

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta

Jakarta adalah Ibu Kota Republik Indonesia. Provinsi DKI Jakarta terbagi menjadi lima wilayah Kota Administrasi dan satu Kabupaten Administrasi dengan luas keseluruhan wilayah 662,33 km². Kota Administrasi Jakarta Pusat dengan luas 48,13 km², Jakarta Utara dengan luas 146,66 km², Jakarta Barat dengan luas 129,54 km², Jakarta Selatan dengan luas 141,37 km², Jakarta Timur dengan luas 188,03 km², serta Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu dengan luas area 8,70 km².

Bagian utara Jakarta membentang pantai sepanjang 32 km yang menjadi muara 13 (tiga belas) sungai, 2 (dua) kanal, serta 2 (dua) floodway. Di sebelah selatan dan timur berbatasan dengan Kota Depok, Kabupaten Bogor, Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi, sebelah barat dengan Kota Tangerang dan Kabupaten Tangerang, serta di sebelah utara dengan Laut Jawa.

Keadaan Kota Jakarta umumnya beriklim panas dengan suhu udara rerata 28,5°C. Suhu udara maksimum berkisar 33,8°C – 35,2°C pada siang hari, dan suhu udara minimum berkisar 23,0°C - 24,6°C pada malam hari terakhir tercatat pada tahun 2021. Rata-rata curah hujan sepanjang tahun 237,96 mm, selama periode 2002-2006 curah hujan terendah sebesar 122,0 mm terjadi pada 2002 dan tertinggi sebesar 267,4 mm terjadi pada 2005, dengan tingkat kelembaban udara mencapai 73,0-78,0 persen serta kecepatan angin rata-rata mencapai 2,2 m/detik-2,5 m/detik.

Secara geologis, seluruh dataran terdiri dari endapan pleistocene yang terdapat pada ±50 m di bawah permukaan tanah. Bagian selatan terdiri atas lapisan alluvial, sedangkan dataran rendah pantai merentang ke bagian pedalaman sekitar

10 km. Di bawahnya terdapat lapisan endapan yang lebih tua yang tidak tampak pada permukaan tanah, karena tertimbun seluruhnya oleh endapan alluvium.

Di wilayah bagian utara terdapat endapan tersebut pada kedalaman 10-25 m, makin ke selatan permukaan keras semakin dangkal hingga 8-15 m. Pada bagian tertentu juga terdapat lapisan permukaan tanah yang keras dengan kedalaman 40 m.

Wilayah Rawan Bencana

Berlokasi di Pulau Jawa yang dilewati cincin api (ring of fire), Jakarta rawan akan bencana alam. Jakarta rentan akan bencana alam seperti banjir, penurunan muka tanah (land subsidence), hingga gempa bumi. Sebagai Kota dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, Jakarta juga rawan akan bencana non-alam seperti kebakaran.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 143 Tahun 2015 tentang Rencana Penanggulangan Bencana di Provinsi DKI Jakarta. Melalui peraturan tersebut, dipetakanlah beberapa potensi bencana yang mengancam Jakarta mulai dari bencana alam maupun non-alam.

Keselamatan warga dan wilayah Jakarta menjadi prioritas Pemprov DKI Jakarta. Melalui Indeks Risiko Bencana Indonesia (IRBI) 2021, Provinsi DKI Jakarta memiliki indeks 60,43 atau masuk kategori sedang. Nilai pada indeks ini cenderung menurun sejak tahun 2015 dan membuktikan upaya konkret Pemprov DKI Jakarta dalam menjaga ketahanan dan stabilitas wilayah dari risiko bencana.

Dari keseluruhan bencana yang terjadi di Jakarta, banjir dan kebakaran mendominasi dengan frekuensi tinggi dan berulang. Guna menanggulangi banjir,

Pemprov DKI Jakarta telah menambah jumlah Disaster Early Warning System (DEWS)

sebanyak 9 (sembilan) unit yang ditempatkan di daerah rawan banjir, yaitu Kelurahan Kapuk, Kembangan, Cipulir, Pengadegan, Cilandak Timur, Pejaten Timur, Cawang Cipinang Melayu, dan Kebon Pala. Kemudian juga telah dibuat Automatic Weather System (AWS) sebanyak 31 (tiga puluh satu) unit yang ditempatkan di 5 (lima) wilayah Jakarta dan Kepulauan Seribu.

2.1.1 Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta

Visi :

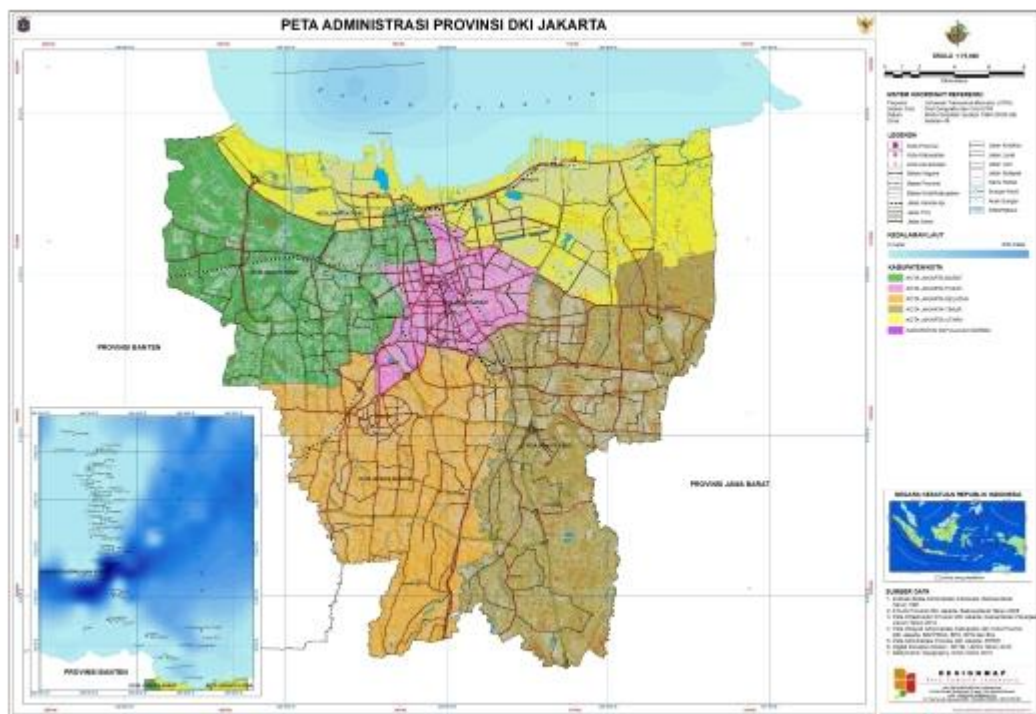
Jakarta kota maju, lestari dan berbudaya yang warganya terlibat dalam mewujudkan peradaban, keadilan dan kesejahteraan bagi semua.

Misi :

1. Menjadikan Jakarta kota yang aman, sehat, cerdas, berbudaya, dengan memperkuat nilai-nilai keluarga dan memberikan ruang kreativitas melalui kepemimpinan yang melibatkan, menggerakkan dan memanusiakan.
2. Menjadikan Jakarta kota yang memajukan kesejahteraan umum melalui terciptanya lapangan kerja, kestabilan dan keterjangkauan kebutuhan pokok, meningkatnya keadilan sosial, percepatan pembangunan infrastruktur, kemudahan investasi dan berbisnis, serta perbaikan pengelolaan tata ruang.
3. Menjadikan Jakarta tempat wahana aparatur negara yang berkarya, mengabdikan, melayani, serta menyelesaikan berbagai permasalahan kota dan warga, secara efektif, meritokratis dan berintegritas.

4. Menjadikan Jakarta kota yang lestari, dengan pembangunan dan tata kehidupan yang memperkuat daya dukung lingkungan dan sosial.
5. Menjadikan Jakarta ibukota yang dinamis sebagai simpul kemajuan Indonesia yang bercirikan keadilan, kebangsaan dan kebhinekaan.

2.1.1 Kondisi Geografis DKI Jakarta



Gambar 2. 1 kondisi geografis Provinsi DKI Jakarta

Sumber: <https://petatematikindo.wordpress.com/2013/03/24/administrasi-provinsi-dki-jakarta/>

DKI Jakarta sebagai ibu kota negara merupakan salah satu wilayah dengan jumlah penduduk terbesar dan terpadat di Indonesia. Berdasarkan data terbaru,

jumlah penduduk Jakarta mencapai lebih dari 11 juta jiwa, dengan kepadatan yang tersebar tidak merata di lima wilayah kotamadya. Tingginya arus urbanisasi dari berbagai daerah di Indonesia menjadikan Jakarta sebagai kota dengan keragaman demografi yang kompleks.

Masyarakat Jakarta berasal dari berbagai latar belakang suku, seperti Betawi, Jawa, Sunda, Minangkabau, Batak, Bugis, Tionghoa, dan lain-lain, yang hidup berdampingan dalam lingkungan multikultural. Keberagaman tersebut tercermin dalam tradisi, bahasa, kuliner, hingga pola kehidupan sehari-hari yang membentuk identitas kosmopolitan Jakarta.

Struktur usia penduduk Jakarta relatif muda, dengan proporsi yang signifikan berada di bawah 35 tahun. Hal ini memberi energi sosial dan ekonomi yang dinamis, di mana generasi muda berperan penting dalam dunia kerja, pendidikan, dan perkembangan budaya urban. Dari sisi gender, jumlah penduduk laki-laki dan perempuan cenderung seimbang, meskipun di beberapa wilayah tertentu terdapat sedikit perbedaan proporsi. Kondisi demografi ini menempatkan Jakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, budaya, sekaligus tantangan kependudukan terbesar di Indonesia.

2.1.2 Gambaran Umum Sistem Transportasi Umum Jakarta

Sistem transportasi di Jakarta merupakan aspek penting dalam mendukung mobilitas penduduk di kota yang padat ini. Dengan populasi yang terus meningkat, Jakarta menghadapi tantangan besar dalam hal kemacetan dan kualitas layanan transportasi.

Moda transportasi umum yang ada meliputi TransJakarta, sebuah sistem bus rapid transit (BRT) dengan jalur khusus yang bertujuan mengurangi waktu perjalanan. TransJakarta, sebagai pionir dalam sistem transportasi umum di Jakarta, memiliki peran penting dalam menghubungkan berbagai wilayah. Dengan lebih dari 13 koridor yang melayani rute-rute utama, TransJakarta dirancang untuk memberikan aksesibilitas yang lebih baik bagi masyarakat. Bus-bus ini beroperasi dengan jalur khusus yang membantu menghindari kemacetan, sehingga penumpang dapat mencapai tujuan mereka dengan lebih cepat. Selain itu, TransJakarta juga dilengkapi dengan fasilitas yang ramah bagi penyandang disabilitas, seperti aksesibilitas bagi kursi roda dan informasi yang jelas di setiap halte.

Selain armada bus, terdapat juga KRL Commuter Line yang menyediakan layanan terkoneksi antara Jakarta dan daerah sekitarnya seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Popularitas kereta ini berasal dari kemampuannya untuk melewati kemacetan lalu lintas jalan raya, sehingga memberikan pilihan yang lebih cepat bagi mereka yang sering bepergian ke ibu

kota. Salah satu andalan sistem angkutan umum Jakarta adalah KRL, yang sering beroperasi dan mengenakan biaya yang sangat terjangkau.

Kehadiran MRT Jakarta, yang baru diluncurkan, menambah dimensi baru bagi sistem transportasi di kota ini. Sebagai kereta bawah tanah pertama di Jakarta, MRT bertujuan untuk mengurangi kepadatan di jalan raya dengan menawarkan alternatif transportasi yang cepat dan nyaman. Dengan desain modern dan stasiun yang strategis, MRT diharapkan dapat menarik lebih banyak pengguna untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. Proyek ini merupakan langkah maju yang signifikan dalam upaya Jakarta untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih tertata kelola dan berkelanjutan.

Di samping moda transportasi formal, keberadaan layanan transportasi online seperti Gojek dan Grab telah merevolusi cara orang bergerak di Jakarta. Dengan hanya menggunakan aplikasi di ponsel, pengguna dapat dengan mudah memesan ojek atau mobil, memberikan fleksibilitas dan kenyamanan. Layanan ini juga membantu mengatasi masalah kemacetan dengan menawarkan pilihan perjalanan yang lebih efisien, terutama untuk perjalanan jarak pendek. Selain itu, keberadaan layanan ini memberikan peluang ekonomi bagi banyak pengemudi yang mencari penghasilan tambahan.

Berbagai upaya telah dilakukan untuk meningkatkan sistem transportasi umum, namun Jakarta masih menghadapi tantangan besar. Kemacetan lalu

lintas tetap menjadi masalah utama, terutama pada jam sibuk. Meskipun transportasi publik semakin berkembang, banyak warga yang masih memilih menggunakan kendaraan pribadi karena kurangnya kesadaran akan manfaat transportasi umum atau karena rute yang tidak selalu sesuai dengan kebutuhan mereka.

Polusi udara juga menjadi isu serius yang dihadapi Jakarta akibat tingginya volume kendaraan bermotor. Pemerintah telah berupaya untuk mengatasi masalah ini dengan mengembangkan kebijakan-kebijakan yang mendukung penggunaan transportasi umum, seperti insentif untuk pengguna transportasi ramah lingkungan dan pengembangan infrastruktur yang mendukung. Dalam upaya menjadikan sistem transportasi di Jakarta lebih berkelanjutan, pemerintah juga mulai mengembangkan jalur sepeda yang tertata kelola dengan moda transportasi lainnya. Dengan mendorong penggunaan sepeda sebagai alternatif transportasi, diharapkan dapat mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor.

Secara keseluruhan, sistem transportasi umum di DKI Jakarta terus bertransformasi dengan tujuan menciptakan mobilitas yang lebih baik bagi semua warga. Dengan berbagai moda transportasi yang tersedia, Jakarta berusaha untuk menjadi kota yang lebih ramah bagi penghuninya, meskipun tantangan besar masih harus dihadapi untuk mencapai visi tersebut. Upaya kolaboratif antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta sangat penting

untuk mewujudkan sistem transportasi yang efisien, terjangkau, dan berkelanjutan di masa depan.

2.2 Gambaran Umum Transjakarta

PT Transportasi Jakarta (TransJakarta) adalah badan usaha milik daerah (BUMD) yang didirikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola sistem Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Indonesia. Resmi beroperasi sejak 15 Januari 2004, TransJakarta hadir dengan tujuan menyediakan layanan transportasi publik yang aman, nyaman, terjangkau, dan ramah lingkungan bagi masyarakat Jakarta.

TransJakarta mengoperasikan jaringan transportasi berbasis bus dengan jalur khusus (busway) yang membentang di seluruh wilayah Jakarta dan sebagian kawasan penyangga Jabodetabek. Dengan panjang lintasan lebih dari 250 km dan ratusan halte yang saling terintegrasi, TransJakarta menjadi sistem BRT terbesar di dunia dalam hal panjang lintasan. Selain koridor utama BRT, TransJakarta juga mengoperasikan layanan non-BRT, termasuk layanan pengumpan (feeder), Mikrotrans JakLingko, Royaltrans, serta layanan khusus untuk difabel dan kelompok rentan.

Seiring perkembangannya, TransJakarta tidak hanya menjadi penyedia layanan busway, tetapi juga berperan sebagai tulang punggung sistem transportasi umum Jakarta yang terintegrasi dengan MRT Jakarta, LRT Jakarta, Commuter Line, dan JakLingko. Dengan sistem pembayaran berbasis kartu uang elektronik dan aplikasi,

TransJakarta mendukung program elektronifikasi transportasi yang memudahkan masyarakat dalam mengakses layanan.

Keberadaan TransJakarta diharapkan dapat meningkatkan minat masyarakat menggunakan transportasi umum, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, serta membantu menekan tingkat kemacetan dan polusi udara di Jakarta. Dengan komitmen pada peningkatan pelayanan, TransJakarta terus berupaya mewujudkan mobilitas perkotaan yang lebih efisien, ramah lingkungan, dan berkelanjutan.

2.2.1 Sejarah Transjakarta

TransJakarta lahir dari kebutuhan mendesak akan transportasi umum yang lebih tertata di Jakarta, sebuah kota metropolitan dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Gagasan sistem Bus Rapid Transit (BRT) di Jakarta mulai dikembangkan pada awal tahun 2000-an, terinspirasi dari keberhasilan sistem BRT di Curitiba, Brasil. Setelah melalui tahap perencanaan dan pembangunan infrastruktur jalur khusus, TransJakarta resmi beroperasi pada 15 Januari 2004 dengan koridor pertama Blok M–Kota sepanjang 12,9 km. Inisiatif ini menjadikan Jakarta sebagai kota pertama di Asia Tenggara yang memiliki sistem BRT.

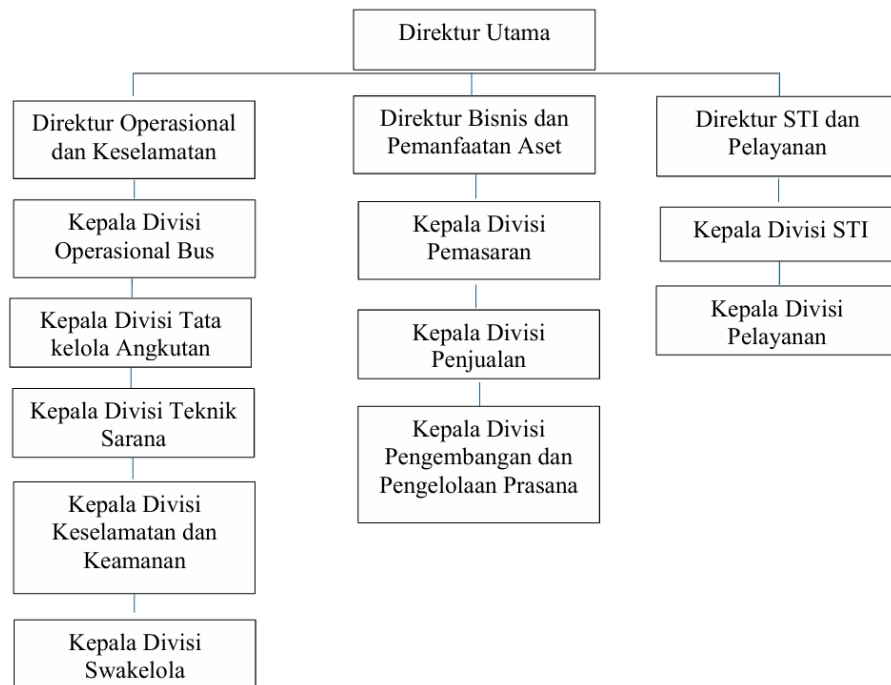
Seiring waktu, TransJakarta terus berkembang dengan membuka koridor baru, memperluas jaringan, serta meningkatkan kualitas armada dan layanan. Dari awalnya hanya satu koridor, kini TransJakarta telah mengoperasikan belasan koridor BRT dengan panjang lintasan lebih dari 250 km, menjadikannya sistem BRT terpanjang di dunia. Selain layanan utama busway, TransJakarta juga

mengembangkan layanan non-BRT seperti Mikrotrans, dan bus khusus untuk difabel, Royaltrans, sehingga dapat menjangkau lebih banyak lapisan masyarakat.

Pada tahun 2017, TransJakarta terintegrasi dengan program OK Otrip, yang kemudian bertransformasi menjadi JakLingko pada 2018. Integrasi ini memungkinkan penumpang berpindah moda transportasi—termasuk MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan KRL Commuter Line—dengan sistem pembayaran yang lebih efisien. Hal ini memperkuat peran TransJakarta sebagai tulang punggung transportasi umum Jakarta.

Pengembangan TransJakarta sejalan dengan visi pemerintah untuk menyediakan transportasi publik yang efisien, terjangkau, ramah lingkungan, dan berkelanjutan, sekaligus mengurangi ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi. Meskipun sempat menghadapi tantangan, termasuk pandemi COVID-19 yang mengurangi jumlah penumpang, TransJakarta tetap konsisten berinovasi dengan penambahan armada listrik, peningkatan kualitas layanan, dan perluasan jaringan. Hingga kini, TransJakarta menjadi salah satu sistem transportasi andalan yang berkontribusi besar terhadap perbaikan mobilitas perkotaan dan kualitas hidup masyarakat Jakarta.

2.2.2 Struktur Organisasi Transjakarta



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT.Transportasi Jakarta

Sumber: PPID PT Transportasi Jakarta, 2025

Kepala Divisi Tata Kelola Angkutan berada di bawah Direktur Operasional dan Keselamatan, yang menunjukkan bahwa tata kelola layanan TransJakarta merupakan bagian penting dalam keberlangsungan operasional perusahaan. Posisi ini memiliki tanggung jawab utama dalam mengkoordinasikan dan mengelola operasional berbagai koridor, termasuk layanan non-BRT seperti Koridor 1P Jaga Jakarta – Blok M, agar terintegrasi dengan sistem transportasi Jakarta yang lebih luas.

Dalam konteks collaborative governance untuk mengelola layanan TransJakarta Koridor 1P, Kepala Divisi Tata Kelola Angkutan berperan besar dalam merancang dan menerapkan strategi tata kelola, melakukan koordinasi lintas divisi, serta menjalin kerja sama dengan berbagai pemangku kepentingan internal maupun eksternal. Tugas utamanya mencakup perencanaan trayek, sinkronisasi jadwal dengan moda transportasi lain (seperti MRT Jakarta dan JakLingko), serta memastikan kelancaran operasional koridor ini.

Untuk layanan Koridor 1P Jaga SENEN – Blok M, Kepala Divisi Tata Kelola Angkutan akan terlibat langsung dalam penentuan pola operasional, pengaturan armada, serta optimalisasi titik pemberhentian agar sesuai dengan kebutuhan mobilitas masyarakat. Mereka juga bekerja sama dengan Kepala Divisi Operasional Bus untuk menjaga kualitas pelayanan di lapangan, dan dengan Kepala Divisi Pemasaran untuk meningkatkan visibilitas serta menarik minat masyarakat menggunakan layanan ini.

Dengan demikian, peran Kepala Divisi Tata Kelola Angkutan sangat krusial dalam mewujudkan collaborative governance yang efektif, sehingga layanan Koridor 1P dapat berjalan tertata, efisien, dan terintegrasi dengan sistem transportasi umum Jakarta secara menyeluruh.

2.3 Gambaran Umum Koridor 1P Senen-Blok M

2.3.1 Profil, Rute, dan Fungsi Strategis Koridor 1P

Koridor 1P merupakan salah satu layanan rute integrasi non-Bus Rapid Transit (non-BRT) yang dioperasikan oleh PT Transportasi Jakarta. Rute ini secara geopolitik dan spasial menghubungkan dua simpul transportasi dan pusat kegiatan ekonomi utama di DKI Jakarta, yaitu Terminal Senen di wilayah Jakarta Pusat dan Terminal Blok M di wilayah Jakarta Selatan. Secara keseluruhan, Koridor 1P memiliki total 34 titik pemberhentian dengan waktu tempuh rata-rata operasional normal berkisar 69 menit dari ujung ke ujung.

Fungsi strategis dari rute ini adalah membelah pusat bisnis, pemerintahan, dan perdagangan intensif di ibu kota nasional. Jalur lintasannya melewati kawasan historis dan ekonomi seperti Senen, kawasan Kwitang, area Tugu Tani, Cikini, Sarinah, hingga menyusuri koridor utama Jalan Jenderal Sudirman dan Jalan M.H. Thamrin sebelum berakhir di Blok M. Berbeda dengan layanan BRT utama (seperti Koridor 1 Blok M–Kota) yang melintasi jalur steril, Koridor 1P berfungsi sebagai angkutan pengumpan (feeder) yang memperluas jangkauan (coverage area) pelayanan Transjakarta ke jalan-jalan reguler yang tidak memiliki infrastruktur jalur khusus (busway). Hal ini membuat Koridor 1P memiliki kedudukan krusial dalam memenuhi hak mobilitas masyarakat komuter urban serta mendukung keterpaduan konektivitas antarmoda

Gambar 2.3 Peta Lintasan dan Titik Pemberhentian Transjakarta

Koridor 1P



Gambar 2. 3 Peta Lintasan dan Titik Pemberhentian Transjakarta Koridor 1P

Gambar 2. 4 Peta Lintasan dan Titik Pemberhentian Transjakarta Koridor 1P

Sumber: PPID PT Transportasi Jakarta

2.3.2 Karakteristik Operasional dan Spesifikasi Armada

Operasional Transjakarta Non-BRT Koridor 1P memiliki karakteristik teknis yang berbeda secara signifikan dengan bus koridor utama (busway). Perbedaan utama terletak pada spesifikasi armada dan sistem penaikan penumpang (boarding system). Armada yang dikerahkan pada Koridor 1P didominasi oleh bus tipe Low Entry (lantai rendah) atau seri Metrotrans yang berwarna kombinasi oranye dan putih.

Bus tipe lantai rendah ini dirancang khusus untuk menyesuaikan dengan infrastruktur jalan raya reguler di Jakarta. Bus memiliki pintu masuk di sebelah kiri kabin yang tingginya sejajar dengan tinggi trotoar pejalan kaki standar. Sistem pembayaran di dalam armada menggunakan mekanisme Tap on Bus (TOB), di mana penumpang melakukan transaksi nontunai (cashless) dengan menempelkan kartu uang elektronik langsung pada mesin pembaca (reader) yang terpasang di dekat pintu masuk dan pintu keluar bus. Penggunaan spesifikasi armada ini bertujuan untuk mewujudkan transportasi publik yang inklusif, ramah pejalan kaki, serta mempermudah akses bagi kelompok rentan.

Gambar 2.4 Armada Bus Low Entry Transjakarta Non-BRT



Gambar 2. 5 Armada Bus Low Entry Transjakarta Non-BRT

Sumber: Dokumentasi Pribadi

2.3.3 Tata Ruang Fasilitas Pemberhentian (Bus Stop)

Fasilitas pemberhentian yang digunakan oleh Transjakarta Koridor 1P sepanjang Terminal Senen hingga Blok M menggunakan konsep bus stop reguler atau tiang pemberhentian non-permanen yang menyatu dengan trotoar fasilitas umum jalan raya DKI Jakarta. Karakteristik fisik bus stop ini tersebar di sepanjang jalur reguler sebelah kiri jalan. Secara teknis operasional, bus stop pada jalur Non-BRT ini tidak memiliki sistem pengamanan tertutup (gate) seperti halte BRT. Penumpang menunggu bus secara langsung di area trotoar terbuka. Kondisi tata ruang fisik ini menuntut adanya perawatan dan pengawasan yang bersinergi antara PT Transportasi Jakarta dengan Dinas Bina Marga serta Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, mengingat fungsi bus stop Non-BRT sangat rentan terhadap faktor eksternal lingkungan perkotaan seperti cuaca ekstrem, penyalahgunaan fungsi trotoar oleh parkir liar, maupun aktivitas ekonomi sektor informal (pedagang kaki lima).

2.3.4 Integrasi Jaringan Antarmoda (Intermodal Connectivity)

Sebagai bagian dari perwujudan sistem integrasi transportasi massal makro di Jakarta (collaborative governance), Koridor 1P memiliki keunggulan dalam hal konektivitas antarmoda. Jaringan rute ini bersinggungan langsung dengan berbagai moda transportasi berbasis rel maupun bus massal lainnya, antara lain:

1. Simpul Integrasi Senen: Menghubungkan pengguna layanan dengan Stasiun Pasar Senen (KRL Commuter Line dan Kereta Api Jarak Jauh), Halte BRT Senen (Koridor 2, Koridor 5), serta jaringan Mikrotrans (JakLingko).

2. Simpul Integrasi Pusat Kota (Sudirman-Thamrin): Bersinggungan langsung dengan jalur MRT Jakarta (Stasiun MRT Bundaran HI hingga Stasiun MRT Blok M), serta halte-halte transit BRT Koridor 1 sepanjang Sudirman-Thamrin.

3. Simpul Integrasi Blok M (CSW): Berakhir di Terminal Blok M yang terintegrasi secara fisik melalui kawasan TOD (Transit Oriented Development) Simpang Temu CSW, menghubungkan penumpang dengan MRT Jakarta Jalur Utara-Selatan dan bus layang Transjakarta Koridor 13 (Ciledug–Tendean).

Konektivitas antarmoda yang sangat padat ini menjadikan Koridor 1P sebagai tulang punggung pengumpan (feeder) yang sangat diandalkan oleh masyarakat, sekaligus menjadikannya laboratorium empiris yang sangat kaya untuk diteliti dari dimensi kualitas pelayanan publik.