

# Digital Talent Scholarship 2022

**INDIKATOR KOTA CERDAS SNI ISO  
37122:2019 DIMENSI SMART MOBILITY**

# PROFIL PENGAJAR

Photo Pengajar

## Jabatan Akademik (tahun dan jabatan terakhir Pengajar) Latarbelakang Pendidikan Pengajar

- AAA
- BBB
- CCC

## • Riwayat Pekerjaan

- AAA
- BBB
- CCC

## Contact Pengajar

Ponsel :

Email :

# Course Outline

Pelatihan ini bertujuan mewujudkan keterampilan Aparat Sipil Negara (ASN) yang terlibat dalam tim kota cerdas, sebagai analis kota cerdas. Secara khusus, Pelatihan ini ditujukan bagi para ASN dari dinas yang terlibat dalam pengembangan kota cerdas. Materi pelatihan mencakup 8 (delapan) unit kompetensi, mulai dari kompetensi menjelaskan konsep kota cerdas, menganalisis indikator kota cerdas SNI ISO 37122:2019 dimensi Smart Governance, menganalisis indikator kota cerdas SNI ISO 37122:2019 dimensi Smart People, menganalisis indikator kota cerdas SNI ISO 37122:2019 dimensi Smart Living, menganalisis indikator kota cerdas SNI ISO 37122:2019 dimensi Smart Mobility, menganalisis indikator kota cerdas SNI ISO 37122:2019 dimensi Smart Environment, menganalisis indikator kota cerdas SNI ISO 37122:2019 dimensi Smart Economy, dan merumuskan pengukuran indikator SNI ISO 37122:2019.

# Learning Objective

Melalui pembelajaran ini anda akan dapat:

- a. Menganalisis indikator kota cerdas berdasarkan sub dimensi
- b. Menganalisis data terkait indikator kota cerdas dari dimensi *smart mobility*

## **18. Kelompok Indikator Telekomunikasi**

**18.1. Persentase populasi kota dengan akses ke pita lebar (*broadband*) berkecepatan memadai**



# Pemahaman

<p><b>Populasi perkotaan</b> mengacu pada jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan atau kota/kabupaten, biasanya ditentukan berdasarkan sensus setiap 5 atau 10 tahun</p>	<p><b>Contoh:</b> <u>Data popoulasi kota medan</u></p>
<p><b>Broadband mengacu</b> pada kapasitas transmisi data yang terkait dengan kecepatan transmisi tertentu dan penyediaan akses Internet kecepatan tinggi.</p>	<p><b>Contoh:</b> <u>Data pengguna internet di Indonesia</u></p>
<p><b>Infrastruktur pita lebar</b> adalah infrastruktur komunikasi dasar yang digunakan untuk memungkinkan penyediaan layanan broadband</p>	<p><b>Contoh:</b> <u>Transformasi digital daerah</u></p>
<p><b>Pita lebar berkecepatan memadai</b> mengacu pada suatu jaringan yang berkecepatan tidak kurang dari <b>256 kbit / detik di kedua arah, mengunggah dan mengunduh. Kecepatan ini cukup untuk menjelajah internet dan mengirim surel.</b> Kecepatan yang memadai harus mempertimbangkan kebutuhan potensial jaringan dari penyedia layanan dan pengguna layanan.</p>	<p><b>Contoh:</b></p>

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah total orang di kota yang memiliki akses ke pita lebar yang berkecepatan memadai (pembilang)

**Dibagi dengan**  
total populasi kota (penyebut)



Totalnya kemudian akan dikalikan dengan 100 dan dinyatakan sebagai persentase dari populasi kota dengan akses ke pita lebar berkecepatan memadai.

Jumlah pengguna internet  
170000 : 1650000 (kota semarang)

$$0.103 \times 100 = 10.3 \%$$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Data terkait jumlah pengguna dengan akses internet broadband yang cukup memadai harus bersumber dari penyedia layanan internet, Balai monitor frekuensi radio - Kominfo, APJII

### INTERPRETASI DATA

Semakin tingginya total orang yang dapat akses ke layanan data pita lebar dengan kecepatan memadai menunjukkan kota tersebut mempunyai infrastruktur internet yang baik bagi masyarakat.



# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase populasi kota dengan akses ke pita lebar (<i>broadband</i>) berkecepatan memadai</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan populasi dengan akses internet broadband yang memadai sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola populasi dengan akses internet broadband yang memadai tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelolaan populasi dengan akses internet broadband yang memadai sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola populasi dengan akses internet broadband yang memadai sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan populasi dengan akses internet broadband yang memadai menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola populasi dengan akses internet broadband yang memadai diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian terhadap program pengelolaan populasi dengan akses internet broadband yang memadai?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan populasi dengan akses internet broadband yang memadai?	

# Analisis Kesiapan indicator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **18.2. Persentase area kota di bawah zona putih / titik mati / tidak tercakup oleh konektivitas telekomunikasi**

# Pemahaman

***Zona putih / titik mati / tidak tercakup*** oleh konektivitas telekomunikasi harus merujuk ke area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi, yaitu Internet, telepon atau seluler, biasanya karena gangguan frekuensi radio atau masalah jangkauan.

***Contoh:***

[Data blank spot Indonesia by Kominfo](#)

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

total area tanpa konektivitas dan fungsi  
telekomunikasi dalam kilometer  
persegi(pembilang)  
**Dibagi dengan**  
luas lahan total kota dalam kilometer  
persegi(penyebut)

3 km<sup>2</sup> : 110,06 km<sup>2</sup>  
(Kota Malang)

$0.027 \times 100 = 2.7\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Data pada area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi harus bersumber dari penyedia layanan Internet lokal, atau organisasi perangkat daerah atau kementerian terkait yang mengawasi pembangunan infrastruktur telekomunikasi.

### INTERPRETASI DATA

Jumlah zona putih yang sedikit menunjukkan tingginya tingkat konektivitas wilayah dalam kota tersebut

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase area kota di bawah zona putih / titik mati / tidak tercakup oleh konektivitas telekomunikasi</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian terhadap pengelolaan area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan area tanpa konektivitas dan fungsi telekomunikasi?	



# Analisis Kesiapan indicator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **18.3. Persentase area kota yang dicakup oleh konektivitas Internet yang disediakan oleh kota**

# Pemahaman

<p><b><i>Konektivitas Internet</i></b> dalam perkotaan harus merujuk ke layanan konektivitas Internet yang disediakan oleh kota atau penyedia pihak ketiga di bawah lisensi dari kota kepada publik, dan harus dapat diakses oleh siapa saja (pengunjung atau penduduk) dalam batas kota.</p>	<p><b><i>Contoh:</i></b>  <a href="#"><u>Transformasi digital daerah</u></a></p>
<p><b><i>Layanan Internet dalam perkotaan</i></b> harus mencakup konektivitas dengan tidak membayar, membayar sebagian atau membayar penuh.</p>	<p><b><i>Contoh:</i></b>  <a href="#"><u>Internet kota Malang</u></a></p>

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

total luas lahan perkotaan yang dilayani  
dengan konektivitas Internet dalam  
kilometer persegi(pembilang)

**Dibagi dengan**  
total luas kota dalam kilometer  
persegi(penyebut)

$$98.05 \text{ km}^2 : 110.06 \text{ km}^2$$

$$0.89 \times 100 = 89\%$$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Organisasi Perangkat Daerah yang menangani terkait akses internet kota/kabupaten

### INTERPRETASI DATA

Semakin luas wilayah kota yang terlayani akses internet, mengindikasikan tersedianya infrastruktur konektivitas internet yang tinggi bagi masyarakat.

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase area kota yang dicakup oleh konektivitas Internet yang disediakan oleh kota</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan area kota yang terlayani oleh konektivitas Internet sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk pengelolaan area kota yang terlayani oleh konektivitas Internet tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola area kota yang terlayani oleh konektivitas Internet sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola area kota yang terlayani oleh konektivitas Internet sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan area kota yang terlayani oleh konektivitas Internet menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola konektivitas Internet yang disediakan oleh kota diidentifikasi? - penyedia, pemerintah, masyarakat	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian terhadap pengelolaan area kota yang terlayani oleh konektivitas Internet ?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan area kota yang terlayani oleh konektivitas Internet?	

# Analisis Kesiapan indicator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	



## **19. Kelompok Indikator Transportasi**

**19.1. Persentase jalan umum dan jalan berbayar yang dicakup oleh peringatan dan informasi lalu lintas daring langsung (*real-time*)**

# Pemahaman

<p><b>Jalan umum dan jalan berbayar</b> harus mengacu pada semua jalan lokal, jalan-jalan, dan jalan arteri utama dan kecil dalam kota.</p>	<p><b>Contoh:</b> Jalan berbayar seperti Jalan Tol dalam Kota Jakarta <a href="https://bpjt.pu.go.id/konten/bujt">https://bpjt.pu.go.id/konten/bujt</a> -</p>
<p><b>Sistem informasi langsung</b> harus mengacu pada sistem pemrosesan informasi yang akan merespons terhadap proses input yang dihasilkan secara eksternal dalam periode yang terbatas dan ditentukan.</p> <p>Dalam konteks peringatan dan informasi lalu lintas secara daring, maka "langsung (<i>real-time</i>)" berhubungan dengan informasi lalu lintas yang tersedia secara instan dan mencerminkan kondisi lalu lintas setiap saat.</p>	<p><b>Contoh:</b>  Papan informasi yang terdapat di sepanjang jalan tol yang menunjukkan kondisi trafik lalu lintas sepanjang tol</p>

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah kilometer jalan umum  
dan jalan berbayar dalam kota yang dicakup oleh sistem  
pemantauan real time (pembilang)

**Dibagi dengan**

jumlah total kilometer jalan umum dan jalan berbayar dalam  
batas kota (penyebut)

**dikalikan dengan**

100%

45.3 KM: 273.4 km

(Misalkan: Panjang Toll Dalam  
Kota Jakarta = 45.3km  
Panjang Tol outer ringroad 1, 2,  
japek = 273.4 km, untuk jalan  
berbayar)

$0.165 \times 100 = 16.5\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

organisasi perangkat daerah yang menangani terkait pemantauan jalan umum dan jalan berbayar

### INTERPRETASI DATA

Tingginya persentase jumlah kilometer jalan umum dan jalan berbayar yang dilengkapi dengan peringatan lalu lintas daring real time memudahkan pengguna untuk melakukan perjalanan yang efektif dan meningkatnya mobilitas

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase jalan umum dan jalan berbayar yang dicakup oleh peringatan dan informasi lalu lintas daring langsung (<i>real-time</i>)</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan jalan kota/kabupaten yang dicakup oleh sistem informasi lalu lintas real-time sudah ada ?	dishub
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola jalan kota/kabupaten yang dicakup oleh sistem informasi lalu lintas real-time tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola jalan kota/kabupaten yang dicakup oleh sistem informasi lalu lintas real-time sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola jalan kota/kabupaten yang dicakup oleh sistem informasi lalu lintas real-time sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan jalan kota/kabupaten yang dicakup oleh sistem informasi lalu lintas real-time menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola jalan kota/kabupaten yang dicakup oleh sistem informasi lalu lintas real-time diidentifikasi? - Masyarakat, Pengelola Jalan Tol, Polisi	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian terhadap pengelolaan jalan kota/kabupaten yang dicakup oleh sistem informasi lalu lintas real-time?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan jalan kota/kabupaten yang dicakup oleh sistem informasi lalu lintas real-time?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.2. Jumlah pengguna transportasi ekonomi berbagi per 100.000 penduduk**



# Pemahaman

<p><b><i>Ekonomi berbagi</i></b> terdiri dari pasar dan platform yang memungkinkan individu dan organisasi untuk membeli dan menjual barang dan jasa secara langsung satu sama lain, dan menyewakan, berbagi, atau meminjamkan barang atau aset berdasarkan jangka pendek atau waktu-bagi.</p>	<p><b><i>Contoh:</i></b></p> <p>Belanja online di aplikasi seperti Shopee dll.</p>
<p><b><i>Transportasi ekonomi berbagi</i></b> untuk indikator ini harus mengacu pada moda transportasi apa pun di mana individu dapat memanfaatkan aset yang dimiliki oleh individu atau organisasi lain, seperti layanan berbagi perjalanan dan layanan berbagi mobil.</p>	<p><b><i>Contoh:</i></b></p> <p>Layanan Gojek, Grab , Maxim dll</p>

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah total pengguna yang secara aktif menggunakan transportasi ekonomi berbagi (pembilang)  
**dibagi dengan**  
1/100.000 dari total populasi kota(penyebut)



Hasilnya harus dinyatakan sebagai jumlah pengguna transportasi ekonomi berbagi per 100.000 penduduk.

Misal pengguna aktif :  
 $30\% \times 3,095,026 = 928.508$

Maka  $928508 : (1/100.000 \times 3,095,026)$

30,000 pengguna per 100.000 penduduk kota

## Sumber Data

### SUMBER DATA

organisasi perangkat daerah yang menangani transportasi ekonomi berbagi atau perusahaan layanan transportasi ekonomi berbagi.

### INTERPRETASI DATA

Meskipun transportasi ekonomi berbagi adalah kenyataan bagi banyak perkotaan, ada potensi dampak buruk pada transportasi umum. Ada semakin banyak bukti bahwa berbagi perjalanan mungkin mengkanibal penumpang dari angkutan umum.

# Analisis

No	Indikator: <b>Jumlah pengguna transportasi ekonomi berbagi per 100.000 penduduk</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan pengguna transportasi ekonomi berbagi sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola pengguna transportasi ekonomi berbagi tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola pengguna transportasi ekonomi berbagi sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola pengguna transportasi ekonomi berbagi sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan pengguna transportasi ekonomi berbagi menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola pengguna transportasi ekonomi berbagi diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian terhadap pengguna transportasi ekonomi berbagi ?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengguna transportasi ekonomi berbagi ?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.3. Persentase kendaraan yang terdaftar di kota yang merupakan kendaraan rendah emisi**

# Pemahaman

<b><i>Kendaraan rendah emisi</i></b> harus mengacu pada kendaraan yang memiliki tingkat emisi rendah dan dapat mencakup kendaraan yang digerakkan oleh listrik, hibrida, dan berbahan bakar hidrogen.	<b><i>Contoh:</i></b>  Mobil listrik
<b><i>Kendaraan yang terdaftar</i></b> merupakan kendaraan yang terdaftar pada DLLAJR (Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya)	<b><i>Contoh:</i></b>  Kendaraan yang memiliki STNK  <u>Jumlah kendaraan kota semarang</u>



## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah total kendaraan rendah emisi  
terdaftar dan disetujui serta terdaftar di  
kota(pembilang)  
**Dibagi dengan**  
jumlah total kendaraan terdaftar di  
kota(penyebut)



Hasilnya harus dikalikan dengan 100  
dan dinyatakan sebagai persentase  
kendaraan yang terdaftar di kota yang  
merupakan kendaraan rendah emisi.

$$(77282 : 154564) \times 100\% \\ (\text{kota semarang 2018})$$

$$0.5 \times 100 = 50\%$$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Organisasi perangkat daerah, atau lembaga yang menangani pendaftaran kendaraan.

### INTERPRETASI DATA

Semakin tinggi persentase kendaraan dengan emisi rendah menunjukkan pengukuran kualitas udara di kota tersebut semakin baik dan tingginya kontribusi kota untuk "Pelestarian dan perbaikan lingkungan "dan" Kesejahteraan pengguna dan masyarakat

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase kendaraan yang terdaftar di kota yang merupakan kendaraan rendah emisi</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan kendaraan rendah emisi yang terdaftar di kota sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola kendaraan rendah emisi yang terdaftar di kota tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola kendaraan rendah emisi yang terdaftar di kota sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola pengguna kendaraan rendah emisi yang terdaftar di kota sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan kendaraan rendah emisi yang terdaftar di kota menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola kendaraan rendah emisi yang terdaftar di kota diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian pengelolaan kendaraan rendah emisi yang terdaftar di kota ?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan kendaraan rendah emisi yang terdaftar di kota?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.4. Jumlah sepeda yang tersedia melalui layanan berbagi sepeda yang disediakan oleh kota per 100.000 penduduk**

# Pemahaman

<p><b>Berbagi sepeda</b> atau skema berbagi sepeda adalah layanan yang menyediakan sepeda untuk digunakan bersama bagi individu dalam jangka waktu pendek</p>	<p><b>Contoh:</b></p>
<p><b>Layanan berbagi sepeda</b> mengacu pada sistem berbagi sepeda dengan sepeda yang tersedia melalui stasiun dok <b>mandiri</b> (shelter), atau stasiun dok (<b>shelter</b>) yang dioperasikan orang, yang berlokasi di seluruh kota, di mana sepeda dapat disewa sesuai kebutuhan.</p>	<p><b>Contoh:</b></p>

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah total sepeda yang tersedia  
melalui layanan berbagi sepeda yang  
disediakan di kota(pembilang)

**Dibagi dengan**  
1/100.000 dari total populasi  
kota(penyebut)



Hasilnya harus dinyatakan sebagai  
jumlah sepeda yang tersedia melalui  
layanan berbagi sepeda yang  
disediakan kota per 100.000 penduduk.

$$200 : 105.6$$
$$(1/100.000 \times 10,560,000 = 105.6)$$

1.9 sepeda tersedia per 100.000  
penduduk

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Organisasi perangkat daerah terkait yang mengawasi dan / atau mengumpulkan data tentang pengelolaan sepeda berbagi.

### INTERPRETASI DATA

Jumlah ketersediaan sepeda berbagi di kota menunjukkan kontribusi pemerintah kota dalam penyediaan infrastruktur dan mobilitas masyarakat



# Analisis

No	Indikator: Jumlah sepeda yang tersedia melalui layanan berbagi sepeda yang disediakan oleh kota per 100.000 penduduk	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan sepeda berbagi sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk pengelolaan layanan sepeda berbagi tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola layanan sepeda berbagi sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan sepeda berbagi sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan sepeda berbagi menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola layanan sepeda berbagi diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian pengelolaan layanan sepeda berbagi?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan layanan sepeda berbagi ?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

**19.5. Persentase jalur transportasi umum yang dilengkapi dengan sistem langsung (*real-time*) yang dapat diakses publik**

# Pemahaman

**Informasi langsung (real-time)** tentang jalur transportasi umum dapat dibagikan dengan warga untuk menghindari kemacetan lalu lintas dan lama menunggu layanan yang tertunda atau dibatalkan. Ketersediaan informasi langsung yang dapat diakses publik tentang layanan transportasi umum kota.

**Contoh:**  
Trafik

**Transportasi umum** adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan

**Contoh:**  
Trans Jakarta  
Komuter Jakarta  
Trans Jakarta  
Kapal Feri  
Metromini  
Mikrolet  
Becak  
taksi

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah jalur transportasi umum yang dilengkapi dengan sistem informasi real time bagi masyarakat (pembilang)

**Dibagi dengan**  
jumlah total jalur transportasi umum dalam batas kota (penyebut)



Hasilnya kemudian akan dikalikan dengan 100 dan dinyatakan sebagai persentase dari jalur angkutan umum yang dilengkapi dengan sistem langsung yang dapat diakses publik.

3 jalur : 7 jalur

$0.428 \times 100 = 42.8\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Organisasi perangkat daerah terkait yang mengawasi transportasi umum dan memantau lalu lintas.

### INTERPRETASI DATA

Tingginya persentase jalur angkutan umum yang dilengkapi sistem berbasis TIK menunjukkan pemerintah kota merencanakan rute dan moda transportasi dengan cara yang paling efisien.

Informasi yang diberikan tidak boleh terbatas pada pengguna jalur transportasi tertentu; tetapi harus tersedia untuk umum untuk memungkinkan akses bagi semua warga negara.

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase jalur transportasi umum yang dilengkapi dengan sistem langsung (<i>real-time</i>) yang dapat diakses publik</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan jalur transportasi umum dengan sistem real-time sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola jalur transportasi umum dengan sistem real-timetersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola jalur transportasi umum dengan sistem real-time sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola jalur transportasi umum dengan sistem real-time sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan jalur transportasi umum yang dilengkapi dengan sistem real-time yang dapat diakses publik menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola jalur transportasi umum dengan sistem real-time diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian pengelolaan jalur transportasi umum dengan sistem real-time?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan jalur transportasi umum dengan sistem real-time ?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	



## **19. Kelompok Indikator Transportasi**

### **19.6. Persentase layanan transportasi umum kota yang dicakup oleh sistem pembayaran terpadu**

# Pemahaman

***Sistem pembayaran terpadu*** harus mencakup pengguna berbasis TIK / teknologi antarmuka seperti kartu **pintar** atau **uang elektronik**, dan struktur penetapan harga terpadu, sehingga pengguna transit tidak perlu membayar di beberapa titik transit saat melakukan perjalanan tunggal.

***Contoh:***  
E-money  
Pembayaran terpadu Transportasi massal Jakarta

***Layanan transportasi umum*** mengacu pada layanan perjalanan yang disediakan secara lokal oleh kota yang memungkinkan sejumlah orang untuk bepergian bersama di sepanjang rute yang ditentukan.

***Contoh:***  
Bus, ASDP, kereta bawah tanah, kereta api, sepeda bersama, dan kendaraan bersama.

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah layanan transportasi umum kota yang terhubung oleh sistem pembayaran terpadu(pembilang)

**Dibagi dengan**

jumlah total layanan transportasi umum kota(penyebut)

5 : 7



Hasilnya kemudian akan dikalikan dengan 100 dan dinyatakan sebagai persentase dari layanan transportasi umum kota yang dicakup oleh sistem pembayaran terpadu

$0.71 \times 100 = 71\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Organisasi perangkat daerah terkait yang bertanggung jawab atas sistem transportasi kota.

### INTERPRETASI DATA

Tingginya persentase layanan transportasi umum dengan pembayaran terpadu menunjukkan tersedianya jaringan transportasi berbagai armada yang teratur dan efisien.

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase layanan transportasi umum kota yang dicakup oleh sistem pembayaran terpadu</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan transportasi umum dengan sistem pembayaran terpadu sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola layanan transportasi umum dengan sistem pembayaran terpadu tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola layanan transportasi umum dengan sistem pembayaran terpadu sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan transportasi umum dengan sistem pembayaran terpadu sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan transportasi umum dengan sistem pembayaran terpadu menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola layanan transportasi umum dengan sistem pembayaran terpadu diidentifikasi?	
7	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
8	Apakah ada pengawasan dan pengendalian pengelolaan layanan transportasi umum dengan sistem pembayaran terpadu?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan layanan transportasi umum dengan sistem pembayaran terpadu?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.7. Persentase ruang parkir umum yang dilengkapi dengan sistem pembayaran elektronik**

# Pemahaman

***Sistem pembayaran elektronik*** akan merujuk pada cara melakukan transaksi atau membayar barang dan jasa melalui media elektronik tanpa menggunakan cek atau uang tunai.

***Contoh:***  
**e-money** dan aplikasi daring atau seluler

***Ruang parkir umum*** adalah tempat yang berupa gedung **parkir** atau taman **parkir** untuk **umum** yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri.

***Contoh:***  
Parkir umum yang dikelola oleh pemerintah (gelanggang olahraga, taman, pasar, stasiun)



# Persyaratan Indikator

## PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah ruang parkir umum yang dilengkapi dengan sistem pembayaran elektronik sebagai metode pembayaran (pembilang)

**Dibagi dengan**  
jumlah total ruang parkir umum di kota (penyebut)



Hasilnya kemudian akan dikalikan dengan 100 dan dinyatakan sebagai persentase ruang parkir umum yang dilengkapi dengan sistem pembayaran elektronik.

Tempat parkir umum akan dihitung berdasarkan kapasitasnya, dan parkir jalan akan dihitung berdasarkan ruang berbayar individu.

Contoh lahan parkir jakarta

$38000 / 750000$

$0.506 \times 100 = 50.6\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Organisasi perangkat daerah yang mengawasi perparkiran umum, serta organisasi (publik atau swasta) yang mengawasi sistem pembayaran elektronik di kota/kabupaten yang relevan dengan parkir umum.

### INTERPRETASI DATA

Persentase menunjukkan tingkat penerimaan pendapatan kota dan populasi kendaraan di kota

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase ruang parkir umum yang dilengkapi dengan sistem pembayaran elektronik</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem pembayaran elektronik sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola layanan ruang parkir umum dengan sistem pembayaran elektronik tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola layanan ruang parkir umum dengan sistem pembayaran elektronik sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan ruang parkir umum dengan sistem pembayaran elektronik sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem pembayaran elektronik menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola layanan ruang parkir umum dengan sistem pembayaran elektronik diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem pembayaran elektronik?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem pembayaran elektronik ?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.8. Persentase ruang parkir umum yang dilengkapi dengan sistem ketersediaan parkir langsung (*real-time*)**

# Pemahaman

***Sistem ketersediaan langsung*** untuk ruang parkir umum harus mencakup segala bentuk teknologi yang menyediakan informasi instan, seperti melalui aplikasi seluler dan / atau daring, tentang ketersediaan ruang parkir umum (misal jumlah ruang parkir umum yang tersedia).

***Contoh:***  
Cari parkir  
Go Parkir Surabaya

***Tempat parkir umum*** harus dihitung berdasarkan kapasitasnya (misal jumlah ruang publik), dan parkir jalan harus dihitung berdasarkan ruang individu yang dibayar.

***Contoh:***  
***Parkir sepanjang Jalan raya***

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah ruang parkir umum yang dilengkapi dengan sistem ketersediaan parkir (pembilang)

**Dibagi dengan**  
jumlah total ruang parkir umum di kota(penyebut)

30000: 80000



Hasilnya kemudian akan dikalikan dengan 100 dan dinyatakan sebagai persentase ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan langsung.

$0.375 \times 100 = 37.5\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Organisasi perangkat daerah yang mengawasi parkir umum.

### INTERPRETASI DATA

Parkir umum adalah lahan yang dikelola oleh pemerintah daerah, contoh :  
gelanggang olahraga, taman, pasar, stasiun



# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase ruang parkir umum yang dilengkapi dengan sistem ketersediaan parkir langsung (<i>real-time</i>)</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan real time sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola layanan ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan real time tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola layanan ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan real time sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan real time sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan real time menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan real time diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan real time?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan layanan ruang parkir umum dengan sistem ketersediaan real time ?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.9. Persentase lampu lalu lintas yang cerdas**

# Pemahaman

Lampu lalu lintas cerdas harus mengacu pada sistem lampu lalu lintas yang memanfaatkan kombinasi lampu, sensor, dan teknologi informasi dan komunikasi lainnya, bersama dengan algoritma, untuk mengontrol arus lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki.

Beberapa lampu lalu lintas di persimpangan yang sama untuk lalu lintas yang menuju ke arah yang sama harus dihitung sebagai lampu lalu lintas tunggal.

## ***Contoh:***

Lampu lalu lintas cerdas konsep

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah lampu lalu lintas yang  
cerdas(pembilang)  
**Dibagi dengan**  
jumlah total lampu lalu lintas di  
kota(penyebut)

30 : 100



Hasilnya kemudian akan dikalikan  
dengan 100 dan dinyatakan sebagai  
persentase dari lampu lalu lintas yang  
cerdas.

$0.3 \times 100 = 30\%$  lampu lalu lintas  
cerdas

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Data tentang persentase lampu lalu lintas yang cerdas harus bersumber OPD yang menangani transportasi

### INTERPRETASI DATA

Banyaknya jumlah lampu lalu lintas yang cerdas ~~/cerdas~~ membantu mengontrol arus kendaraan dan pejalan kaki melalui jalan dan persimpangan secara optimal, sehingga meningkatkan mobilitas dan mengurangi konsumsi bahan bakar transportasi.

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase lampu lalu lintas yang cerdas</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan lampu lalu lintas cerdas sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola layanan lampu lalu lintas cerdas tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola layanan lampu lalu lintas cerdas sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan lampu lalu lintas cerdas sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan lampu lalu lintas cerdas menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola layanan lampu lalu lintas cerdas diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian layanan lampu lalu lintas cerdas?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil layanan lampu lalu lintas cerdas ?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	



**19.10. Area kota dipetakan oleh peta jalan interaktif langsung (*real-time*) sebagai persentase dari total luas kota**

# Pemahaman

***Peta jalan interaktif*** harus mengacu pada peta jalan yang dihasilkan oleh sistem informasi geografis (SIG) dan yang berisi label lokasi yang merespons secara digital. Label tersebut sesuai dengan lokasi bisnis atau bangunan yang juga dapat diakses oleh orang-orang dengan kebutuhan khusus.

***Contoh:***

[Peta interaktif jakarta](#)

***Sifat langsung (real-time)*** harus mengacu pada pembaruan informasi secara instan pada peta jalan interaktif untuk mencerminkan perubahan terkini pada suatu area, seperti konstruksi jalan atau relokasi bisnis. Peta jalan harus mencakup jaringan pejalan kaki dan trotoar dan jaringan transportasi umum kota.

***Contoh:***

[Peta interaktif jakarta](#)

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

total area kota yang dipetakan oleh  
peta jalan interaktif  
langsung(pembilang)  
**Dibagi dengan**  
total luas lahan kota(penyebut)

660 km<sup>2</sup> : 664,01 km<sup>2</sup> (Jakarta)



Hasilnya kemudian akan dikalikan  
dengan 100 dan dinyatakan sebagai area  
kota yang dipetakan oleh peta jalan interaktif  
langsung sebagai persentase dari total luas  
kota.

$0.9939 \times 100 = 99.39\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Data pada area yang dipetakan oleh peta jalan interaktif langsung (*real-time*) harus diambil dari organisasi perangkat daerah yang menangani transportasi

### INTERPRETASI DATA

Tinggi persentase ketersediaan peta interaktif kota memungkinkan orang untuk secara lebih efisien merencanakan waktu dan rute perjalanan mereka, serta mengidentifikasi titik-titik akses yang mengakomodasi orang-orang dengan kebutuhan khusus.

# Analisis

No	Indikator: Area kota dipetakan oleh peta jalan interaktif langsung ( <i>real-time</i> ) sebagai persentase dari total luas kota	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan peta jalan interaktif sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola peta jalan interaktif tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola peta jalan interaktif sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola peta jalan interaktif sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan peta jalan interaktif menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola peta jalan interaktif diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian peta jalan interaktif?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil peta jalan interaktif?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.11. Persentase kendaraan yang terdaftar di kota yang merupakan kendaraan otonom (*autonomous*)**

# Pemahaman

***Kendaraan otonom*** harus merujuk pada kendaraan yang bisa menyetir sendiri (misal tidak perlu pengemudi manusia).

***Contoh:***

Kendaraan otonom



## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah total kendaraan otonom yang terdaftar di kota(pembilang)

**Dibagi dengan**

jumlah total kendaraan terdaftar di kota(penyebut)

150 : 275000



Hasilnya harus dikalikan dengan 100 dan dinyatakan sebagai persentase kendaraan yang terdaftar di kota yang merupakan kendaraan otonom.

0.05 %

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Jumlah kendaraan otonom yang terdaftar di kota harus bersumber dari organisasi perangkat daerah atau lembaga yang mengawasi pendaftaran kendaraan.

### INTERPRETASI DATA

Menunjukkan tingginya teknologi transportasi dengan tingkat mobilitas masyarakat

# Analisis

No	Indikator: . Persentase kendaraan yang terdaftar di kota yang merupakan kendaraan otonom ( <i>autonomous</i> )	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan kendaraan otonom yang terdaftar sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola layanan kendaraan otonom yang terdaftar tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola layanan kendaraan otonom yang terdaftar sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan kendaraan otonom yang terdaftar sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan kendaraan otonom yang terdaftar menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola layanan kendaraan otonom yang terdaftar diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian layanan kendaraan otonom yang terdaftar?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil layanan kendaraan otonom yang terdaftar?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.12. Persentase rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan/atau dikelola untuk komuter**

# Pemahaman

***Konektivitas Internet*** yang disediakan dan / atau dikelola secara kota akan merujuk pada layanan konektivitas Internet yang disediakan dan / atau dikelola oleh kota atau penyedia pihak ketiga di bawah lisensi oleh kota kepada publik, dan harus dapat diakses oleh siapa saja (pengunjung atau penduduk) dalam batas kota.

***Contoh:***

Komuter Jakarta

## Persyaratan Indikator

## PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah kilometer rute angkutan umum  
di daerah dengan konektivitas Internet  
yang disediakan daerah (pembilang)

**Dibagi dengan**

total jumlah kilometer dari rute  
angkutan umum di kota(penyebut)



Hasilnya harus  
dikalikan dengan 100 dan dinyatakan  
sebagai persentase dari rute angkutan  
umum dengan konektivitas internet  
yang disediakan oleh daerah

9847 km : 15000 km (Komuter  
Jakarta)

$0.656 \times 100 = 65.6\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Data mengenai persentase rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter harus bersumber dari OPD yang menangani transportasi atau penyelenggara angkutan umum terkait

### INTERPRETASI DATA

Koneksi Internet publik memungkinkan orang yang tidak memiliki paket data seluler atau akses Internet reguler untuk terhubung ke Internet, memungkinkan mereka untuk mengambil keuntungan dari manfaat ekonomi dan sosial yang ditawarkan Internet.

Menunjukkan infrastruktur masyarakat yang terencana dengan baik



# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan/atau dikelola untuk komuter</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola layanan rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola layanan rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian layanan rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil layanan rute angkutan umum dengan konektivitas internet yang disediakan kota dan / atau dikelola untuk komuter?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## **19.13. Persentase jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom**

# Pemahaman

Kesesuaian jalan dengan sistem penggerak otomatis memerlukan database yang secara akurat menentukan jalan (jenis jalan, jumlah jalur, data lalu lintas) serta infrastruktur yang memastikan pelokalan kendaraan otonom secara langsung (*real-time*)

***Contoh:***

Contoh infrastruktur kendaraan otonom di LN

## Persyaratan Indikator

## PENGUKURAN INDIKATOR

Jumlah kilometer jalan yang sesuai  
dengan sistem penggerak  
otonom(pembilang)  
**Dibagi dengan**  
jumlah total kilometer jalan(penyebut)

49 km : 175 km



Hasilnya kemudian akan dikalikan  
dengan 100 dan dinyatakan sebagai  
persentase jalan yang sesuai dengan  
sistem mengemudi otonom.

$0.28 \times 100 = 28\%$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Data mengenai persentase jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom harus bersumber dari organisasi perangkat daerah terkait.

### INTERPRETASI DATA

Menunjukkan jumlah infrastruktur jalan bagi kendaraan otonom dengan perencanaan database jalur dll

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola layanan jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan Jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan Jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola layanan Jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian layanan Jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil layanan Jalan yang sesuai dengan sistem mengemudi otonom?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	



## **19.14. Persentase armada bus kota yang digerakkan dengan motor**

# Pemahaman

Kendaraan yang digerakkan oleh motor harus mengacu pada bus yang didorong oleh sistem bermotor (**bukan dengan sistem pembakaran internal**) yang digerakkan oleh listrik (gaya magnet), udara, tekanan hidrolik, panas, foton, elektron atau USG.

**Contoh:**

Sistem yang digerakkan motor mencakup, tetapi tidak terbatas pada, sistem bertenaga baterai yang mengandung sel bahan bakar, dan mengecualikan biogas dan sistem yang digerakkan mesin pembakaran internal yang membutuhkan diesel.

## Persyaratan Indikator

### PENGUKURAN INDIKATOR

jumlah bus di armada bus kota yang digerakkan oleh motor (pembilang)

**Dibagi dengan**

jumlah total bus dalam armada bus kota (penyebut)

$$50 : 125$$



Hasilnya kemudian akan dikalikan dengan 100 dan dinyatakan sebagai persentase dari armada bus kota yang digerakkan oleh motor.

$$0.4 \times 100 = 40\%$$

## Sumber Data

### SUMBER DATA

Organisasi perangkat daerah terkait yang bertanggung jawab atas sistem transportasi bus kota.

### INTERPRETASI DATA

Sehubungan dengan konsep keberlanjutan kota, sumber energi yang memasok armada bus kota harus diperhitungkan.

# Analisis

No	Indikator: <b>Persentase armada bus kota yang digerakkan dengan motor</b>	Jawaban (Ya / Tidak)
1	Apakah rencana kerja pengelolaan layanan armada bus kota berpengerak motor sudah ada ?	
2	Apakah sumberdaya untuk mengelola layanan armada bus kota berpengerak motor tersedia?	
3	Apakah peran dan tanggung jawab pengelola layanan armada bus kota berpengerak motor sudah ditetapkan?	
4	Apakah pengelola layanan armada bus kota berpengerak motor sudah dilatih?	
5	Apakah pengelolaan layanan armada bus kota berpengerak motor menggunakan sistem ?	
6	Apakah stakeholder yang mengelola layanan armada bus kota berpengerak motor diidentifikasi?	
7	Apakah ada pengawasan dan pengendalian pengelolaan layanan armada bus kota berpengerak motor?	
8	Apakah ada jaminan kualitas terhadap data yang tersedia?	
9	Apakah Pemda sudah meriviu hasil pengelolaan layanan armada bus kota berpengerak motor?	

## Analisis Kesiapan indikator (Latihan)

No	Data pendukung Indikator (Jika Jawaban “Ya”)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

## TUGAS

1. Sesuai kelompok dan skenario pembagian daerah yang sudah dibagi, diskusikan dan isilah form analisis indikator dimensi smart mobility sesuai dengan petunjuk fasilitator dan latihan di kelas
2. Upload hasil diskusi kelompok di LMS dalam format file .pdf dan beri judul file Tugas5\_NamaKelompok.  
Contoh : Tugas5\_Kab.Bogor



# Terima Kasih



 DTS\_kominfo

 digitalent.kominfo

 digitalent.kominfo

   Digital Talent Scholarship