URAIAN SINGKAT PEKERJAAN

PEMBANGUNAN BRT METROPOLITAN CEKUNGAN BANDUNG PAKET HALTE ICONIC TEGALEGA, KIARA ARTHA PARK, ALUN ALUN

SATUAN KERJA DIREKTORAT ANGKUTAN JALAN
DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN ANGGARAN 2026-2027

URAIAN SINGKAT PEKERJAAN

PEMBANGUNAN BRT METROPOLITAN CEKUNGAN BANDUNG PAKET HALTE ICONIC TEGALEGA, PARK AND RIDE KIARA ARTHA PARK, ALUN ALUN

I. Latar Belakang

Sistem transportasi umum massal yang andal dan terjangkau adalah salah satu elemen kunci dalam pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, Pemerintah Indonesia telah menargetkan enam wilayah metropolitan sebagai kawasan prioritas, yaitu Medan, Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, dan Makassar. Keenam wilayah ini diperkirakan akan berkontribusi sekitar 41 persen dari PDB nasional pada tahun 2045.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025 – 2029 Lokasi prioritas Pengembangan Transportasi Massal berbasis Jalan pada Wilayah Metropolitan Bandung dan Kawasan Pengembangan Industri Cekungan Bandung (A1), Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bandung dan Sekitarnya (A2) Terdiri dari Wilayah antara lain, Kota Bandung, Kab. Bandung,Kab. Bandung Barat, Kota Cimahi

Pemerintah Indonesia melaksanakan rencana dalam RPJMN tersebut melalui Proyek Indonesia Mass Transit Project (MASTRAN) yang ditujukan untuk mengatasi masalah kebutuhan mobilitas di kota kota prioritas sekaligus untuk meningkatkan kualitas kehidupan di kota sasaran. Proyek ini meliputi pengembangan kelembagaan dengan dukungan program nasional dan pembangunan atau peningkatan jalan kota berbasis sistem mass transit atau angkutan umum di Kawasan Cekungan Kota Bandung (BBMA).

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan Dinas Perhubungan Pemerintah Kota yang tergabung dalam Cekungan Bandung (Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat dan Kabupaten Sumedang) dan Pemerintah Provinsi Jawa Barat bekerja sama dengan Kementerian Perhubungan melalui pendanaan pinjaman luar negeri Bank Dunia dan AFD mengupayakan pelaksanaan proyek Bus Rapid Transit (BRT) Bandung Basin Metropolitan Area (BBMA). Proyek ini bertujuan untuk menyediakan jaringan transportasi umum di kota melalui penyediaan sistem angkutan massal yang efisien dan ramah lingkungan. Sistem BRT dirancang untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi emisi karbon, dan meningkatkan mobilitas perkotaan secara keseluruhan bagi penduduk Metropolitan Bandung.Salah satu paket pekerjaan dalam proyek BRT BBMA yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan RI adalah Pembangunan BRT Metropolitan Cekungan Bandung Paket Halte Iconic Tegalega. Park and Ride Kiara Artha Park, Alun Alun

Dalam dokumen perencanaan BRT Bandung, kawasan Tegalega, Artha Park, Alun-Alun, juga diproyeksikan memperoleh penataan kawasan yang meliputi pembangunan **halte bus ikonik**, penataan area parkir, peningkatan aksesibilitas pejalan kaki, serta fasilitas pendukung lainnya sebagai bagian dari pengembangan kawasan transit (Transit-Oriented Development/TOD) dan peningkatan kualitas ruang publik.

Keberhasilan Kegiatan ini sangat penting untuk keberhasilan proyek secara keseluruhan, karena fasilitas ini merupakan komponen penting untuk operasinal sistem BRT.

Proyek ini bertujuan untuk membangun Simpul Halte yang iconic dalam kota bandung, selain sebagai simpul pada jaringan BRT Juga sebagai icon Kota bandung dengan komitmen untuk mematuhi Standar Lingkungan dan Sosial (*Environmental and Social Standard*) serta memastikan pembangunan berkelanjutan dan mengurangi potensi dampak negatif terhadap lingkungan dan masyarakat selama masa pembangunan .

Dokumen Kerangka Acuan ini dimaksudkan untuk menguraikan tujuan utama, ruang lingkup, tanggung jawab, dan persyaratan Halte Iconic Tegalega, Kiara Artha Park,dan Alun-Alun pada Jaringan BRT BBMA, sebagai pedoman penting untuk memastikan bahwa kegiatan konstruksi dilakukan dengan aman, bertanggung jawab, dan sesuai dengan semua ketentuan serta peraturan bahan, pelaksanaan konstruksi, dan mitigasi dampak lingkungan yang berlaku.

Pelaksanaan Pembangunan Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park,dan Alun-Alun sebagaimana diuraikan dalam dokumen ini, merupakan salah satu komponen penting dalam operasional sistem BRT di Metropolitan Bandung, dan bersama dengan komponen proyek lain yang meliputi fasilitas jalur Halte dan Depo , pengaturan operasional BRT akan dapat berkontribusi pada terwujudnya sistem transportasi umum yang berkelanjutan yang efisien untuk Metropolitan Cekungan Bandung (BBMA). Selain itu, proyek ini sejalan dengan tujuan nasional yang lebih luas yaitu pembangunan transportasi massal perkotaan berkelanjutan Sehingga Memicu pertumbuhan ekonomi di Metropolitan Bandung dan sekitarnya.

Pembangunan Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park, dan Alun-Alun tidak hanya berfungsi sebagai tempat pemberhentian dan pelayanan penumpang BRT, tetapi juga diarahkan menjadi sebuah **landmark transportasi perkotaan** yang mencerminkan identitas Kota Bandung. Konsep halte dirancang dengan memperhatikan aspek arsitektur kota, kenyamanan pengguna, aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, keamanan, efisiensi operasional, serta integrasi dengan lingkungan sekitar sehingga mampu memberikan pengalaman perjalanan yang lebih baik bagi masyarakat.

Selain mendukung fungsi operasional BRT, pembangunan halte ikonik ini diharapkan mampu meningkatkan kualitas kawasan Kota bandung melalui penataan ruang yang lebih tertib, peningkatan konektivitas antarmoda, pengurangan konflik antara kendaraan dan pejalan kaki, serta mendorong aktivitas ekonomi lokal. Keberadaan halte ini juga diharapkan menjadi katalis bagi pengembangan kawasan yang lebih ramah pejalan kaki, meningkatkan nilai estetika kota, serta memperkuat citra Bandung sebagai kota yang modern, berkelanjutan, dan berorientasi pada transportasi publik.

Secara operasional, Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park, dan Alun-Alun akan berperan sebagai salah satu titik pelayanan utama dalam jaringan BRT yang mampu melayani pergerakan penumpang secara efisien, mengurangi waktu naik dan turun penumpang, mendukung ketepatan waktu operasi bus, serta meningkatkan kapasitas pelayanan transportasi umum. Dengan fasilitas yang representatif dan desain yang menarik, halte ini diharapkan mampu meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap layanan angkutan umum massal sehingga mendorong terjadinya peralihan moda (mode shift) dari kendaraan pribadi menuju transportasi publik.

Oleh karena itu, pembangunan Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park, dan Alun-Alun merupakan bagian penting dari pengembangan sistem transportasi perkotaan Kota Bandung yang tidak hanya berorientasi pada penyediaan infrastruktur transportasi, tetapi juga mendukung peningkatan kualitas lingkungan, penguatan identitas kota, peningkatan pelayanan publik, serta terwujudnya sistem mobilitas perkotaan yang efisien, inklusif, berkelanjutan, dan berdaya saing.

II. Gambaran Umum Proyek

Proyek Pembangunan Brt Metropolitan Cekungan Bandung Paket Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park, dan Alun-Alun merupakan fasilitas pendukung transportasi BRT (Bus Rapid Transit) yang dirancang untuk menunjang kegiatan operasional, administrasi, dan pelayanan transportasi. Proyek ini mencakup Lingkup Pekerjaan pembangunan Prasarana yang dirancang secara terpadu dengan memperhatikan aspek fungsionalitas dan Operasional Serta efisiensi. Adapun Gambaran Umum Pekerjaan pada Paket Pembangunan BRT Metropolitan Cekungan Bandung Paket Halte Iconic Tegalega, Park and Ride Kiara Artha Park, Alun Alun.

Dalam rencana pengembangan Bus Rapid Transit (BRT) Cekungan Bandung, pembangunan Halte Ikonik Tegallega dan Halte Ikonik Alun-Alun Bandung

merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan 36 halte pada koridor utama (main corridor) di wilayah Kota Bandung. Kedua halte tersebut dipilih sebagai halte ikonik karena berada pada kawasan dengan intensitas pergerakan yang sangat tinggi, memiliki nilai historis, sosial, dan pariwisata, serta berfungsi sebagai pusat aktivitas masyarakat. Selain memberikan pelayanan naik dan turun penumpang, kedua halte tersebut dirancang sebagai landmark transportasi yang merepresentasikan identitas Kota Bandung sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum perkotaan.

Halte Ikonik Tegallega melayani kawasan Taman Tegallega sebagai ruang terbuka publik utama di bagian selatan Kota Bandung, sedangkan Halte Ikonik Alun-Alun Bandung melayani kawasan pusat kota yang menjadi simpul pemerintahan, perdagangan, wisata, dan kegiatan keagamaan. Sebagai bagian dari jaringan 36 halte koridor utama, kedua halte ini memiliki fungsi strategis dalam menjamin kontinuitas pelayanan BRT pada jalur utama yang menghubungkan berbagai pusat kegiatan perkotaan, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas, mempercepat mobilitas masyarakat, dan mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik.

Di sisi lain, Halte Ikonik Kiara Artha Park direncanakan sebagai bagian dari koridor penunjang BRT Kota Bandung. Koridor penunjang berfungsi menghubungkan kawasan-kawasan dengan potensi bangkitan dan tarikan perjalanan yang tinggi menuju koridor utama BRT, sehingga memperluas cakupan pelayanan transportasi massal. Keberadaan halte ini di kawasan Kiara Artha Park yang berkembang sebagai destinasi wisata, ruang publik, kawasan komersial, dan pusat aktivitas masyarakat di wilayah timur Kota Bandung diharapkan mampu memperkuat konektivitas antarkawasan serta meningkatkan integrasi antara layanan feeder dengan jaringan koridor utama BRT.

Dengan demikian, pembangunan Halte Ikonik Tegallega dan Halte Ikonik Alun-Alun merupakan bagian dari pengembangan infrastruktur pada 36 halte koridor utama, sedangkan Halte Ikonik Kiara Artha Park merupakan bagian dari pengembangan halte pada koridor penunjang. Seluruh halte tersebut dirancang secara terpadu untuk membentuk sistem pelayanan BRT yang terintegrasi, berstandar tinggi, mudah diakses oleh seluruh lapisan masyarakat, serta mendukung terwujudnya sistem transportasi perkotaan yang aman, nyaman, efisien, dan berkelanjutan di Kota Bandung.

1. Halte Ikonik Tegalega





2. Park and Ride Kiara Artha Park





3. Halte Alun alun





III. Lingkup Pekerjaan

Lingkup pekerjaan pada paket Pembangunan BRT Metropolitan Cekungan Bandung Paket Halte Iconic Tegalega. Park and Ride Kiara Artha Park, Alun Alun ini adalah Pembangunan Halte Iconik / Bus Station sebanyak 2 unit Halte Iconik Tegalega dan Halte Alun alun Pada koridor utama, dan 1 Unit Halte Kiara Arta Park pada Koridor Penunjang . Pekerjaan Utama adalah Fabrikasi Struktur Halte/Bus station dan Perakitan di titik lokasi , Pekerjaan yang bukan pekerjaan utama adalah Pekerjaan Elektrikal dan kelengkapan Halte / Bus Station .

Tabel 3. Lingkup Pekerjaan

NO	URAIAN PEKERJAAN
I.	PEKERJAAN UMUM DAN SMKK
II.	PEKERJAAN HALTE ICONIC TEGALEGA
1.	PEKERJAAN PERSIAPAN
2.	PEKERJAAN STRUKTUR
3.	PEKERJAAN ARSITEKTUR
4.	PEKERJAAN MEKANIKAL
5.	PEKERJAAN ELEKTRIKAL
6.	PEKERJAAN PEREMAJAAN TANGGA
7.	PEKERJAAN DRAINASE DAN PAVEMENT
8.	PEKERJAAN ELEKTRIKAL LUAR BANGUNAN
9.	PEKERJAAN PELENGKAP
III	PEKERJAAN HALTE KIARA ARTHA PARK
1.	PEKERJAAN PERSIAPAN
2.	PEKERJAAN STRUKTUR
3.	PEKERJAAN ARSITEKTUR
4.	PEKERJAAN PAVEMENT DAN DRAINASE
5.	PEKERJAAN ELEKTRIKAL
6.	PEKERJAAN PELENGKAP
IV	PEKERJAAN HALTE ALUNALUN
1.	PEKERJAAN PERSIAPAN
2.	PEKERJAAN STRUKTUR
3.	PEKERJAAN ARSITEKTUR
4.	PEKERJAAN ELEKTRIKAL
5.	PEKERJAAN PAVEMENT DAN DRAINASE
6.	PEKERJAAN PELENGKAP

Kontraktor disarankan menyiapkan 3 tim setara yang masing-masing di pimpin oleh Site Manager / Manajer Lapangan dan memiliki alat kerja yang tidak saling ketergantungan satu sama lain agar pekerjaan dapat dilakukan secara paralel, masing-masing tim akan mengerjakan Halte / Bus Station seperti pembagian kelompok sebagai berikut:

1. Tim A. Mengerjakan Halte Ikonik Tegalega
2. Tim C Mengerjakan Halte Kiara Arta
3. Tim B Mengerjakan Halte dan Penataan Kawasan Alun Alun

Semua kegiatan yang diuraikan dalam lingkup pekerjaan ini akan dilakukan dengan kesesuaian terhadap Kerangka Kerja Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMF) dari Proyek MASTRAN, termasuk Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMP – lihat Lampiran 1). Risiko dan dampak Lingkungan dan Sosial harus dimitigasi dan dipantau sesuai ketentuan dokumen Kerangka Kerja Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMF) MASTRAN; Rencana pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMP) yang tercantum dalam Analisa Mengenai Dampak Lingkungan dan Sosial (ESMP) BBMA. Lebih lanjut, kontraktor diwajibkan untuk memitigasi dampak proyek sesuai dengan Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Konstruksi (CESMP) yang akan disusun oleh kontraktor dan dokumen perlindungan terkait lainnya. Secara rinci, kontraktor perlu melakukan tahapan kegiatan berikut :

a. Appraisal Pekerjaan Pendahuluan dan Penyiapan Lahan

1. Melakukan pengamatan komprehensif terhadap area konstruksi yang ditunjuk untuk kesesuaian, dimensi, dan topografi.
2. Berkoordinasi dan mengurus ijin yang diperlukan kepada Pemerintah daerah setempat sesuai dengan kewenangannya.

3. Mengidentifikasi dan mengevaluasi potensi risiko dan dampak lalu lintas, lingkungan dan sosial yang dapat mempengaruhi proses konstruksi.
4. Mengembangkan rencana persiapan terperinci.
5. Kontraktor wajib menyiapkan dokumen-dokumen yang berisi metodologi pekerjaan secara rinci dan mempresentasikannya untuk persetujuan setiap kali sebelum memulai pekerjaan, terutama dalam rapat persiapan konstruksi. Dokumen tersebut harus mencakup beberapa hal seperti disebut di bawah ini:
   a. Struktur Organisasi; Direktur yang bertanggung jawab; Manajer Lapangan;
   b. Mesin/peralatan yang digunakan dan penjadwalan tenaga kerja;
   c. Papan petunjuk yang akan dipasang di Pagar proyek;
   d. Tanda peringatan;
   e. Tanda larangan;
   f. Tanda-tanda wajib;
   g. Tanda peralatan pemadam kebakaran;
   h. Petunjuk kondisi aman;
   i. Area pembuangan;
   j. Izin & Jadwal Kerja;
   k. Rencana kelola dan pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3);
   l. Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Sosial Kontraktor C- ESMP).
6. Konsultan Pengawas akan meninjau dan menyetujui metodologi kerja sebagai referensi untuk memastikan pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana kerja berdasarkan dokumen kontrak.

b. Kepatuhan Terhadap Regulasi

1. Memastikan kepatuhan penuh terhadap peraturan lokal, nasional serta lingkungan dan sosial selama kegiatan.
2. Mendapatkan semua izin dan persetujuan yang diperlukan untuk konstruksi dari otoritas terkait termasuk ijin lingkungan.
3. Kontraktor harus melengkapi dirinya sendiri dengan izin yang relevan untuk melakukan pekerjaan tersebut. Tidak hanya di lapangan itu sendiri tetapi juga di permukaan tanah, dan kemungkinan adanya area pembuangan. (Biaya yang disebutkan dalam proposal harus sudah memenuhi kebutuhan ini).
4. Melakukan identifikasi dan penyusunan risiko dan bahaya pelaksanaan pekerjaan , Sasaran K3 Proyek , Pengendalian Risiko K3 dan Program K3 sesuai dnegan Permen PUPR No. 10 Tahun 2021 tentang Pedoman Sistem Keselamatan Konstruksi. Sekurang kurangnya meliputi risiko dan bahaya pada pekerjaan :
   a) Mobilisasi dan demobilisasi peralatan dan bahan
   b) Pekerjaan Galian dan bongkaran;
   c) Pekerjaan pondasi;
   d) Pekerjaan Stuktur Beton dan Baja;
   e) Pekerjaan Finishing Gedung;

c. Mitigasi Dampak Lingkungan

1. Melakukan pengambilan sampel kualitas udara, kebisingan dan getaran, tanah dan air tanah, serta analisis dan penilaian kontaminasi untuk lokasi depo di masa mendatang.
2. Menerapkan langkah-langkah untuk meminimalkan dampak lingkungan konstruksi, termasuk pengelolaan puing-puing dan limbah berbahaya (oli pelumas bekas, bantalan rem, dll), sesuai peraturan yg berlaku;
3. Melaksanakan upaya penghijauan di area proyek dan sekitarnya, untuk meminimalkan dampak visual dan meningkatkan kualitas udara;
4. Memantau dan mengatasi masalah lingkungan tak terduga yang mungkin timbul selama proses konstruksi, serta melaporkan secara berkala kepada pihak PPK;
5. Jika, selama periode konstruksi ditemukan bahan yang mengandung asbes, kontraktor wajib memastikan pembuangan yang aman (sesuai dengan ESCOP di Lampiran 2). Hal ini harus diinformasikan (secara tertulis) segera kepada Konsultan Supervisi dan meminta arahannya untuk penerapan ESCOP yang terkait dan metode yang aman untuk pemindahan dan

pembuangan. Keseluruhan proses ini harus didokumentasikan dengan baik oleh kontraktor.

d. Mitigasi Dampak Sosial
1. Mengutamakan penggunaan tenaga kerja lokal jika memungkinkan, untuk memberikan manfaat ekonomi kepada masyarakat sekitar.
2. Memastikan keamanan dan ketertiban selama masa konstruksi, serta meminimalkan gangguan terhadap aktivitas masyarakat sehari-hari.
3. Melakukan pemantauan dampak sosial secara berkala, dan menerapkan langkah-langkah pencegahan dan mitigasi risiko/dampak sosial (termasuk pelatihan kesadaran pencegahan KBG dan kode etik, pelatihan HIV/AIDS, efektivitas GRM, penanganan dan pencatatan keluhan, keterlibatan pemangku kepentingan, sosialisasi dan penjangkauan masyarakat, manajemen tenaga kerja, kesehatan dan keselamatan masyarakat, kesiapsiagaan dan tanggap darurat masyarakat – untuk kasus darurat yang disebabkan oleh proyek).
4. Menerapkan mekanisme pelaporan insiden (pemberitahuan dan pelaporan segera), berpartisipasi dalam investigasi, terapkan/koordinasikan pelaksanaan rencana tindakan perbaikan, dan pemantauan efektivitas rencana tindakan perbaikan.
5. Menjaga etika kerja yang baik, dan menghindari tindakan tindakan yang dapat merugikan warga sekitar.
6. Memastikan jam kerja sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan tidak menganggu waktu istirahat warga sekitar.

e. Kesehatan dan Keselamatan Kerja
1. Menetapkan dan menegakkan protokol kesehatan dan keselamatan yang ketat untuk melindungi kesejahteraan personil dan masyarakat sekitar.
2. Mengembangkan rencana tanggap darurat untuk mengatasi potensi kecelakaan atau bahaya.
3. Menyusun dan menganalisis perbaikan standar SMK3.

f. Estimasi Biaya dan Penganggaran
1. Memberikan perkiraan anggaran terperinci dan *Bill of Quantity* (BoQ) untuk Pembangunan Paket Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park, dan Alun-Alun, termasuk rincian biaya yang harus disampaikan 15 hari sesudah kajian lahan dan Rencana Persiapan.
2. Menjaga transparansi dan akuntabilitas keuangan selama proses berlangsung.

g. Keterlibatan Masyarakat
1. Menetapkan strategi keterlibatan masyarakat yang melibatkan penduduk setempat dan melakukan konsultasi publik untuk menginformasikan kepada pihak yang terkena dampak proyek tentang kegiatan konstruksi (Biaya yang disebutkan dalam proposal harus sudah memenuhi kebutuhan ini).
2. Melakukan pemetaan pemangku kepentingan, penyuluhan dan sosialisasi. Menyediakan dan mensosialisasikan saluran dan prosedur mekanisme pengaduan.
3. Menyediakan saluran komunikasi yang efektif bagi masyarakat untuk menyampaikan keluhan atau masukan terkait dampak sosial proyek.
4. Menampung masalah, umpan balik, atau kekhawatiran apa pun yang diajukan oleh masyarakat secara tepat waktu dan penuh hormat.

h. Lahan Bersih dan Jelas (*clean and clear*)
1. Memastikan bahwa lahan memadai untuk pembangunan proyek Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park, dan Alun-Alun.
2. Berkoordinasi dengan tim Konsultan Pengawas dan PIU Dinas Perhubungan Provinsi Daerah setempat dengan lokasi pembuangan perihal material.
3. Berkoordinasi dengan tim *Detailed Engineering Design*/DED untuk memastikan kesesuaian spesifikasi infrastruktur dan fasilitas yang dipersyaratkan.

i. Pemantauan dan Pelaporan
1. Menerapkan sistem pemantauan untuk memastikan semua pemangku kepentingan terinformasi terkait kemajuan kegiatan konstruksi.
2. Laporkan secara teratur kepada pemangku kepentingan proyek tentang status konstruksi, memperlihatkan setiap tantangan, penyimpangan, atau potensi

risiko (Laporan harian, mingguan, dan akhir).

3. Pelaporan harus dibuat oleh penyedia jasa sesuai ketentuan dalam dokumen kontrak dan aturan lain yang berlaku dan menjadi satu kesatuan dengan KAK ini sebagai berikut:
   a) Laporan Quantity terdiri dari laporan harian, mingguan dan bulanan.
   b) Laporan Quality terdiri dari Job Mix Design (JMD) dan Job Mix Formula (JMF), hasil pengujian untuk masing-masing item pekerjaan dan lainnya.
   c) Laporan untuk Pelaksanaan dan Pemantauan C-ESMP disampaikan secara persemester (per 6 bulan).
   d) Foto pelaksanaan pekerjaan 0% , pelaksanaan dan 100%.
   e) Video drone pelaksanaan pekerjaan 0%, pelaksanaan dan 100%.
   f) Shop Drawing dan As Built Drawing.

Ruang Lingkup Layanan ini menguraikan tugas dan tanggung jawab penting yang diperlukan untuk keberhasilan pelaksanaan Pekerjaan Paket Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park, dan Alun-Alun dan mendukung tujuan keseluruhan proyek BRT Cekungan Bandung. Ini menekankan pada kesesuaian, tanggung jawab lingkungan, keselamatan, dan keterlibatan masyarakat sambil menyiapkan ruang untuk kegiatan konstruksi selanjutnya.

IV. Keluaran dan Tata waktu

Kontraktor diharapkan untuk menyediakan hal-hal berikut:

a. Rencana Penilaian dan Persiapan Lahan

1. Selama proses persiapan pekerjaan awal harus dilakukan pengembangan C-ESMP (menggunakan referensi Lampiran 1), ditinjau oleh Konsultan Pengawasan dan disetujui oleh PIU sebelum dimulainya kegiatan lapangan apa pun;
2. Laporan komprehensif yang merinci penilaian lahan yang ditunjuk untuk konstruksi, termasuk dimensi, topografi, dan kesesuaian untuk proyek;
3. Dokumentasi tentang kesesuaian pada peraturan yang menunjukkan kepatuhan terhadap undang-undang dan standar lingkungan lokal dan nasional;
4. Salah satu strategi mitigasi yang diusulkan, antara lain penggantian pohon/penanaman kembali pohon apabila kontraktor mengidentifikasi pohon-pohon yang perlu ditebang dan/atau ditanam kembali di dalam koridor BRT. Ketentuan penggantian pohon ditetapkan dengan persetujuan pemerintah daerah, berdasarkan peraturan yang berlaku. Rencana penebangan/penanaman kembali pohon yang ringkas harus dibuat oleh Kontraktor dan diserahkan kepada Konsultan Supervisi untuk ditinjau dan kemudian kepada PIU untuk disahkan. Proses ini harus didokumentasikan secara memadai.
5. Analisis dampak lingkungan, termasuk strategi mitigasi yang diusulkan, antara lain penggantian pohon dilakukan apabila dapat dibuktikan pada titik lokasi terdapat eksisting pohon. Ketentuan penggantian pohon ditetapkan dengan persetujuan pemerintah daerah, berdasarkan peraturan yang berlaku;
6. Protokol kesehatan dan keselamatan serta rencana tanggap darurat;
7. Perkiraan anggaran terperinci untuk pembangunan Paket Halte Iconic Tegalega, Park And Ride Kiara Artha Park, dan Alun-Alun, dengan rincian biaya, termasuk tenaga kerja, peralatan, bahan, dan biaya lainnya;
8. Dokumentasi yang menunjukkan transparansi dan akuntabilitas keuangan. (3 eksemplar dicetak, dan 1 soft file).

b. Strategi Keterlibatan Masyarakat

1. Strategi keterlibatan masyarakat yang terdefinisi dengan baik yang menguraikan bagaimana masyarakat lokal dan pihak yang terkena dampak proyek akan diberi informasi dan dilibatkan selama kegiatan konstruksi;
2. Dokumentasi kegiatan konsultasi publik yang dilakukan;
3. Rekapitulasi umpan balik, kekhawatiran, dan tanggapan Masyarakat (3

eksemplar dicetak, dan 1 *soft file*).

c. **Kegiatan Persiapan Lahan**

1 Kontraktor harus melakukan semua persiapan yang diperlukan untuk memastikan bahwa lokasi proyek sudah siap untuk proses konstruksi selanjutnya, termasuk pembebasan lahan dan relokasi warga terdampak (apabila ada);
2 Harus memastikan bahwa semua limbah dikelola dan diproses dengan baik.

d. **Laporan Kemajuan**

1 Laporan Rencana Mutu Konstruksi (RMK);
2 Laporan Quantity terdiri dari laporan harian, mingguan dan bulanan, termasuk back up data MC (Monthly Certificate) dan administrasi request pelaksanaan pekerjaan;
3 Laporan Quality terdiri dari JMD (Job Mix Design) dan JMF (Job Mix Formula), pengujian untuk masing-masing item pekerjaan;
4 Laporan Rencana kelola dan pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3);
5 Dokumen Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Pekerjaan Konstruksi (C-ESMP) dilakukan dua kali setahun (6 bulan sekali), serta laporan pembebasan lahan dan relokasi warga terdampak (apabila ada);
6 Laporan dan analisis pengujian Pengaman Lingkungan Hidup dapat dilaksanakan apabila sesuai dengan kebutuhan pekerjaan di lapangan dan mendapat persetujuan direksi teknis;
7 Laporan Bulanan dan Triwulan SMK3L;
8 Laporan Bulanan dan Triwulan Keselamatan dan Kesehatan Kerja;
9 Laporan monitoring indikator kinerja, daftar hadir pekerja dan daftar upah pembayaran setiap hari atau mingguan dan isian lainnya sesuai petunjuk direksi pekerjaan;
10 Foto Visual pekerjaan 0%, pelaksanaan dan 100%;
11 Video Visual pekerjaan 0%, pelaksanaan dan 100%;
12 Shop Drawing dan As-built Drawing
13 Seluruh dokumen laporan dan status kegiatan harus dikumpulkan dalam bentuk cetakan (3 eksemplar), dan 1 *soft file*.

e. **Laporan Akhir**

1. Laporan akhir merangkum hasil pembangunan Halte Iconik Tegallega, termasuk keadaan dan kesiapannya untuk pembangunan selanjutnya.
2. Penilaian masalah atau tantangan tak terduga yang dihadapi dan bagaimana penanganannya.
3. Dikumpulkan dalam bentuk 3 eksemplar yang dicetak, dan 1 *soft file.*

f. **Dokumentasi Kepatuhan Terhadap Regulasi**

1. Salinan semua izin, persetujuan, dan catatan kesesuaian dengan peraturan yang terkait dengan konstruksi;
2. Dokumen Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Pekerjaan Konstruksi, termasuk laporan tentang tanggung jawab pembuangan puing-puing dan limbah berbahaya;
3. Dikumpulkan dalam 3 eksemplar cetak, dan 1 *soft file.*

V. Jangka Waktu Pelaksanaan

Jangka waktu pelaksanaan pekerjaan ini adalah 210 (dua ratus sepuluh) hari kalender, Penawar diminta mengajukan metodologi pelaksanaan konstruksi serta rincian jadwal penggunaan peralatan konstruksi yang digunakan untuk memastikan pekerjaan konstruksi sesui dengan jadwal penyelesain

Paket: Pembangunan BRT Metropolitan Cekungan Bandung Paket Halte Iconic Tegalega, Kiara Artha Park, Alun-Alun

Bidang	Item Pekerjaan	Bobot	Mulai	Berakhir	Durasi	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	W11	W12	W13	W14	W15	W16	W17	W18	W19	W20	W21	W22	W23	W24	W25	W26	W27	W28	W29	W30
Persiapan	Mobilisasi & demobilisasi	2,00%	1	3	3	0,7%	0,7%	0,7%																											
Persiapan	Survey topografi, setting out & benchmark	1,00%	1	3	3	0,3%	0,3%	0,3%																											
Persiapan	Shop drawing, metode kerja & approval material	1,00%	1	5	5	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%																									
Persiapan	Manajemen lalu lintas & pedestrian	2,00%	1	6	6	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%																								
Persiapan	Relokasi/proteksi utilitas eksisting	1,00%	2	6	5		0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%																								
Persiapan	Temporary facilities, pagar proyek & K3	1,00%	1	6	6	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%																								
Struktur	Galian, urugan & pemadatan	3,00%	3	7	5			0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%																							
Struktur	Pondasi dan pile cap/pedestal	7,00%	4	10	7				1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%																				
Struktur	Struktur beton/baja utama	10,00%	7	15	9							1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%															
Struktur	Kanopi/atap dan secondary steel	5,00%	11	17	7											0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%													
Struktur	Platform halte & struktur akses	3,00%	10	17	8										0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%													
Struktur	Drainase lokal & pekerjaan sipil pendukung	2,00%	8	16	9								0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%														
Arsitektur	Fasad/enclosure halte	6,00%	12	21	10												0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%									
Arsitektur	Lantai, tactile paving & finishing permukaan	5,00%	14	23	10														0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%							
Arsitektur	Dinding, ceiling & architectural detail	4,00%	15	23	9															0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%							
Arsitektur	Pintu, railing, barrier & glazing	4,00%	16	24	9																0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%						
Arsitektur	Aksesibilitas: ramp, guiding block, handrail	3,00%	15	24	10															0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%					
Arsitektur	Furniture halte & seating	2,00%	20	25	6																			0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%					
Arsitektur	Wayfinding & signage arsitektural	1,00%	21	25	5																					0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%					
MEP	Panel, kabel & distribusi listrik	4,00%	12	22	11												0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%							
MEP	Penerangan internal/eksternal	4,00%	15	24	10															0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%					
MEP	CCTV & access control	3,00%	17	25	9																	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%					
MEP	PIS/display & jaringan data	3,00%	17	25	9																	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%					
MEP	PA system/komunikasi	2,00%	18	25	8																		0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%					
MEP	Plumbing/drainage roof	2,00%	15	23	9															0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%							
MEP	Fire extinguisher & safety system	2,00%	20	25	6																			0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%						
Finishing	Pengecatan & finishing akhir	5,00%	21	27	7																						0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	
Finishing	Cleaning & touch-up	2,00%	24	28	5																									0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
Finishing	Testing electrical/ELV	3,00%	23	27	5																									0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	
Finishing	Integrated testing & commissioning	3,00%	25	28	4																											0,8%	0,8%	0,8%	0,8%
Finishing	Punch list & rectification	2,00%	26	28	3																												0,7%	0,7%	0,7%
Finishing	As-built, O&M manual, training & handover	2,00%	27	28	2																													1,0%	1,0%
				Rencana Mingguan		1,7%	1,9%	2,5%	2,5%	2,5%	2,3%	2,7%	2,3%	2,3%	2,7%	2,4%	3,4%	3,4%	3,9%	5,3%	4,6%	5,0%	4,2%	4,2%	4,9%	5,1%	4,5%	4,8%	3,6%	3,1%	1,7%	2,5%	3,1%	4,1%	2,8%
				Kumulatif Rencana		1,7%	3,6%	6,1%	8,6%	11,1%	13,4%	16,1%	18,4%	20,8%	23,5%	25,9%	29,3%	32,7%	36,6%	41,8%	46,4%	51,4%	55,6%	59,8%	64,7%	69,7%	74,2%	79,0%	82,6%	85,7%	87,5%	89,9%	93,1%	97,2%	100,0%

Jakarta, 4 September 2026
PPK Kegiatan Pembangunan
Sistem Angkutan Umum Massal Bandung
(Pinjam Hibah Luar Negeri/PHLN)

SUHARSIDDIN LAODE
NIP.197909092008011015

KERANGKA ACUAN KERJA (KAK)

PEMBANGUNAN BRT METROPOLITAN CEKUNGAN BANDUNG
PAKET REVITALISASI CIROYOM ANDIR MARKET, STASIUN HALL

SATUAN KERJA DIREKTORAT ANGKUTAN JALAN
DIRJEN PERHUBUNGAGN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN ANGGARAN 2026-2027

KERANGKA ACUAN KERJA (KAK)

PEMBANGUNAN BRT METROPOLITAN CEKUNGAN BANDUNG PAKET REVITALISASI CIROYOM ANDIR MARKET, STASIUN HALL

I. Latar Belakang

Sistem transportasi umum massal yang andal dan terjangkau adalah salah satu elemen kunci dalam pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, Pemerintah Indonesia telah menargetkan enam wilayah metropolitan sebagai kawasan prioritas, yaitu Medan, Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, dan Makassar. Keenam wilayah ini diperkirakan akan berkontribusi sekitar 41 persen dari PDB nasional pada tahun 2045.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025 – 2029 Lokasi prioritas Pengembangan Transportasi Massal berbasis Jalan pada Wilayah Metropolitan Bandung dan Kawasan Pengembangan Industri Cekungan Bandung (A1), Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bandung dan Sekitarnya (A2) Terdiri dari Wilayah antara lain, Kota Bandung, Kab. Bandung,Kab. Bandung Barat, Kota Cimahi

Pemerintah Indonesia melaksanakan rencana dalam RPJMN tersebut melalui Proyek Indonesia Mass Transit Project (MASTRAN) yang ditujukan untuk mengatasi masalah kebutuhan mobilitas di kota kota prioritas sekaligus untuk meningkatkan kualitas kehidupan di kota sasaran. Proyek ini meliputi pengembangan kelembagaan dengan dukungan program nasional dan pembangunan atau peningkatan jalan kota berbasis sistem mass transit atau angkutan umum di Kawasan Cekungan Kota Bandung (BBMA).

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan Dinas Perhubungan Pemerintah Kota yang tergabung dalam Cekungan Bandung (Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat dan Kabupaten Sumedang) dan Pemerintah Provinsi Jawa Barat bekerja sama dengan Kementerian Perhubungan melalui pendanaan pinjaman luar negeri Bank Dunia dan AFD mengupayakan pelaksanaan proyek Bus Rapid Transit (BRT) Bandung Basin Metropolitan Area (BBMA). Proyek ini bertujuan untuk menyediakan jaringan transportasi umum di kota melalui penyediaan sistem angkutan massal yang efisien dan ramah lingkungan. Sistem BRT dirancang untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi emisi karbon, dan meningkatkan mobilitas perkotaan secara keseluruhan bagi penduduk Metropolitan Bandung.Salah satu paket pekerjaan dalam proyek BRT BBMA yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan RI adalah Pembangunan BRT Metropolitan Cekungan Bandung Pembangunan BRT Metropolitan Cekungan Bandung Paket Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall.

Dalam dokumen perencanaan BRT Bandung, Pasar Ciroyom Andir Market, Dan terminal Stasiun Hall.juga diproyeksikan memperoleh penataan kawasan yang meliputi pembangunan **Terminal terintegrasi Stasiun Hall**, Revitalisasi Kawasan Pasar Andir dan ciroyom berupa penataan area parkir,Lapak, peningkatan aksesibilitas pejalan kaki, serta fasilitas pendukung lainnya sebagai bagian dari pengembangan kawasan transit (Transit-Oriented Development/TOD) dan peningkatan kualitas ruang publik.

1 . Revitalisasi Pasar Andir Ciroyom

Keberadaan pasar tumpah menyebabkan penyempitan kapasitas jalan, meningkatnya hambatan samping, terganggunya sirkulasi kendaraan, menurunnya tingkat pelayanan jalan (Level of Service/LOS), serta meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas bagi pengguna jalan maupun masyarakat. Selain itu, kondisi tersebut menghambat kelancaran operasional angkutan umum, khususnya layanan BRT, yang membutuhkan koridor bebas hambatan agar dapat memberikan pelayanan yang cepat, andal, dan sesuai jadwal.

Sebagai jalur utama BRT Bandung Raya, Jalan Rajawali dituntut memiliki

tingkat kelancaran lalu lintas yang tinggi agar mampu mendukung prinsip rapid transit, yaitu perjalanan yang efisien, waktu tempuh yang pasti, serta pelayanan transportasi publik yang kompetitif dibandingkan kendaraan pribadi. Oleh karena itu, penanganan penyebab kemacetan pada koridor ini menjadi salah satu prioritas dalam mendukung keberhasilan implementasi sistem transportasi massal di Kota Bandung.

Salah satu upaya strategis yang dilakukan adalah melalui Pekerjaan Revitalisasi Kawasan Pasar Andir dan Pasar Ciroyom. Revitalisasi tidak hanya berorientasi pada perbaikan fisik bangunan pasar, tetapi juga bertujuan melakukan penataan kawasan perdagangan secara menyeluruh sehingga seluruh pedagang dapat terakomodasi di dalam area pasar yang tertata, aman, nyaman, dan memenuhi persyaratan teknis serta operasional. Dengan tersedianya ruang usaha yang memadai di dalam kawasan pasar, diharapkan aktivitas perdagangan yang selama ini meluas ke badan Jalan Rajawali dapat diminimalkan bahkan dihilangkan.

Revitalisasi kawasan pasar juga merupakan bagian dari upaya peningkatan kualitas ruang kota melalui pengaturan fungsi kawasan perdagangan, peningkatan aksesibilitas pejalan kaki, penyediaan fasilitas pendukung, pengelolaan sirkulasi kendaraan, serta penataan area bongkar.

2. Revitalisasi Stasiun Hall

Seiring meningkatnya jumlah pengguna transportasi umum, aktivitas di kawasan Stasiun Hall semakin kompleks. Kondisi eksisting menunjukkan bahwa kapasasitas fasilitas penumpang, area perpindahan moda, ruang tunggu, jalur pejalan kaki, area naik-turun penumpang, sirkulasi kendaraan, serta fasilitas pendukung lainnya belum sepenuhnya mampu mengakomodasi kebutuhan pelayanan secara optimal. Pada jam-jam sibuk sering terjadi kepadatan kendaraan, konflik pergerakan antarmoda, penumpukan penumpang, serta keterbatasan ruang yang berdampak pada menurunnya tingkat pelayanan dan kenyamanan pengguna.

Selain itu, keberadaan berbagai moda transportasi yang belum sepenuhnya tertata menyebabkan proses perpindahan antarmoda menjadi kurang efisien. Penumpang masih harus berpindah melalui jalur yang kurang nyaman, belum sepenuhnya ramah bagi penyandang disabilitas, serta belum didukung sistem informasi terpadu yang memudahkan perjalanan. Kondisi tersebut berpotensi mengurangi daya tarik penggunaan transportasi umum dan menghambat tercapainya sistem mobilitas perkotaan yang terintegrasi.

Oleh karena itu, diperlukan Revitalisasi Kawasan Stasiun Hall sebagai bagian dari penguatan fungsi simpul transportasi utama Kota Bandung. Revitalisasi diarahkan untuk meningkatkan kualitas infrastruktur, memperbaiki tata ruang kawasan, mengoptimalkan sirkulasi kendaraan dan penumpang, menyediakan fasilitas perpindahan moda yang lebih nyaman, meningkatkan aksesibilitas bagi seluruh pengguna termasuk penyandang disabilitas, serta menciptakan konektivitas yang lebih baik antara layanan kereta api, AKDP, angkot, dan halte BRT.

Revitalisasi ini juga bertujuan mendukung operasional BRT Bandung Raya melalui penyediaan fasilitas integrasi antarmoda yang memungkinkan penumpang berpindah moda secara cepat, aman, dan efisien. Integrasi tersebut diharapkan dapat meningkatkan jumlah pengguna transportasi umum, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, serta memperbaiki kinerja jaringan transportasi di kawasan pusat Kota Bandung.

Di samping aspek transportasi, revitalisasi Stasiun Hall diharapkan mampu meningkatkan kualitas kawasan perkotaan melalui penataan ruang publik yang lebih representatif, peningkatan keselamatan dan keamanan pengguna, penyediaan fasilitas pejalan kaki yang nyaman, penguatan konektivitas dengan kawasan sekitar, serta penciptaan lingkungan yang lebih tertib, bersih, dan memiliki nilai estetika. Dengan demikian, kawasan Stasiun Hall tidak hanya berfungsi sebagai titik perpindahan moda, tetapi juga menjadi gerbang transportasi Kota Bandung yang modern, inklusif, dan berdaya saing.

Dokumen Kerangka Acuan ini dimaksudkan untuk menguraikan tujuan utama, ruang lingkup, tanggung jawab, dan persyaratan Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall pada Jaringan BRT BBMA, sebagai pedoman penting untuk memastikan bahwa kegiatan konstruksi dilakukan dengan aman, bertanggung jawab, dan sesuai dengan semua ketentuan serta peraturan bahan, pelaksanaan konstruksi, dan mitigasi dampak lingkungan yang berlaku.

Pelaksanaan Pembangunan Pembangunan BRT Metropolitan Cekungan Bandung Paket Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall. sebagaimana diuraikan dalam dokumen ini, merupakan salah satu komponen penting dalam operasional sistem BRT di Metropolitan Bandung, dan bersama dengan komponen proyek lain yang meliputi fasilitas jalur Halte dan Depo , pengaturan operasional BRT akan dapat berkontribusi pada terwujudnya sistem transportasi umum yang berkelanjutan yang efisien untuk Metropolitan Cekungan Bandung (BBMA). Selain itu, proyek ini sejalan dengan tujuan nasional yang lebih luas yaitu pembangunan transportasi massal perkotaan berkelanjutan Sehingga Memicu pertumbuhan ekonomi di Metropolitan Bandung dan sekitarnya.

Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall tidak hanya berfungsi sebagai tempat pemberhentian dan pelayanan penumpang BRT, tetapi juga diarahkan menjadi sebuah **landmark transportasi perkotaan** yang mencerminkan identitas Kota Bandung. Konsep Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall dirancang dengan memperhatikan aspek arsitektur kota, kenyamanan pengguna, aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, keamanan, efisiensi operasional, serta integrasi dengan lingkungan sekitar sehingga mampu memberikan pengalaman perjalanan yang lebih baik bagi masyarakat.

Selain mendukung fungsi operasional BRT, Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall ini diharapkan mampu meningkatkan kualitas kawasan Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall melalui penataan ruang yang lebih tertib, peningkatan konektivitas antarmoda, pengurangan konflik antara kendaraan dan pejalan kaki, serta mendorong aktivitas ekonomi lokal. Keberadaan Kegiatan ini juga diharapkan menjadi katalis bagi pengembangan kawasan yang lebih ramah pejalan kaki, meningkatkan nilai estetika kota, serta memperkuat citra Bandung sebagai kota yang modern, berkelanjutan, dan berorientasi pada transportasi publik.

Secara operasional, Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall akan berperan sebagai salah satu titik pelayanan utama dalam jaringan BRT yang mampu melayani pergerakan penumpang secara efisien, mengurangi waktu naik dan turun penumpang, mendukung ketepatan waktu operasi bus, serta meningkatkan kapasitas pelayanan transportasi umum. Dengan fasilitas yang representatif dan desain yang menarik, dengan Kegiatan ini diharapkan mampu meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap layanan angkutan umum massal sehingga mendorong terjadinya peralihan moda (mode shift) dari kendaraan pribadi menuju transportasi publik.

Oleh karena itu, Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall merupakan bagian penting dari pengembangan sistem transportasi perkotaan Kota Bandung yang tidak hanya berorientasi pada penyediaan infrastruktur transportasi, tetapi juga mendukung peningkatan kualitas lingkungan, penguatan identitas kota, peningkatan pelayanan publik, serta terwujudnya sistem mobilitas perkotaan yang efisien, inklusif, berkelanjutan, dan berdaya saing.

II. Gambaran Umum Proyek

Sebagai bagian dari pengembangan koridor BRT, dilaksanakan pekerjaan Revitalisasi Kawasan Pasar Ciroyom, Pasar Andir, dan Stasiun Hall. Ketiga lokasi tersebut merupakan simpul aktivitas masyarakat dengan tingkat pergerakan orang dan kendaraan yang sangat tinggi, sehingga memiliki peranan penting dalam mendukung operasional sistem BRT secara optimal.

Revitalisasi kawasan tidak hanya berorientasi pada peningkatan kualitas fisik bangunan, tetapi juga bertujuan menciptakan kawasan yang tertata, aman, nyaman, mudah diakses, serta mendukung integrasi antar moda transportasi. Penataan dilakukan dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, kelancaran lalu lintas, aksesibilitas bagi seluruh pengguna, serta peningkatan kualitas ruang publik.

1. Revitalisasi Kawasan Pasar Ciroyom

a) Pasar Ciroyom merupakan salah satu pusat perdagangan tradisional terbesar di Kota Bandung yang setiap hari menjadi tujuan aktivitas ekonomi masyarakat. Tingginya intensitas aktivitas perdagangan menyebabkan meningkatnya volume kendaraan, pejalan kaki, serta aktivitas bongkar muat yang berpotensi mengganggu kelancaran arus lalu lintas.

b) Melalui revitalisasi kawasan, dilakukan penataan fasilitas pendukung, jalur pejalan kaki, ruang publik, area parkir, serta penataan aktivitas perdagangan agar lebih tertib. Revitalisasi ini diharapkan mampu mengurangi hambatan samping di sekitar koridor utama BRT sehingga operasional bus dapat berlangsung lebih lancar dan tepat waktu.

c) Selain meningkatkan fungsi transportasi, revitalisasi Pasar Ciroyom juga bertujuan meningkatkan kenyamanan pengunjung, memperkuat aktivitas ekonomi lokal, serta menciptakan lingkungan pasar yang lebih bersih, aman, dan representatif.

2. Revitalisasi Kawasan Pasar Andir

a. Pasar Andir merupakan pusat perdagangan grosir dan distribusi barang yang memiliki aktivitas kendaraan logistik dan pengunjung dalam jumlah besar. Kondisi eksisting kawasan masih menghadapi berbagai tantangan, seperti keterbatasan ruang sirkulasi, keberadaan aktivitas perdagangan yang meluas ke badan jalan, serta konflik antara kendaraan dan pejalan kaki.

b. Melalui pekerjaan revitalisasi, kawasan Pasar Andir akan ditata agar memiliki sistem sirkulasi yang lebih baik, fasilitas pejalan kaki yang aman, ruang publik yang lebih nyaman, serta konektivitas yang lebih baik dengan halte BRT. Penataan tersebut diharapkan mampu mengurangi kemacetan, meningkatkan keselamatan pengguna jalan, dan mendukung kelancaran pelayanan angkutan massal.

c. Revitalisasi juga menjadi bagian dari upaya peningkatan kualitas kawasan perdagangan sehingga mampu memberikan nilai tambah bagi masyarakat dan mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah.

3. Revitalisasi Kawasan Stasiun Hall

a) Stasiun Hall merupakan salah satu simpul transportasi utama di Kota Bandung yang menghubungkan berbagai moda transportasi, antara lain kereta api antarkota, kereta lokal, angkutan kota, angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), serta layanan Bus Rapid Transit (BRT). Peran strategis tersebut menjadikan Stasiun Hall sebagai titik integrasi perjalanan masyarakat di kawasan Metropolitan Bandung.

b) Pekerjaan revitalisasi difokuskan pada peningkatan kualitas kawasan stasiun melalui penataan ruang publik, jalur pedestrian, akses menuju halte BRT, fasilitas penunjang perpindahan moda (intermodal transfer), serta peningkatan keselamatan dan kenyamanan pengguna transportasi.

c) Dengan revitalisasi ini diharapkan tercipta sistem transportasi yang lebih terintegrasi, sehingga masyarakat dapat berpindah moda dengan mudah, cepat, dan aman. Selain meningkatkan kualitas pelayanan transportasi publik, revitalisasi Stasiun Hall juga mendukung pengembangan kawasan berorientasi transit (Transit Oriented Development/TOD) yang menjadi salah satu arah pembangunan transportasi perkotaan berkelanjutan

d)

1. Gambar Design Revitalisasi Stasiun Halll



2. Gambar Design Revitalisasi Pasar Andir Ciroyom



III. Tujuan Proyek

Tujuan utama pengadaan ini adalah untuk menyediakan Parasarana Halte Pada BRT Metropolitan Cekungan Bandung sesuai dengan persyaratan Kementerian Perhubungan dan memberikan jaminan kepada Kementerian Perhubungan bahwa pekerjaan dilakukan sesuai jadwal, sesuai anggaran, sesuai dengan spesifikasi dan kualitas yang diinginkan berdasarkan kontrak kerja. Tujuan utama layanan adalah sebagai berikut:

a. Penilaian Pekerjaan Awal dan Perencanaan Lahan Melakukan penilaian menyeluruh terhadap lokasi yang ditunjuk untuk pembangunan Revitalisasi Pasar Andir dan Ciroyom serta ST. Hall Pada Jaringan BRT Cekungan Bandung, mengevaluasi dimensi, topografi, dan kesesuaiannya dengan persyaratan proyek. Selanjutnya, kontraktor perlu melakukan penilaian terhadap lokasi yang ditentukan untuk memastikannya memadai dan sesuai untuk pembangunan konstruksi sesuai DED.

b. Kesesuaian dengan Peraturan dan Kerangka Kerja Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMF) dari Proyek MASTRAN Memastikan bahwa pembangunan Revitalisasi Pasar Andir dan Ciroyom serta ST. Hall BRT Cekungan Bandung mematuhi semua peraturan dan persyaratan lingkungan, sosial, lokal, nasional dan Bank Dunia yang relevan, dengan fokus khusus pada meminimalkan dampak lingkungan dan sosial.

c. Pekerjaan Tepat Waktu Melakukan kegiatan konstruksi sesuai jadwal pelaksanaan proyek yang ditetapkan, memastikan bahwa konstruksi yang dibangun mendukung fase konstruksi berikutnya

d. Kesesuaian dengan Aturan tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja Menerapkan langkah-langkah kesehatan dan keselamatan yang ketat untuk melindungi kesejahteraan semua personel yang terlibat dalam kegiatan konstruksi dan untuk mengurangi potensi risiko bagi masyarakat sekitar dan lingkungan.

e. Mitigasi dan rencana kelola potensi dampak/ risiko perlu dibuat dengan cara melakukan identifikasi potensi, penilaian, dan pengendalian risiko dalam sebuah dokumen Rencana Kerja Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), serta melakukan pemantauan dan pelaporan sebagai bagian dari pengendalian dan perlindungan kepada semua pihak yang berada di lokasi selama pelaksanaan konstruksi berlangsung.

f. Meminimalkan Dampak Lingkungan dan Sosial Mengembangkan dan menerapkan strategi untuk meminimalkan dampak lingkungan dan sosial selama konstruksi berdasarkan rencana kelola dan pengendalian dampak lingkungan dan sosial yang disusun berdasar regulasi dan panduan pengelolaan lingkungan dan sosial proyek.

g. Risiko dan dampak Lingkungan dan Sosial harus dimitigasi dan dipantau sesuai ketentuan dokumen Kerangka Kerja Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMF) MASTRAN; Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMP) yang tercantum dalam Analisis Mengenai Dampak Lingkungan dan Sosial (ESIA) BBMA serta dokumen UKL-UPL dan ANDALALIN.

h. Lebih lanjut, kontraktor diwajibkan untuk memitigasi dampak proyek sesuai dengan Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Konstruksi (CESMP) yang akan disusun oleh kontraktor dan dokumen perlindungan terkait lainnya.

i. Keterlibatan Masyarakat Melaksanakan pemetaan pemangku kepentingan proyek, mengembangkan strategi komunikasi dan keterlibatan semua pihak yang efektif dan relevan dengan masyarakat lokal, pihak yang terkena dampak (termasuk masyarakat/kelompok rentan) dan pemangku kepentingan proyek lainnya yang relevan, untuk memastikan kesadaran dan pemahaman mereka terhadap proses konstruksi dan mengatasi masalah atau umpan balik. Akan ada layanan penyampaian keluhan (Grievance Redress Mechanism / GRM) yang efektif yang dibentuk untuk menangani keluhan sehubungan dengan kegiatan konstruksi.

j. Penyiapan lahan Menyiapkan area untuk pelaksanaan kegiatan konstruksi,

memastikan bahwa lahan sudah bersih dan bebas dari sengketa (telah diperoleh proyek dan tidak sedang dimanfaatkan oleh pihak lain), dan memastikan kepatuhan terhadap spesifikasi dan persyaratan untuk infrastruktur Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall BRT Cekungan Bandung.

k. Pelaporan dan Pemantauan Secara teratur memantau dan melaporkan kemajuan kegiatan konstruksi, dan memastikan pemangku kepentingan proyek terinformasi tentang tantangan, kesesuaian dari rencana, dan potensi risiko.

IV. Lingkup Pekerjaan

Proyek Paket Revitalisasi Pasar Andir dan Ciroyom serta ST. Hall merupakan fasilitas pendukung transportasi BRT (Bus Rapid Transit) yang dirancang untuk menunjang kegiatan operasional, administrasi, dan pelayanan transportasi. Proyek ini mencakup pembangunan berbagai jenis bangunan yang dirancang secara terpadu dengan memperhatikan aspek fungsionalitas dan efisiensi. Adapun Pekerjaan yang terdapat pada Kegiatan ini adalah:

Tabel 3. Lingkup Pekerjaan

NO	URAIAN PEKERJAAN
I	PEKERJAAN UMUM DAN SMKK
II	PEKERJAAN REVITALISASI CIROYOM ANDIR MARKET
1.	PEKERJAAN PERSIAPAN
2.	PEKERJAAN DRAINASE, PAVEMENT, BANGUNAN PELENGKAP
3.	PEKERJAAN ELEKTRIKAL
III	PEKERJAAN STASIUN HALL
1.	PEKERJAAN PERSIAPAN
2.	PEKERJAAN STRUKTUR
3.	PEKERJAAN ARSITEKTUR
4.	PEKERJAAN MEKANIKAL
5.	PEKERJAAN ELEKTRIKAL
6.	PEKERJAAN CANOPY
7.	PEKERJAAN DRAINASE & PAVEMENT
8.	PEKERJAAN MEKANIKAL & ELEKTRIKAL LUAR BANGUNAN
9.	PEKERJAAN PELENGKAP

Semua kegiatan yang diuraikan dalam lingkup pekerjaan ini akan dilakukan dengan kesesuaian terhadap Kerangka Kerja Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMF) dari Proyek MASTRAN, termasuk Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMP – lihat Lampiran 1). Risiko dan dampak Lingkungan dan Sosial harus dimitigasi dan dipantau sesuai ketentuan dokumen Kerangka Kerja Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMF) MASTRAN; Rencana pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMP) yang tercantum dalam Analisa Mengenai Dampak Lingkungan dan Sosial (ESMP) BBMA. Lebih lanjut, kontraktor diwajibkan untuk memitigasi dampak proyek sesuai dengan Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Konstruksi (CESMP) yang akan disusun oleh kontraktor dan dokumen perlindungan terkait lainnya. Secara rinci, kontraktor perlu melakukan tahapan kegiatan berikut :

a. Appraisal Pekerjaan Pendahuluan dan Penyiapan Lahan

1. Melakukan pengamatan komprehensif terhadap area konstruksi yang ditunjuk untuk kesesuaian, dimensi, dan topografi.
2. Berkoordinasi dan mengurus ijin yang diperlukan kepada Pemerintah daerah setempat sesuai dengan kewenangannya.
3. Mengidentifikasi dan mengevaluasi potensi risiko dan dampak lalu lintas, lingkungan dan sosial yang dapat mempengaruhi proses konstruksi.
4. Mengembangkan rencana persiapan terperinci.
5. Kontraktor wajib menyiapkan dokumen-dokumen yang berisi metodologi pekerjaan secara rinci dan mempresentasikannya untuk persetujuan setiap kali sebelum memulai pekerjaan, terutama dalam rapat persiapan

konstruksi. Dokumen tersebut harus mencakup beberapa hal seperti disebut di bawah ini:

a. Struktur Organisasi; Direktur yang bertanggung jawab; Manajer Lapangan;
b. Mesin/peralatan yang digunakan dan penjadwalan tenaga kerja;
c. Papan petunjuk yang akan dipasang di Pagar proyek;
d. Tanda peringatan;
e. Tanda larangan;
f. Tanda-tanda wajib;
g. Tanda peralatan pemadam kebakaran;
h. Petunjuk kondisi aman;
i. Area pembuangan;
j. Izin & Jadwal Kerja;
k. Rencana kelola dan pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3);
l. Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Sosial Kontraktor (C- ESMP).

6. Konsultan Pengawas akan meninjau dan menyetujui metodologi kerja sebagai referensi untuk memastikan pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana kerja berdasarkan dokumen kontrak.

b. Kepatuhan Terhadap Regulasi

1. Memastikan kepatuhan penuh terhadap peraturan lokal, nasional serta lingkungan dan sosial selama kegiatan.
2. Mendapatkan semua izin dan persetujuan yang diperlukan untuk konstruksi dari otoritas terkait termasuk ijin lingkungan.
3. Kontraktor harus melengkapi dirinya sendiri dengan izin yang relevan untuk melakukan pekerjaan tersebut. Tidak hanya di lapangan itu sendiri tetapi juga di permukaan tanah, dan kemungkinan adanya area pembuangan. (Biaya yang disebutkan dalam proposal harus sudah memenuhi kebutuhan ini).
4. Melakukan identifikasi dan penyusunan risiko dan bahaya pelaksanaan pekerjaan , Sasaran K3 Proyek , Pengendalian Risiko K3 dan Program K3 sesuai dnegan Permen PUPR No. 10 Tahun 2021 tentang Pedoman Sistem Keselamatan Konstruksi. Sekurang kurangnya meliputi risiko dan bahaya pada pekerjaan :
   a) Mobilisasi dan demobilisasi peralatan dan bahan
   b) Pekerjaan Galian dan bongkaran;
   c) Pekerjaan pondasi;
   d) Pekerjaan Stuktur Beton dan Baja;
   e) Pekerjaan Finishing Gedung;

c. Mitigasi Dampak Lingkungan

1. Melakukan pengambilan sampel kualitas udara, kebisingan dan getaran, tanah dan air tanah, serta analisis dan penilaian kontaminasi untuk lokasi depo di masa mendatang.
2. Menerapkan langkah-langkah untuk meminimalkan dampak lingkungan konstruksi, termasuk pengelolaan puing-puing dan limbah berbahaya (oli pelumas bekas, bantalan rem, dll), sesuai peraturan yg berlaku;
3. Melaksanakan upaya penghijauan di area proyek dan sekitarnya, untuk meminimalkan dampak visual dan meningkatkan kualitas udara;
4. Memantau dan mengatasi masalah lingkungan tak terduga yang mungkin timbul selama proses konstruksi, serta melaporkan secara berkala kepada pihak PPK;
5. Jika, selama periode konstruksi ditemukan bahan yang mengandung asbes, kontraktor wajib memastikan pembuangan yang aman (sesuai dengan ESCOP di Lampiran 2). Hal ini harus diinformasikan (secara tertulis) segera kepada Konsultan Supervisi dan meminta arahannya untuk penerapan ESCOP yang terkait dan metode yang aman untuk pemindahan dan pembuangan. Keseluruhan proses ini harus didokumentasikan dengan baik oleh kontraktor.

d. Mitigasi Dampak Sosial
1. Mengutamakan penggunaan tenaga kerja lokal jika memungkinkan, untuk memberikan manfaat ekonomi kepada masyarakat sekitar.
2. Memastikan keamanan dan ketertiban selama masa konstruksi, serta meminimalkan gangguan terhadap aktivitas masyarakat sehari-hari.
3. Melakukan pemantauan dampak sosial secara berkala, dan menerapkan langkah-langkah pencegahan dan mitigasi risiko/dampak sosial (termasuk pelatihan kesadaran pencegahan KBG dan kode etik, pelatihan HIV/AIDS, efektivitas GRM, penanganan dan pencatatan keluhan, keterlibatan pemangku kepentingan, sosialisasi dan penjangkauan masyarakat, manajemen tenaga kerja, kesehatan dan keselamatan masyarakat, kesiapsiagaan dan tanggap darurat masyarakat – untuk kasus darurat yang disebabkan oleh proyek).
4. Menerapkan mekanisme pelaporan insiden (pemberitahuan dan pelaporan segera), berpartisipasi dalam investigasi, terapkan/koordinasikan pelaksanaan rencana tindakan perbaikan, dan pemantauan efektivitas rencana tindakan perbaikan.
5. Menjaga etika kerja yang baik, dan menghindari tindakan tindakan yang dapat merugikan warga sekitar.
6. Memastikan jam kerja sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan tidak menganggu waktu istirahat warga sekitar.

e. Kesehatan dan Keselamatan Kerja
1. Menetapkan dan menegakkan protokol kesehatan dan keselamatan yang ketat untuk melindungi kesejahteraan personil dan masyarakat sekitar.
2. Mengembangkan rencana tanggap darurat untuk mengatasi potensi kecelakaan atau bahaya.
3. Menyusun dan menganalisis perbaikan standar SMK3.

f. Estimasi Biaya dan Penganggaran
1. Memberikan perkiraan anggaran terperinci dan *Bill of Quantity* (BoQ) untuk Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall, termasuk rincian biaya yang harus disampaikan 15 hari sesudah kajian lahan dan Rencana Persiapan.
2. Menjaga transparansi dan akuntabilitas keuangan selama proses berlangsung.

g. Keterlibatan Masyarakat
1. Menetapkan strategi keterlibatan masyarakat yang melibatkan penduduk setempat dan melakukan konsultasi publik untuk menginformasikan kepada pihak yang terkena dampak proyek tentang kegiatan konstruksi (Biaya yang disebutkan dalam proposal harus sudah memenuhi kebutuhan ini).
2. Melakukan pemetaan pemangku kepentingan, penyuluhan dan sosialisasi. Menyediakan dan mensosialisasikan saluran dan prosedur mekanisme pengaduan.
3. Menyediakan saluran komunikasi yang efektif bagi masyarakat untuk menyampaikan keluhan atau masukan terkait dampak sosial proyek.
4. Menampung masalah, umpan balik, atau kekhawatiran apa pun yang diajukan oleh masyarakat secara tepat waktu dan penuh hormat.

h. Lahan Bersih dan Jelas (*clean and clear*)
1. Memastikan bahwa lahan memadai untuk proyek Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall.
2. Berkoordinasi dengan tim Konsultan Pengawas dan PIU Dinas Perhubungan Provinsi Daerah setempat dengan lokasi pembuangan perihal material.
3. Berkoordinasi dengan tim *Detailed Engineering Design*/DED untuk memastikan kesesuaian spesifikasi infrastruktur dan fasilitas yang dipersyaratkan.

i. Pemantauan dan Pelaporan
1. Menerapkan sistem pemantauan untuk memastikan semua pemangku kepentingan terinformasi terkait kemajuan kegiatan konstruksi.
2. Laporkan secara teratur kepada pemangku kepentingan proyek tentang status konstruksi, memperlihatkan setiap tantangan, penyimpangan, atau potensi risiko (Laporan harian, mingguan, dan akhir).
3. Pelaporan harus dibuat oleh penyedia jasa sesuai ketentuan dalam dokumen

kontrak dan aturan lain yang berlaku dan menjadi satu kesatuan dengan KAK ini sebagai berikut:

a) Laporan Quantity terdiri dari laporan harian, mingguan dan bulanan.
b) Laporan Quality terdiri dari Job Mix Design (JMD) dan Job Mix Formula (JMF), hasil pengujian untuk masing-masing item pekerjaan dan lainnya.
c) Laporan untuk Pelaksanaan dan Pemantauan C-ESMP disampaikan secara persemester (per 6 bulan).
d) Foto pelaksanaan pekerjaan 0% , pelaksanaan dan 100%.
e) Video drone pelaksanaan pekerjaan 0%, pelaksanaan dan 100%.
f) Shop Drawing dan As Built Drawing.

Ruang Lingkup Layanan ini menguraikan tugas dan tanggung jawab penting yang diperlukan untuk keberhasilan pelaksanaan Pekerjaan Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall dan mendukung tujuan keseluruhan proyek BRT Cekungan Bandung. Ini menekankan pada kesesuaian, tanggung jawab lingkungan, keselamatan, dan keterlibatan masyarakat sambil menyiapkan ruang untuk kegiatan konstruksi selanjutnya.

V. Keluaran dan Tata waktu

Kontraktor diharapkan untuk menyediakan hal-hal berikut:

a. Rencana Penilaian dan Persiapan Lahan

1. Selama proses persiapan pekerjaan awal harus dilakukan pengembangan C-ESMP (menggunakan referensi Lampiran 1), ditinjau oleh Konsultan Pengawasan dan disetujui oleh PIU sebelum dimulainya kegiatan lapangan apa pun;
2. Laporan komprehensif yang merinci penilaian lahan yang ditunjuk untuk konstruksi, termasuk dimensi, topografi, dan kesesuaian untuk proyek;
3. Dokumentasi tentang kesesuaian pada peraturan yang menunjukkan kepatuhan terhadap undang-undang dan standar lingkungan lokal dan nasional;
4. Salah satu strategi mitigasi yang diusulkan, antara lain penggantian pohon/penanaman kembali pohon apabila kontraktor mengidentifikasi pohon-pohon yang perlu ditebang dan/atau ditanam kembali di dalam koridor BRT. Ketentuan penggantian pohon ditetapkan dengan persetujuan pemerintah daerah, berdasarkan peraturan yang berlaku. Rencana penebangan/penanaman kembali pohon yang ringkas harus dibuat oleh Kontraktor dan diserahkan kepada Konsultan Supervisi untuk ditinjau dan kemudian kepada PIU untuk disahkan. Proses ini harus didokumentasikan secara memadai.
5. Analisis dampak lingkungan, termasuk strategi mitigasi yang diusulkan, antara lain penggantian pohon dilakukan apabila dapat dibuktikan pada titik lokasi terdapat eksisting pohon. Ketentuan penggantian pohon ditetapkan dengan persetujuan pemerintah daerah, berdasarkan peraturan yang berlaku;
6. Protokol kesehatan dan keselamatan serta rencana tanggap darurat;
7. Perkiraan anggaran terperinci untuk Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall, dengan rincian biaya, termasuk tenaga kerja, peralatan, bahan, dan biaya lainnya;
8. Dokumentasi yang menunjukkan transparansi dan akuntabilitas keuangan. (3 eksemplar dicetak, dan 1 soft file).

b. Strategi Keterlibatan Masyarakat

1. Strategi keterlibatan masyarakat yang terdefinisi dengan baik yang menguraikan bagaimana masyarakat lokal dan pihak yang terkena dampak proyek akan diberi informasi dan dilibatkan selama kegiatan konstruksi;
2. Dokumentasi kegiatan konsultasi publik yang dilakukan;
3. Rekapitulasi umpan balik, kekhawatiran, dan tanggapan Masyarakat (3 eksemplar dicetak, dan 1 *soft file*).

c. Kegiatan Persiapan Lahan

1 Kontraktor harus melakukan semua persiapan yang diperlukan untuk memastikan bahwa lokasi proyek sudah siap untuk proses konstruksi selanjutnya, termasuk pembebasan lahan dan relokasi warga terdampak (apabila ada);
2 Harus memastikan bahwa semua limbah dikelola dan diproses dengan baik.

d. **Laporan Kemajuan**

1 Laporan Rencana Mutu Konstruksi (RMK);
2 Laporan Quantity terdiri dari laporan harian, mingguan dan bulanan, termasuk back up data MC (Monthly Certificate) dan administrasi request pelaksanaan pekerjaan;
3 Laporan Quality terdiri dari JMD (Job Mix Design) dan JMF (Job Mix Formula), pengujian untuk masing-masing item pekerjaan;
4 Laporan Rencana kelola dan pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3);
5 Dokumen Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Pekerjaan Konstruksi (C-ESMP) dilakukan dua kali setahun (6 bulan sekali), serta laporan pembebasan lahan dan relokasi warga terdampak (apabila ada);
6 Laporan dan analisis pengujian Pengaman Lingkungan Hidup dapat dilaksanakan apabila sesuai dengan kebutuhan pekerjaan di lapangan dan mendapat persetujuan direksi teknis;
7 Laporan Bulanan dan Triwulan SMK3L;
8 Laporan Bulanan dan Triwulan Keselamatan dan Kesehatan Kerja;
9 Laporan monitoring indikator kinerja, daftar hadir pekerja dan daftar upah pembayaran setiap hari atau mingguan dan isian lainnya sesuai petunjuk direksi pekerjaan;
10 Foto Visual pekerjaan 0%, pelaksanaan dan 100%;
11 Video Visual pekerjaan 0%, pelaksanaan dan 100%;
12 Shop Drawing dan As-built Drawing
13 Seluruh dokumen laporan dan status kegiatan harus dikumpulkan dalam bentuk cetakan (3 eksemplar), dan 1 *soft file*.

e. **Laporan Akhir**

1. Laporan akhir merangkum hasil pembangunan Revitalisasi Pasar Andir dan Ciroyom serta ST. Hall, termasuk keadaan dan kesiapannya untuk pembangunan selanjutnya.
2. Penilaian masalah atau tantangan tak terduga yang dihadapi dan bagaimana penanganannya.
3. Dikumpulkan dalam bentuk 3 eksemplar yang dicetak, dan 1 *soft file.*

f. **Dokumentasi Kepatuhan Terhadap Regulasi**

1. Salinan semua izin, persetujuan, dan catatan kesesuaian dengan peraturan yang terkait dengan konstruksi;
2. Dokumen Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Pekerjaan Konstruksi, termasuk laporan tentang tanggung jawab pembuangan puing-puing dan limbah berbahaya;
3. Dikumpulkan dalam 3 eksemplar cetak, dan 1 *soft file.*

VI. Jangka Waktu Pelaksanaan

Jangka waktu pelaksanaan pekerjaan ini adalah 210 (Dua ratus sepuluh) hari kalender, Penawar diminta mengajukan metodologi pelaksanaan konstruksi serta rincian jadwal penggunaan peralatan konstruksi yang digunakan untuk memastikan pekerjaan konstruksi sesui dengan jadwal penyelesain

Paket: Pembangunan BRT Metropolitan Cekungan Bandung Paket Revitalisasi Ciroyom Andir Market, Stasiun Hall

Bidang	Item Pekerjaan	Bobot	Mulai	Berakhir	Durasi	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	W11	W12	W13	W14	W15	W16	W17	W18	W19	W20	W21	W22	W23	W24	W25	W26	W27	W28	W29	W30
Persiapan	Mobilisasi, survey & setting out	2.00%	1	3	3	0.7%	0.7%	0.7%																											
Persiapan	Inventarisasi kondisi eksisting & utilitas	1.00%	1	4	4	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%																										
Persiapan	Traffic/pedestrian management & akses sementara	2.00%	1	7	7	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%																							
Persiapan	Pembongkaran selektif	2.00%	2	6	5		0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%																								
Persiapan	Relokasi/proteksi utilitas	2.00%	2	7	6		0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%																							
Persiapan	Temporary works, pagar & K3	1.00%	1	7	7	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%																							
Struktur	Pekerjaan tanah & perbaikan subgrade	3.00%	4	9	6				0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%																					
Struktur	Pondasi lokal/struktur baru	5.00%	5	12	8					0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%																		
Struktur	Perkuatan struktur eksisting	6.00%	5	15	11					0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%															
Struktur	Kanopi/shelter & struktur baja	5.00%	9	18	10									0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%												
Struktur & Drainase	Drainase utama & saluran kawasan	3.00%	6	16	11						0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%														
Struktur	Kerb, retaining/local civil works	3.00%	8	17	10								0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%													
Arsitektur	Fasad & treatment bangunan/kawasan	5.00%	10	22	13										0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%										
Arsitektur & Pavement	Paving/trotoar/public realm	7.00%	11	24	14											0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%					
Arsitektur	Lantai, dinding & ceiling	5.00%	12	24	13												0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%					
Arsitektur	Canopy architectural finishing	3.00%	13	23	11													0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%						
Arsitektur	Street furniture	3.00%	18	25	8																		0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%				
Arsitektur	Wayfinding & signage	2.00%	19	25	7																			0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%					
Arsitektur	Landscape & softscape	3.00%	19	26	8																			0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%				
Arsitektur & Transportasi	Aksesibilitas universal	2.00%	15	25	11															0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%					
MEP	PIU & distribusi listrik	4.00%	12	24	13														0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%				
MEP	CCTV/low current/public information	3.00%	15	25	11																	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%			
MEP	Plumbing & drainage connection	3.00%	12	22	11														0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%						
MEP	Fire safety	2.00%	18	25	8																				0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%			
MEP	Utility interface & meter connection	3.00%	16	25	10																		0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%			
Finishing	Finishing akhir & pengecatan	5.00%	21	27	7																							0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	
Finishing	Final landscape & cleaning	3.00%	23	28	6																									0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%
Finishing	Testing & commissioning MEP	4.00%	23	27	5																									0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	
Finishing	Punch list & rectification	3.00%	25	28	4																											0.8%	0.8%	0.8%	0.8%
Finishing	As-built/O&M/training	2.00%	26	28	3																												0.7%	0.7%	0.7%
Finishing	Handover & demobilisasi	3.00%	27	28	2																													1.5%	1.5%
				Rencana Mingguan		1.3%	2.1%	2.1%	1.9%	2.8%	3.1%	2.7%	2.2%	2.7%	2.6%	3.1%	3.5%	3.2%	3.7%	3.9%	3.4%	3.4%	3.8%	3.9%	4.2%	4.2%	4.2%	4.5%	4.2%	4.4%	3.5%	3.6%	3.4%	4.9%	3.4%
				Kumulatif Rencana		1.3%	3.4%	5.5%	7.4%	10.2%	13.4%	16.1%	18.3%	21.0%	23.7%	26.8%	30.3%	33.5%	37.2%	41.1%	44.5%	47.9%	51.6%	55.6%	59.7%	63.9%	68.0%	72.5%	76.8%	81.1%	84.6%	88.2%	91.7%	96.6%	100.0%

Jakarta, 4 September 2026
PPK Kegiatan Pembangunan
Sistem Angkutan Umum Massal Bandung
(Pinjam Hibah Luar Negeri/PHLN)

SUHARSIDDIN LAODE
NIP.197909092008011015