

# **Rencana Aksi Pengadaan Tanah dan Pemukiman Kembali (LARAP)**

**Dokumen Tambahan  
sebagai Uji Tuntas Lahan (*Land Due Diligence*) untuk**

## **Komponen Off-Corridor BRT MEBIDANG**

**Proyek Angkutan Massal Indonesia (MASTRAN)  
Medan, Binjai, dan Deli Serdang (Mebidang)  
Wilayah Metropolitan**

**November 2025**

**Disiapkan oleh:**

**Project Management Consultant  
Detailed Engineering Design Consultant**

## **Contents**

Rencana Aksi Pengadaan Tanah dan Pemukiman Kembali (LARAP).....	1
Daftar Tabel .....	3
Daftar Gambar .....	3
1. PENDAHULUAN DAN RASIONAL .....	4
1.1 Latar Belakang Proyek .....	4
1.2. Komponen Proyek dan Ruang Lingkup LARAP Original .....	4
1.3 Tujuan LARAP Tambahan ( <i>Supplementary LARAP</i> ) .....	5
1.4 Ruang Lingkup Dokumen .....	5
2. DESKRIPSI KOMPONEN BRT OFF-CORRIDOR .....	6
2.1 Lokasi infrastruktur dan status lahan .....	9
3. KERANGKA PERATURAN DAN KEBIJAKAN SERTA PENERAPANNYA.....	10
4. PENYARINGAN (SCREENING) DAMPAK .....	10
4.1 Hasil penyaringan untuk halte bus .....	11
4.2 Hasil penyaringan untuk stasiun akhir.....	12
4.3 Kesimpulan penyaringan .....	12
5. MEKANISME PENANGANAN KELUHAN (GRM) .....	13
5.1 Informasi kontak GRM .....	13
6. PEMANTAUAN DAN PELAPORAN .....	14
7. KESIMPULAN DAN KEPATUHAN ADMINISTRATIF .....	14

## **Daftar Tabel**

<b>Tabel 1.</b> Rute Layanan Langsung BRT .....	6
<b>Tabel 2.</b> Lokasi dan Tipe Stasiun Akhir.....	7

## **Daftar Gambar**

<b>Gambar 1.</b> Halte Off Corridor dan Bus Pole .....	7
<b>Gambar 2.</b> Halte dan Totem/Bus Pole di Luar Koridor (Off-Corridor) .....	9
<b>Gambar 3.</b> Contoh PKL Keliling yang menjual kudapan dan kopi di Halte dekat Universitas Dharmawangsa .....	12

# 1. PENDAHULUAN DAN RASIONAL

## 1.1 Latar Belakang Proyek

Proyek BRT Medan, Binjai, dan Deli Serdang (Mebidang) merupakan komponen inti dari Proyek Angkutan Massal Indonesia (*Indonesia Mass Transit Project - MASTRAN*), sebuah inisiatif yang dipimpin oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub), yang dilaksanakan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. MASTRAN bertujuan untuk meningkatkan kapasitas finansial, teknis, dan kelembagaan Pemerintah Daerah dalam merencanakan, melaksanakan, dan mengelola transportasi publik. Komponen Mebidang secara khusus menangani tantangan utama mobilitas perkotaan di wilayah metropolitan Medan, Binjai, dan Deli Serdang, sebuah kawasan yang mengalami urbanisasi pesat di Provinsi Sumatera Utara dengan lebih dari lima juta penduduk pada tahun 2025.

Tujuan utama dari Proyek BRT Mebidang adalah untuk: (i) Meningkatkan mobilitas perkotaan; (ii) Meningkatkan aksesibilitas transportasi publik; (iii) Mendorong perubahan perilaku dari transportasi pribadi ke transportasi publik; dan (iv) Memperkuat kapasitas kelembagaan. Proyek ini merupakan investasi strategis yang dirancang untuk memberikan manfaat sosial, lingkungan, dan ekonomi, serta berkontribusi pada pembangunan perkotaan yang berkelanjutan dan akses yang adil terhadap peluang ekonomi.

Meskipun dinamakan sebagai 'LARAP', dokumen ini berfungsi sebagai uji tuntas lahan (*land due diligence*) untuk tujuan mitigasi risiko dan kepatuhan, yang akan dibahas lebih lanjut dalam bagian Tujuan LARAP Tambahan.

## 1.2. Komponen Proyek dan Ruang Lingkup LARAP Original

Proyek BRT Mebidang pada awalnya melibatkan konstruksi koridor khusus BRT sepanjang 21 kilometer, yang menghubungkan terminal Amplas dan Pinang Baris. Ini mencakup 30 stasiun bus di dalam koridor (*on-corridor*) dan dua depo bus utama. Komponen utama proyek meliputi:

- 448 halte bus di luar koridor (**off-corridor**) yang memfasilitasi rute pengumpulan (*feeder*) di seluruh wilayah metropolitan.
- Depo dan terminal BRT di Pinang Baris dan Amplas, yang masing-masing menampung 98 dan 122 bus.
- Rekonstruksi persimpangan di 32 titik strategis untuk mengoptimalkan aliran BRT dan mengurangi kemacetan.
- Relokasi pohon, penataan lanskap, serta infrastruktur ramah pejalan kaki dan disabilitas di sepanjang koridor.

LARAP Awal (*Original LARAP*, dapat ditemukan pada link berikut <https://bit.ly/LARAP-Mebidang>), yang diajukan kepada Bank Dunia pada tanggal 10 Februari 2025, dan telah menerima *Conditional No Objection* (Persetujuan Bersyarat) pada tanggal 10 Maret 2025, secara ketat dibatasi pada komponen dampak dari koridor utama BRT (*on-corridor*) dan dua depo BRT (Pinang Baris dan Amplas). LARAP awal ini dilakukan sesuai dengan Kerangka Kerja

Manajemen Lingkungan dan Sosial (ESMF) MASTRAN, yang selaras dengan Kerangka Kerja Lingkungan dan Sosial (ESF) Bank Dunia, khususnya Standar Lingkungan dan Sosial 5 (ESS5) tentang Pengadaan Tanah, Pembatasan Penggunaan Lahan, dan Pemukiman Kembali Secara Paksa.

### **1.3 Tujuan LARAP Tambahan (*Supplementary LARAP*)**

Ruang lingkup proyek telah diperluas secara resmi untuk mencakup implementasi penuh rute luar koridor BRT (*Off-Corridor*). Oleh karena itu, dokumen tambahan ini bertujuan untuk menangani **penyaringan (*screening*) dampak** Pengadaan Tanah dan Pemukiman Kembali (LARAP) serta **uji tuntas (*due diligence*) untuk area *Off-Corridor BRT*** yang sebelumnya dikecualikan dari lingkup LARAP Awal.

Dokumen tambahan ini mengonfirmasi bahwa tidak ada perubahan pada kebijakan yang ada, matriks hak (*entitlement matrix*), atau ketentuan kompensasi yang ditetapkan dalam LARAP Original, yang mana telah konsisten dengan Kerangka Kerja Manajemen Lingkungan dan Sosial (ESMF) serta Kerangka Kerja Perencanaan Pengadaan Tanah dan Pemukiman Kembali (LARPF) MASTRAN. Dokumen ini disusun untuk mematuhi Standar ESF 5 Bank Dunia, sebagaimana disyaratkan dalam ESMF dan Rencana Komitmen Lingkungan dan Sosial (ESCP) MASTRAN. Instrumen ini berfungsi sebagai uji tuntas pertanahan yang mengonfirmasi bahwa pembangunan infrastruktur *Off-Corridor* tidak memicu dampak pemukiman kembali secara paksa, sehingga menunjukkan kepatuhan untuk lingkup proyek yang diperluas.

### **1.4 Ruang Lingkup Dokumen**

Dokumen tambahan ini berfokus secara eksklusif pada layanan jalan *Off-Corridor* BRT sepanjang kurang lebih 580 km, yang melewati 21 segmen jalan (Lampiran 1) dan mencakup infrastruktur skala mikro seperti halte bus luar koridor (misalnya, dalam bentuk halte/*shelter* bus ukuran sedang dan kecil, serta totem/*bus pole*), dan stasiun akhir baru di Wilayah Metropolitan Mebidang.

Dokumen ini menyajikan hasil penyaringan uji tuntas terperinci yang mengonfirmasi bahwa konstruksi untuk komponen *Off-Corridor* BRT sepenuhnya terbatas pada Ruang Milik Jalan (Rumija/ROW) publik yang ada dan di atas tanah milik pemerintah. Tidak ada pengadaan tanah baru maupun pemindahan fisik yang diperlukan atau diantisipasi dalam pekerjaan *off-corridor* untuk BRT Mebidang ini. Pekerjaan konstruksi akan menyebabkan pemindahan sementara (bergeser ke area yang lebih aman di dalam area luar *off - corridor*) terhadap sekitar 70 pedagang kaki lima (PKL) di seluruh lokasi halte bus yang terdampak. Ini mencakup 1 hingga 4 PKL yang saat ini beroperasi di masing-masing 40 lokasi halte. Menentukan jumlah pasti pedagang keliling sangat sulit dilakukan karena sifat PKL yang berpindah-pindah (*mobile*). Oleh karena itu, estimasi jumlah yang diberikan dalam instrumen uji tuntas ini didasarkan pada jumlah pedagang terdampak yang diidentifikasi selama tanggal sensus. **Batas waktu penetapan (*cut-off date*) adalah 15 Desember 2025.** Instrumen ini akan diumumkan di situs web Dinas Perhubungan Kota Medan pada minggu ke-3 Desember 2025 dan di situs web Kementerian Perhubungan pada minggu ke-4 Desember 2025. Selain itu, 2

minggu sebelum konstruksi dimulai, Dinas Perhubungan Kota Medan akan mengumumkan kepada para PKL bahwa area konstruksi akan dipagari untuk mencegah penghuni liar masuk.

Dampak lainnya, seperti lalu lintas, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), kesehatan dan keselamatan masyarakat, dan lain-lain, dicakup dalam instrumen Lingkungan & Sosial (E&S) lainnya, yaitu Analisis Mengenai Dampak Lingkungan dan Sosial (ESIA), rencana manajemen lalu lintas (Andalalin), Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial (ESMP), dan Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Kontraktor (C-ESMP).

Dokumen ini disusun sebagai berikut: Bab 2 merinci ruang lingkup dampak; Bab 3 meninjau kerangka kebijakan yang berlaku; Bab 4 menyajikan uji tuntas dan penyaringan dampak sebagai temuan utama; Bab 5 mengonfirmasi Mekanisme Penanganan Keluhan (GRM); dan Bab 6 memberikan kesimpulan akhir dan rekomendasi untuk kepatuhan administratif.

## 2. DESKRIPSI KOMPONEN BRT *OFF-CORRIDOR*

Untuk memperluas aksesibilitas dan konektivitas di seluruh wilayah metropolitan, BRT Mebidang berencana membangun halte bus di luar koridor utama BRT (disebut sebagai halte ***Off-Corridor***). Fasilitas ini akan berbentuk halte/*shelter*, totem/*bus pole*, serta terminus atau stasiun akhir.

Sekitar **448 halte bus**, termasuk perlengkapan dan rambu lalu lintas, akan dibangun pada sepuluh (10) rute utama. Tujuannya adalah untuk mengintegrasikan layanan BRT secara mulus dengan rute layanan bus umum lainnya di Wilayah Metropolitan Mebidang. Rencana layanan langsung (*direct service*) BRT ini melibatkan pembangunan **16 stasiun akhir** (di mana 2 di antaranya merupakan stasiun BRT *On-Corridor*). Rincian rute layanan BRT tersebut disajikan dalam Tabel 1 berikut:

**Tabel 1.** Rute Layanan Langsung BRT

Layanan BRT	Titik Awal dan Akhir <i>Off-Corridor</i>
BRT 01	Flamboyan – Terminal Amplas
BRT 03	Terminal Pinang Baris – Terminal Amplas
BRT 05	Terminal Pinang Baris – Cemara
BRT 06	Belawan – Lapangan Merdeka
BRT 07	Karya Wisata – Medan Mall
BRT 08	Deli Tua – Stasiun KA Bandar Khalipah (Hanya sebagian, karena penyesuaian rute operasional saat ini. Stasiun Kereta Api Bandar Khalipah – Halte Deli Tua )
BRT 09	RS Adam Malik – Citraland Gama City
BRT 10	Pancur Batu – Plaza Medan Fair
BRT 12	Terminal Ikan Paus – Medan Mall
BRT 14	J City – Plaza Medan Fair

Source: PMC, 2025

Rencana layanan langsung (*direct service*) BRT melibatkan pembangunan **16 stasiun akhir** sebagaimana tercantum dalam Tabel 2. Dua di antaranya merupakan stasiun BRT *On-Corridor*, yaitu Plaza Medan Fair dan Lapangan Merdeka (nomor 10 dan 11 pada Tabel 2 di bawah), yang telah dicakup dalam LARAP Original dan telah menerima Persetujuan Bersyarat (*Conditional No Objection*) pada bulan Maret 2025.

**Tabel 2.** Lokasi dan Tipe Stasiun Akhir

No	Location	Station Type	No	Location	Station Type	
1	Pinang Baris	Single Station	12	Belawan	Split Station	
2	Amplas		13	Citraland Gama City		
3	Pasar Induk Lau Cih		14	Karya Wisata		
4	Terminal Ikan Paus		15	Pancur Batu		
5	Stasiun KA Bandar Khalipah		16	Flamboyan		
6	J City		Note: Single Station = 1 station for departures and arrivals Split Station = 2 separate stations for departures and arrivals BRT Station = end station is on the BRT station			
7	RS Adam Malik					
8	Medan Mall					
9	Cemara					
10	Plaza Medan Fair					
11	Lapangan Merdeka	BRT Station				

Sumber: PMC, 2025

Halte bus di luar koridor yang direncanakan akan terdiri dari 15 tempat penampungan besar, 66 tempat penampungan kecil, dan 367 totem/*bus pole*. Desain dan konfigurasi spesifik ini diilustrasikan lebih lanjut dalam Gambar berikut.

Halte bus *off-corridor* yang direncanakan akan terdiri dari **15 halte sedang** (atau dalam dokumen teknis disebut sebagai 'halte besar') (membutuhkan ruang seluas 7.41 m x 3.22 m), **66 halte kecil** (membutuhkan ruang seluas 4.3 m x 2 m), dan **367 bus pole** (membutuhkan ruang seluas 0.615 m x 0.2 m). Seluruh rencana tersebut mencakup penambahan ruang untuk penempatan tempat sampah (1.2 m x 0.45 m). Adapun untuk Stasiun Akhir, desain yang digunakan akan sama dengan desain halte besar. Desain dan konfigurasi spesifik ini diilustrasikan lebih lanjut pada Gambar 1 berikut dan pada Lampiran 2 untuk gambar teknisnya.

**Gambar 1.** Halte *Off Corridor* dan *Bus Pole*



a) Desain Halte Besar atau *Big Shelter*



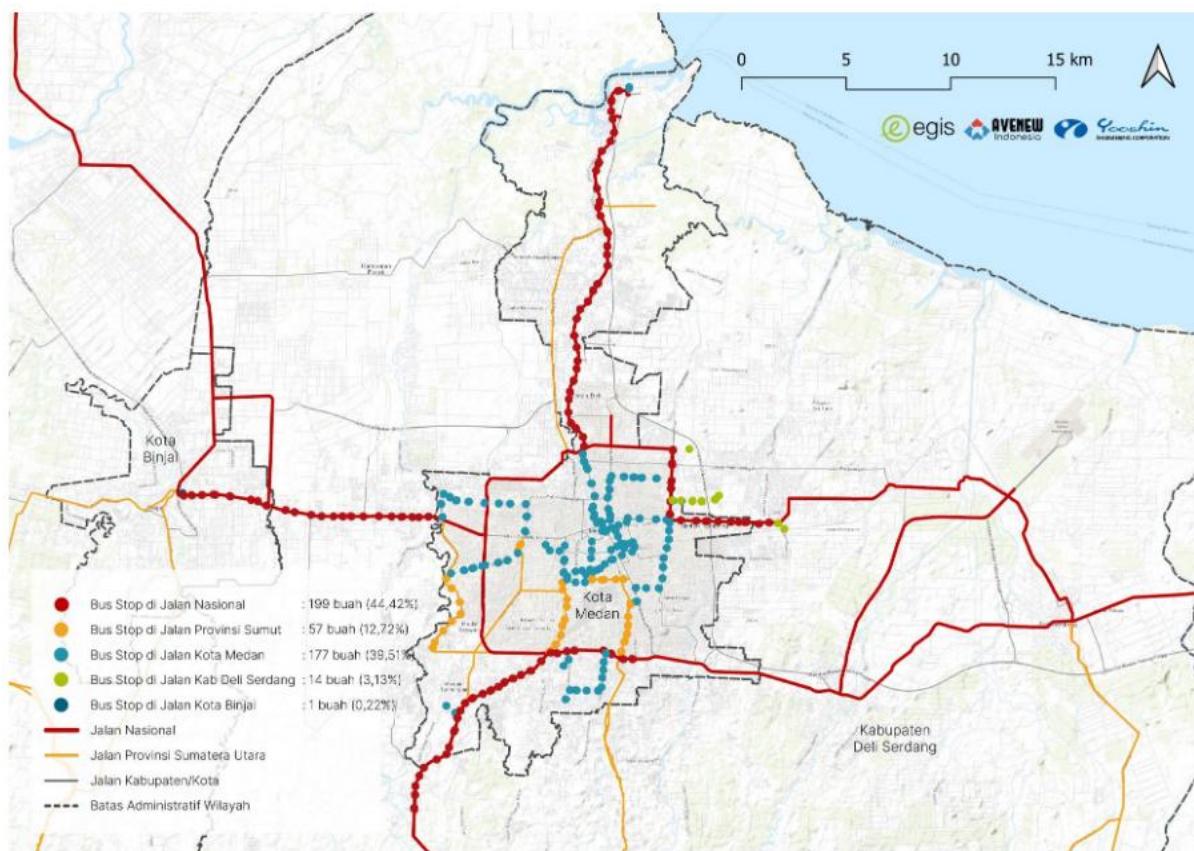
b) Desain Halte Kecil atau *Small Shelter*



c). Desain *Bus Pole*

Ilustrasi mengenai koridor khusus BRT dalam hubungannya dengan rute layanan langsung (*direct service*) dan terminus (Stasiun Akhir) ditunjukkan pada Gambar 2 berikut.

**Gambar 2.** Halte dan Totem/Bus Pole di Luar Koridor (*Off-Corridor*)



Sumber: PMC, 2025

## 2.1 Lokasi infrastruktur dan status lahan

Komponen ini bertujuan untuk meminimalkan risiko dan dampak yang terkait dengan pengadaan tanah atau pemukiman kembali secara paksa. Oleh karena itu, komponen ini dirancang secara khusus untuk mengoptimalkan kondisi penggunaan lahan sebagai berikut:

- **Halte Bus (Halte dan Bus Pole)**

Seluruh konstruksi halte bus secara ketat dibatasi dan ditempatkan di dalam Ruang Milik Jalan (Rumija) publik yang ada di sepanjang koridor, yang dikelola oleh berbagai instansi tergantung pada jenis jalannya: Kementerian Pekerjaan Umum (untuk jalan nasional), Pemerintah Provinsi Sumatera Utara (untuk jalan provinsi dan jalan lintas kabupaten), Pemerintah Kota Medan, Pemerintah Kota Binjai, dan Pemerintah Kabupaten Deli Serdang (untuk jalan di dalam masing-masing kota/kabupaten). Tidak ada lahan pribadi yang akan dibutuhkan/dibebaskan untuk konstruksi halte bus atau operasional BRT. Namun, pengguna informal teridentifikasi di beberapa lokasi di dalam rumija, khususnya: a) beberapa pedagang kaki lima (PKL) keliling terpantau beroperasi di dekat lokasi *bus pole* (misalnya, *bus pole* Universitas Darmawangsa, Pasar Belawan, Taman Labuhan, Martubung 1), b) PKL juga teridentifikasi beroperasi di dalam area halte (misalnya, Halte Belawan dan Jalan Prof. H.M. Yamin).

- **Stasiun Akhir**

Seluruh stasiun akhir dibangun secara eksklusif di atas bidang tanah yang sudah dimiliki oleh Lembaga Pemerintah. Ketentuan ini menjamin bahwa tidak diperlukan pengadaan lahan milik pribadi maupun masyarakat. Per Agustus 2025, tidak ada pengguna lahan informal yang teridentifikasi di lokasi stasiun akhir yang diusulkan. Namun, pengguna informal, khususnya pedagang kaki lima (PKL), teridentifikasi di beberapa lokasi stasiun akhir, termasuk di stasiun akhir Belawan dan Eka Rasmi.

### **3. KERANGKA PERATURAN DAN KEBIJAKAN SERTA PENERAPANNYA**

Proyek BRT Mebidang tetap tunduk pada Kerangka Kerja Lingkungan dan Sosial (ESF) Bank Dunia, termasuk Standar Lingkungan dan Sosial 5 (ESS5) tentang Pengadaan Tanah, Pembatasan Penggunaan Lahan, dan Pemukiman Kembali Secara Paksa, serta dilaksanakan sesuai dengan hukum dan peraturan nasional maupun daerah Indonesia yang relevan sebagaimana dijelaskan dalam LARAP Original Mebidang (LARAP Koridor Utama (*On-Corridor*) dan Depo).

Perluasan ruang lingkup proyek untuk *Off-Corridor*, sebagaimana dinilai dalam LARAP Tambahan ini, tetap patuh terhadap ESS5 tanpa memerlukan kerangka kompensasi baru. Mengingat bahwa konstruksi infrastruktur *Off-Corridor* BRT akan dilakukan secara ketat di dalam Ruang Milik Jalan (Rumija) yang ada di atas tanah milik pemerintah, maka tidak ada pengadaan tanah maupun pemindahan fisik/ekonomi yang diantisipasi. Pedagang kaki lima (PKL) berpindah (*mobile*) yang ditemukan di beberapa titik di sepanjang jalur *Off-Corridor*, akan diminta untuk pindah ke jarak yang aman selama masa konstruksi (mereka akan tetap dapat berjualan).

Selain itu, ketentuan terperinci mengenai kompensasi dan hak-hak yang telah ditetapkan dalam LARAP Original tetap berlaku dan tidak terpengaruh oleh komponen *Off-Corridor* yang dinilai dalam LARAP Tambahan ini.

### **4. PENYARINGAN (*SCREENING*) DAMPAK**

Dalam mengonfirmasi status kepemilikan tanah dan penggunaan aktualnya, Konsultan *Detailed Engineering Design* (DED) telah melakukan serangkaian kunjungan verifikasi lapangan (terakhir pada Agustus 2025) dan telah meninjau sertifikat kepemilikan tanah. Kunjungan verifikasi lapangan dilakukan bersama dengan personel dari Dinas Sumber Daya Air, Bina Marga, dan Bina Konstruksi (Dinas SDABMBK) Kota Medan, dan Provinsi Sumatera Utara, serta Dinas Perhubungan Kota Medan.

#### **4.1 Hasil penyaringan untuk halte bus**

Kunjungan verifikasi lapangan mengonfirmasi bahwa jejak konstruksi (*footprint*) untuk seluruh halte besar, halte kecil, dan *bus pole* sepenuhnya berada di dalam Ruang Milik Jalan (Rumija) yang ada. Di beberapa lokasi yang ditetapkan untuk halte besar dan kecil, terpantau adanya pedagang kaki lima (PKL) keliling (mobile) (lihat Gambar 3 dan Lampiran 3).

PKL keliling ini perlu dipindahkan sebelum konstruksi dimulai untuk memastikan keselamatan para pedagang tersebut, pelanggan mereka, serta individu lain di sekitar area konstruksi. Karena para PKL ini bersifat keliling dan tidak memiliki kios atau struktur permanen yang menempel pada tanah, pendekatan yang direncanakan adalah melakukan sosialisasi kegiatan proyek dan memberikan pemberitahuan kepada mereka untuk pindah ke lokasi yang lebih aman sebelum mobilisasi alat dan material konstruksi, yakni sekitar 100 meter atau jarak yang dianggap aman dari perspektif Kesehatan dan Keselamatan Masyarakat dari batas fisik konstruksi.

Mereka akan tetap dapat berjualan di titik baru tersebut, beberapa meter pada jarak aman dari lokasi konstruksi halte bus. Pemindahan ini bersifat sementara selama masa konstruksi, yang memungkinkan para PKL keliling ini untuk memilih lokasi alternatif selama periode pembangunan. Oleh karena itu, hal ini diantisipasi tidak akan mengakibatkan dampak negatif yang signifikan terhadap pendapatan dan mata pencarian mereka. Sebaliknya, dampak positif diantisipasi muncul ketika para pekerja di lokasi konstruksi membeli makanan, kudapan, dan kopi dari para PKL di sekitar lokasi tersebut.

Sosialisasi dan pemberitahuan kepada para PKL keliling ini akan dilakukan oleh otoritas setempat, dengan memastikan prosesnya dilakukan secara sopan dan tanpa kekerasan sesuai dengan ESMF MASTRAN. Sementara itu, pengelolaan dampak sosial sementara yang timbul dari pemindahan PKL atau aktivitas konstruksi akan menjadi tanggung jawab Kontraktor, dan telah dimasukkan ke dalam persyaratan dokumen lelang dan kontrak serta dalam Rencana Pengelolaan Lingkungan dan Sosial Kontraktor (C-ESMP).

**Gambar 3.** Contoh PKL Keliling yang menjual kudapan dan kopi di Halte dekat Universitas Dharmawangsa



#### 4.2 Hasil penyaringan untuk stasiun akhir

Verifikasi lapangan dan peninjauan sertifikat tanah mengonfirmasi bahwa jejak konstruksi untuk seluruh stasiun akhir sepenuhnya berada di dalam bidang tanah milik pemerintah. Stasiun akhir tersebut tidak ditempati atau dimanfaatkan oleh Warga yang Terkena Dampak Proyek (WTP) dengan kios permanen atau struktur yang menempel pada tanah. Sejalan dengan pendekatan konstruksi Halte Bus, otoritas setempat akan melakukan sosialisasi dan pemberitahuan terlebih dahulu kepada kios/pedagang keliling sebelum mobilisasi material dan peralatan konstruksi. Perpindahan/relokasi sementara ini akan memungkinkan mereka pindah ke lokasi yang lebih aman, sehingga mereka tetap dapat melanjutkan aktivitasnya selama masa konstruksi. Untuk kasus seperti di Halte Keberangkatan-Flamboyan (lihat Lampiran 3), para penjual akan diminta untuk memindahkan bagian kios tambahannya kembali ke lokasi semula, yang berada di luar Ruang Milik Jalan (rumija). Diantisipasi bahwa tidak akan ada pengadaan tanah atau dampak pemukiman kembali secara paksa yang dihasilkan dari pembangunan Stasiun Akhir.

#### 4.3 Kesimpulan penyaringan

Berdasarkan kegiatan uji tuntas tersebut di atas—yang dilakukan melalui peninjauan DED, peninjauan dokumen regulasi, latihan pemeriksaan sertifikat tanah, beberapa kali kunjungan lapangan untuk memeriksa penggunaan lahan eksisting secara *de facto*, koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait (di tingkat kota dan provinsi), serta konsultasi/wawancara langsung dengan pedagang kaki lima—dikonfirmasi bahwa komponen *Off-Corridor BRT* yang

dievaluasi dalam LARAP tambahan ini diantisipasi tidak akan menghasilkan dampak pada pengadaan tanah dan/atau pemukiman kembali.

Ruang lingkup komponen *Off-Corridor* Mebidang tidak memerlukan pengadaan tanah, dan akan menggunakan lahan milik pemerintah yang ada di dalam Ruang Milik Jalan (Rumija). Pedagang kaki lima keliling di beberapa titik di sepanjang koridor akan dibantu oleh Kontraktor untuk pindah ke jarak yang aman, di mana mereka masih bisa berjualan (sebagian besar makanan, kudapan, dan kopi/teh). Sebaliknya, dampak positif terhadap PKL keliling kemungkinan besar akan terjadi selama masa konstruksi, karena para pekerja konstruksi kemungkinan besar akan membeli kudapan dan makanan lainnya dari penjual di sekitar lokasi. Sosialisasi dan pemberitahuan di awal akan diberikan kepada pedagang keliling dengan cara yang mudah diakses dan baik. Dampak sosial sementara lainnya yang 'tidak terduga' telah dimasukkan ke dalam dokumen lelang agar dikelola oleh kontraktor melalui penyusunan dan implementasi Rencana Mitigasi Lingkungan dan Sosial Kontraktor (C-ESMP).

## 5. MEKANISME PENANGANAN KELUHAN (GRM)

Mekanisme Penanganan Keluhan (*Grievance Redress Mechanism*/GRM) dari LARAP Original tetap berlaku dan dapat diakses oleh masyarakat di area *Off-Corridor* BRT (Lampiran 4). GRM bertujuan untuk menangani keluhan yang terkait dengan gangguan konstruksi, masalah akses, atau dampak sementara yang tidak terduga. Proses GRM di lokasi konstruksi akan dilakukan mengikuti panduan GRM MASTRAN. Induksi mengenai panduan GRM MASTRAN akan dilaksanakan oleh Konsultan Manajemen Proyek (PMC) saat kontraktor telah terpilih.

### 5.1 Informasi kontak GRM

GRM akan memiliki beberapa saluran untuk menangani keluhan, sebagai berikut:

- a. Telepon
- b. Email
- c. Alamat Kontraktor/Unit Pelaksana Proyek (PIU).
- d. Pengajuan pengaduan secara lisan langsung ke *Focal Point* GRM.
- e. Saluran GRM yang sudah ada di BRT Mebidang, termasuk:
  - Website Lapor Kota Medan:  
(<https://www.lapor.go.id/instansi/pemerintah-kota-Medan>)
  - Gform dan Barcode yang akan ditempatkan di Lokasi Konstruksi
- f. Kantor Dishub Kota Medan: Jl. Pinang Baris (TB. Simatupang) No. 114 A Medan

## 6. PEMANTAUAN DAN PELAPORAN

Dokumen LARAP Tambahan ini mengonfirmasi bahwa tidak ada dampak yang diantisipasi dari pengadaan tanah dan pemukiman kembali secara paksa. Sementara itu, risiko kehilangan mata pencarian sementara (*temporary economic displacement*) yang memengaruhi pedagang kaki lima diakui secara resmi. Mengingat skala pekerjaan sipil yang kecil untuk halte serta sifat pedagang yang berpindah-pindah (*mobile*), strategi mitigasi kami dirancang untuk mencegah kehilangan pendapatan yang signifikan. Strategi ini akan berfokus pada pemberian bantuan penempatan kembali (*assisted re-siting*) ke area aman yang berdekatan, sehingga menghindari kebutuhan kompensasi atas kehilangan pendapatan sementara atau biaya transisi bagi mayoritas pedagang. Prinsip dasar mengenai kelayakan dan hak (*entitlement*) dari LARAP awal tetap menjadi basis untuk menangani setiap dampak ekonomi yang masih tersisa yang terdokumentasi.

Pemantauan untuk komponen *Off-Corridor* BRT akan difokuskan pada upaya memastikan kepatuhan Kontraktor terhadap aktivitas konstruksi dan pengelolaan dampak sosial yang telah diidentifikasi secara efektif, sebagaimana dirinci dalam Kontrak Kontraktor dan C-ESMP. Unit Pelaksana Proyek (PIU) bertanggung jawab untuk mengawasi keseluruhan proses pemantauan. Aktivitas pemantauan utamanya akan dilaksanakan oleh PIU dan konsultan pengawas, yang akan melakukan inspeksi lapangan secara berkala sepanjang periode konstruksi. Data dari konsultan pengawas dan PIU Daerah akan dilaporkan kepada PIU Nasional, Direktorat Perhubungan Darat, dan dikelola oleh PMC.

Laporan pemantauan untuk komponen *Off-Corridor* BRT yang dijelaskan dalam LARAP Tambahan ini akan digabungkan dan diintegrasikan ke dalam Laporan Pelaksanaan LARAP berkala yang disampaikan kepada Bank Dunia. Laporan tersebut secara khusus akan mengonfirmasi hal-hal berikut:

- **Status jejak konstruksi (*construction footprint*):** mengonfirmasi kepatuhan berkelanjutan terhadap batas-batas Rumija/lahan Pemerintah.
- **Catatan setiap peristiwa relokasi sementara pedagang:** termasuk catatan konsultasi pemangku kepentingan dan bukti penanganan yang terhormat serta tanpa kekerasan.
- **Ringkasan seluruh keluhan yang diterima melalui GRM:** terkait dengan komponen *Off-Corridor*, status penyelesaiannya, masalah yang belum terselesaikan, lini masa penyelesaian, dan dokumentasi relevan, misalnya log keluhan (*grievance log*) yang diperbarui.

## 7. KESIMPULAN DAN KEPUTUHAN ADMINISTRATIF

Dokumen LARAP Tambahan ini telah disusun untuk mendokumentasikan secara formal hasil penyaringan dan uji tuntas dampak terhadap perluasan ruang lingkup Proyek BRT Mebidang, khususnya yang menangani komponen *Off-Corridor* BRT (halte bus (halte dan totem/*bus pole*), serta stasiun akhir/*terminus*). Berdasarkan kegiatan uji tuntas, yang meliputi verifikasi lapangan, peninjauan sertifikat kepemilikan tanah dan dokumen hukum, koordinasi dengan

instansi terkait dan verifikasi lapangan bersama, serta wawancara langsung dengan pedagang kaki lima, temuan administratif berikut telah dikonfirmasi:

- Tidak Ada Dampak Pengadaan Tanah dan Pemukiman Kembali Secara Paksa.

Konstruksi untuk komponen *Off-Corridor* terbatas secara eksklusif pada Ruang Milik Jalan (Rumija) yang ada untuk halte bus (halte dan totem/*bus pole*) serta lahan milik pemerintah untuk stasiun akhir. Tidak diperlukan pengadaan tanah, dan tidak ada pemindahan fisik maupun ekonomi permanen yang diantisipasi. Sebaliknya, pedagang kaki lima keliling akan diminta untuk pindah ke jarak yang aman agar mereka tetap dapat terus berjualan (dengan cara yang aman).

- **Konfirmasi Kepatuhan**

Dokumen Tambahan ini memenuhi persyaratan ESMF MASTRAN untuk menyaring, menilai, dan mendokumentasikan dampak pengadaan tanah dan pemukiman kembali yang terkait dengan perluasan ruang lingkup proyek. Kriteria kelayakan dan Matriks Hak (*Entitlement Matrix*) yang diadopsi dalam dokumen ini sepenuhnya konsisten dengan ESMF MASTRAN, yang juga menjadi dasar bagi LARAP untuk Koridor Utama (*On-Corridor*) dan Depo Mebidang. Secara khusus, kelayakan dan hak bagi pedagang terdampak yang diuraikan di sini konsisten dengan ketentuan yang ditetapkan baik dalam ESMF MASTRAN maupun LARAP Original. Dokumen Tambahan ini dimaksudkan untuk dilampirkan pada LARAP Original. Temuan ini mengonfirmasi bahwa proyek tetap patuh terhadap ESS5 tanpa memicu ketentuan kompensasi dan hak bagi Orang yang Terkena Dampak Proyek (OTP).

- **Rekomendasi**

Dengan ini direkomendasikan agar Bank Dunia menerima Dokumen LARAP Tambahan ini sebagai dasar pemberian izin administratif final bagi Komponen *Off-Corridor* BRT terkait kebijakan pengadaan tanah, pembatasan penggunaan lahan, dan pemukiman kembali secara paksa.

## **LAMPIRAN**

**Lampiran 1.** Segmen Jalan dan Fasilitas Halte Bus

**Lampiran 2.** Gambar Desain Halte Bus

**Lampiran 3.** Bukti Foto Lokasi Halte Bus dan Stasiun Akhir (Pra-Konstruksi)

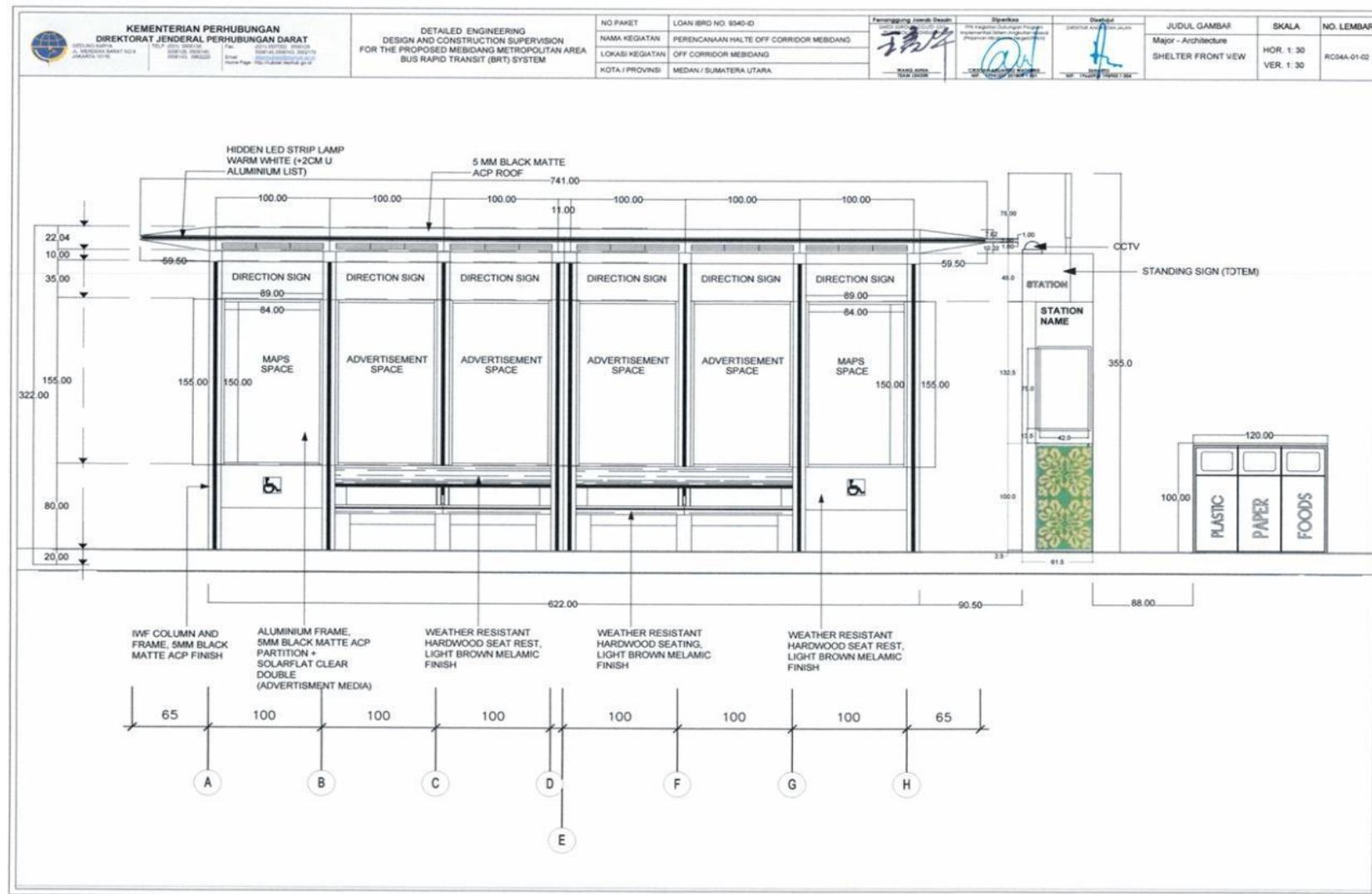
**Lampiran 4.** Daftar Personel dan Titik Kontak (*Focal Point*) GRM untuk Laporan Uji Tuntas Pengamanan (*Safeguarding*) atas Pelaksanaan Proyek Konstruksi BRT

**Lampiran 1.** Segmen Jalan dan Fasilitas Halte Bus

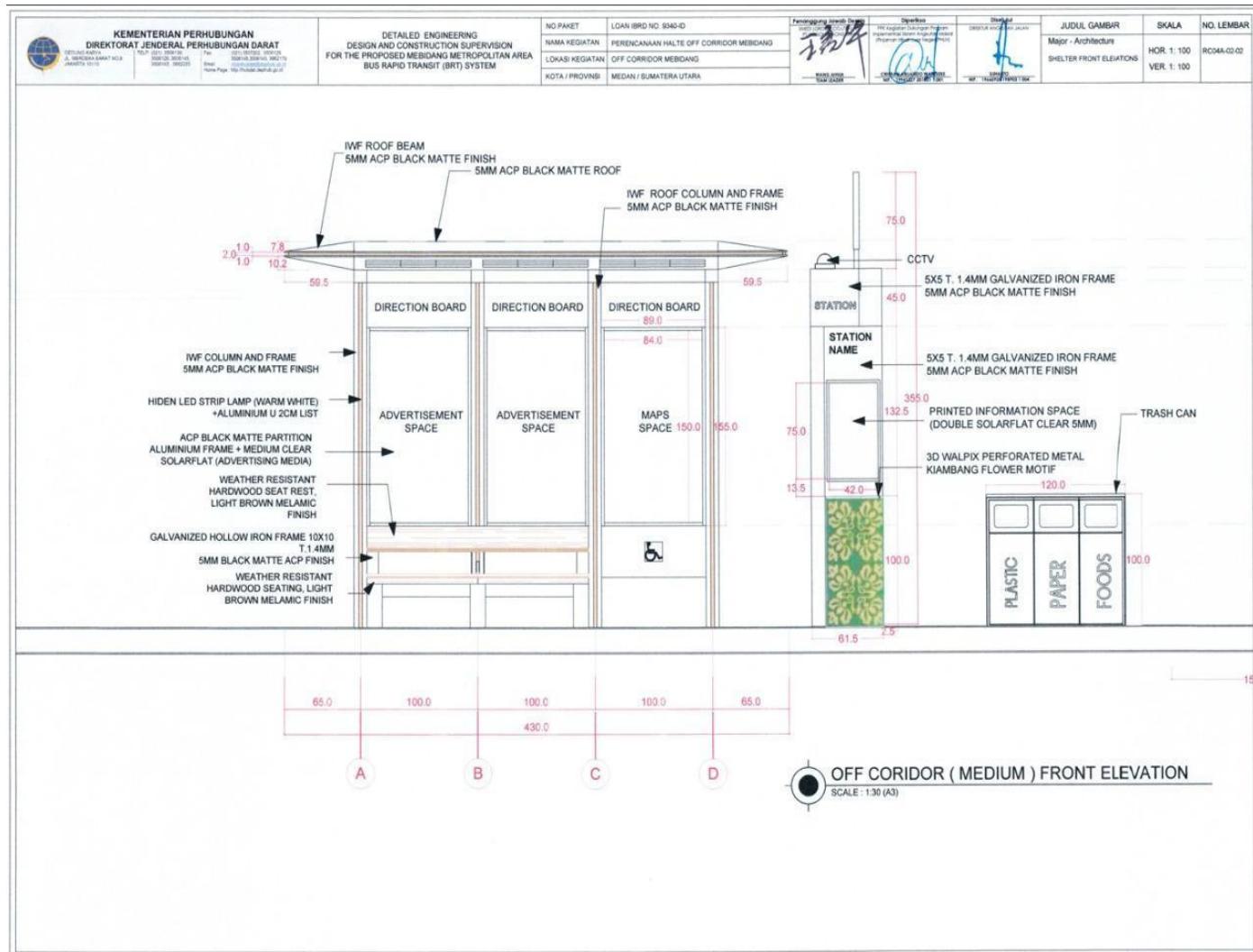
No	Jalan	Titik Awal-Titik Akhir	Total halte bus (dua arah)	Totem/ Bus Pole	Halte Kecil	Halte Besar
1	Jl. K. L. Yos Sudarso	Mal Deli Park - Belawan	84	79	4	1
2	Jl. Putri Merak Jingga	RS Putri Hijau - Simpang Stasiun Medan	3	2	1	0
3	Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Letda Sujono - Jl. Besar Tembung - Jl. Ml. 7	Deli Park Mall - Stasiun Bandar Khalipah	30	25	4	1
4	Jl. Prof. H. M. Yamin	Tugu Juang 45 - Graha Merah Putih	5	3	2	0
5	Jl. Jamin Ginting (termasuk arah RS Adam Malik)	Pancur Batu - Patung Jamin Ginting	63	49	11	3
6	Jl. Kapten Patimura - Jl. Jenderal Sudirman - Jl. Letjen Suprapto - Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Mongonsidi	Patung Jamin Ginting - Simpang Pemuda	13	7	6	0
7	Jl. Iskandar Muda	Simpang Taman Ria - Patung Jamin Ginting	5	3	2	0
8	Jl. Bunga Sakura - Jl. Bunga Raya - Jl. Sunggal	Flamboyan Raya - Simpang Sei Sikambing	32	28	2	2
9	Jl. Kelambir 5 - Jl. Setia - Jl. Cempaka - Jl. Gaperta Ujung - Jl. Gaperta - Jl. Kapten Muslim	Simpang Lalang - Simpang Sei Sikambing	24	20	4	0
10	Jl. Gajah Mada - Jl. Darussalam	Simpang Gajah Mada - Brastagi Supermarket	3	1	2	0
11	Jl. Lintas Sumatera	Terminal Ikan Paus - Simpang Lalang	45	36	8	1
12	Jl. Palang Merah - Jl. M. T. Haryono - Jl. M. H. Thamrin - Jl. Asia - Jl. Hj. Ani Idrus	Simpang DR. F. L. Tobing - Simpang Sutomo	5	5	0	0
13	Jl. Irian Barat Desa Sampali - Jl. Willem Iskandar - Jl. Aksara - Jl. Arief Rahman Hakim - Jl. H. M. Joni - Jl. Ir. H. Juanda	Simpang Palang Merah - Simpang Hj. Ani Idrus	7	6	0	1

14	Jl. Willem Iskandar Pdt. V - Jl. Tuasan - Jl. Pasar III	Bundaran Cemara - Bundaran Juanda	41	36	4	1
15	Jl. DR. F. L. Tobing - Jl. Merbabu - Jl. Sutomo	Citraland Gama City - Simpang Jl. Pasar III	22	13	7	2
16	Jl. Sutomo - Jl. Mozasa - Jl. Gunung Krakatau - Jl. Bilal - Jl. Budi Pembangunan	Grand Mercure Medan - SPBU Budi Pembangunan	10	9	1	0
17	Jl. Lintas Sumatera - Jl. Jalan Lingkar	Simpang Raya Marendal - Manhattan Times Square	15	15	0	0
18	Jl. Karya Wisata - Jl. Eka Rasmi - Jl. Karya Jaya	Karya Wisata - Lapangan Sejati Pratama	20	18	0	2
19	Jl. Besar Deli Tua - Jl. Brigjen Zein Hamid - Jl. Brigjen Katamso - Jl. Pelangi	Deli Tua - UISU	14	11	3	0
20	Jl. J City - Jl. Karya Wisata	J City - Simpang Pos	3	2	0	1
21	Jl. Pangeran Diponegoro	Rumah Dinas Walikota - Lapangan Banteng	4	0	4	0
<b>Jumlah</b>			<b>448</b>	<b>367</b>	<b>66</b>	<b>15</b>

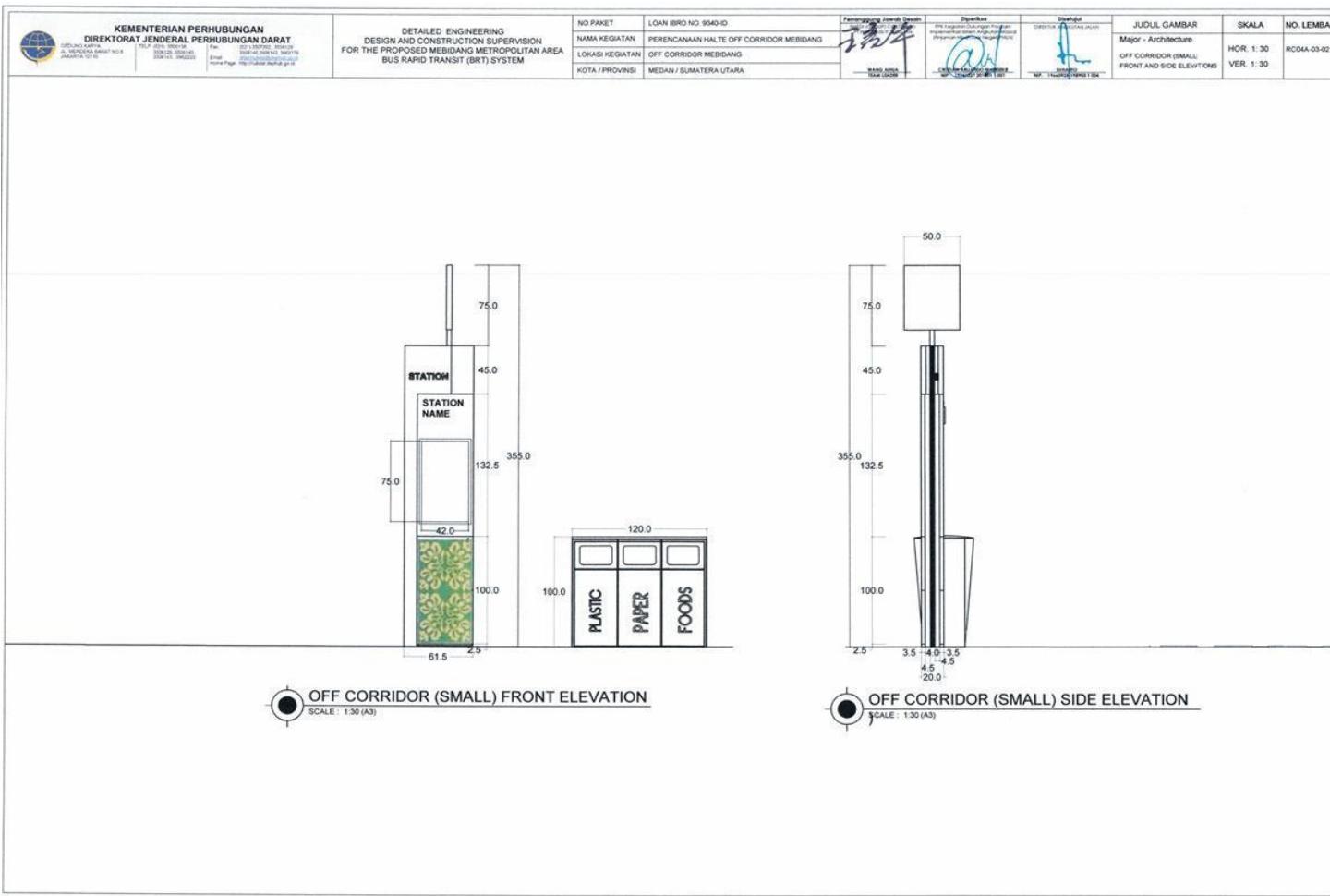
## Lampiran 2. Gambar Desain Halte Bus



A) Gambar Desain Halte Besar



B) Gambar Desain Halte Kecil



C) Gambar Desain Totem/*Bus Pole*

### **Lampiran 3.** Bukti Foto Halte Bus dan Lokasi Stasiun Akhir (Pra-Konstruksi)

Contoh Halte Bus (Sumber: PMC, 2025)

#### **1. TVRI Sumatra Utara**

Location	Jl. K. L. Yos Sudarso
Coordinates	3.596682°, 98.67508°
Existing bus stop	Damaged and neglected



#### **2. RS Putri Hijau**

Location	Jl. K. L. Yos Sudarso
Coordinates	3.599062°, 98.673774°
Existing bus stop	Damaged and neglected



#### **3. Pasaraya MMTC**

Location	Jl. Willem Iskandar Ps V
Coordinates	3.606253°, 98.70793°
Existing bus stop	None



#### 4. Perguruan Prayatna Medan

Location	Jl. Willem Iskandar Ps V
Coordinates	3.606253°, 98.70793°
Existing bus stop	None



#### 5. Universitas Dharmawangsa

Location	Jl. K. L. Yos Sudarso
Coordinates	3.613662°, 98.67297°
Existing bus stop	Damaged and neglected



#### 6. SMPN 35 Medan

Location	Jl. Willem Iskandar Ps V
Coordinates	3.605832°, 98.720221°
Existing bus stop	Neglected



## 7. Pajus

Location Jl. Jamin Ginting

Coordinates 3.560812°, 98.662185°

Existing bus stop Exist and functioning



Google Earth

## 8. Plaza Millennium

Location Jl. Kapten Muslim

Coordinates 3.599316°, 98.644905°

Existing bus stop Exist but not utilized



Google Earth

## 9. Metrocity Business Centre

Location Jl. Medan-Binjai

Coordinates 3.59963°, 98.581359°

Existing bus stop None



Google Earth

## 10. Pasar Sei Sikambing

Location	Jl. Kapten Muslim
Coordinates	3.593158°, 98.644268°
Existing bus stop	Exist but not utilized



## 11. Museum Negeri

Location	Jl. H. M. Joni
Coordinates	3.568553°, 98.696383°
Existing bus stop	Exist but not utilized



Google Earth

## 12. Suzuya Katamso

Location	Jl. Brigjend Katamso
Coordinates	3.548567°, 98.687931°
Existing bus stop	None



Google Earth

### 13. RS Siti Hajar

Location Jl. Jamin Ginting

Coordinates 3.548567°, 98.687931°

Existing bus stop None

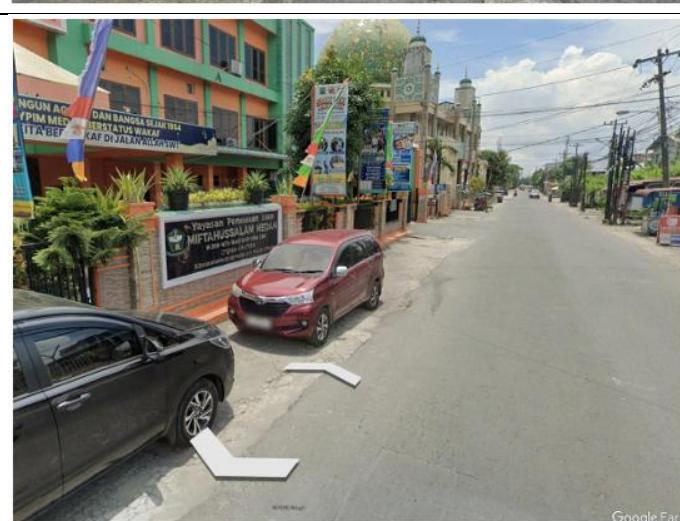


### 14. Yayasan Miftahussalam Medan

Location Jl. Darussalam

Coordinates 3.587232°, 98.65313°

Existing bus stop None



### 15. SMK Telkom Medan

Location Jl. Jamin Ginting

Coordinates 3.521378°, 98.621888°

Existing bus stop Exist but not utilized



## STASIUN AKHIR

<b>Pancur Batu (departure and arrival)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3.477291 (Lat) 98.596926 (Long)	
Name of the street	Jl. Jamin Ginting	
Remark	At the Pancur Batu terminal next to the market. The area is restricted for trading activities. The available land area within the right of way (ROW) is 10.15 (include drainage).	
<b>Belawan (Arrival)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3,784237 (Lat) 98,689051 (Long)	
Name of the street	Jl. Sumatra	
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 3.5 m (include drainage).	
<b>Belawan (Departure)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3,783641 (Lat) 98,688924 (Long)	
Name of the street	Jl. Sumatra	
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 4.46 m (include drainage).	

<b>Flamboyan (Departure)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3,543003 (Lat) 98,604469 (Long)	
Name of the street	Jl. Bunga Sakura	
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 3.3 m.	
<b>Flamboyan (Arrival)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3,542857 (Lat) 98,604626 (Long)	
Name of the street	Jl. Bunga Sakura	
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 5.5 m (from the perimeter of the asphalted road).	
<b>Citraland Gama City (Departure)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3,608262 (Lat) 98,727387 (Long)	
Name of the street	Orchard Road	
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 8.39 m.	

<b>Citraland Gama City (Arrival)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3,608433 (Lat) 98,727639 (Long)	
Name of the street	Orchard Road	
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 6.36 m.	
<b>Karya Wisata (Departure)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3,520768 (Lat) 98,661634 (Long)	
Name of the street	Jl. Karya Wisata	
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 3 m.	
<b>Karya Wisata (Arrival)</b>		
Type	Big shelter	
Coordinate	3,520803 (Lat) 98,661792 (Long)	
Name of the street	Jl. Karya Wisata	
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 2.4 m.	

<b>J City (Departure and Arrival)</b>	
Type	Big shelter
Coordinate	3,535192 (Lat) 98,66089 (Long)
Name of the street	Jl. J City
Remark	The available land area within the right of way (ROW) is 3.4 m.
	
<b>Terminal Ikan Paus (Departure and Arrival)</b>	
Type	Big shelter
Coordinate	3,535192 (Lat) 98,66089 (Long)
Name of the street	Medan banda Aceh
Remark	In the terminal area. The available land area is 3.65 m.
	

**Lampiran 4.** Daftar Personel GRM dan *Focal Point* untuk Laporan Uji Tuntas Pengamanan (*Safeguarding*) atas Pelaksanaan Proyek Konstruksi BRT.

LAMPIRAN SK. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN  
NOMOR: 900.13 / 3572  
Tanggal : 07 Agustus 2025

DAFTAR NAMA PERSONIL GRM (GRIEVENCE REDRESS MECHANISM) DAN FOCAL FOR SOSIAL SAFEGUARD DDDR (DUE DILIGENCE REPORT) UNTUK PELAKSANAAN PEMBANGUNAN

NO	NAMA	GOL	JABATAN	KETERANGAN
1	RANTO SIMANUNGKALIT, SH	III/c	Kepala Seksi Angkutan Dinas Perhubungan Kota Medan	Koordinator
2	MUHAMMAD RIZKY AULIA, S.T.	III/a	Staff Seksi Angkutan Dinas Perhubungan Kota Medan	Anggota
3	ANDRE FRANCHISKO SEMBIRING, S.T	III/a	Staff Seksi Angkutan Dinas Perhubungan Kota Medan	Anggota
4	SOFIA IDRIS	III/a	Staff Seksi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Medan	Anggota
5	HAFIZAH AISYAH, S.Ars	III/a	Staff Seksi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Medan	Anggota

Ditetapkan di : Medan  
Pada tanggal : 07 Agustus 2025

Pt. Kepala Dinas Perhubungan

