



BERITA DAERAH KOTA DEPOK

NOMOR 38

TAHUN 2025

WALI KOTA DEPOK
PROVINSI JAWA BARAT

PERATURAN WALI KOTA DEPOK
NOMOR 38 TAHUN 2025

TENTANG

PETA JALAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM MASSAL DENGAN
SKEMA PEMBELIAN LAYANAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
WALI KOTA DEPOK,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka mewujudkan sistem transportasi publik yang andal, aman, nyaman, terjangkau, dan berkelanjutan di Kota Depok, perlu dilakukan upaya penguatan pelayanan angkutan umum melalui Program Pembelian Layanan Angkutan Umum Perkotaan;
- b. bahwa untuk menjamin keberlangsungan dan kualitas Program Pembelian Layanan setelah alih kelola, diperlukan Peta Jalan Tata Kelola Program Pembelian Layanan Angkutan Umum Perkotaan yang memuat arah kebijakan, tahapan, strategi, target, dan indikator kinerja yang jelas;
- c. bahwa untuk memberikan kepastian hukum dalam penyelenggaraan angkutan umum massal dengan skema pembelian layanan perlu disusun peta jalan;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Wali Kota tentang Peta Jalan Penyelenggaraan Angkutan Umum Massal Dengan Skema Pembelian Layanan;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok dan Kotamadya Daerah Tingkat II Cilegon (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3828);

2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 133) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 226);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 304) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 648);

7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 153) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 21);
8. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan (Lembaran Daerah Kota Depok Tahun 2012 Nomor 2) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 1 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan (Lembaran Daerah Kota Depok Tahun 2020 Nomor 1);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN WALI KOTA TENTANG PETA JALAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM MASSAL DENGAN SKEMA PEMBELIAN LAYANAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Bagian Kesatu
Ketentuan Umum

Pasal 1

Dalam Peraturan Wali Kota ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah Kota adalah Daerah Kota Depok.
2. Pemerintah Daerah Kota yang selanjutnya disebut Pemerintah Daerah adalah Wali Kota Depok sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah Otonom.
3. Wali Kota adalah Wali Kota Depok.
4. Perangkat Daerah yang selanjutnya disingkat PD adalah unsur Pembantu Wali Kota dan DPRD dalam penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi Kewenangan Daerah Kota.
5. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok.
6. Peta Jalan Penyelenggaraan Angkutan Umum Massal Dengan Sistem Pembelian Layanan adalah dokumen perencanaan strategis yang memuat arah kebijakan, tahapan, strategi, dan sasaran pelaksanaan tata kelola program skema pembelian layanan oleh Pemerintah Daerah.

7. Pembelian Layanan Angkutan Umum Massal yang selanjutnya disebut Pembelian Layanan adalah skema pemberian Subsidi Angkutan Umum Perkotaan berupa pembelian layanan dari Penyedia Jasa Layanan Angkutan Umum untuk penyelenggaraan angkutan penumpang umum di Kawasan Perkotaan kepada masyarakat.
8. Unit Pelaksana Teknis Dinas, adalah Unsur pelaksana teknis Dinas yang melaksanakan kegiatan Teknis Operasional dan/atau kegiatan teknis penunjang tertentu.
9. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah yang selanjutnya disingkat APBD adalah rencana keuangan tahunan daerah yang ditetapkan dengan Perda.
10. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal yang selanjutnya disebut Standar Pelayanan Minimal adalah persyaratan penyelenggaraan Angkutan Umum Perkotaan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa Angkutan Umum Massal secara minimal.

Bagian Kedua Maksud

Pasal 2

Peraturan Wali Kota Depok ini dimaksudkan sebagai pedoman dalam pelaksanaan penyelenggaraan Angkutan Umum Massal dengan skema Pembelian Layanan Angkutan Perkotaan.

Bagian Ketiga Tujuan

Pasal 3

Tujuan penyusunan Peta Jalan adalah:

- a. meningkatkan aksesibilitas keterpaduan layanan angkutan umum di Daerah dan sekitarnya;
- b. meningkatkan minat penggunaan angkutan umum melalui peningkatan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal;
- c. menjamin kemudahan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan;
- d. mengurangi beban biaya transportasi yang ditanggung masyarakat;
- e. mengurangi dampak lalu lintas yang ditimbulkan akibat penggunaan kendaraan pribadi yang berlebih; dan
- f. mengurangi tingkat kecelakaan yang ditimbulkan akibat penggunaan kendaraan pribadi yang berlebih.

BAB II PETA JALAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM MASSAL

Pasal 4

Peta Jalan berlaku sebagai panduan dalam melaksanakan Penyelenggaraan Angkutan Umum Massal di lingkungan Pemerintah Daerah.

Pasal 5

Peta Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan ini.

Pasal 6

Peta Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dapat dilakukan perubahan dan penyesuaian sesuai dengan dinamika pelaksanaan Penyelenggaraan Angkutan Umum Massal.

BAB III
SISTEMATIKA

Pasal 7

Sistematika Peta Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 adalah sebagai berikut:

- a. bab I (satu) memuat pendahuluan;
- b. bab II (dua) memuat evaluasi kondisi eksisting;
- c. bab III (tiga) memuat analisis lingkungan strategis;
- d. bab IV (empat) memuat sasaran dan strategi peta jalan;
- e. bab V (lima) memuat manajemen pelaksanaan peta jalan; dan
- f. bab VI (enam) memuat penutup.

BAB IV
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 8

Peraturan Wali Kota ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Wali Kota ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kota Depok.

Ditetapkan di Depok
pada tanggal 27 Oktober 2025

WALI KOTA DEPOK,

ttd.

SUPIAN SURI

Diundangkan di Depok
pada tanggal 27 Oktober 2025
SEKRETARIS DAERAH KOTA DEPOK,

ttd.

MANGNGULUANG MANSUR
BERITA DAERAH KOTA DEPOK TAHUN 2025 NOMOR 38

SESUAI DENGAN ASLINYA

KEPALA BAGIAN HUKUM

SEKRETARIAT DAERAH KOTA DEPOK

FEBRINA PUSPITA SARI, S.H

Penata Tk. I, III/d

NIP. 197702152005012015



LAMPIRAN PERATURAN WALI KOTA DEPOK
NOMOR 38 TAHUN 2025
TENTANG PETA JALAN PENYELENGGARAAN
ANGKUTAN UMUM MASSAL DENGAN SKEMA
PEMBELIAN LAYANAN

BAB I
PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Mobilitas masyarakat di Kota Depok sangat tinggi, terutama karena posisi geografis Depok sebagai kota penyangga Jakarta. Sebagian besar penduduk Depok melakukan perjalanan ke Jakarta dan sekitarnya setiap hari untuk bekerja, sekolah, maupun aktivitas lainnya. Hal ini menimbulkan tingginya arus pergerakan orang dan kendaraan.

Saat ini, penggunaan kendaraan pribadi masih mendominasi. Angkutan umum yang tersedia seperti angkot, meski jumlahnya banyak, belum sepenuhnya memenuhi aspek kenyamanan, keselamatan, dan efisiensi perjalanan. Akibatnya, masyarakat cenderung lebih memilih kendaraan pribadi yang justru memperburuk kondisi kemacetan.

Program *Buy The Service* (BTS) merupakan salah satu solusi yang ditawarkan pemerintah untuk memperbaiki kondisi transportasi publik. Skema ini memungkinkan masyarakat mendapatkan layanan bus dengan kualitas yang baik namun tarif yang terjangkau karena sebagian biaya ditanggung oleh pemerintah melalui stimulus ke Pemerintah Daerah untuk mewujudkan pelayanan dasar Masyarakat akan bermobilitas.

Namun, karena sifatnya sementara dan sebagian besar masih dikelola oleh pusat, maka dibutuhkan perencanaan di tingkat daerah. Peta Jalan ini hadir untuk memastikan keberlanjutan layanan BTS di Depok, sekaligus memperkuat posisi transportasi publik sebagai tulang punggung mobilitas masyarakat perkotaan.

B. Tujuan

Tujuan penyusunan Peta Jalan sebagaimana dimaksud pada Peraturan Wali Kota ini adalah:

- a. menetapkan arah kebijakan dan strategi Program Pembelian Layanan Angkutan Perkotaan dan kepastian anggaran;
- b. memastikan tersedianya layanan angkutan umum perkotaan yang andal dan berdaya saing tinggi;
- c. meningkatkan efisiensi penggunaan anggaran melalui mekanisme berbasis kinerja;
- d. memperkuat kapasitas kelembagaan dan sumber daya manusia di bidang transportasi perkotaan; dan
- e. mewujudkan integrasi antarmoda transportasi di wilayah Kota.

BAB II
EVALUASI KONDISI EKSISTING

A. CAPAIAN LAYANAN BTS DI KOTA DEPOK

Penyelenggaraan layanan *Buy The Service* (BTS) di Kota Depok hingga saat ini telah menunjukkan sejumlah capaian yang dapat menjadi fondasi bagi pengembangan layanan angkutan umum massal di masa mendatang. Beberapa koridor strategis telah beroperasi dan melayani masyarakat dengan jadwal yang lebih pasti dibandingkan angkutan konvensional. Tarif yang akan diberlakukan juga terjangkau karena sesuai dengan kajian *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah, serta didukung dengan penerapan sistem pembayaran nontunai (*cashless*) yang sesuai dengan perkembangan teknologi dan tuntutan transparansi. Berdasarkan hasil pemantauan dan survei kepuasan pengguna, layanan BTS memperoleh tanggapan positif terutama dalam aspek kenyamanan, kepastian waktu keberangkatan, serta kualitas armada. Capaian ini menjadi modal penting bagi Pemerintah Daerah untuk melanjutkan dan mengembangkan penyelenggaraan layanan BTS.

Tabel I. Data Penumpang Biskita Trans Depok Tahun 2024

NO	BULAN	JUMLAH PENUMPANG	RITASE	LOAD FACTOR
1	JULI	54.150	1.789	77,61%
2	AGUSTUS	143.661	3.039	121,21%
3	SEPTEMBER	158.820	2.940	138,51%
4	OKTOBER	184.271	3.038	155,53%
5	NOVEMBER	175.155	2.940	152,76%
6	DESEMBER	175.074	3.043	147,52%

Gambar I. Persentase Jumlah Penumpang Tahun 2024



Tabel II. Data Penumpang Biskita Trans Depok Tahun 2025

NO	BULAN	JUMLAH PENUMPANG	RITASE	LOAD FACTOR
1	JANUARI	166.381	3.038	140,43%
2	FEBRUARI	166.614	2.742	155,80%
3	MARET	152.858	3.018	129,87%
4	APRIL	164.532	2.921	144,43%
5	MEI	188.725	3.012	160,66%
6	JUNI	182.842	2.905	161,39%
7	JULI	209.425	3.000	179,00%

Gambar II. Persentase Jumlah Penumpang Tahun 2025



B. PERMASALAHAN UTAMA

Meskipun telah terdapat capaian sebagaimana diuraikan di atas, pelaksanaan Penyelenggaraan layanan *Buy The Service* (BTS) di Kota Depok masih menghadapi sejumlah permasalahan mendasar. Pertama, pembiayaan layanan sepenuhnya masih ditanggung oleh pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan, sehingga terdapat ketergantungan fiskal yang tinggi. Kedua, sampai dengan saat ini belum terdapat regulasi Daerah maupun Peraturan Wali Kota yang secara khusus menjadi dasar hukum penyelenggaraan BTS oleh Pemerintah Daerah, sehingga kepastian hukum penyelenggaraan masih terbatas. Ketiga, dari aspek kelembagaan, Dinas Perhubungan Kota Depok belum memiliki unit pelaksana teknis atau perangkat kelembagaan lain yang secara khusus berfungsi sebagai *contract manager* dalam mengawasi dan mengendalikan kontrak penyelenggaraan layanan *Buy The Service* (BTS). Keempat, dari aspek sumber daya manusia, jumlah dan kompetensi aparatur yang tersedia masih belum memadai untuk melaksanakan fungsi pengawasan, pengendalian, dan evaluasi terhadap operator.

C. INFRASTRUKTUR DAN SARANA

Dari aspek infrastruktur dan sarana, kondisi di lapangan menunjukkan bahwa sebagian halte yang digunakan dalam layanan BTS belum sepenuhnya memenuhi standar kenyamanan dan keselamatan pengguna jasa. Jumlah armada yang beroperasi juga masih terbatas apabila dibandingkan dengan kebutuhan riil masyarakat, khususnya pada jam-jam sibuk. Selain itu, integrasi antara layanan *Buy The Service* (BTS) dengan moda transportasi lainnya seperti Kereta Rel Listrik (KRL), *Light Rail Transit* (LRT), *Mass Rapid Transit* (MRT), serta angkutan kota (angkot) belum berjalan optimal. Hal ini mengakibatkan potensi pengguna layanan *Buy The Service* (BTS) belum dapat dimaksimalkan secara menyeluruh karena konektivitas dan kemudahan perpindahan moda belum sepenuhnya terwujud.

BAB III ANALISIS LINGKUNGAN STRATEGIS

A. Faktor Eksternal

1. Dukungan kebijakan nasional melalui program stimulus anggaran dengan skema *Buy The Service* (BTS). Pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan mendorong implementasi Layanan *Buy The Service* (BTS) sebagai solusi meningkatkan layanan transportasi massal perkotaan. Skema ini memberi solusi penyediaan layanan dengan tarif tetap terjangkau bagi masyarakat. Dukungan kebijakan nasional ini menjadi pemantik pemerintah daerah, dalam mengembangkan layanan angkutan umum.
2. Tuntutan masyarakat terhadap layanan transportasi yang lebih baik. Sejalan dengan animo masyarakat yang tinggi terhadap kualitas layanan transportasi meliputi aspek kenyamanan, keamanan, ketepatan waktu, keterjangkauan tarif, serta konektivitas rute layanan transportasi seperti Layanan *Buy The Service* (BTS). Harapan publik yang tinggi mendorong pemerintah daerah untuk terus berinovasi dan meningkatkan mutu pelayanan.
3. Pertumbuhan penduduk dan urbanisasi yang memicu kebutuhan penduduk terhadap layanan transportasi di wilayah perkotaan sehingga menimbulkan permasalahan seperti kemacetan, polusi, dan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi disebabkan mobilitas masyarakat semakin tinggi. Kondisi tersebut mendorong kebutuhan transportasi umum massal yang efisien, ramah lingkungan, dan mampu menampung arus pergerakan (mobilitas) masyarakat sehari-hari.

B. Faktor Internal

1. Kesiapan Dinas Perhubungan dalam membentuk Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Transportasi dibutuhkan sebagai lembaga teknis operasional yang mengelola secara langsung layanan angkutan umum. Kesiapan ini mencakup aspek kelembagaan, sumber daya manusia (SDM) dan regulasi agar tata kelola transportasi massal akan lebih profesional.

2. Dukungan perencanaan dan penganggaran Daerah dalam implementasi program Layanan *Buy The Service* (BTS) memerlukan dukungan penuh dari perencanaan pembangunan dan anggaran daerah (RPJMD dan APBD).
3. Keterbatasan kemampuan fiskal Daerah yang memerlukan strategi pembiayaan kreatif dan pembiayaan kreatif di masa mendatang, misalnya melalui Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) atau pemanfaatan dana CSR swasta.

C. Isu Strategis

1. Pendanaan berkelanjutan program Layanan *Buy The Service* (BTS) sebagai jaminan tersedianya anggaran pemerintah pusat (APBN) oleh karena itu, tantangan utama adalah memastikan adanya mekanisme pendanaan jangka panjang, baik dari APBD, kolaborasi swasta, maupun sumber pendanaan alternatif lainnya.
2. Peningkatan kualitas dan jangkauan layanan harus terus ditingkatkan dari sisi armada, frekuensi perjalanan, rute, serta integrasi dengan simpul transportasi lain agar masyarakat lebih cenderung beralih ke transportasi umum.
3. Penguatan kelembagaan dan SDM pengelola untuk menjaga kualitas dan efektivitas layanan transportasi. Dibutuhkan struktur organisasi yang jelas, regulasi pendukung, dalam peningkatan kompetensi SDM, baik di bidang manajemen, operasional, maupun teknologi.
4. Integrasi antarmoda transportasi dalam mewujudkan efektivitas penggunaan transportasi publik hal sangat ditentukan oleh keterhubungan antar moda, misalnya integrasi Layanan *Buy The Service* (BTS) dengan KRL, LRT, MRT, angkot, atau moda transportasi lainnya.
5. Pemanfaatan teknologi digital untuk sistem tiket dan monitoring. Digitalisasi transportasi menjadi kebutuhan mendesak, seperti sistem tiket elektronik (cashless) untuk meningkatkan transparansi, memudahkan pengguna, dan menghindari kebocoran pendapatan. Selain itu, digitalisasi sistem monitoring memungkinkan pengawasan real-time berpengaruh kepada kepuasan pengguna layanan *Buy The Service* (BTS).

BAB IV SASARAN DAN STRATEGI PETA JALAN

A. Sasaran Tahun 2025–2028

Sasaran tahun 2025–2028 untuk penyelenggaraan angkutan umum massal dengan skema Pembelian Layanan Angkutan Perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Terlaksananya alih kelola penuh layanan *Buy The Service* (BTS) ke Pemerintah Daerah.
2. Terjaminnya keberlanjutan layanan melalui pendanaan APBD.
3. Terwujudnya pelayanan sesuai Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal.
4. Meningkatnya jumlah pengguna transportasi umum hingga 40% (empat puluh persen) per tahun.
5. Terbentuknya kelembagaan pengelola (Unit Pelaksana Teknis Dinas Transportasi).

B. Strategi Utama

1. Regulasi : Penyusunan Peraturan Wali Kota tentang penyelenggaraan BTS.
2. Kelembagaan : Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Dinas Transportasi dan penguatan kapasitas sumber daya manusia.
3. Pendanaan : Penyediaan alokasi APBN/APBD berbasis kinerja dan atau sumber pembiayaan lainnya.
4. Layanan : Perluasan koridor, penambahan armada, dan peningkatan kualitas halte.
5. Teknologi : Pengembangan sistem monitoring digital dan aplikasi informasi pengguna.
6. Kolaborasi : Kerja sama multipihak dengan swasta dan perguruan tinggi.

BAB V MANAJEMEN PELAKSANAAN PETA JALAN

Di dalam keberhasilan Peta Jalan ini, harus menerapkan strategi manajemen yang komprehensif dan berjalan sesuai dengan tujuan yang akan menjadi sasaran, berikut rincian strategi manajemen dalam pelaksanaan:

1. *Leading Sector*: Dinas Perhubungan Kota Depok.
2. Pemangku Kepentingan Lain:
 - a. Sekretariat Daerah (koordinasi lintas PD).
 - b. Badan Perencanaan Pembangunan dan Penelitian Pengembangan Daerah Kota Depok (integrasi dengan perencanaan pembangunan).
 - c. Badan Keuangan Daerah (pengelolaan keuangan daerah).
 - d. Bagian Pengadaan Barang dan Jasa pada Sekretariat Daerah Kota Depok (pengadaan jasa operator).
 - e. Dinas Komunikasi dan Informatika (sistem informasi publik).
 - f. Bagian Hukum pada Sekretariat Daerah Kota Depok (regulasi teknis).
3. Skema Pendanaan:
 - a. pendanaan utama melalui APBN dan atau APBD;
 - b. alternatif: kemitraan dengan swasta (KPBU/CSR/PPP), dana hibah.
4. Monitoring dan Evaluasi
 - a. evaluasi triwulanan terhadap kinerja operator;
 - b. survei kepuasan masyarakat minimal dua kali setahun;
 - c. audit keuangan dan kinerja.

Tabel II. Tahapan Peta Jalan

Kegiatan		Waktu (Tahun)				Output	Outcome	Urusan Pemerintah / Instansi Penanggung Jawab
		2025	2026	2027	2028			
Tahap I – Persiapan dan Penguatan Dasar								
1	Penetapan regulasi teknis dan SOP	✓				Perwal dan SOP Pelaksanaan Penyelenggaraan Angkutan Umum Massal	Tersedianya Regulasi dalam Pelaksanaan Angkutan Umum Massal	Dinas, Bagian Hukum
2	Pembentukan UPTD Transportasi	✓				Perwal Pembentukan, Organisasi UPTD Transportasi terbit	Tersedianya Perwal Pembentukan, Organisasi UPTD Transportasi terbit	Sekda, Dinas, Bagian Hukum, Kepegawaian
3	Penguatan SDM UPTD	✓				90% SDM kunci mengikuti pelatihan	SDM terampil dalam pelaksanaan	Dinas, Kepegawaian, Kemenhub
4	Penyusunan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	✓				Dokumen BOK disusun dan disahkan berupa Keputusan Wali Kota	Tersedianya dasar pembentukan harga untuk penganggaran dan operasional	Dinas
5	Penetapan Standar Pelayanan Minimum (SPM)	✓				Dokumen SPM disusun dan disahkan berupa Keputusan Wali Kota	Tersedianya dasar penguatan monitoring dan evaluasi serta pelayanan maksimal ke pengguna jasa	Dinas, Bagian Pemerintahan dan Kerja Sama, Bagian Hukum
6	Penyediaan pendanaan melalui APBD	✓				DPA Dinas	Tersedianya anggaran untuk pelaksanaan operasional BTS	BKD, Dinas
7	Sosialisasi Angkutan Umum Massal	✓	✓	✓	✓	Media Informasi terkait Angkutan Umum Massal	Tersampaiannya informasi ke Masyarakat kota Depok	Dinas, Diskominfo
Tahap II – Alih Kelola Penuh dan Konsolidasi								
8	Pengadaan Barang/Jasa untuk Pembelian Layanan secara penuh		✓	✓	✓	Proses PBJ selesai sesuai mekanisme yang ditetapkan	Tersedianya operator BTS & dokumen pemesanan sesuai dengan kebutuhan	Bagian PBJ, Dinas
9	Serah-terima operasional dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Kota Depok	✓	✓	✓		BA pengambil alihan layanan ditandatangani	Tercapainya Pemerintah Daerah dalam Dokumen serah-terima operasional Tersedianya Dokumen serah-terima operasional	Bagian Pemerintahan dan Kerja Sama, Kemenhub, Dinas

Kegiatan		Waktu (Tahun)				Output	Outcome	Urusan Pemerintah / Instansi Penanggung Jawab
		2025	2026	2027	2028			
10	Optimalisasi Operasional 100% oleh APBD		✓	✓	✓	Realisasi APBD 100% tercapai	Laporan Realisasi Operasional secara penuh	BKD, Bappeda, Dinas
11	Pengembangan dan Peningkatan serta penambahan layanan seluruh koridor		✓	✓	✓	Penambahan Koridor	Layanan Masyarakat terhadap kebutuhan mobilitas menggunakan angkutan umum tercapai	Kemenhub, Dinas
12	Monitoring dan Evaluasi		✓	✓	✓	Dokumen Monitoring dan Evaluasi pelaksanaan	Terkontrolnya kualitas dan kuantitas pelayanan angkutan secara minimal	Dinas

Tabel III. Pagu Indikatif Kebutuhan per Tahun Penyelenggaraan Angkutan Umum Massal dengan skema Pembelian Layanan Angkutan Perkotaan

BIDANG URUSAN / PROGRAM / OUTCOME / KEGIATAN/ SUB KEGIATAN / OUTPUT	OUTCOME	INDIKATOR OUTPUT / OUTCOME	SATUAN	DO	BASELINE 2024	TARGET DAN PAGU INDIKATIF TAHUN							
						2025		2026		2027		2028	
						TARGET	PAGU	TARGET	PAGU	TARGET	PAGU	TARGET	PAGU
1		2	3		4	5	6	7	8	9	10	11	12
URUSAN PERHUBUNGAN							106.325.274.376,00		129.515.974.767,28		134.950.582.210,30		149.699.055.183,95
PROGRAM PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)	Meningkatnya kualitas layanan transportasi darat	Konektivitas Darat	Poin	(Jumlah trayek yang dilayani di kali bobot trayek dibagi jumlah kebutuhan trayek) dikali 100%	0,60	0,615	Rp 83.034.516.980,00	0,62	Rp 104.346.593.439,40	0,625	Rp 109.795.421.242,58	0,63	Rp 122.435.972.187,20
		Persentase Kelengkapan Jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	Persen	(Jumlah kelengkapan jalan yang terpasang dibagi jumlah kelengkapan jalan kondisi ideal) dikali 100%	51,99	54,78		60,59		67,10		74,32	
Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Meningkatnya jumlah penumpang angkutan umum	load factor	persen	(Jumlah penumpang angkutan umum dibagi Kapasitas angkutan umum yang tersedia) dikali 100%	31,42	32	Rp 979.580.000,00	32	Rp 21.102.967.400,00	33	Rp 21.736.056.422,00	33	Rp 31.745.326.422,00
Pengendalian dan Pengawasan Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (satu) Kabupaten/Kota	Terkendalinya dan terawasinya Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Kabupaten/Kota	Jumlah Laporan Pengendalian dan Pengawasan Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Kabupaten/Kota	Laporan	Jumlah Laporan Pengendalian dan Pengawasan Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Kabupaten/Kota	12 Laporan	12 laporan	Rp 200.000.000,00	12 laporan	Rp 300.000.000,00	12 laporan	Rp 309.000.000,00	12 laporan	Rp 518.270.000,00
Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Tersedianya Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah Armada Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota yang Tersedia	Unit	Jumlah Armada Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota yang Tersedia (Biskita 1 Koridor)	3500 Unit	15 unit	Rp 779.580.000,00	15 unit	Rp 20.802.967.400,00	15 unit	Rp 21.427.056.422,00	30 Unit	Rp 31.427.056.422,00

BAB VI PENUTUP

Peta Jalan ini merupakan wujud nyata komitmen Pemerintah Daerah dalam membangun sistem transportasi publik yang modern, berkeadilan, dan berkelanjutan. Melalui dokumen ini, Pemerintah Daerah menegaskan arah kebijakan yang konsisten untuk menjadikan angkutan umum massal sebagai tulang punggung mobilitas masyarakat. Dengan adanya Peta Jalan ini, transisi pengelolaan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah diharapkan dapat berlangsung secara tertib, terukur, dan berkesinambungan. Masyarakat Kota Depok akan tetap memperoleh layanan transportasi publik yang aman, nyaman, terjangkau, dan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal.

Pada akhirnya, keberadaan Peta Jalan ini menjadi pijakan strategis untuk mendorong perubahan paradigma transportasi, yaitu dari dominasi kendaraan pribadi menuju penggunaan angkutan umum massal, sehingga tercipta efisiensi pergerakan, peningkatan kualitas hidup Masyarakat Kota Depok.

WALI KOTA DEPOK,

ttd.

SUPIAN SURI