



# Pedoman Integrasi Antarmoda



Supported by:



Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation,  
Building and Nuclear Safety

based on a decision of the German Bundestag



## DAFTAR ISI

5		<b>1. PENDAHULUAN</b>
	5	1.1 Latar Belakang
	5	1.2 Tujuan
	5	1.3 Lingkup Bahasan
7		<b>2. POTRET BURUK INTEGRASI</b>
	7	2.1 Simpang CSW
	7	2.2 Cawang Cikoko
	7	2.3 Tujuan Integrasi
9		<b>3. KOMPONEN INTEGRASI</b>
	9	3.1 Lebih Cepat Lebih Mudah
	12	3.2 Lebih Terjangkau
13		<b>4. AKSES</b>
	13	4.1 Sebidang
	15	4.2 Tidak Sebidang
	17	4.3 Peningkatan Aksesibilitas
23		<b>5. DESAIN TIPIKAL</b>
	23	5.1 BRT Median - MRT Bawah Tanah
	25	5.2 BRT Layang - MRT Layang
	25	5.3 BRT - KRL
	26	5.4 BRT - LRT
	27	5.5 Integrasi Kawasan
29		<b>6. LOKASI INTEGRASI</b>
	29	6.1 Pemetaan
	29	6.2 Daftar Lokasi
32		<b>7. STUDI KASUS &amp; REKOMENDASI</b>
	32	7.1 Taman Kota
	34	7.2 Juanda
36		<b>8. NARAHUBUNG</b>







# PENDAHULUAN

# 1

## 1.1

### LATAR BELAKANG

Pembangunan infrastruktur angkutan umum yang sedang terjadi di Jakarta memerlukan integrasi yang baik untuk memudahkan penumpang berpindah antarmoda. Oleh karena itu, penting untuk menerapkan prinsip desain integrasi guna mencegah konektivitas yang buruk antarmoda.

## 1.2

### TUJUAN

Panduan praktikal ini disusun dengan tujuan terciptanya integrasi antarmoda yang menitikberatkan pada aspek kemudahan mobilitas penumpang. Panduan ini dapat digunakan sebagai salah satu acuan oleh Pemprov DKI Jakarta dalam untuk merencanakan integrasi antarmoda di Jakarta.

## 1.3

### LINGKUP BAHASAN

Desain integrasi antarmoda di Jakarta yang berfokus kepada:

- Kecepatan akses penumpang
- Kemudahan penumpang
- Keterjangkauan tarif
- Lokasi kebutuhan integrasi





POLISI

Transjakarta

Transjakarta

GO & BUY



# POTRET BURUK INTEGRASI

## 2

### 2.1

#### SIMPANG CSW

Lokasi ini merupakan perpotongan antara koridor 1 & 13 Transjakarta dengan MRT. Halte Transjakarta CSW yang berada di ketinggian 23 meter hanya memiliki akses tangga dan belum ada koneksi langsung dengan Stasiun MRT Sisingamangaraja yang berjarak kurang dari 100 meter di sebelah utara.

### 2.2

#### CAWANG CIKOKO



Fasilitas koneksi Transjakarta dengan KRL masih sangat minim. Penumpang harus melalui jalur pejalan kaki yang hanya selebar 90 cm jika ingin mengakses sisi selatan. Kondisi semakin parah ketika malam dan hujan dengan minim pencahayaan dan kondisi jalur yang penuh kubangan. Stasiun LRT Jabodebek juga akan ada di lokasi ini.

### 2.3

#### TUJUAN INTEGRASI



**Lebih Cepat**

Memangkas waktu tunggu dan waktu transfer



**Lebih Mudah**

Memperpendek jarak kaki, memperjelas informasi, dan rasa nyaman dalam satu sistem



**Lebih Terjangkau**

Menghemat biaya dengan tarif dan pembayaran yang terintegrasi

Belum ada koneksi langsung antara Halte Transjakarta CSW dengan Stasiun MRT Sisingamangaraja di Simpang CSW





GİRİLMEZ (No Entry) ⓪

Metrobüse Gidiş  
Access to Metrobus →





# KOMPONEN INTEGRASI

## 3.1

### LEBIH CEPAT LEBIH MUDAH

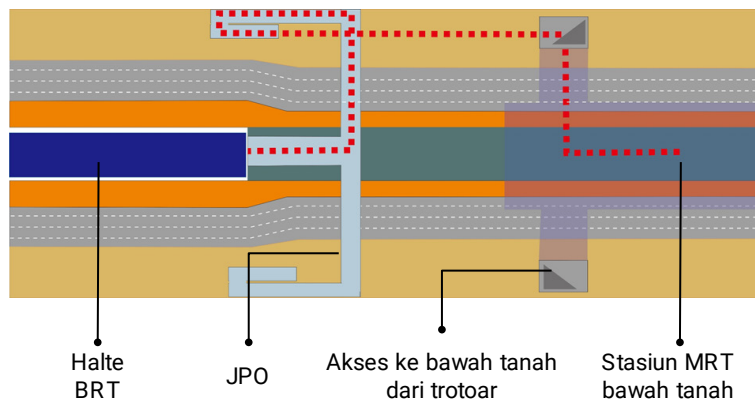
# 3

#### 3.1.1 KONEKSI LANGSUNG

- **Koneksi langsung**
- **Penyeberangan langsung**
- **Fasilitas pejalan kaki dalam radius 500 m**

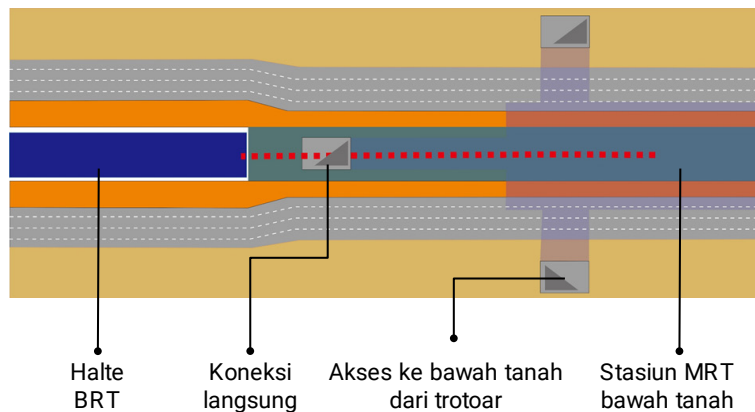
Penempatan lokasi halte atau stasiun moda angkutan umum eksisting dengan yang baru seringkali berada dalam jarak yang relatif dekat. Saat tahap perencanaan perlu dipastikan tipikal kasus seperti ini disepakati penyediaan koneksi langsung antara kedua moda. Integrasi infrastruktur ini sangat bermanfaat terutama untuk penumpang yang akan transfer sehingga bisa mengurangi waktu tunggu, waktu transfer, dan jarak berjalan kaki.

#### PENYEBERANGAN KONVENSIONAL



■■■■■■■■■■ Pergerakan penumpang (155 meter)

#### PERGERAKAN PENUMPANG JIKA TIDAK ADA INTEGRASI



■■■■■■■■■■ Pergerakan penumpang (40 meter)

Implementasi koneksi langsung seperti gambar di atas saat ini baru akan ada di Bundaran HI di mana stasiun MRT bawah tanah dan halte BRT di median terhubung langsung secara fisik dengan terowongan. Koneksi langsung akan memangkas jarak dan waktu tempuh hingga 74% dan memudahkan penumpang tanpa harus keluar dari area stasiun atau halte.

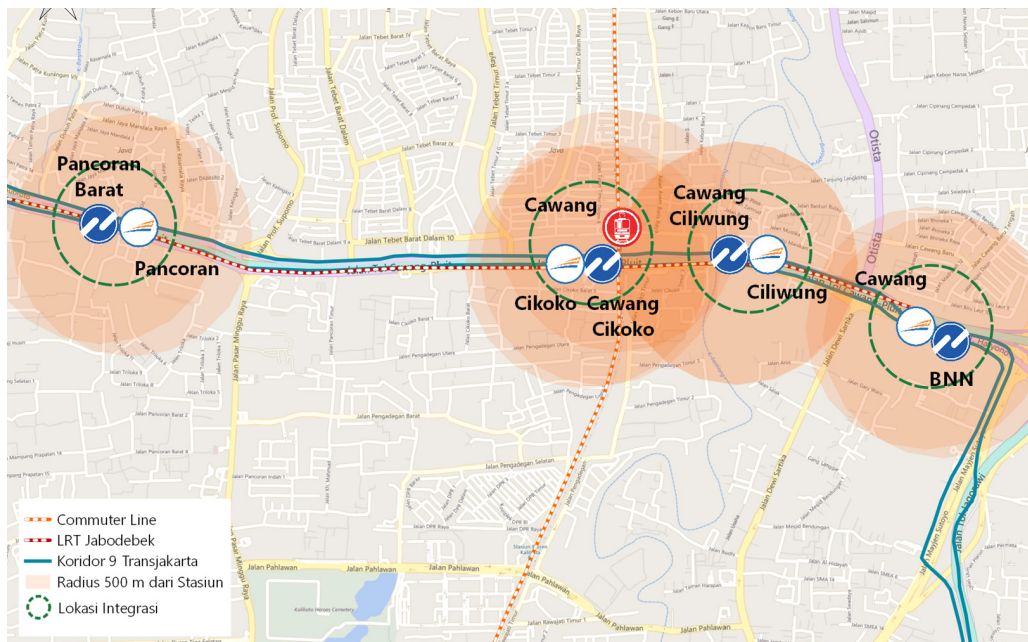
Memperpendek jarak berjalan kaki pada saat perpindahan moda di Istanbul, Turki

### 3.1.2 PENYEBERANGAN LANGSUNG

Mayoritas akses menuju halte Transjakarta saat ini berupa jembatan penyeberangan orang (JPO) yang beberapa di antaranya memiliki ramp untuk pengguna kursi roda. Konsekuensi dari hal ini adalah jarak dan durasi penumpang menuju halte akan meningkat. JPO yang memiliki ramp dapat dimodifikasi dengan penambahan tangga di pertengahan ramp. ITDP merekomendasikan penyeberangan langsung sebidang sebagai akses yang lebih universal dan penumpang dapat lebih cepat mengakses halte.



### 3.1.3 AKSESIBILITAS KAWASAN



Kawasan seperti Cawang Cikoko menjadi lokasi simpul pemberhentian berbagai moda. Setidaknya ada tiga moda yang memiliki titik pemberhentian di Cawang Cikoko. Integrasi kawasan ditujukan untuk memudahkan penumpang berpindah antar moda.

Prinsip dasarnya adalah perbaikan aksesibilitas pejalan kaki dalam radius 500 meter, tidak hanya pada jalan utama. Penambahan kenyamanan untuk pejalan kaki berupa koridor yang terlindung dari cuaca, penghijauan, aktivasi trotoar, dan muka bangunan.



Kanopi penghubung sepanjang trotoar



Trotoar lebar, inklusif, dan pencahayaan yang baik



Muka bangunan aktif



Peningkatan aksesibilitas kawasan stasiun antarmoda dengan elemen:

### 1. Peneduh

Kanopi untuk pejalan kaki berteduh dari sinar matahari dan hujan

### 2. Trotoar yang lebar

Kawasan stasiun akan sangat padat dengan pergerakan penumpang sehingga perlu didesain inklusif dan dengan pencahayaan yang baik saat malam hari

### 3. Muka bangunan aktif

Menciptakan suasana berjalan kaki yang menyenangkan dan menarik

## 3.2

### LEBIH TERJANGKAU

- **Integrasi tarif berdasarkan jarak/waktu**
- **Pembayaran elektronik universal**
- **Tarif konsesi (pelajar, orang tua, turis, penyandang disabilitas, dsb.)**

#### 3.2.1 TARIF & PEMBAYARAN

Transjakarta, MRT, LRT, KRL sebagai satu kesatuan layanan akan memberikan kemudahan akses berpindah moda dengan fitur yang memungkinkan untuk menggunakan moda yang berbeda dalam satu kali pembayaran dan tarif yang terintegrasi. Skema pembayaran dan tarif antarmoda:

#### Stored value

- Fleksibilitas tinggi untuk pengguna tergantung saldo yang ada
- Fleksibilitas promosi atau penyesuaian tarif bagi operator

#### Berbasis waktu

- Fleksibilitas jumlah perjalanan dalam satu satuan waktu tertentu bagi penumpang
- Pendapatan tambahan bagi operator apabila mampu meminimalisasi waktu perjalanan

#### Berbasis perjalanan

- Pembelian tiket di depan berdasarkan kebutuhan jumlah perjalanan
- Pendapatan tambahan bagi operator untuk perjalanan yang tidak digunakan

Pendapatan dari tiket dikumpulkan dan dikonsolidasi oleh *clearing house* dan didistribusikan ke operator angkutan umum sesuai dengan persentase kilometer tempuh yang dijalankan.

Dengan model ini, penumpang dapat menggunakan kartu yang sama untuk seluruh moda dan dapat berganti moda tanpa harus membayar lagi.



# AKSES

## 4.1 PENYEBERANGAN SEBIDANG

# 4



### 4.1.1 FIXED TIMING

- Penambahan akses penyeberangan sebidang terutama untuk halte-halte yang berlokasi dekat simpang
- Pejalan kaki menyeberang sesuai dengan sinyal lampu lalu lintas di simpang
- Penyeberangan sebidang sebagai akses langsung ke halte tanpa harus memutar dulu di ramp JPO

Bank Indonesia



Sarinah





#### 4.1.2 **PELICAN**

- Penyeberangan jenis ini dapat ditempatkan di antara blok jalan yang cukup lebar dengan lalu lintas yang tinggi
- Penyeberang yang akan menyeberangi jalan diminta untuk menekan tombol yang otomatis mengaktifkan sinyal lampu untuk sebagai isyarat kendaraan berhenti
- Orang memiliki beberapa waktu guna menyeberangi jalan selagi kendaraan berhenti
- Beberapa halte Transjakarta saat ini telah menerapkan penyeberangan dengan *pelican* seperti di Monas, Bundaran Senayan, dan Gelora Bung Karno
- Volume penumpang, lebar *zebra cross*, dan kecepatan berjalan kaki menjadi faktor penentu durasi waktu menyeberang

Bundaran Senayan



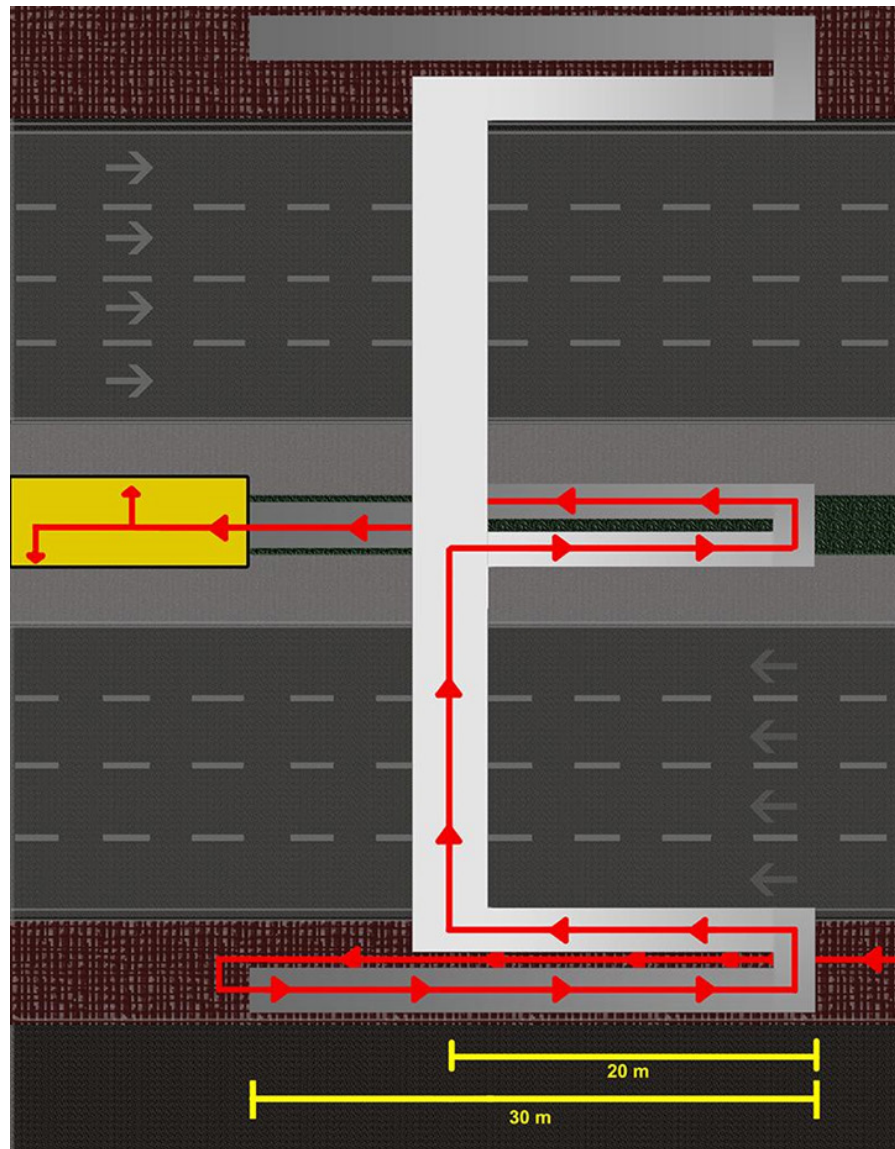
Gelora Bung Karno





## 4.2 PENYEBERANGAN TIDAK SEBIDANG

### 4.2.1 JEMBATAN PENYEBERANGAN



Mayoritas akses menuju atau dari halte Transjakarta saat ini adalah dengan menggunakan JPO yang juga memiliki *ramp*. Standar maksimal kemiringan *ramp* JPO menurut pedoman teknis dari Kementerian Pekerjaan Umum adalah 8%, namun pengukuran di lapangan menunjukkan belum ada *ramp* JPO yang memenuhi standar.

Lokas JPO	Sisi Barat	Sisi Tengah	Sisi Timur
<b>Dukuh Atas</b>	8,9% - 15,6%	42%	10,5% - 12%
<b>Karet</b>	Tangga	10,8% - 11,9%	Tangga
<b>Bendungan Hilir</b>	11,2% - 19%	10,3% - 22,3%	8,2% - 10,5%

Tabel di atas menunjukkan kemiringan *ramp* JPO yang terlalu terjal sehingga pengguna kursi roda tidak bisa mengakses halte secara independen.

Jika menggunakan JPO sebagai akses, hal yang harus dipastikan adalah:

- Maksimal kemiringan *ramp* 8%
- Rekomendasi akses tangga tambahan di pertengahan *ramp* sebagai opsi akses yang lebih cepat

**4.1.2**  
**TAMBAHAN UNTUK**  
**JPO EKSTING**

Untuk JPO eksisting yang memiliki *ramp* di kakinya, solusi jangka pendek adalah menambah fasilitas tangga di pertengahan ramp. Fasilitas ini berguna sebagai opsi untuk mereka yang ingin mengakses menuju atau dari halte dengan lebih cepat. Pejalan kaki dapat menghemat hingga jarak 30 meter dengan adanya tangga tambahan sebagai solusi jangka pendek.

Eksisting



Rekomendasi





## 4.3 PENINGKATAN AKSESIBILITAS

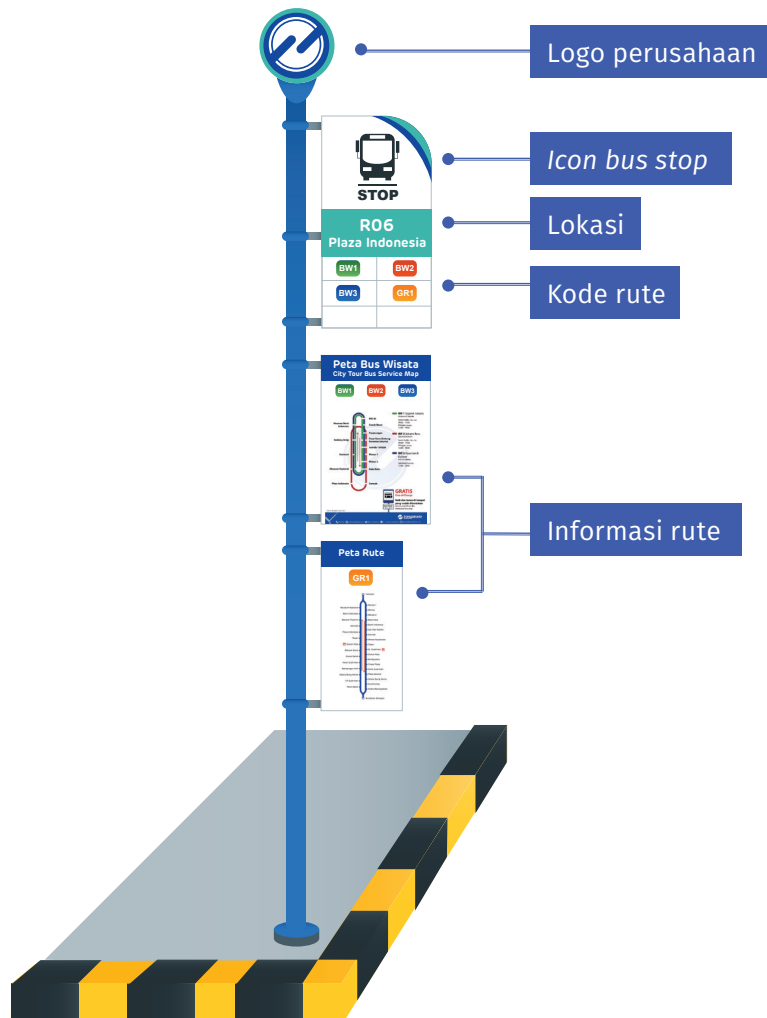
### 4.3.1 SIGNAGE

Signage di Halte  
Transjakarta Bank  
Indonesia

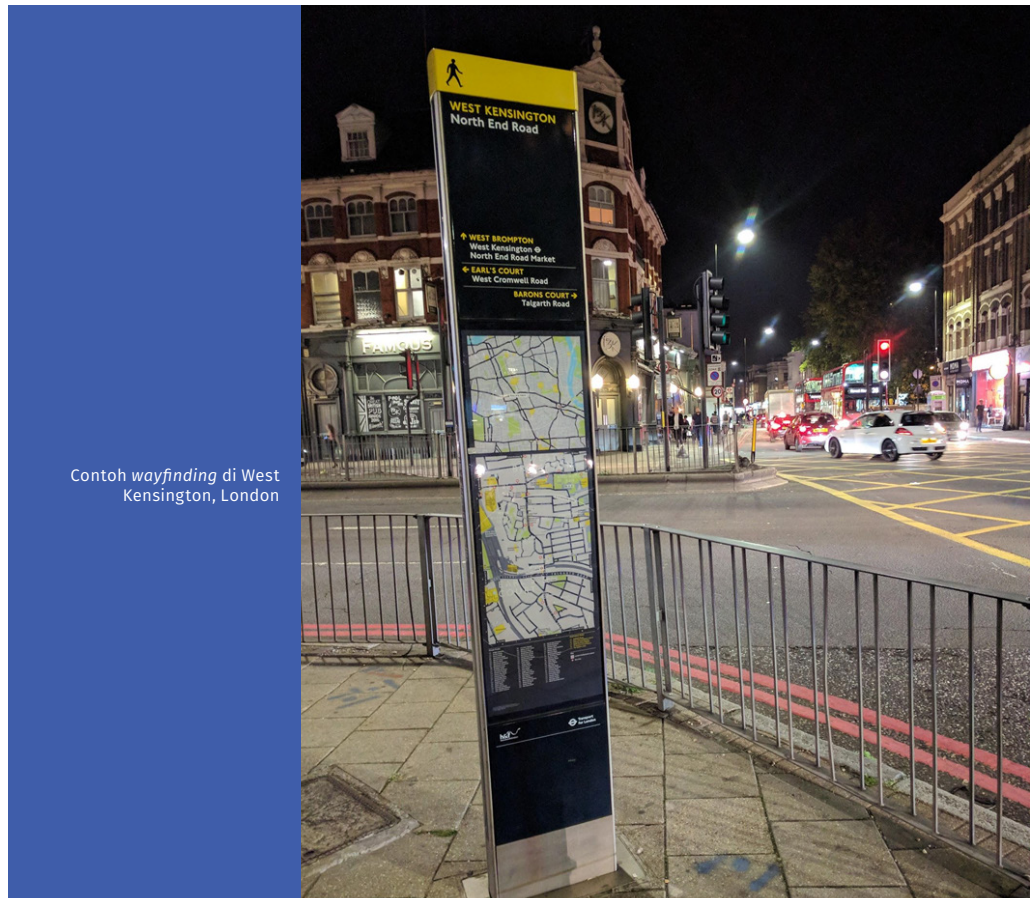


Signage sebagai penunjuk lokasi dan arah untuk pejalan kaki dan pengguna angkutan umum.

### DESAIN BUS STOP



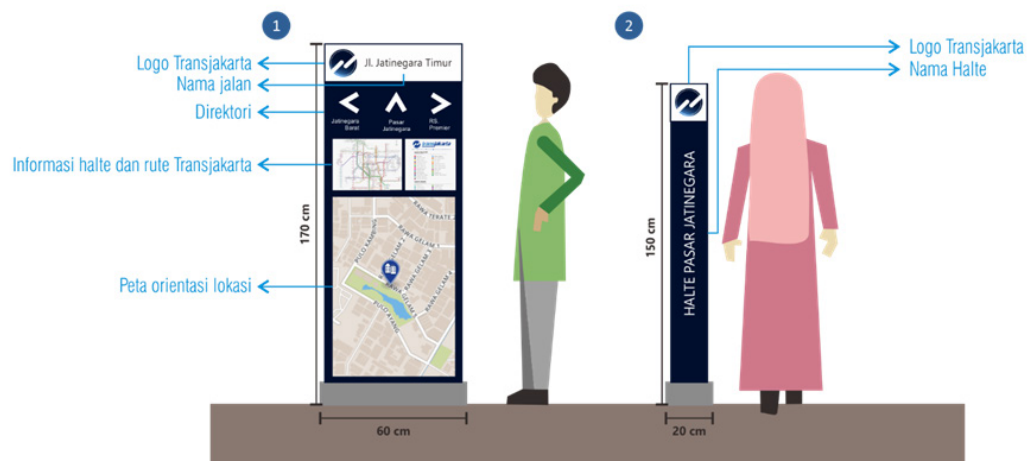
### 4.3.2 WAYFINDING



Contoh wayfinding di West Kensington, London

Penyediaan wayfinding dan totem sebagai informasi orientasi arah dan lokasi yang lebih lengkap untuk pejalan kaki dan pengguna angkutan umum. Wayfinding dapat diletakkan di trotoar di dekat simpang, di tengah blok suatu segmen jalan, atau pintu keluar/masuk stasiun/halte. Konten yang berada dalam wayfinding berupa:

- Nama jalan
- Direktori arah sesuai lokasi baca
- Informasi angkutan umum
- Peta situasi





### 4.3.3 **WAYFINDING DI LANTAI TROTOAR**

Wayfinding di Jalan  
Jatinegara Timur, 500 m  
menuju Kampung Melayu



Informasi yang termuat:  
1. Logo Transjakarta  
2. Penunjuk arah  
3. Jarak (100m, 200m, 300m)

r = 25 cm

Wayfinding juga dapat terintegrasi langsung dengan lantai trotoar. Pengerjaan dilakukan selama konstruksi trotoar berlangsung atau dengan cetakan yang sudah disiapkan sebelumnya. Konten dari wayfinding ini adalah:

- Logo angkutan umum
- Penunjuk arah
- Jarak

**4.3.4**  
**PENINGKATAN**  
**KUALITAS**  
**TROTOAR**

Jatinegara Timur  
Sebelum Perbaikan



Jatinegara Timur  
Sesudah Perbaikan



Trotoar di Dukuh Atas,  
Sudirman





#### 4.3.5 PENEDUHAN

Kanopi jalan di Kuala Lumpur



Arcade dengan pertokoan di Kuala Lumpur



Rasa kenyamanan berjalan kaki terutama di negara dengan iklim tropis dapat ditingkatkan dengan penyediaan peneduhan agar pejalan kaki terlindung dari terik matahari atau hujan. Peneduhan dapat berupa struktur kanopi yang terpasang di trotoar atau *arcade* atau lorong dan ditambah dengan pembukaan toko sebagai aktivasi muka bangunan.



↑ 地铁  
Metro

← 地铁



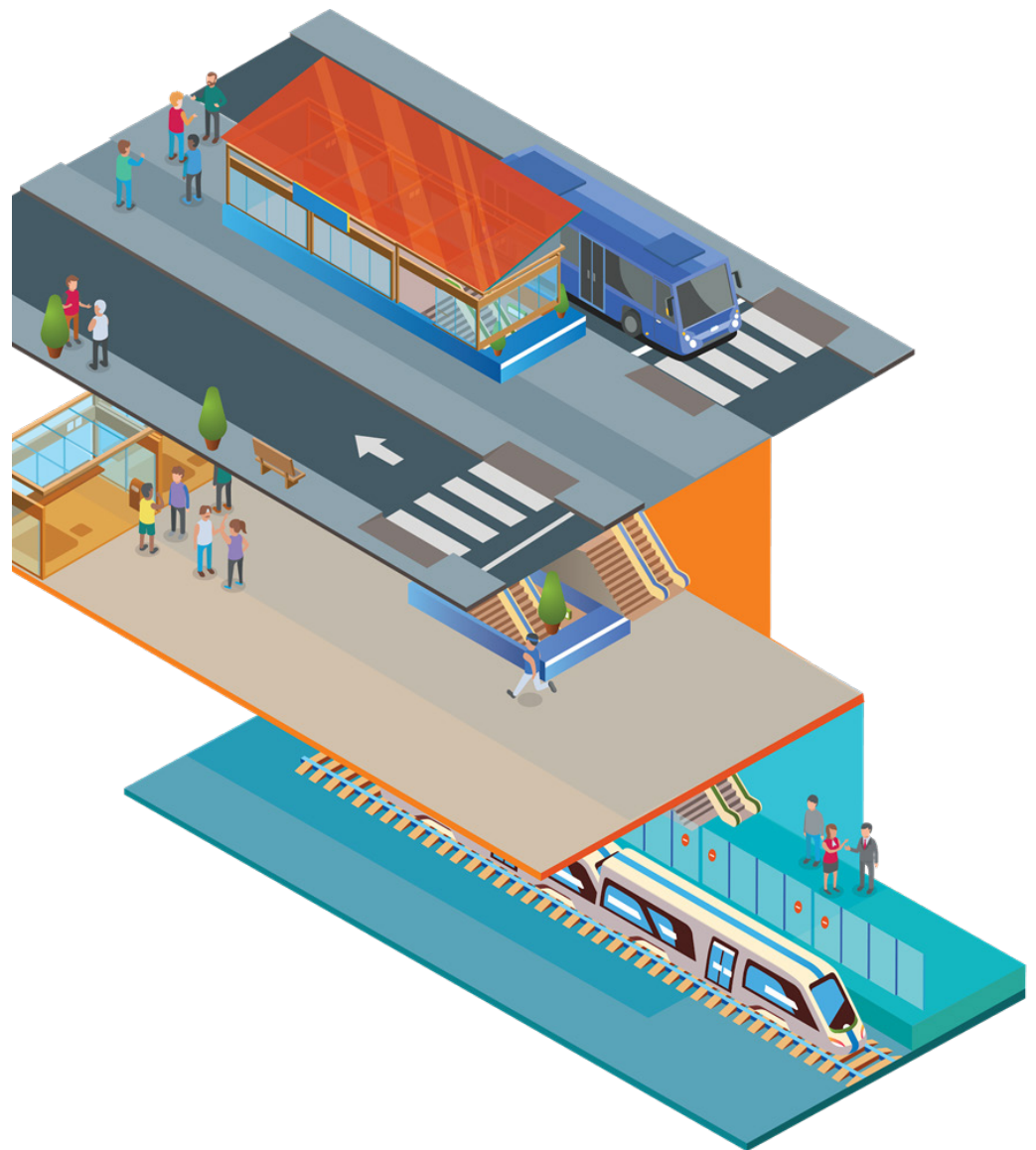
# DESAIN TIPIKAL

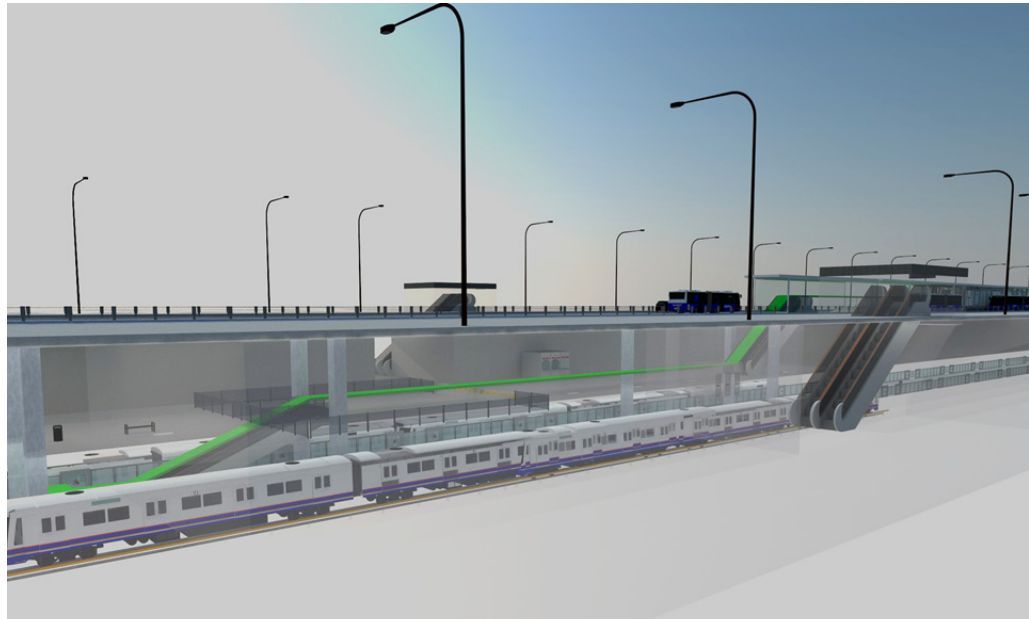
## 5.1

### BRT MEDIAN - MRT BAWAH TANAH

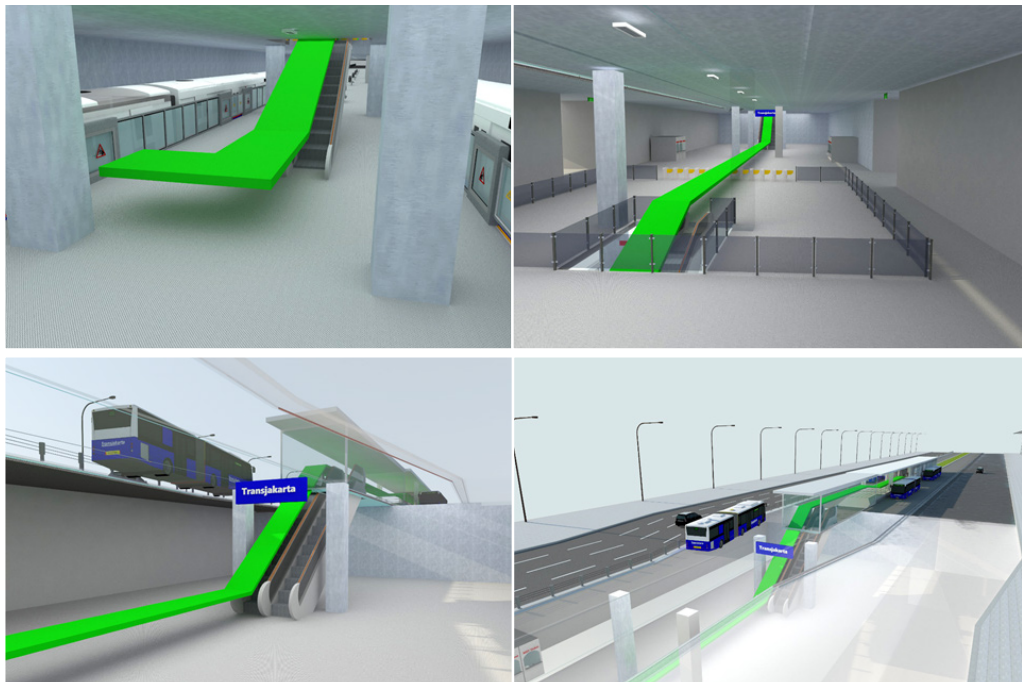
# 5

- Stasiun MRT yang terletak di bawah tanah pada umumnya berdekatan dengan halte BRT eksisting di median jalan
- Stasiun dan halte kedua moda ini perlu dihubungkan dengan koneksi terowongan di area concourse
- Area concourse menjadi area bersama penumpang BRT dan MRT
- Penyediaan elevator dan eskalator untuk kedua koneksi ini untuk memastikan akses yang universal





Integrasi infrastruktur antara stasiun MRT di bawah tanah dengan halte BRT di median dengan menggunakan terowongan penghubung yang menjadi koneksi langsung bagi penumpang yang ingin berpindah moda.



Koneksi langsung berupa terowongan yang menghubungkan stasiun MRT di bawah tanah dengan halte BRT di median punya manfaat yang besar untuk penumpang yang transfer:

- Jarak yang lebih pendek
- Satu elemen rasa bagi penumpang
- Meningkatkan jaringan transportasi massal

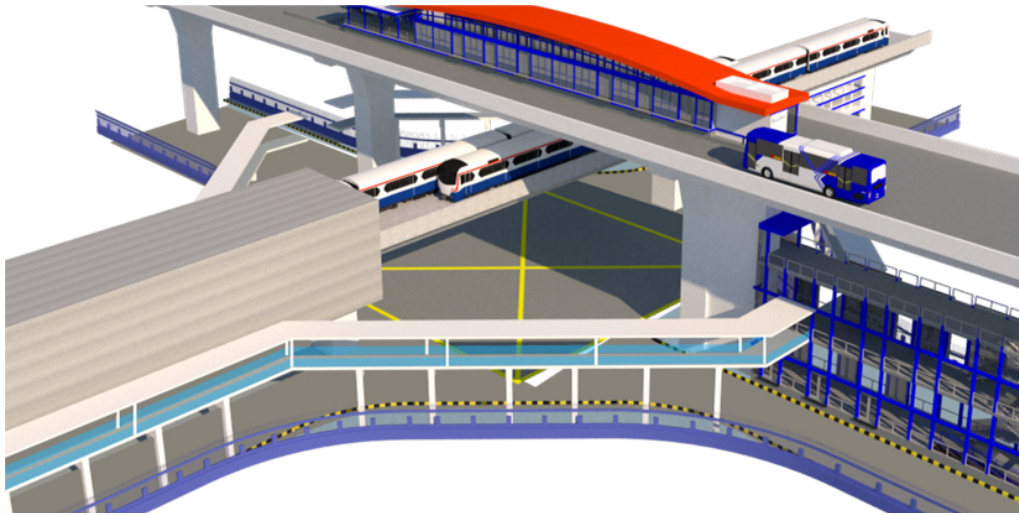


## 5.2

### BRT LAYANG - MRT LAYANG

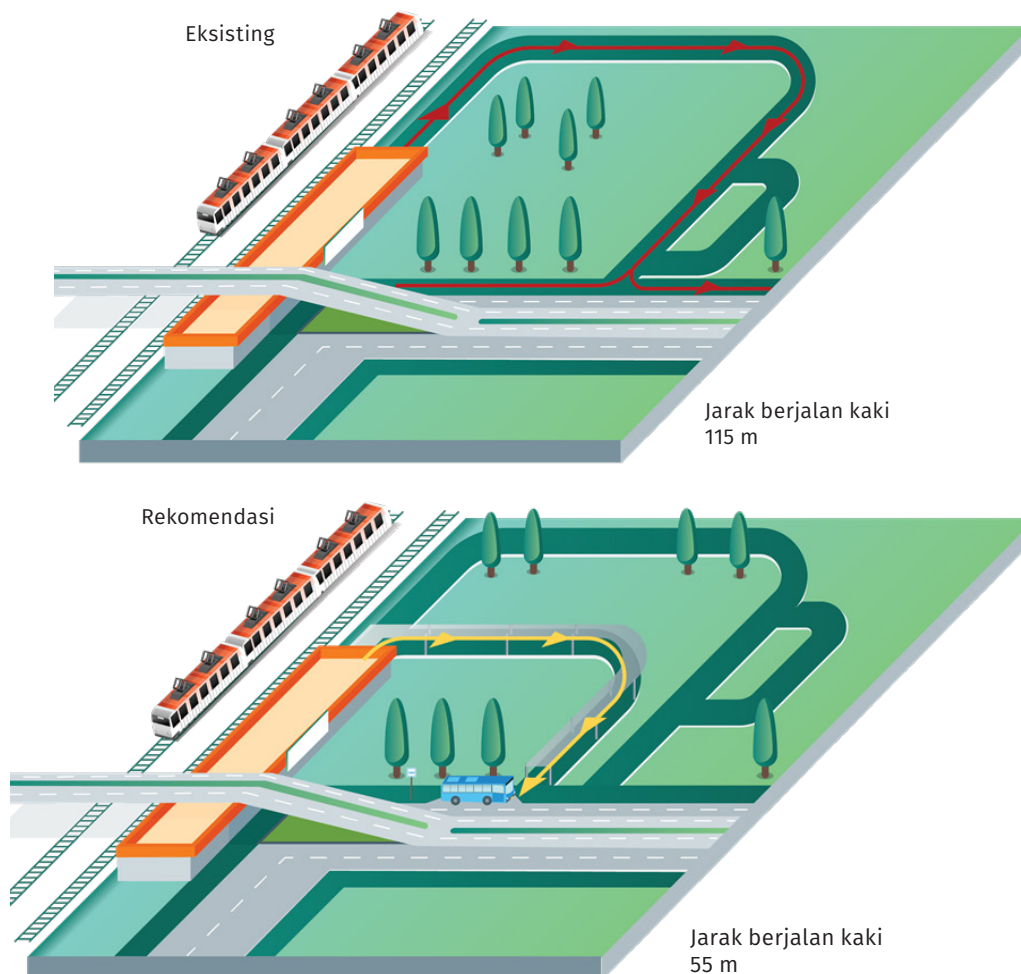
Wajib ada koneksi agar penumpang yang transfer antarmoda tidak perlu keluar sistem.

Perbedaan elevasi yang cukup tinggi dapat diatasi dengan pengadaan elevator dan/atau eskalator sebagai akses yang universal.



## 5.3

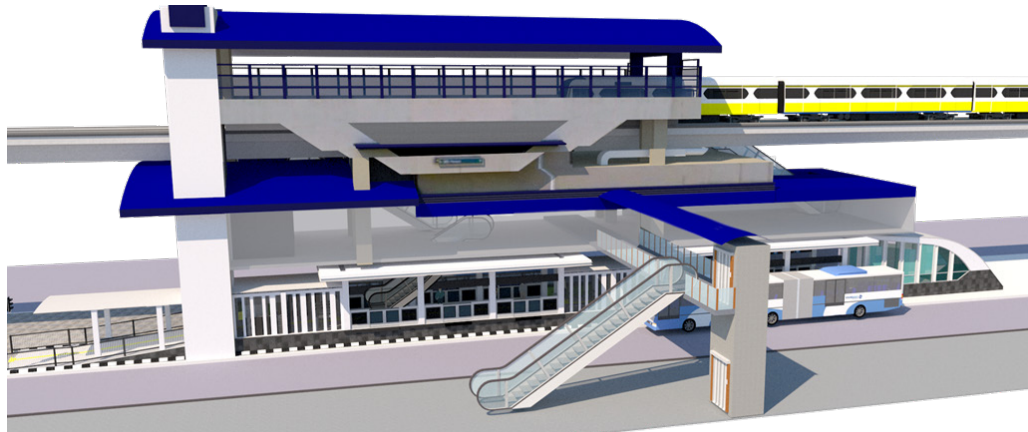
### BRT - KRL



Penumpang dari stasiun kereta pada umumnya harus melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir mereka. Prinsip integrasi tipikal seperti ini adalah sebagai berikut:

- Halte bus berlokasi sedekat mungkin dengan pintu stasiun kereta
- Koneksi stasiun dengan halte yang tahan cuaca untuk pejalan kaki
- Informasi penunjuk arah, rute, dan jadwal yang terpampang jelas

## 5.4 BRT - LRT

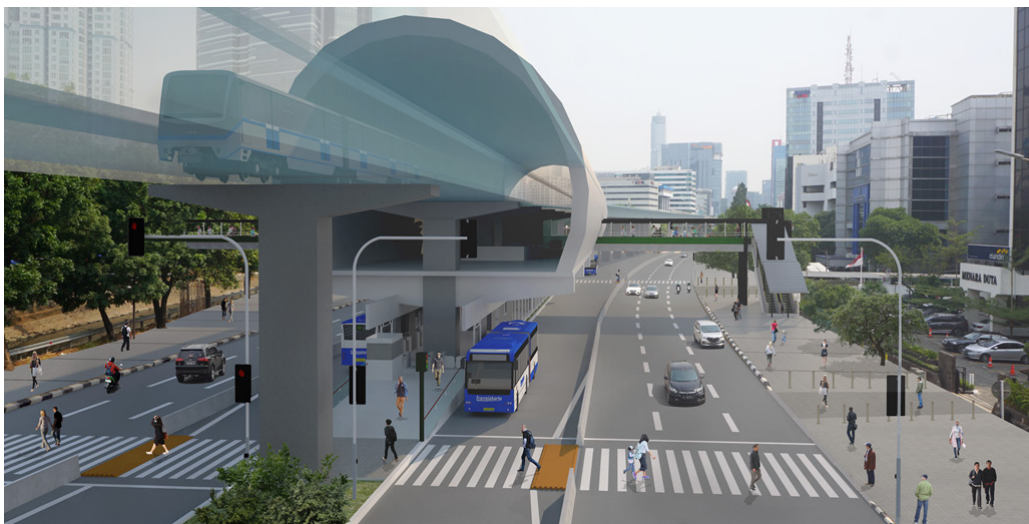


- Stasiun LRT dan halte BRT yang posisinya sangat berdekatan (atas dan bawah) terintegrasi di area *concourse* stasiun dengan adanya koneksi langsung
- Akses dari trotoar berupa eskalator dan elevator

Setiabudi Utara  
Eksisting



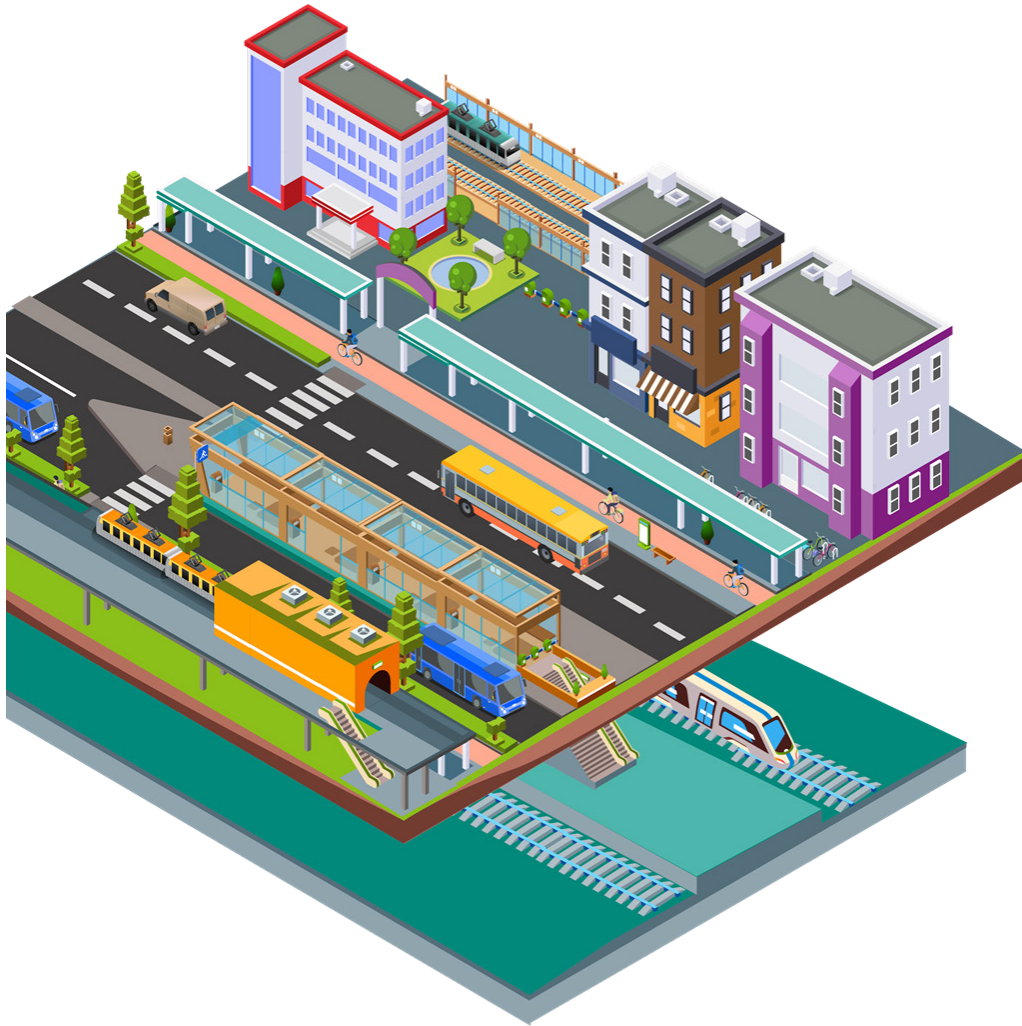
Setiabudi Utara  
Desain





## 5.5

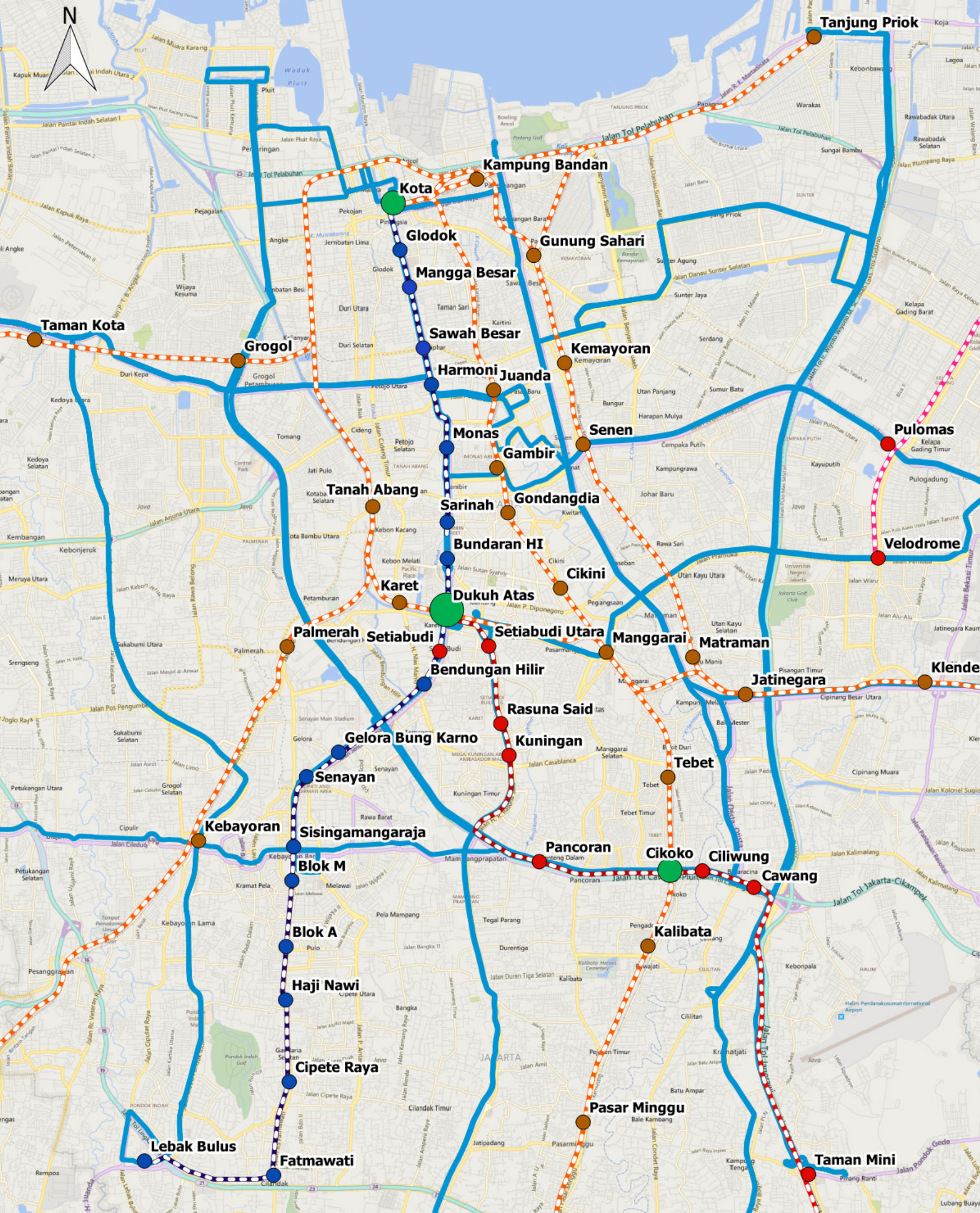
### INTEGRASI KAWASAN



Integrasi kawasan difokuskan kepada aksesibilitas dan konektivitas dalam radius 500 meter dari setiap stasiun atau halte angkutan umum massal yang ada. Pergerakan pejalan kaki difasilitasi agar nyaman, aman, dan menarik di kawasan antarmoda dengan elemen sebagai berikut:

- Trotoar yang lebar
- Peneduhan & pencahayaan yang baik
- Aktivasi ruang publik untuk berinteraksi





- Integrasi TJ-MRT
- Integrasi TJ-LRT
- Integrasi TJ-KRL
- Integrasi lebih dari 2 moda
- LRT Jakarta
- LRT Jabodebek
- Commuter Line
- MRT
- Transjakarta



# LOKASI INTEGRASI

# 6

## 6.1 PEMETAAN

### Lokasi Kebutuhan Integrasi Antarmoda

Total ada 53 lokasi di Jakarta yang perlu diintegrasikan.  
Jenis integrasi antarmoda:

- TJ - MRT
- TJ - KRL
- TJ - LRT Jabodebek
- TJ - LRT Jakpro
- Integrasi lebih dari dua moda pada satu lokasi

## 6.2 DAFTAR LOKASI



Fase 1

Halte/Bus Stop Transjakarta	Stasiun MRT	Desain Tipikal Integrasi
Bundaran HI	Bundaran HI	Koneksi Langsung
Dukuh Atas 1 & 2	Dukuh Atas	Integrasi Kawasan
Dukuh Atas 1	Setiabudi	Koneksi Langsung
Karet	Bendungan Hilir	Koneksi Langsung
GBK/Polda	Istora	Koneksi Langsung
Bundaran Senayan	Senayan	Koneksi Langsung
CSW	Sisingamangaraja	Koneksi Langsung
Blok M	Blok M	Integrasi Kawasan
Blok A Petogoan (Bus Stop)	Blok A	Bus Bay
H. Nawi Raya (Bus Stop)	Haji Nawi	Bus Bay
Jalan Cipete Raya (Bus Stop)	Cipete Raya	Bus Bay
Jalan Banjarsari (Bus Stop)	Fatmawati	Bus Bay
Lebak Bulus	Lebak Bulus	Koneksi Langsung



## Fase 2

Halte/Bus Stop Transjakarta	Stasiun MRT	Desain Tipikal Integrasi
Sarinah	Sarinah	Koneksi Langsung
Harmoni	Harmoni	Koneksi Langsung
Sawah Besar	Sawah Besar	Koneksi Langsung
Mangga Besar/Olimo	Mangga Besar	Koneksi Langsung
Glodok	Glodok	Koneksi Langsung
Kota	Kota	Koneksi Langsung



Halte/Bus Stop Transjakarta	Stasiun MRT	Desain Tipikal Integrasi
Dukuh Atas 1 & 2	Dukuh Atas	Integrasi Kawasan
Setiabudi Utara	Setiabudi	Koneksi Langsung
GOR Sumantri	Rasuna Said	Koneksi Langsung
Depkes	Kuningan	Koneksi Langsung
Pancoran Barat	Pancoran	Koneksi Langsung
Cawang Cikoko	Cikoko	Koneksi Langsung
Cawang Ciliwung	Ciliwung	Koneksi Langsung
BNN	Cawang	Koneksi Langsung
Kampung Rambutan	Kampung Rambutan	Koneksi Halte-Stasiun
Garuda Taman Mini	TMII	Koneksi Halte-Stasiun
Pemuda Rawamangun	Velodrome	Koneksi Halte-Stasiun
Pulomas	Pulomas	Koneksi Halte-Stasiun





Halte/Bus Stop Transjakarta	Stasiun MRT	Desain Tipikal Integrasi
Dukuh Atas 1 & 2	Sudirman	Integrasi Kawasan
Senen & Senen Central	Pasar Senen	Integrasi Kawasan
Cawang Cikoko	Cawang	Integrasi Kawasan
Manggarai	Manggarai	Integrasi Kawasan
Stasiun Jatinegara 2	Jatinegara	Peningkatan Aksesibilitas
Jembatan Merah	Rajawali	Peningkatan Aksesibilitas
Pasar Baru Timur	Kemayoran	Peningkatan Aksesibilitas
Slamet Riyadi	Pondok Jati	Peningkatan Aksesibilitas
Taman Kota	Taman Kota	Peningkatan Aksesibilitas
Pademangan	Kampung Bandan	Peningkatan Aksesibilitas
Pasar Kebayoran lama	Kebayoran	Peningkatan Aksesibilitas
Grogol/Latumenten	Grogol	Peningkatan Aksesibilitas
Stasiun Klender	Klender	Peningkatan Aksesibilitas
Gambir 1 & 2	Gambir	Koneksi Halte-Stasiun
Juanda	Juanda	Koneksi Halte-Stasiun
Kota & Stasiun Kota	Jakarta Kota	Koneksi Halte-Stasiun
Tanjung Priok	Tanjung Priok	Koneksi Halte-Stasiun
Stasiun Cikini (Bus Stop)	Cikini	Bus Bay
Stasiun Gondangdia (Bus Stop)	Gondangdia	Bus Bay
Stasiun Tebet (Bus Stop)	Tebet	Bus Bay
Stasiun Duren Kalibata (Bus Stop)	Duren Kalibata	Bus Bay
Stasiun Pasar Minggu (Bus Stop)	Pasar Minggu	Bus Bay
Stasiun Karet (Bus Stop)	Karet	Bus Bay
Stasiun Tanah Abang (Bus Stop)	Tanah Abang	Bus Bay
Stasiun Palmerah (Bus Stop)	Palmerah	Bus Bay

# STUDI KASUS DAN REKOMENDASI

## 7.1

### TAMAN KOTA

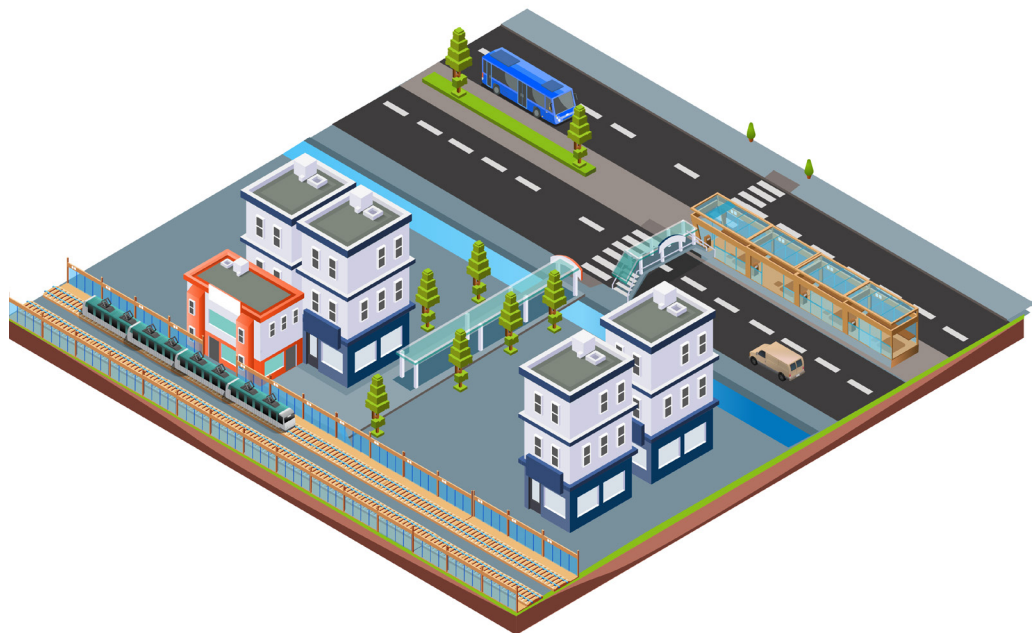
# 7

- Halte Transjakarta Taman Kota di koridor 3 hanya berjarak sekitar 180 meter dari Stasiun KRL Taman Kota
- Keduanya terhubung dengan Jalan Taman Kota yang masih minim dengan fasilitas pejalan kaki yang layak
- Rekomendasi koneksi intermoda seperti ini adalah dengan peningkatan kualitas trotoar yang menerus, nyaman dengan peneduh, dan aman terutama saat malam hari

Peta Halte Transjakarta dan Stasiun KRL Taman Kota

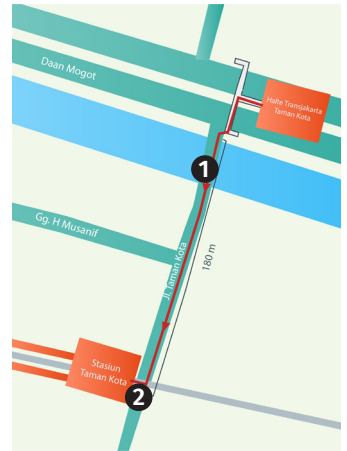


Ilustrasi rekomendasi koneksi antarmoda di Taman Kota





Lokasi 1  
Eksisting



Lokasi 1  
Desain



Lokasi 2  
Eksisting



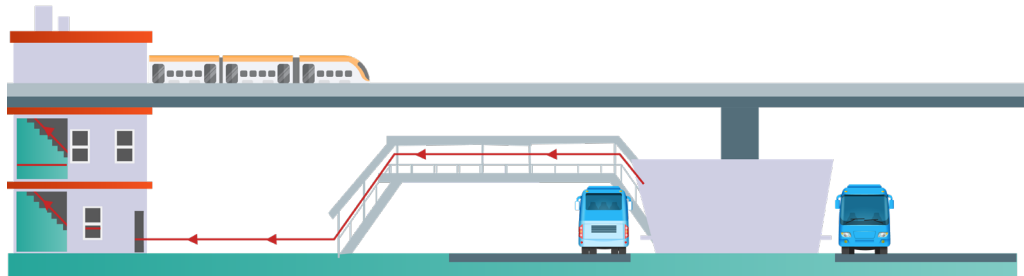
Lokasi 2  
Desain



## 7.2 JUANDA

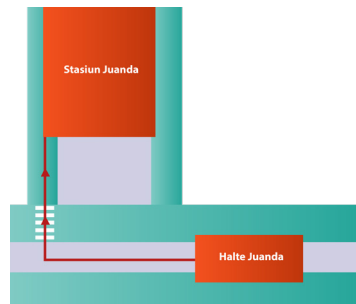
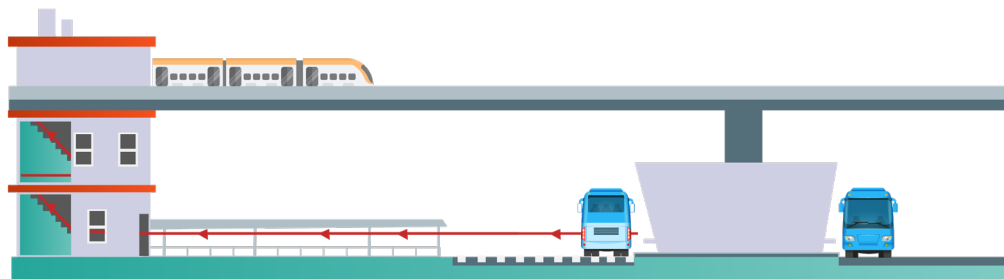
Koneksi eksisting antara Halte Transjakarta Juanda dengan Stasiun KRL Juanda

Integrasi Juanda  
Eksisting



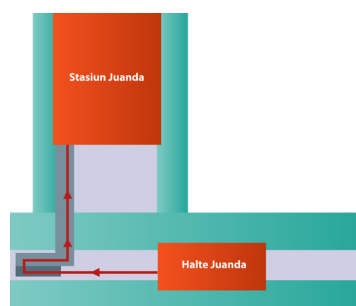
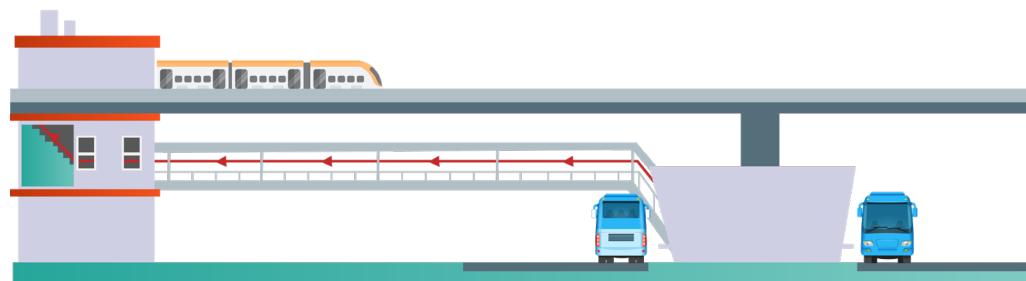
- Saat ini integrasi di Juanda masih parsial karena koneksi dari JPO Transjakarta hanya mendarat di trotoar di ujung stasiun
- Penumpang masih harus turun dari JPO lalu naik lagi concourse dan platform KRL
- ITDP merekomendasikan dua opsi berupa koneksi langsung dari JPO ke concourse KRL atau konektivitas dibuat dengan penyeberangan sebidang agar pergerakan orang menjadi lebih efisien

Rekomendasi  
Opsi 1



Koneksi dengan penyeberangan sebidang

Rekomendasi  
Opsi 2



Koneksi langsung dari halte Transjakarta lewat JPO langsung ke level concourse stasiun KRL



Integrasi Juanda  
Eksisting



Rekomendasi  
Opsi 1



Rekomendasi  
Opsi 2







# NARAHUBUNG

## COMMUNICATIONS MANAGER

Fani Rachmita

+62 812 8623 7694

fani.rachmita@itdp.org

## TRANSPORT ASSOCIATE

Gandrie Ramadhan

+62 812 1209 1401

gandrie.ramadhan@itdp.org

## ITDP INDONESIA

Jalan Johar No. 20

Jakarta Pusat 10340

Phone: 021-3911-923

Fax: 021-3911-924

indonesia@itdp.org

