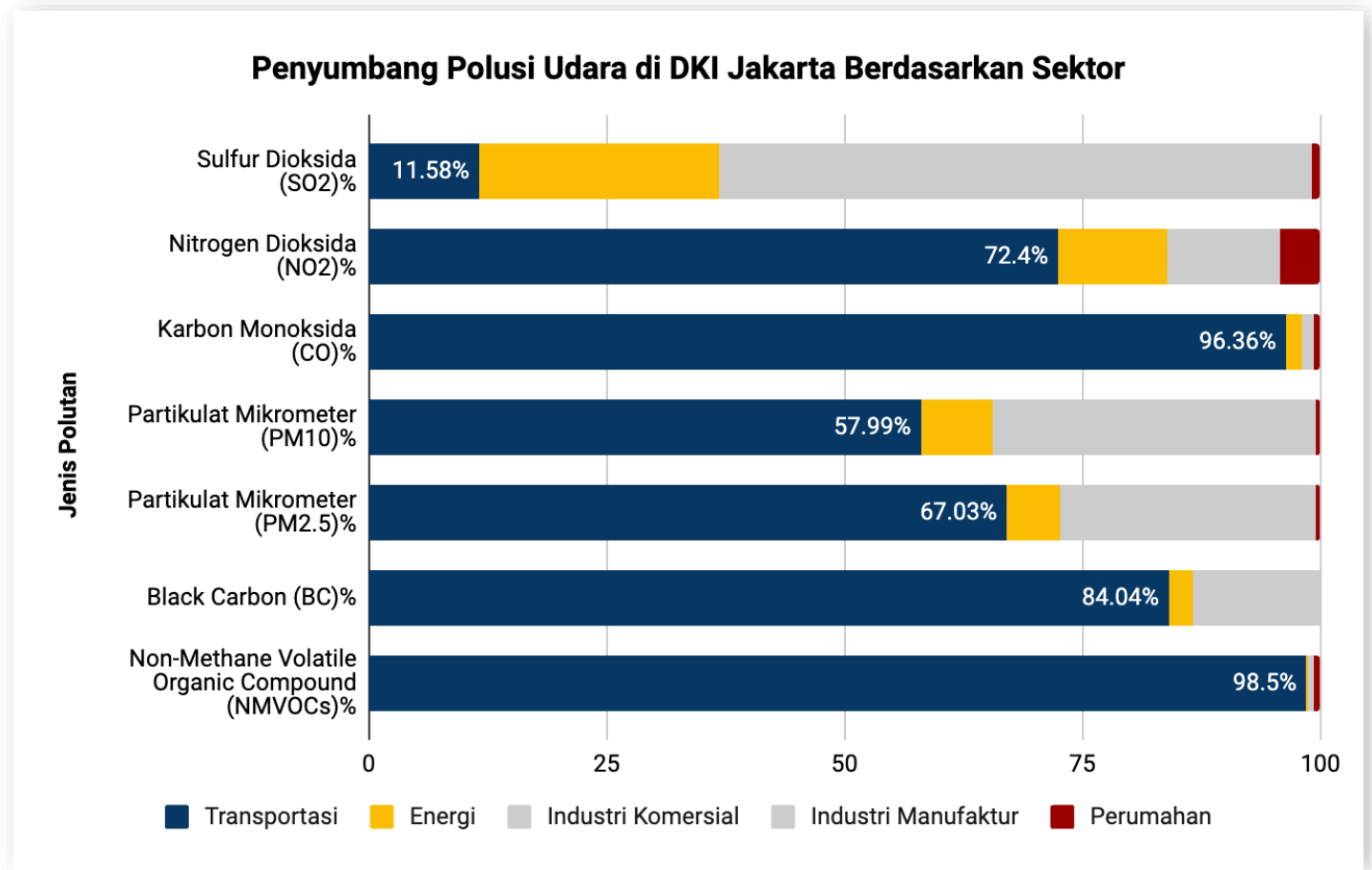
Untuk mewujudkan sistem dan jaringan transportasi darat yang efisien, terpadu dan menyeluruh ditetapkan **target 60% (enam puluh persen) perjalanan penduduk menggunakan angkutan umum** dan meningkatkan kecepatan rata-rata jaringan jalan minimum 35 km/jam.

# Dampak Terhadap Kualitas Udara DKI Jakarta

Tingginya penggunaan kendaraan bermotor menyebabkan sektor **Transportasi** menjadi sumber utama polusi udara terbesar di Provinsi DKI Jakarta, terutama untuk:

- Nitrogen Dioksida (NO<sub>2</sub>)
- Karbon Monoksida (CO)
- PM<sub>10</sub>
- PM<sub>2.5</sub>
- Black Carbon
- Volatile Organic Compound (VOC)

(Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, 2020)





# Dampak Pesatnya Peningkatan Penggunaan Sepeda Motor



Photo source : Google

Tingginya pertumbuhan jumlah dan penggunaan sepeda motor tanpa adanya pengendalian lalu lintas:

- Dalam 1 tahun (2018-2019) jumlah sepeda motor di DKI Jakarta **bertambah sekitar 5.3%** (BPS DKI Jakarta, 2020)
- Pelaksanaan Ganjil-Genap yang tidak berlaku pada sepeda motor **mengakibatkan 37% pengguna mobil beralih ke sepeda motor, 17% beralih ke ojek** dan transportasi online lainnya, dan hanya 27% beralih ke transportasi publik (BPTJ, 2019)

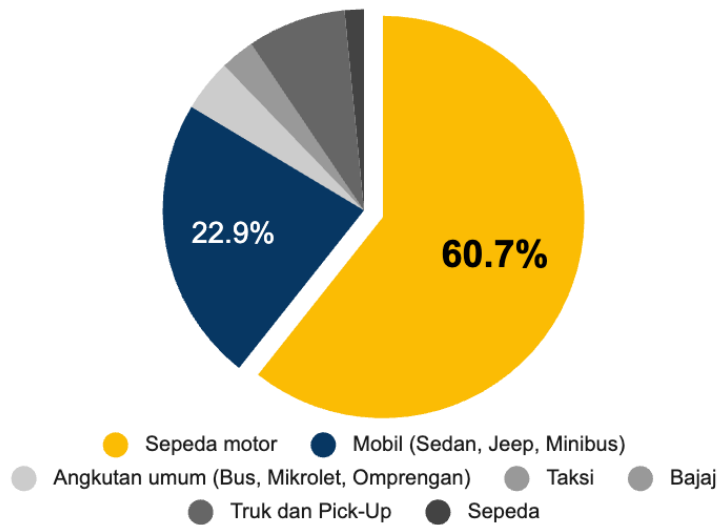


# Dampak Pesatnya Peningkatan Penggunaan Sepeda Motor

## Tingginya Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas

- **60% kecelakaan lalu lintas di Jakarta melibatkan sepeda motor** (Ditlantas Polda Metro Jaya, 2018)
- **Tingginya tingkat kecelakaan terjadi akibat pertumbuhan jumlah sepeda motor yang jauh lebih tinggi** dibanding infrastruktur yang tersedia dan ketidaktertiban perilaku berkendara (Santosa et al., 2017)

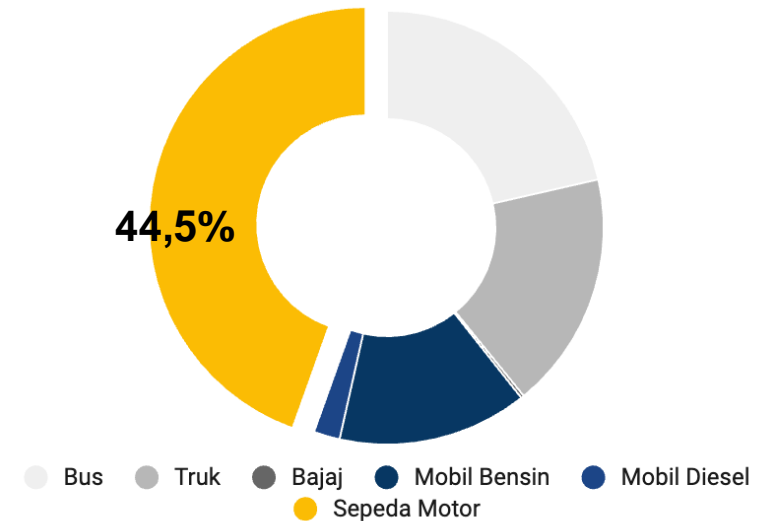
Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas DKI Jakarta (2018)



## Tingginya Polusi Udara

- **Sepeda motor menyumbang 44,5% dan mobil pribadi menyumbang 14,2% polusi udara** dari sektor transportasi di Provinsi DKI Jakarta (Komite Penghapusan Bensin Bertimbang/KPBB, 2019)
- Sepeda motor adalah **penyumbang terbesar karbon monoksida (CO) dan hydrocarbon (HC)**, penyebab penyakit pernafasan akut, kanker, dan isu kesehatan lainnya (Syafrizal et al., 2014)

Penyumbang Polusi Udara dari Sektor Transportasi



# Mengubah Paradigma Sistem Transportasi di DKI Jakarta

## Car Oriented Development (COD)

Mengakomodasi penggunaan mobil dan sepeda motor dengan penambahan ruang jalan, justru menyebabkan semakin tingginya kemacetan dalam jangka panjang (*induced demand*)

Belum mengoptimalkan Kepadatan Kota

Kurangnya Integrasi Transportasi

Pembangunan Berorientasi Koridor

Mengutamakan Kendaraan Pribadi

## Transit Oriented Development (TOD)

Mendukung penggunaan angkutan umum dengan berjalan kaki dan sepeda sebagai *first-last mile*, meningkatkan efektivitas penggunaan ruang jalan sekaligus meningkatkan keselamatan jalan

Mengoptimalkan Kepadatan Kota, Pembangunan Vertikal

Mewujudkan Integrasi Transportasi

Pembangunan Berorientasi Area/Wilayah

Mengutamakan Pejalan Kaki



# Perlunya Pendekatan Holistik untuk Ekosistem Transportasi di DKI Jakarta



Pejalan Kaki dan Pesepeda



Angkutan Umum



Kendaraan Rendah Emisi



Mobil dan Sepeda Motor

## JakLingko

*Lebih dari sekedar integrasi angkutan umum, namun  
Ekosistem Transportasi Jakarta*

***Pull Strategy:*** Memberikan alternatif perjalanan yang lebih efisien melalui peningkatan layanan angkutan umum yang terintegrasi, kemudahan bagi penggunaan angkutan umum, peningkatan aksesibilitas dan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda



***Push Strategy:*** Mengendalikan kebutuhan penggunaan mobil dan motor

# Implementasi *Pull Strategy* di DKI Jakarta



## Pejalan Kaki & Pesepeda

**Pedestrianisasi:** 337,02 km  
**Lajur Sepeda:** 103,58 km



## Mikrotrans

**Trayek:** 69 trayek  
**Armada:** 1.724 unit  
**Penumpang:** 234.000 pnp/hari



## BRT & NON BRT

**Trayek:** 179 trayek  
**Armada:** 1.869 unit  
**Penumpang:** 1.006.579 pnp/hari



## MRT

**Panjang lintasan:** 16km (13 stasiun)  
**Armada:** 16 trainset @6 cars  
**Penumpang:** 123.491 pnp/hari



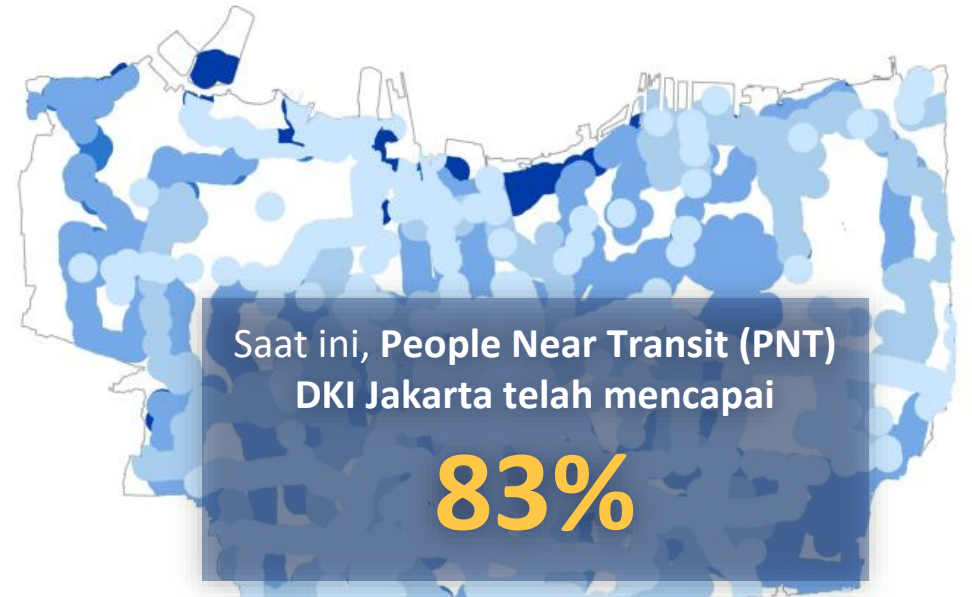
## LRT

**Panjang lintasan:** 5,8 km (6 stasiun)  
**Armada:** 8 trainset @2cars  
**Penumpang:** 4.462 pnp/hari



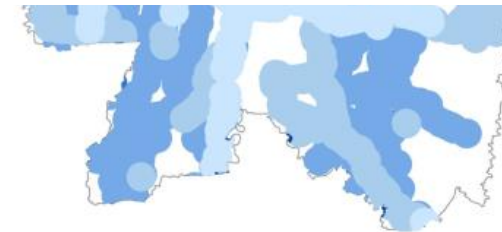
## Angkutan Perairan

**Rute:** 3 lintasan  
**Kapal:** 54 kapal  
**Penumpang:** 870 pnp/hari\*  
\*Dari Pelabuhan Muara Angke



83% populasi DKI Jakarta telah terjangkau layanan angkutan umum dalam radius 500 m

**Target: PNT 95%**





## Fasilitas Pejalan Kaki di Jakarta Saat ini

### Dukuh Atas



### Sudirman - Thamrin



### Kendal



### Thamrin 10

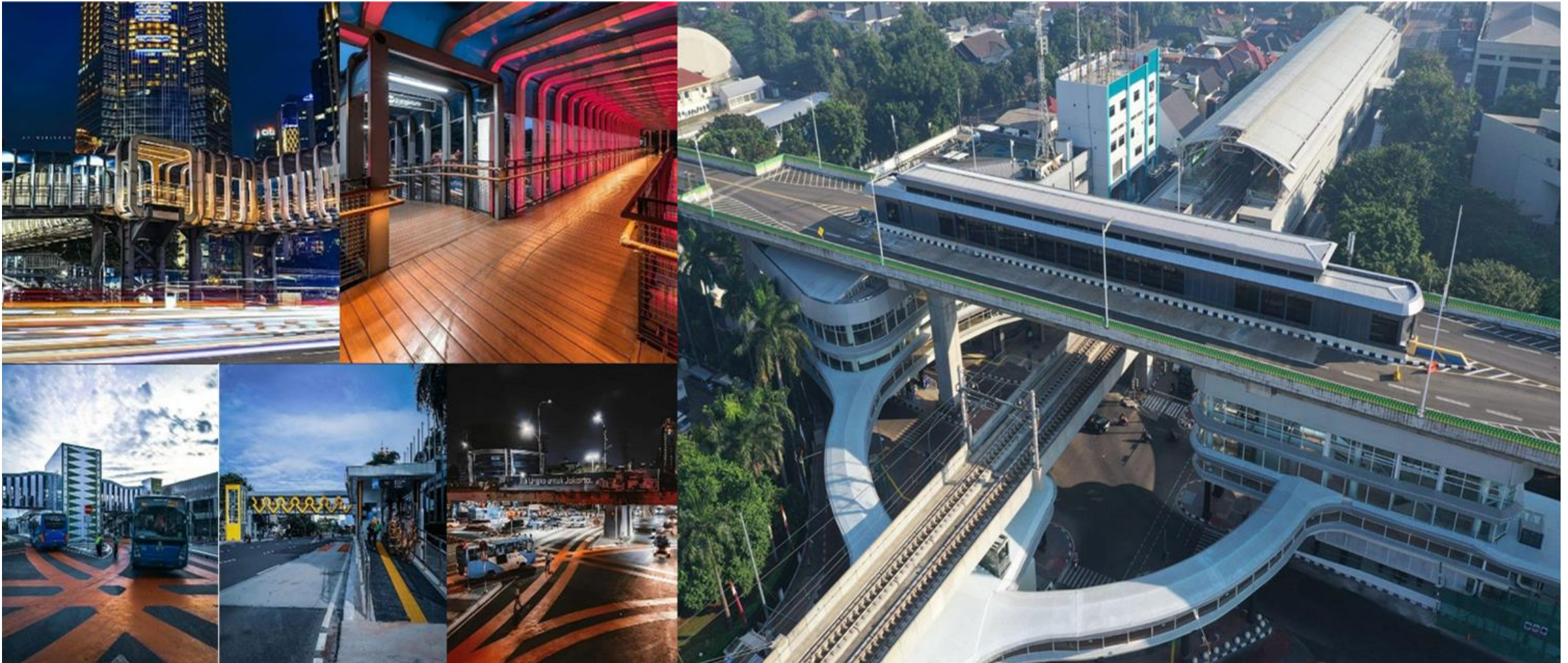


Penataan Trotoar Jakarta tahun 2018 - 2020 sepanjang +/- 364 Km

**Ketika jalur kendaraan bertransformasi menjadi jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman, maka terjadi perubahan paradigma dan gaya hidup warga Jakarta dalam bermobilitas.**



## Peningkatan Aksesibilitas Angkutan Umum melalui Penyediaan Infrastruktur Pejalan Kaki





## Penataan Kawasan Stasiun

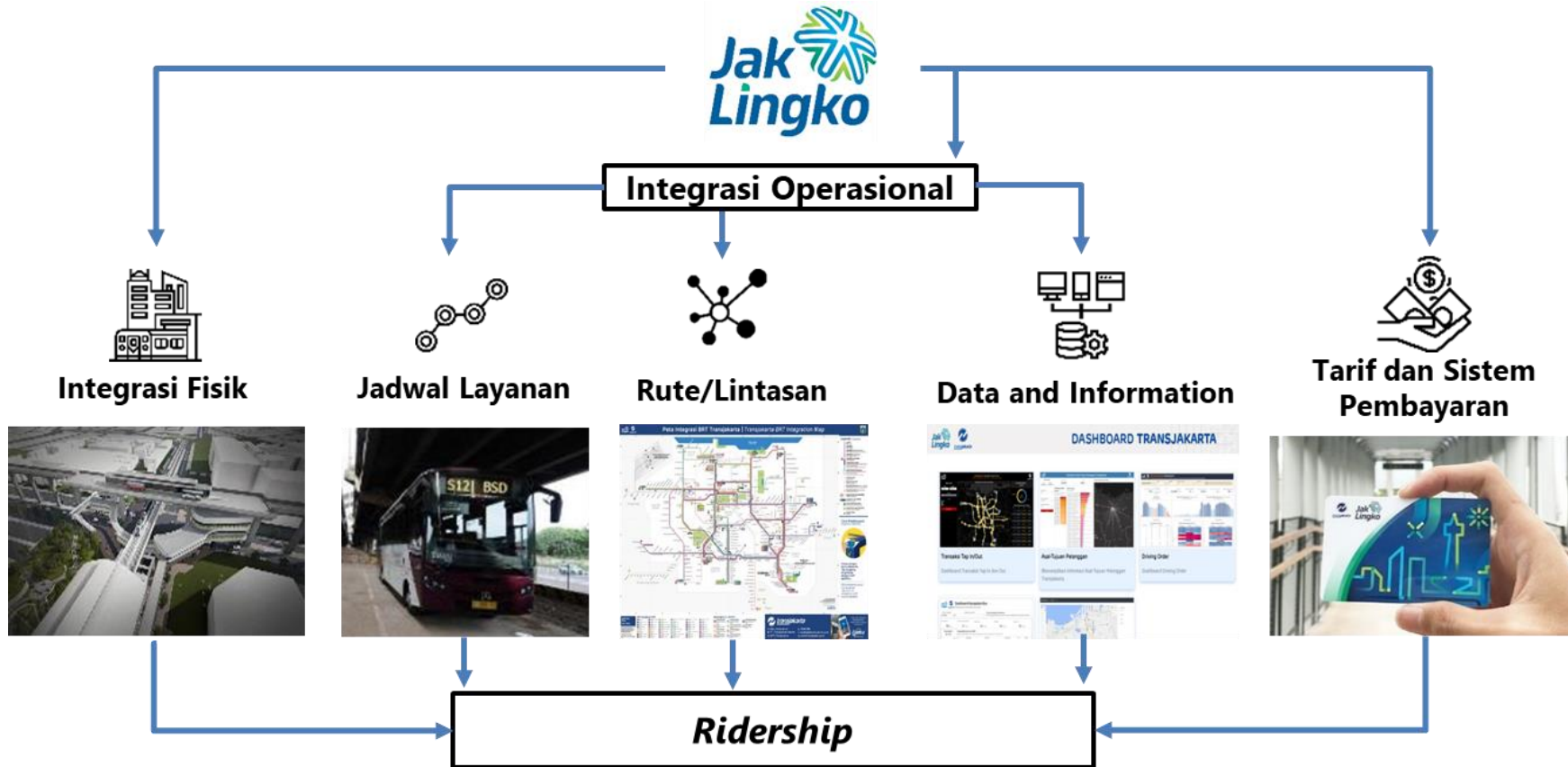
Tahap I



Tahap II



## Perwujudan Integrasi Angkutan Umum



Integrasi fisik (titik transit), operasional, tarif, dan sistem pembayaran



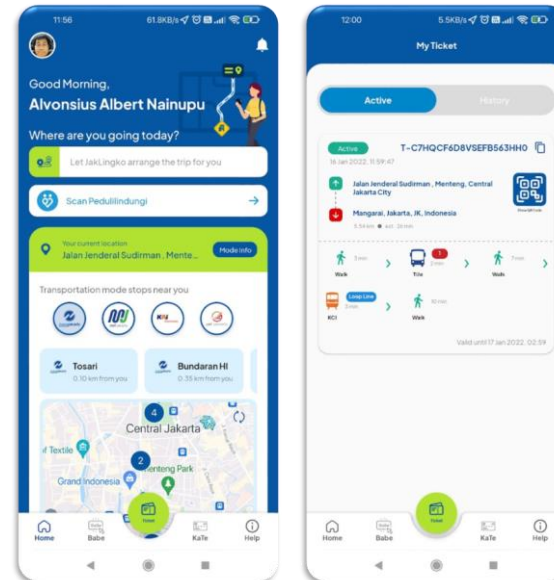
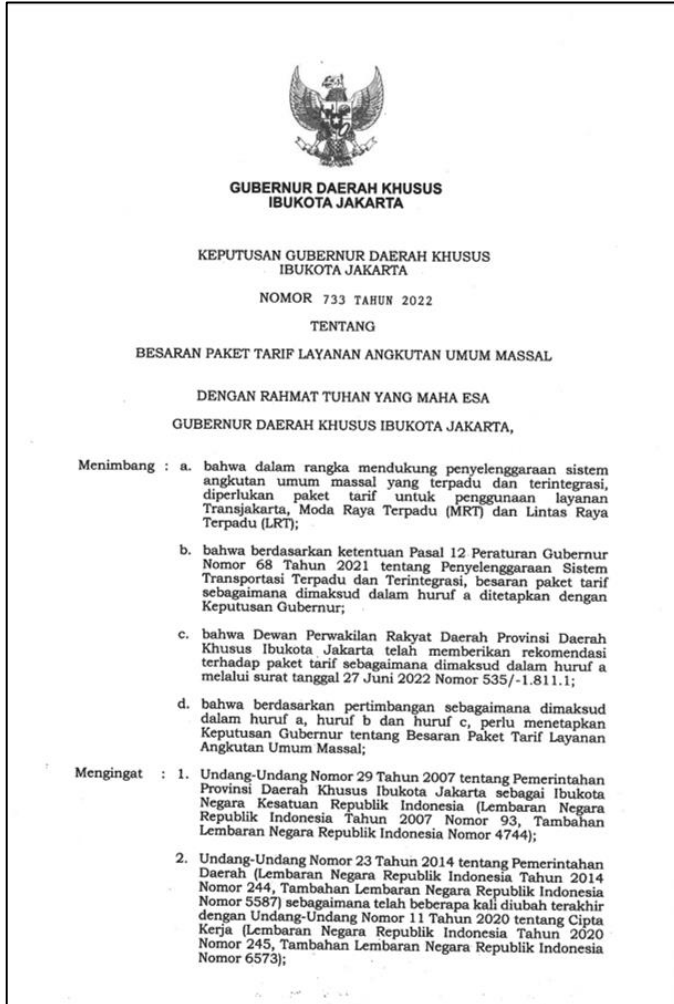
Layanan angkutan umum yang **lebih mudah diakses, lebih cepat, dan lebih murah**



## Perwujudan Integrasi Angkutan Umum

- Telah ditetapkan pada tanggal 8 Agustus 2022 Keputusan Gubernur Nomor 733 Tahun 2022 tentang Besaran Paket Tarif Layanan Angkutan Umum Massal dalam rangka implementasi tarif integrasi Jak Lingko.
- Pembayaran tarif integrasi Jak Lingko dapat menggunakan Aplikasi Jak Lingko ataupun Kartu Uang Elektronik (KUE).

### Kesiapan Jak Lingko App → Mobility as a Service (MaaS)



FITUR
Pencarian Rute Pilihan untuk perjalanan pengguna
Scanning PeduliLindungi
Pembelian tiket menggunakan uang elektronik
Pembelian tiket menggunakan QRIS
Layanan Helpdesk via Chat
Layanan Feedback
Berita

## Fase Implementasi Sistem Pembayaran



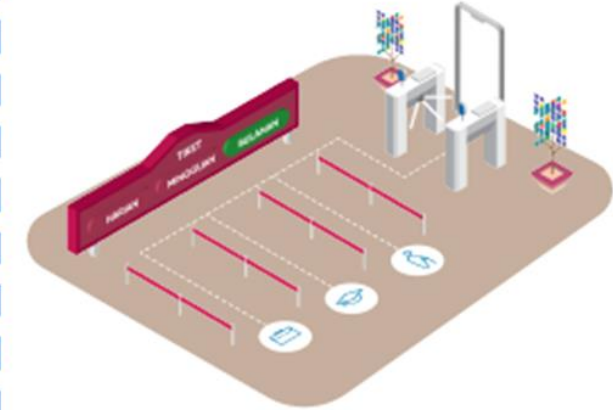
### 1 Central Clearing House System (CCHS)

Masing-masing transportasi menjadi terhubung dalam satu platform JakLingko Card & JakLingko SuperApp dalam pengelolaan pembayaran tiket terpadu



### 2 Mobility as a Services (MaaS) |

Jenis layanan yang melalui saluran digital bersama memungkinkan untuk merencanakan, memesan dan membayar berbagai jenis layanan mobilitas secara menyeluruh



### 3 Account Based Ticketing (ABT) |

Memungkinkan implementasi model tarif fleksibel (harian, mingguan dan bulanan), variasi produk tiket khusus sesuai profil target (pelajar, manula, dsb).



# Implementasi *Pull Strategy* di DKI Jakarta



## Sustainable Transport Award

<https://staward.org/>

STA merupakan ajang penghargaan tahunan yang diberikan pada kota yang telah menunjukkan komitmen serta visi dalam bidang transportasi perkotaan berkelanjutan dan pembangunan perkotaan.

**Tahun 2021, Jakarta berhasil menjadi juara** dan mengalahkan kota-kota besar lainnya di dunia seperti San Francisco, Frankfurt, Auckland, Moscow, Buenos Aires, Bogota dan Sao Paulo karena adanya **peningkatan yang signifikan dalam integrasi dan cakupan layanan angkutan umum serta infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda.**

An infographic celebrating Jakarta's win of the Sustainable Transport Award 2021. It features a blue background with a cityscape and a gold medal icon. The text includes the award name, a congratulatory message, and a list of indicators that were recognized.

#jakartajuaraSTA

### Jakarta Memenangkan Penghargaan Sustainable Transportation Award 2021

Menjadi kota pertama di Asia Tenggara yang memenangkan penghargaan STA.

Indikator yang Dinilai

- Inovasi dan peningkatan mutu transportasi.
- Mobilitas transportasi kota dan upaya pengurangan polusi udara.
- Ketersediaan akses pesepeda dan pejalan kaki selama 1,5 tahun terakhir.

**Terima kasih warga Jakarta!**  
Mari terus berkolaborasi dalam mewujudkan transportasi yang terjangkau, adil, serta berkelanjutan di Jakarta!

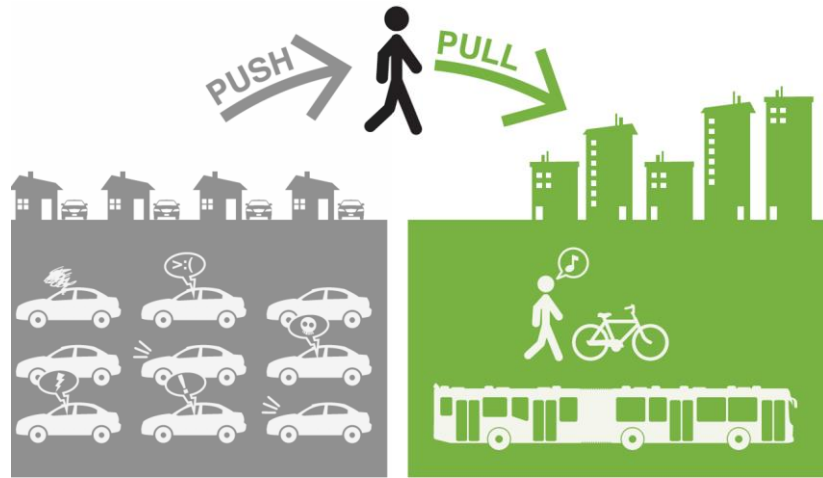
Jakarta  
Berkelanjutan

Pemprov DKI Jakarta • @OKIjakarta • jakarta.go.id





## Mobil dan Sepeda Motor



***Push Strategy***: Mengendalikan kebutuhan penggunaan mobil dan sepeda motor

Diantaranya melalui:

- Manajemen Parkir
- Ganjil-Genap
- Kebijakan *Work from Home*
- Kawasan Berbasis Transit
- *Low Emission Zone*
- Pengendalian Lalu Lintas Kendaraan Bermotor

***Push strategy*** perlu dilakukan sejalan dengan kebijakan lain yang mendukung peningkatan penggunaan dan layanan angkutan umum, berjalan kaki, dan bersepeda (*pull strategy*), **untuk meningkatkan efektivitas implementasi** kebijakan-kebijakan tersebut

# Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagai *Push Strategy*

1. **Tingginya tingkat penggunaan kendaraan bermotor (mobil dan sepeda motor)** beserta kerugian ekonomi dan sosial yang signifikan
2. **Perubahan Paradigma Tata Ruang dan Kebijakan Transportasi** dari Car Oriented Development (COD) → Transit Oriented Development (TOD)

## URGENSI

1. **Sistem angkutan umum dan transportasi tidak bermotor DKI Jakarta telah berkembang secara masif dan perlu didukung sebagai alternatif pergerakan yang lebih efisien:** Pembangunan LRT, MRT, Integrasi Angkutan Umum, Trotoar dan Pedestrianisasi, Jalur Sepeda
2. **Belum ada kebijakan setingkat Perda yang mengatur tentang penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik** yang komprehensif menyebabkan kurangnya pemahaman masyarakat dan lelang yang kerap kali gagal

## Urgensi dan Dasar Hukum Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

1. **Peraturan Presiden Nomor 61 Tahun 2011** Tentang Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca
2. **Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018** Tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018 - 2029

## DASAR HUKUM

3. **Instruksi Gubernur Nomor 66 Tahun 2019** Tentang Pengendalian Kualitas Udara

## Peraturan Daerah PL2SE

Amanat implementasi *congestion pricing* yang sejalan dengan penyediaan layanan angkutan umum

# Amanat dalam Peraturan Perundang-undangan

Peraturan Perundang-undangan	Tentang	Amanat
Peraturan Presiden Nomor 61 Tahun 2011	Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca	<p><b>Penerapan <i>Congestion Charging</i> dan <i>Road Pricing</i> (dikombinasikan dengan angkutan umum massal cepat) di 2 kota yaitu Jakarta dan Surabaya untuk:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mengurangi <i>moda share</i> mobil di pusat kota;</li><li>▪ Mengurangi kemacetan di area pembatasan lalu lintas.</li></ul> <p>Periode pelaksanaan 2010 s/d 2020. (Tertuang dalam lampiran I halaman 16 Perpres 61/2011).</p>
Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018	Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018 - 2029	<p><b>Penerapan <i>Electronic Road Pricing</i> (ERP) dan Pengaturan Penggunaan Sepeda Motor</b> pada Ruas Jalan Thamrin, Jalan Sudirman, Jalan Rasuna Said, Jalan Gatot Subroto, Jalan Medan Merdeka Barat, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Gajah Mada, Jalan Majapahit dan Jalan Sisingamangaraja, dengan waktu pelaksanaan dari tahun 2018 s/d 2029. (Tertuang pada halaman 71 Perpres 55/2018).</p>
Instruksi Gubernur Nomor 66 Tahun 2019	Pengendalian Kualitas Udara	<p><b>Penerapan Kebijakan <i>Congestion Pricing</i> yang dikaitkan pada pengendalian kualitas udara pada tahun 2021.</b> (Tertuang pada angka 2 halaman 2 Ingub 66/2019)</p>



# Manfaat Pengendalian Lalu Lintas di Kota Lainnya

Lokasi	Tahun	Mode shift	Waktu tempuh perjalanan	Dampak lingkungan	Analisis manfaat biaya
<b>Singapura</b>	1975 (Area licensing) 1998 (ERP)	<b>+15-20% penumpang angkutan umum</b> dengan penambahan tarif S\$1 di tahun 2013	<i>Belum ada data</i>	<i>Belum ada data</i>	Rp 718 miliar per tahun
<b>London</b>	2003	<b>+38% penumpang angkutan umum</b> dalam zona di tahun 2004, termasuk akibat peningkatan layanan bus di waktu yang sama	<b>Kemacetan berkurang 30%</b>	CO2: -16,4% NOx: -13,4% PM10: -15,5% dalam zona	Rp 1,6 – 2,1 triliun per tahun
<b>Stockholm</b>	2007	<b>+4-5% penumpang angkutan umum</b>	<b>Keterlambatan (<i>delay</i>) berkurang 33%</b>	CO2: -13% NOx: -8% PM10: -13% dalam kawasan	Rp 1,1 triliun per tahun
<b>Milan</b>	2012 (menggantikan ECOPASS dari tahun 2008)	<b>+9% penumpang subway</b> di dalam zona <b>+5-12% sepeda sewa</b> (bike-sharing)	<b>Keterlambatan (<i>delay</i>) berkurang 30%</b>	CO2: -22% NOx: -10% PM2.5: -40% PM10: -19,5%	Rp 228 miliar per tahun
<b>Gothenburg</b>	2013	<b>+4,5-6% penumpang angkutan umum</b>	<b>Total waktu perjalanan berkurang -10% hingga -20%</b>	CO2: -2,5%	Rp 22,8 miliar per tahun

**Terdiri dari:**

12 (Dua Belas) Bab

29 (Dua Puluh Sembilan) Pasal)

**9 (Sembilan) substansi (materi pokok) yang terdiri dari :**

1. kelembagaan;
2. penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
3. pengenaan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan Sanksi;
4. penggunaan dana hasil penerimaan dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
5. teknologi dan transaksi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
6. biaya penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
7. Standar Pelayanan Minimal;
8. pembinaan, pengawasan dan manajemen risiko; dan
9. peran serta masyarakat.



# Konsideran Raperda tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Konsideran	Uraian
<b>Menimbang</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>a. Pasal 133 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;</li><li>b. Pasal 26 Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;</li><li>c. Pasal 78 ayat (2) huruf c Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2014 tentang Transportasi.</li></ol>
<b>Mengingat</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;</li><li>2. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;</li><li>3. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik;</li><li>4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;</li><li>5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 jo. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;</li><li>6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 jo. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Pemerintahan Daerah;</li><li>7. Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;</li><li>8. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;</li><li>9. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2019 tentang Perangkat Daerah;</li><li>10. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah;</li><li>11. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Transportasi.</li></ol>

# Struktur dan Ruang Lingkup Raperda (1/2)

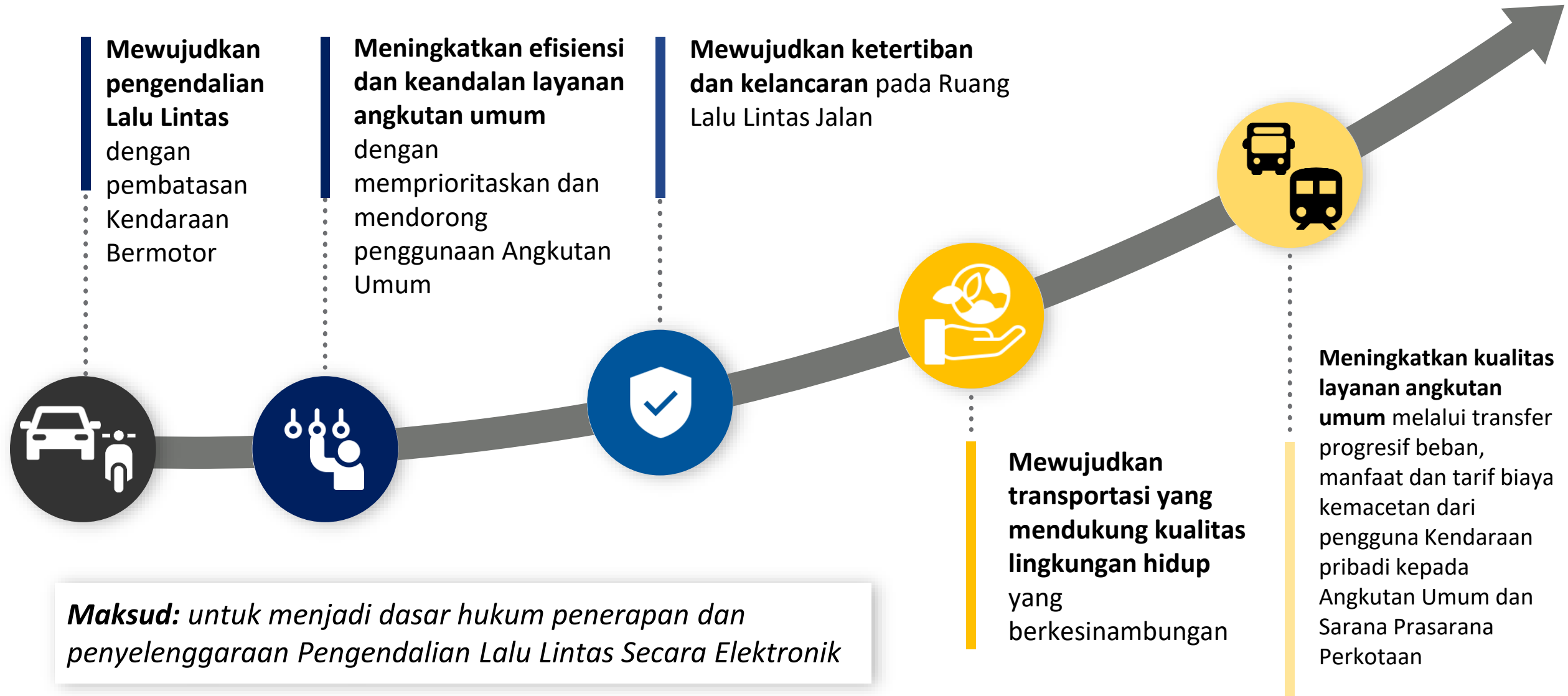
<b>BAB I KETENTUAN UMUM</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ketentuan-ketentuan umum</li><li>2. Maksud penyusunan Perda PL2SE</li><li>3. Tujuan penyusunan Perda PL2SE</li><li>4. Asas pelaksanaan PL2SE</li><li>5. Ruang lingkup Perda PL2SE</li></ol>	Pasal 1 - 5
<b>BAB II KELEMBAGAAN</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Penanggung jawab penyelenggaraan PL2SE</li><li>2. Kewenangan penanggung jawab penyelenggaraan PL2SE</li><li>3. Koordinasi dengan para pemangku kepentingan</li></ol>	Pasal 6 - 7
<b>BAB III PENYELENGGARAAN</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bagian Kesatu: Kriteria Kawasan PL2SE</li><li>2. Bagian Kedua: Kawasan PL2SE</li><li>3. Bagian Ketiga: Waktu Pemberlakuan PL2SE</li><li>4. Bagian Keempat: Jenis Kendaraan yang dapat melalui Kawasan PL2SE</li><li>5. Bagian Kelima: Pengadaan penyedia jasa pengoperasian SPL2SE</li></ol>	Pasal 8 - 12
<b>BAB IV TARIF LAYANAN</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bagian Kesatu: Umum<ol style="list-style-type: none"><li>a. Pengenaan Tarif Layanan PL2SE</li><li>b. Prinsip penetapan Tarif Layanan PL2SE</li></ol></li><li>2. Bagian Kedua: Tarif Layanan PL2SE<ol style="list-style-type: none"><li>a. Jenis kendaraan yang dikenakan Tarif Layanan PL2SE</li><li>b. Sanksi pelanggaran ketentuan pembayaran Tarif Layanan PL2SE</li></ol></li></ol>	Pasal 13 - 16
<b>BAB V PENGGUNAAN DANA HASIL PENERIMAAN DARI TARIF LAYANAN</b>	Pemanfaatan penerimaan Tarif Layanan PL2SE	Pasal 17



# Struktur dan Ruang Lingkup Raperda (2/2)

<b>BAB VI TEKNOLOGI DAN TRANSAKSI PENYELENGGARAAN</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bagian Kesatu: Teknologi PL2SE (Persyaratan teknologi)</li><li>2. Bagian Kedua: Transaksi Pembayaran Dalam Penyelenggaraan PL2SE</li></ol>	Pasal 18 - 19
<b>BAB VII BIAYA PENYELENGGARAAN</b>	Sumber-sumber biaya penyelenggaraan PL2SE	Pasal 20
<b>BAB VIII STANDAR PELAYANAN MINIMAL</b>	Ketentuan umum mengenai SPM	Pasal 21
<b>BAB IX PEMBINAAN, PENGAWASAN DAN MANAJEMEN RISIKO</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Tujuan pengawasan dan evaluasi penyelenggaraan PL2SE</li><li>2. Ketentuan mengenai evaluasi terhadap teknologi PL2SE</li><li>3. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan PL2SE</li><li>4. Pembentukan Dewan Pengawas untuk mendukung pelaksanaan pengawasan dan evaluasi</li></ol>	Pasal 22 - 25
<b>BAB X PERAN SERTA MASYARAKAT</b>	Bentuk peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan PL2SE	Pasal 26
<b>BAB XI KETENTUAN PERALIHAN</b>	Ketentuan mengenai seluruh kebijakan terkait penyelenggaraan PL2SE yang telah ditetapkan sebelum berlakunya Perda ini	Pasal 27
<b>BAB XII KETENTUAN PENUTUP</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pasal-pasal dalam Perda 5 tahun 2014 yang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku</li><li>2. Peraturan Daerah PL2SE mulai berlaku pada tanggal diundangkan</li></ol>	Pasal 28 - 29

# Detail Isi Raperda: Maksud dan Tujuan



## Tanggung Jawab Gubernur

**Penyelenggaraan  
Pengendalian Lalu Lintas  
Secara Elektronik**

## Wewenang Gubernur

- a. melakukan perencanaan, pembangunan, dan pengembangan
- b. menetapkan kebijakan PL2SE dan kebijakan penyelenggaraan
- c. menetapkan kebijakan mengenai pengenaan Tarif Layanan PL2SE;
- d. menetapkan kebijakan pemanfaatan atas dana penerimaan
- e. menetapkan besaran dan melakukan pungutan pada Tarif Layanan PL2SE;
- f. melakukan pengelolaan dan pemanfaatan aset dalam penyelenggaraan PL2SE;
- g. menetapkan kriteria kawasan dan waktu pelaksanaan;
- h. menyusun dan menetapkan SPM
- i. menetapkan kebijakan pemrosesan dan/atau pengolahan Data Pribadi dan data lainnya untuk kepentingan pengembangan kebijakan PL2SE dan kebijakan-kebijakan lainnya baik di tingkat pusat maupun di Provinsi DKI Jakarta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- j. melakukan sosialisasi pelaksanaan PL2SE; dan
- k. melakukan evaluasi dan pengawasan terhadap PL2SE agar tersedia layanan yang memenuhi SPM dengan tata kelola yang baik (*good governance*).

## Pelaksanaan Kewenangan

Membentuk dan/atau menunjuk Penyelenggara PL2SE yang menerapkan Fleksibilitas dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

## Koordinasi dalam Pelaksanaan Kewenangan

Gubernur dapat melakukan koordinasi dengan Menteri, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Bank Indonesia, dan menteri yang melaksanakan urusan di bidang komunikasi dan informatika serta para pemangku kepentingan lainnya.





1

## Kriteria Kawasan

- V/C Ratio  $\geq 0,7$
- Jumlah lajur dan jalur
- Kecepatan rata-rata < 30 km/jam di jam puncak
- Ketersediaan jaringan dan layanan angkutan umum
- Memperhatikan kualitas lingkungan



2

## Kawasan PL2SE

25 ruas jalan yang dapat dilaksanakan secara bertahap



3

## Waktu Pemberlakuan

Setiap hari pukul 05:00 - 22:00 WIB



4

## Jenis Kendaraan

Kendaraan bermotor wajib dilengkapi dengan Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik dan/atau perangkat elektronik tertentu lainnya



5

## Penyedia Jasa

- Penyelenggara PL2SE dapat bekerjasama dengan Penyedia Jasa
- Pengadaan Penyedia Jasa dapat dilaksanakan dengan cara:
  - pengadaan barang dan/atau jasa pemerintah;
  - Pola Fleksibilitas; atau
  - tata cara lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.

*Ketentuan lebih lanjut maupun penyesuaian mengenai Kriteria Kawasan, Kawasan, Waktu Pemberlakuan, Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik, dan pengadaan Penyedia Jasa diatur lebih lanjut dalam Peraturan Gubernur*

## Prinsip Penetapan Tarif

1. Jenis Kendaraan
2. Efektivitas pengendalian kemacetan lalu lintas;
3. Kinerja lalu lintas jalan;
4. Efektivitas perpindahan penggunaan kendaraan pribadi ke Angkutan Umum;
5. Kontinuitas dan pengembangan dalam rangka pengendalian lalu lintas;
6. Kemampuan (ability to pay) dan keinginan membayar (willingness to pay) pengguna jalan; dan
7. Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.
8. Memperhatikan biaya penyelenggaraan Sistem PL2SE

*Ketentuan lebih lanjut maupun penyesuaian mengenai Penyelenggaraan lalu lintas di Kawasan PL2SE, kriteria Pengguna Jalan, ketentuan Tarif Layanan, Prinsip dan biaya penyelenggaraan, dan bentuk dan mekanisme sanksi **diatur lebih lanjut dalam Peraturan Gubernur***

## Pengecualian dan Tarif Khusus

- **Pengecualian Tarif Layanan:**
  1. Sepeda listrik;
  2. Kendaraan Bermotor umum plat kuning;
  3. Kendaraan dinas operasional instansi pemerintah dan
  4. TNI/Polri kecuali/selain berplat hitam;
  5. Kendaraan korps diplomatik negara asing;
  6. Kendaraan ambulans;
  7. Kendaraan jenazah; dan
  8. Kendaraan pemadam kebakaran.
- **Dapat ditetapkan tarif khusus** pada Pengguna Jalan yang bermukim di Kawasan PL2SE

***Besaran Tarif Layanan** Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan penyesuaiannya **ditetapkan dengan Peraturan Gubernur setelah mendapatkan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi DKI Jakarta.***

## Sanksi

Sanksi denda sebesar **10 (sepuluh) kali lipat** dari nilai Tarif Layanan PL2SE tertinggi yang berlaku

## Tujuan PL2SE

## Penggunaan Dana Hasil Penerimaan Tarif Layanan



Mewujudkan ketertiban dan kelancaran pada Ruang Lalu Lintas Jalan



Mewujudkan transportasi yang mendukung kualitas lingkungan hidup yang berkesinambungan



Meningkatkan kualitas layanan angkutan umum melalui transfer progresif beban, manfaat dan tarif biaya kemacetan dari pengguna Kendaraan pribadi kepada Angkutan Umum dan Sarana Prasarana Perkotaan

Penerimaan dari Tarif Layanan PL2SE dimanfaatkan untuk:

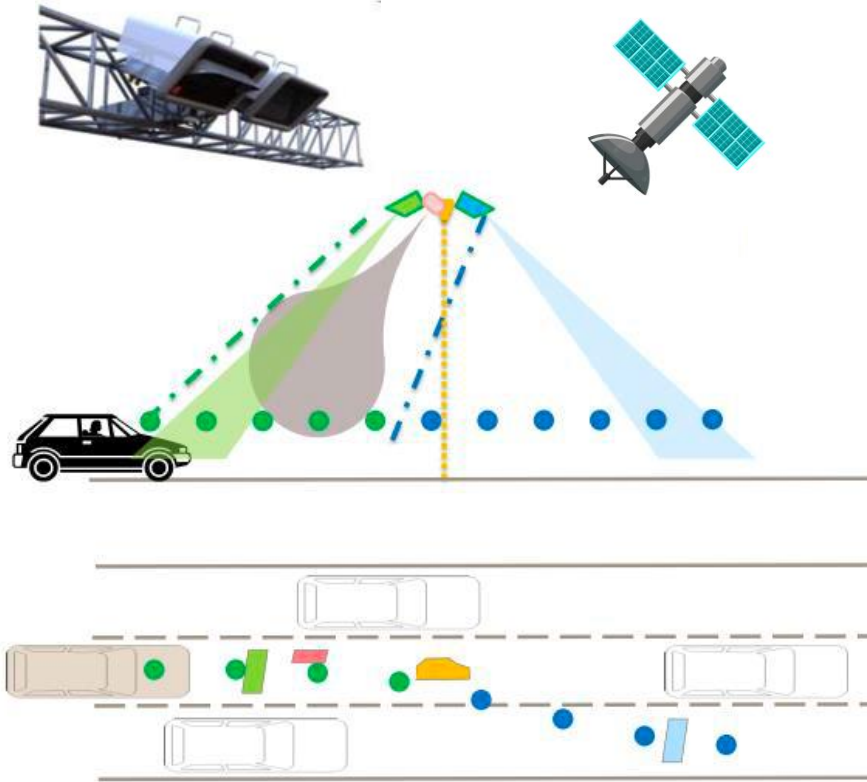
1. **Biaya penyelenggaraan** Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik
2. Pemanfaatan untuk peningkatan **fasilitas pejalan kaki dan pesepeda**
3. Peningkatan pelayanan **Angkutan Umum**; dan
4. Peningkatan **kinerja lalu lintas**

*Ketentuan lebih lanjut mengenai pemanfaatan penerimaan dari*

*penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diatur dalam Peraturan Gubernur*



## Persyaratan Teknologi



- a. **Memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan** di bidang penyelenggaraan sistem dan transaksi elektronik serta pembayaran elektronik;
- b. **Mampu mengenali dan merekam Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik, Kendaraan Bermotor** yang melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
- c. **Mampu memenuhi pelaksanaan kebijakan transportasi** di wilayah Provinsi DKI Jakarta terkait penegakan hukum lalu lintas secara elektronik;
- d. **Mampu diterapkan** dengan kondisi dan karakteristik lalu lintas Jalan di Provinsi DKI Jakarta;
- e. **Mampu terintegrasi dengan pelaksanaan kebijakan transportasi**, baik di tingkat pusat maupun di Provinsi DKI Jakarta;
- f. **Memastikan pemrosesan Data Pribadi telah dilakukan sesuai** dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- g. **Mampu melakukan interoperabilitas.**

*Teknologi PL2SE berikutnya harus memiliki **teknologi yang sama dengan teknologi yang telah diterapkan sebelumnya atau sekurang-kurangnya dapat beroperasi (compatible) dengan teknologi yang telah diterapkan sebelumnya.***

# Terima kasih



Pemerintah Provinsi  
DKI Jakarta



Jak  
Lingko

**Jakarta**  
a city of collaboration