



# **SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL (SISTRANAS)**



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN**



**SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL (SISTRANAS)**



MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR: KM. 49 TAHUN 2005

TENTANG

**SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL  
(SISTRANAS)**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

**MENTERI PERHUBUNGAN,**

- Menimbang:
- a. bahwa transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, pertahanan keamanan, dan politik mempunyai perwujudan wawasan nusantara, memperkokoh ketahanan, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan yang sama berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, dan dengan adanya perubahan paradigma sistem pemerintahan dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah serta tuntutan arus globalisasi akan mengubah tatanan pengaturan di bidang transportasi yang bersifat sentralistik ke desentralistik dan dari sifat dominasi pemerintah kepada mekanisme pasar, dipandang perlu menyempurnakan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 1997 tentang Sistem Transportasi Nasional;
  - b. bahwa dalam rangka memantapkan perencanaan dan mewujudkan jaringan transportasi nasional yang efektif dan efisien, perlu dilakukan pendekatan

kesisteman dalam satu kesatuan Sistem Transportasi Nasional;

- c. bahwa sehubungan dengan hal tersebut huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Sistem Transportasi Nasional dengan Peraturan Menteri Perhubungan;

- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3479);
  2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
  3. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);
  4. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);
  5. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4437);
  6. Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia;

#### MEMUTUSKAN

Menetapkan: PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL (SISTRANAS)

#### **Pasal 1**

Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) sebagaimana ditetapkan dalam lampiran Peraturan Menteri Perhubungan ini merupakan tatanan

transportasi yang terorganisasi secara kesisteman untuk dijadikan sebagai pedoman dan landasan dalam perencanaan, pembangunan, penyelenggaraan transportasi guna mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi guna mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang efektif dan efisien.

## **Pasal 2**

Sistranas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 disusun secara terpadu dan diwujudkan dalam :

- a. Tataran Transportasi Nasional (Tatranas);
- b. Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil);
- c. Tataran Transportasi Lokal (Tatralok);

## **Pasal 3**

Tatranas, Tatrawil dan Tatralok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf (a), (b) dan (c) ditetapkan sebagai berikut:

- a. Tatranas ditetapkan oleh Pemerintah Pusat;
- b. Tatrawil ditetapkan oleh Pemerintah Propinsi;
- c. Tatralok ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota.

## **Pasal 4**

Pengembangan Sistranas dilakukan secara berkesinambungan, konsisten dan terpadu baik intra maupun antar moda, dengan sektor pembangunan lainnya serta memperhatikan eksistensi Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten dan Kota, sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan jaman, ilmu pengetahuan dan teknologi.

## **Pasal 5**

Dokumen Sistranas yang merupakan Lampiran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, merupakan satu kesatuan dengan Peraturan Menteri ini.

## **Pasal 6**

Dengan ditetapkan keputusan ini, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 1997 tentang Sistranas dinyatakan tidak berlaku lagi.

### **Pasal 7**

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA  
Pada tanggal : 12 Agustus 2005

---

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

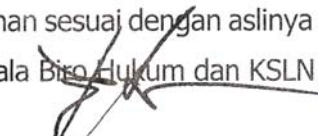
**M. HATTA RAJASA**

**SALINAN** Peraturan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Sekretaris Negara;
4. Menteri Keuangan;
5. Menteri Hukum dan HAM;
6. Menteri Pertahanan;
7. Menteri dalam Negeri;
8. Menteri Pekerjaan Umum;
9. Menteri Negara Lingkungan Hidup;
10. Menteri Negara BUMN;
11. Para Gubernur seluruh Indonesia;
12. Sekjen, Irjen, Para Dirjen dan Para Kaban di lingkungan Dephub;
13. Para Bupati dan Walikota seluruh Indonesia;
14. Para Kepala Dinas Perhubungan Propinsi seluruh Indonesia;
15. Para Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota seluruh Indonesia.

Salinan sesuai dengan aslinya

Kepala Biro Hukum dan KSLN

  
KATALO NUGROHO  
NIP 120105102

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan  
Nomor : KM. 49 TAHUN 2005  
Tanggal : 12 AGUSTUS 2005

## DAFTAR ISI

<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>v</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Maksud dan Tujuan.....	1
C. Pengertian .....	2
D. Sistematika Penulisan.....	2
<b>BAB II POLA DASAR SISTRANAS</b> .....	<b>3</b>
A. Umum.....	3
B. Konsepsi .....	3
1. Definisi Sistranas.....	3
2. Landasan Sistranas.....	3
3. Asas Sistranas.....	5
4. Tujuan Sistranas.....	5
5. Sasaran Sistranas.....	5
6. Fungsi Sistranas .....	7
7. Pola Pikir Sistranas.....	8
C. Tatanan Transportasi.....	14
1. Struktur Ruang.....	14
2. Tataran Transportasi.....	16
3. Jaringan Transportasi.....	17

<b>BAB III KONDISI TRANSPORTASI SAAT INI DAN MASA MENDATANG.....</b>	<b>35</b>
A. Umum .....	35
B. Kondisi Saat Ini.....	35
1. Kinerja Transportasi.....	35
2. Moda Transportasi.....	42
C. Kondisi yang Diharapkan Masa Mendatang .....	48
1. Kinerja Transportasi.....	48
2. Moda Transportasi.....	51
D. Lingkungan Strategis, Peluang dan Kendala.....	58
1. Lingkungan Strategis.....	58
2. Peluang .....	58
3. Kendala.....	60
E. Identifikasi Masalah.....	61
1. Jaringan Prasarana dan Pelayanan.....	61
2. Keselamatan dan Keamanan Transportasi .....	61
3. Pengusahaan Transportasi.....	62
4. Sumber Daya Manusia serta Iptek.....	62
5. Lingkungan Hidup dan Energi.....	62
6. Dana Pembangunan Transportasi.....	62
7. Administrasi Negara di Sektor Transportasi.....	62
<b>BAB IV KEBIJAKAN UMUM SISTRANAS .....</b>	<b>63</b>
A. Umum.....	63
B. Kebijakan Sistranas.....	63
1. Meningkatnya Pelayanan Transportasi Nasional .....	64

a. Peningkatan Kualitas Pelayanan .....	64
b. Peningkatan Keterpaduan Pengembangan Tatranas, Tatrakil dan Tatalok.....	64
c. Peningkatan Peranan Sektor Transportasi Terhadap Pengembangan dan Peningkatan Daya Saing Sektor Lain .....	64
d. Peningkatan dan Pengembangan Sektor Transportasi Sebagai Urat Nadi Penyelengga- raan Sistem Logistik Nasional .....	65
e. Penyeimbangan Peranan BUMN, BUMD, Swasta dan Koperasi .....	65
f. Perawatan Prasarana Transportasi.....	67
g. Optimalisasi Penggunaan Fasilitas yang Ada .....	67
h. Keterpaduan Antarmoda.....	67
i. Pengembangan Kapasitas Transportasi .....	68
j. Peningkatan Pelayanan pada Daerah Tertinggal.....	68
k. Peningkatan Pelayanan untuk Kelompok Masyarakat Tertentu .....	69
l. Peningkatan Pelayanan pada Keadaan Darurat .....	69
2. Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi .....	70
a. Peningkatan Keselamatan Transportasi .....	70
b. Peningkatan Keamanan Transportasi.....	72
3. Meningkatnya Pembinaan Pengusahaan Transportasi .....	72
a. Peningkatan Efisiensi dan Daya Saing .....	72
b. Penyederhanaan Perijinan dan Deregulasi .....	72
c. Peningkatan Kompetisi Moda Transportasi.....	73



d. Peningkatan Standardisasi Pelayanan dan Teknologi .....	73
e. Peningkatan Penerimaan dan Pengurangan Subsidi .....	73
f. Peningkatan Aksesibilitas Perusahaan Nasional Transportasi ke Luar Negeri.....	74
g. Peningkatan Produktivitas dan Efisiensi Perusahaan Jasa Transportasi.....	75
h. Pembinaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN).....	75
4. Meningkatnya Kualitas Sumber Daya Manusia serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi .....	75
a. Peningkatan Inovasi Melalui Penelitian dan Pengembangan .....	75
b. Pengembangan Pendidikan dan Pelatihan Transportasi.....	76
c. Peningkatan Kepedulian Masyarakat Terhadap Peraturan Perundangan Transportasi .....	77
5. Meningkatnya Pemeliharaan dan Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup Serta Penghematan Penggunaan Energi.....	77
a. Peningkatan Proteksi Kualitas Lingkungan.....	77
b. Peningkatan Kesadaran Terhadap Ancaman Tumpahan Minyak.....	77
c. Peningkatan Konservasi Energi.....	78
d. Penghematan Penggunaan Ruang.....	79
6. Meningkatnya Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi.....	79
a. Peningkatan Penerimaan dari Pemakai Jasa Transportasi.....	79
b. Peningkatan Anggaran Pembangunan Nasional dan Daerah .....	79

c. Peningkatan Partisipasi Swasta dan Koperasi.....	80
d. Pemanfaatan Hibah/Bantuan Luar Negeri untuk Program-program Tertentu.....	80
7. Meningkatnya Kualitas Administrasi Negara di Sektor Transportasi.....	81
a. Penerapan Manajemen Modern.....	81
b. Pengembangan Data dan Perencanaan Transportasi.....	81
c. Peningkatan Struktur Organisasi.....	82
d. Peningkatan Sumber Daya Manusia.....	82
e. Peningkatan Sistem Pemotivasiian.....	83
f. Peningkatan Sistem Pengawasan .....	83
<b>BAB V ARAH PERWUJUDAN SISTRANAS .....</b>	<b>85</b>
A. Umum .....	85
B. Pola Dasar Tataran Transportasi.....	85
1. Fungsi .....	85
2. Keterpaduan Tatanan .....	86
3. Proses Penyusunan dan Penetapan.....	86
4. Pembinaan .....	87
5. Kebijakan .....	88
6. Simpul dan Ruang Lalu Lintas .....	88
7. Sistematisasi Penulisan Dokumen .....	90
C. Arah Perwujudan Jaringan .....	90
1. Transportasi Antarmoda/Multimoda .....	90
2. Transportasi Jalan.....	91
3. Transportasi Kereta Api.....	94
4. Transportasi Sungai dan Danau.....	95

5. Transportasi Penyeberangan.....	96
6. Transportasi Laut .....	98
7. Transportasi Udara .....	100
8. Transportasi Pipa.....	101
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>103</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan-keamanan. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

Perwujudan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, menghadapi berbagai tantangan, peluang dan kendala sehubungan dengan adanya perubahan lingkungan yang dinamis seperti otonomi daerah, globalisasi ekonomi, perubahan perilaku permintaan jasa transportasi, kondisi politik, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kepedulian pada kelestarian lingkungan hidup serta adanya keterbatasan sumber daya. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, sistem transportasi nasional perlu terus ditata dan disempurnakan dengan dukungan sumber daya manusia yang berkualitas, sehingga terwujud keandalan pelayanan dan keterpaduan antar dan intra moda transportasi, dalam rangka memenuhi kebutuhan pembangunan, tuntutan masyarakat serta perdagangan nasional dan internasional dengan memperhatikan kehandalan serta kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

### B. Maksud dan Tujuan

Dokumen Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) dimaksudkan sebagai pedoman pengaturan dan pembangunan transportasi, dengan tujuan agar dicapai penyelenggaraan transportasi nasional yang efektif dan efisien.

### **C. Pengertian**

1. Pelayanan transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi.
2. Jaringan pelayanan transportasi adalah susunan rute-rute pelayanan transportasi yang membentuk satu kesatuan hubungan.
3. Jaringan prasarana transportasi adalah serangkaian simpul yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan.
4. Ruang lalu lintas adalah suatu ruang gerak sarana transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas untuk mendukung keselamatan dan kelancaran transportasi.
5. Simpul transportasi adalah suatu tempat yang berfungsi untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang, mengatur perjalanan serta tempat perpindahan intramoda dan antarmoda.
6. Transportasi antarmoda adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan.
7. Transportasi multimoda adalah transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda transportasi yang berbeda, atas dasar satu kontrak yang menggunakan Dokumen Transportasi Multimoda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.

### **D. Sistematika Penulisan**

Penulisan dokumen Sistranas disusun dalam 6 bab dengan tata urutan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

BAB II POLA DASAR SISTRANAS

BAB III KONDISI SISTRANAS SAAT INI DAN MASA MENDATANG

BAB IV KEBIJAKAN UMUM SISTRANAS

BAB V ARAH PERWUJUDAN SISTRANAS

BAB VI PENUTUP

## **BAB II**

# **POLA DASAR SISTRANAS**

### **A. Umum**

Sistranas disusun dengan landasan Pancasila, Undang-Undang Dasar 1945, Wawasan Nusantara, Ketahanan Nasional, undang-undang di bidang transportasi dan peraturan perundangan terkait lainnya. Perumusan Sistranas tersebut juga memanfaatkan peluang dan memperhatikan kendala lingkup internasional, regional dan nasional, baik dari sisi regulator, operator, pengguna jasa, maupun dari sisi masyarakat, dengan sasaran terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien.

### **B. Konsepsi**

#### **1. Definisi Sistranas**

Sistranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

#### **2. Landasan Sistranas**

Sistranas diselenggarakan berdasarkan landasan idiil Pancasila, landasan konstitusional UUD 1945, landasan visional Wawasan Nusantara, landasan konsepsional Ketahanan Nasional, landasan operasional peraturan perundangan di bidang transportasi serta peraturan perundangan lain yang terkait.

a. Pancasila

Dalam menunjang pemerataan pembangunan nasional, utamanya seperti yang tersirat dalam sila kelima Pancasila yaitu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, maka pembangunan diarahkan untuk peningkatan taraf hidup masyarakat yang berkeadilan, antara lain melalui pemerataan pelayanan jasa transportasi.

b. Undang-Undang Dasar 1945

Pada hakekatnya tujuan nasional yang tercantum di dalam UUD 1945 adalah untuk mencapai cita-cita nasional yaitu negara Indonesia yang merdeka, berdaulat, adil dan makmur, antara lain melalui penataan sistem transportasi.

c. Wawasan Nusantara

Merupakan cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai diri dan lingkungannya, dengan mengutamakan persatuan bangsa dalam kebhinekaan dan kesatuan wilayah dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara, yang perlu didukung sistem transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan.

d. Ketahanan Nasional

Konsepsi ketahanan nasional Indonesia merupakan pedoman untuk meningkatkan keuletan dan ketangguhan bangsa yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, dengan pendekatan kesejahteraan dan keamanan secara seimbang, serasi, dan selaras, dalam seluruh aspek kehidupan nasional, dimana peranan transportasi sangat penting.

e. Undang-Undang di Bidang Transportasi dan Peraturan Perundangan Terkait

Arah dan kebijakan pembangunan transportasi dilakukan secara terencana, rasional, optimal, bertanggung jawab, mempertimbangkan aspek kelestarian lingkungan hidup, serta keterpaduan antarsektor dan subsektor dengan memperhatikan peraturan perundangan yang berlaku.

### 3. Asas Sistranas

Sistranas diselenggarakan berdasarkan asas keimanan dan ketaqwaan terhadap Tuhan Yang Maha Esa, asas manfaat, asas adil dan merata, asas usaha bersama, asas keseimbangan, asas kepentingan umum, asas kesadaran hukum, asas kemandirian, dan asas keterpaduan.

### 4. Tujuan Sistranas

Tujuan Sistranas adalah terwujudnya transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah, dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan peningkatan hubungan internasional.

### 5. Sasaran Sistranas

Sasaran Sistranas adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

**Selamat**, dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang dan atau barang.

**Aksesibilitas tinggi**, dalam arti bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan ketahanan nasional. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain dengan perbandingan antara panjang dan kapasitas jaringan transportasi dengan luas wilayah yang dilayani.



**Terpadu**, dalam arti terwujudnya keterpaduan intramoda dan antarmoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan, yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien.

**Kapasitas mencukupi**, dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa.

Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

**Teratur**, dalam arti pelayanan transportasi yang mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan waktu kedatangan. Keadaan ini dapat diukur antara lain dengan jumlah sarana transportasi berjadwal terhadap seluruh sarana transportasi yang beroperasi.

**Lancar dan cepat**, dalam arti terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan per satuan waktu.

**Mudah dicapai**, dalam arti bahwa pelayanan menuju kendaraan dan dari kendaraan ke tempat tujuan mudah dicapai oleh pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapatkan tiket, dan kemudahan alih kendaraan. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain melalui indikator waktu dan biaya yang dipergunakan dari tempat asal perjalanan ke sarana transportasi atau sebaliknya.

**Tepat waktu**, dalam arti bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat, baik saat keberangkatan maupun kedatangan, sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain dengan jumlah pemberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah sarana transportasi berangkat dan datang.

**Nyaman**, dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam sarana transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya.

**Tarif terjangkau**, dalam arti terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.

**Tertib**, dalam arti pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan norma atau nilai-nilai yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.

**Aman**, dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

**Polusi rendah**, dalam arti polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, maupun polusi getaran serendah mungkin. Keadaan ini dapat diukur antara lain dengan perbandingan antara tingkat polusi yang terjadi terhadap ambang batas polusi yang telah ditetapkan.

**Efisien**, dalam arti mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, operator, masyarakat dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dapat dinyatakan dengan indikator seperti faktor muat penumpang, faktor muat barang dan tingkat penggunaan sarana dan prasarana.

## 6. Fungsi Sistranas

Sesuai dengan perannya sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan-keamanan, Sistranas mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai unsur penunjang dan pendorong.

Sebagai unsur penunjang, Sistranas berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain, sekaligus juga berfungsi ikut menggerakkan dinamika pembangunan nasional serta sebagai industri jasa yang dapat memberikan nilai tambah.

Sebagai unsur pendorong, Sistranas berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk menghubungkan daerah terisolasi dengan daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya, sehingga terjadi pertumbuhan perekonomian yang sinergis.

## **7. Pola Pikir Sistranas**

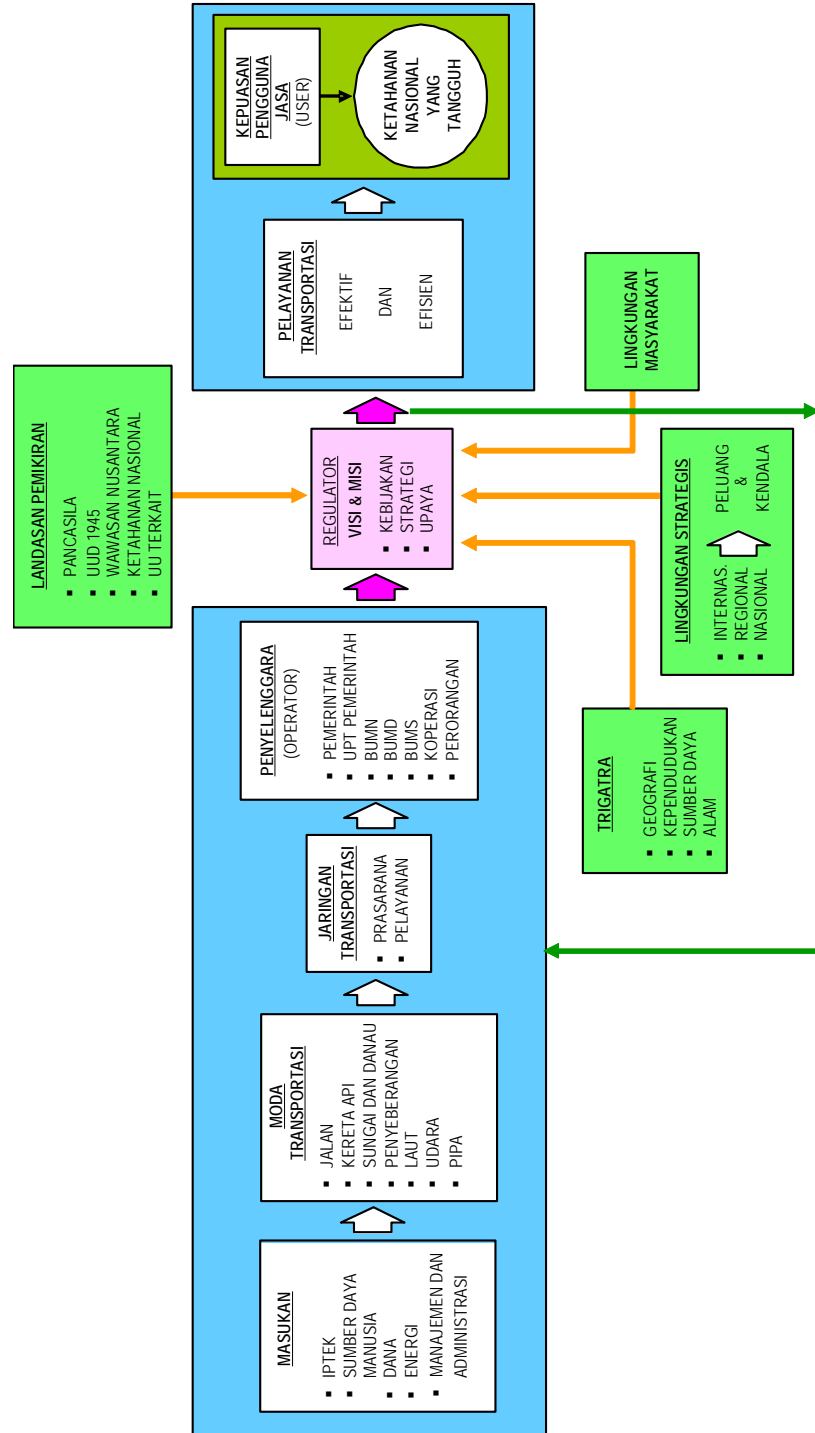
Pola pikir konsepsi Sistranas dalam rangka mencapai tujuannya sebagaimana disajikan pada Gambar 1, meliputi masukan, moda transportasi, jaringan transportasi, penyelenggara transportasi, landasan pemikiran, trigatra, lingkungan strategis, lingkungan masyarakat, visi dan misi, kebijakan, pelayanan, kepuasan pengguna jasa, dan ketahanan nasional, dapat dijelaskan sebagai berikut.

### **a. Masukan**

Masukan yang berpengaruh baik terhadap proses maupun keluaran dari kegiatan transportasi antara lain meliputi ilmu pengetahuan dan teknologi, sumber daya manusia, dana, sumber daya energi, dan manajemen/administrasi negara.

Penguasaan teknologi akan mampu memaksimalkan kemampuan transportasi dalam memenuhi kebutuhan mobilitas manusia dan barang serta tuntutan peningkatan kualitas pelayanan. Penerapan teknologi maju akan menciptakan efisiensi dan semakin memperkuat daya saing nasional dalam perdagangan internasional. Penerapan teknologi tersebut tetap memperhatikan wawasan lingkungan, hemat energi, dan pengutamaan produksi dalam negeri.

Sumber daya manusia, yang terdiri dari aparat pemerintah, awak sarana, dan penyedia jasa transportasi, merupakan salah satu modal dasar pembangunan transportasi yang perlu dikembangkan. Peningkatan keterampilan dan kualifikasi sumber daya manusia melalui peningkatan pendidikan dan pelatihan serta disiplin akan lebih menjamin keselamatan dan keamanan serta mutu pelayanan transportasi.



GAMBAR 1 : POLA PIKIR KONSEPSI SISTRANAS

Pembangunan transportasi secara berkelanjutan perlu didukung dengan tersedianya dana yang cukup, melalui sumber pendanaan yang dikaji secara cermat, seperti pendapatan usaha, pajak, dan sebagainya.

Kegiatan transportasi membutuhkan energi yang cukup dominan dalam penyelenggaraannya. Diversifikasi sumber daya energi perlu dilakukan untuk kesinambungan operasional transportasi melalui penggunaan teknologi sarana dan prasarana transportasi yang hemat energi sekaligus dapat mengurangi pencemaran lingkungan.

Sistranas harus dikelola melalui manajemen dan administrasi yang baik, sesuai dengan kriteria *good governance*.

b. Moda Transportasi

Jaringan transportasi dapat dibentuk oleh moda transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut, udara, dan pipa. Masing-masing moda memiliki karakteristik teknis yang berbeda, pemanfaatannya disesuaikan dengan kondisi geografis daerah layanan.

Moda transportasi jalan mempunyai karakteristik utama yakni fleksibel, dan mampu memberikan pelayanan dari pintu ke pintu. Moda transportasi kereta api memiliki keunggulan yaitu daya angkut tinggi, polusi rendah, keselamatan tinggi, dan hemat bahan bakar. Moda transportasi sungai dan danau mempunyai karakteristik kecepatan rendah dan murah dengan tingkat polusi rendah. Moda transportasi penyeberangan mempunyai karakteristik mampu mengangkut penumpang dan kendaraan dalam jumlah besar serta kecepatan relatif rendah dengan tingkat polusi rendah.

Moda transportasi laut mempunyai karakteristik mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah besar, kecepatan rendah dan jarak jauh dengan tingkat polusi rendah.

Moda transportasi udara mempunyai karakteristik kecepatan tinggi dan dapat melakukan penetrasi sampai ke seluruh wilayah yang tidak bisa dijangkau oleh moda transportasi lain.

Moda transportasi pipa tidak digunakan untuk transportasi umum, sifat pelayanannya terbatas hanya untuk angkutan

komoditas curah cair dan gas, dengan sifat pergerakan hanya satu arah.

c. Jaringan transportasi

Jaringan transportasi terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Jaringan prasarana terdiri dari simpul dan ruang lalu lintas.

Keterpaduan jaringan prasarana moda-moda transportasi mendukung penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda dalam penyediaan pelayanan angkutan yang berkesinambungan. Simpul transportasi merupakan media alih muat yang mempunyai peran yang sangat penting dalam mewujudkan keterpaduan dan kesinambungan pelayanan angkutan. Jaringan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda meliputi pelayanan angkutan penumpang dan/atau barang.

Jaringan prasarana transportasi jalan terdiri dari simpul, yang berwujud terminal penumpang dan terminal barang, dan ruang lalu lintas yang berupa ruas jalan yang ditentukan hirarkinya menurut peranannya. Jaringan pelayanan angkutan umum meliputi pelayanan angkutan orang dan atau barang.

Jaringan prasarana transportasi kereta api terdiri dari simpul yang berwujud stasiun, dan ruang lalu lintas yang berupa jalur kereta api. Jaringan pelayanan transportasi kereta api meliputi jaringan pelayanan angkutan orang dan atau barang.

Jaringan prasarana transportasi sungai dan danau terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan sungai dan danau, dan ruang lalu lintas yang berwujud alur pelayaran. Jaringan pelayanan transportasi sungai dan danau meliputi jaringan pelayanan angkutan orang dan atau barang.

Jaringan prasarana transportasi penyeberangan terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan penyeberangan, dan ruang lalu lintas yang berwujud alur penyeberangan. Jaringan pelayanan transportasi penyeberangan disebut lintas penyeberangan.

Jaringan prasarana transportasi laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut, dan ruang lalu lintas yang berwujud

alur pelayaran. Jaringan pelayanan transportasi laut dibedakan menurut hirarki dan sifat pelayanannya.

Jaringan prasarana transportasi udara terdiri dari bandar udara sebagai simpul, dan ruang lalu-lintas udara. Jaringan pelayanan transportasi udara terdiri dari rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan luar negeri.

Jaringan transportasi pipa terdiri dari jaringan utama, jaringan pengumpan, dan jaringan distribusi. Jaringan transportasi pipa dibangun oleh industri tertentu sebagai alat transportasi yang penggunaannya khusus untuk kepentingan industri tersebut. Jaringan transportasi pipa tidak dapat dipisahkan antara jaringan prasarana dan jaringan pelayanannya.

d. Penyelenggara Transportasi

Penyelenggara transportasi adalah pemerintah, unit pelaksana teknis (UPT) yang dibentuk pemerintah, badan usaha milik negara (BUMN), badan usaha milik daerah (BUMD), badan usaha milik swasta (BUMS), koperasi, dan perorangan.

e. Landasan Pemikiran

Landasan pemikiran yang terdiri dari Pancasila, UUD 1945, Wawasan Nusantara, Ketahanan Nasional, dan UU terkait, merupakan komponen penting yang menjadi landasan dan acuan dalam perumusan kebijakan, strategi dan upaya penyelenggaraan transportasi nasional.

f. Trigatra

Penyediaan dan pengembangan transportasi pada hakekatnya harus dilakukan dengan memperhatikan keterkaitannya dengan trigatra, yakni gatra geografi, sumber daya alam, dan kependudukan.

Penyelenggaraan transportasi dilaksanakan dengan memperhatikan kondisi geografi Indonesia yang terdiri dari daratan dan perairan dengan pulau-pulau yang ada di dalamnya. Transportasi harus dapat menjangkau seluruh pelosok tanah air dan terjangkau oleh masyarakat banyak.

Sumber daya alam, dalam bentuk sumber bahan makanan, sumber energi, bahan mineral, flora, serta fauna,

memerlukan sarana dan prasarana transportasi agar dapat dieksplorasi, dieksploitasi, diproduksi, dan didistribusikan ataupun diperdagangkan agar manfaatnya secara optimal dapat dinikmati oleh rakyat.

Jumlah, persebaran penduduk, tingkat pertumbuhan, struktur, tingkat kesejahteraan, dan kualitas sumber daya manusia, merupakan masalah dan sekaligus potensi yang harus dipecahkan dan dilayani oleh sistem transportasi nasional khususnya melalui peningkatan mobilitas penduduk.

g. Lingkungan Strategis

Perumusan kebijakan, strategi dan upaya pembangunan Sistranas juga dipengaruhi lingkungan strategis baik lingkup internasional, regional maupun nasional yang manifestasinya berupa peluang dan kendala.

h. Lingkungan Masyarakat

Masyarakat mempunyai peranan penting dalam menjaga keamanan sarana dan prasarana transportasi, agar tidak dirusak ataupun diganggu dengan alasan apapun. Kerusakan fasilitas publik akan berdampak luas terhadap pengguna jasa.

i. Visi dan Misi

Visi Sistranas merupakan keadaan transportasi yang diinginkan di masa mendatang.

Misi merupakan upaya untuk mewujudkan visi Sistranas dan acuan dalam merumuskan kebijakan Sistranas.

j. Kebijakan

Kebijakan, strategi, dan upaya dalam perwujudan Sistranas harus dalam satu lintas proses yang mengalir dalam rangka pemanfaatan masukan menuju tercapainya keluaran berupa pelayanan, dengan mempertimbangkan peluang dan kendala yang ada. Dengan demikian kebijakan, strategi dan upaya, harus memperhatikan semua elemen yang membentuk Sistranas dalam rangka menghasilkan pelayanan yang kuantitas dan kualitasnya sesuai dengan kebutuhan pengguna jasa.



k. Pelayanan

Inti dari Sistranas adalah pemanfaatan semua sumber daya secara optimal dan terorganisasi dalam rangka penyelenggaraan kegiatan transportasi untuk semua lapisan masyarakat pada semua wilayah. Hal ini berarti bahwa muara dari pelaksanaan kegiatan transportasi adalah terwujudnya pelayanan yang efektif dan efisien.

l. Kepuasan Pengguna Jasa

Pelayanan transportasi yang efektif dan efisien akan menghasilkan kepuasan bagi pengguna jasa (*user*) yang pada gilirannya dapat meningkatkan kesejahteraan.

m. Ketahanan Nasional yang Tangguh

Dengan meningkatnya kesejahteraan masyarakat, sebagai akibat dari pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, akan dapat mewujudkan ketahanan nasional yang tangguh.

## C. Tataan Transportasi

### 1. Struktur Ruang

Struktur ruang wilayah nasional antara lain meliputi sistem pusat permukiman nasional dan jaringan transportasi nasional. Sistem pusat permukiman nasional adalah tatanan pusat-pusat pelayanan ekonomi, pusat-pusat pelayanan pemerintahan dan atau pusat-pusat pelayanan jasa, yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari pusat kegiatan nasional (PKN), pusat kegiatan wilayah (PKW), dan pusat kegiatan lokal (PKL) untuk melayani kawasan permukiman, kawasan perkotaan dan wilayah sekitarnya.

Sistem pusat permukiman nasional meliputi pusat permukiman perkotaan dan pusat permukiman perdesaan.

Pusat permukiman perkotaan terdiri atas pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, dan pusat kegiatan lokal.

Pusat kegiatan nasional adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:

- a. berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor atau pintu gerbang ke kawasan internasional;

- b. berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa-jasa berskala nasional atau yang melayani beberapa provinsi;
- c. berpotensi atau berfungsi sebagai simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa provinsi;
- d. berpotensi atau berfungsi sebagai pusat utama pelayanan lintas batas antarnegara di kawasan perbatasan.

Pusat kegiatan wilayah adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:

- a. berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa-jasa yang melayani beberapa kabupaten;
- b. berpotensi atau berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani beberapa kabupaten;
- c. berpotensi atau berfungsi sebagai simpul kedua kegiatan ekspor-impor mendukung PKN.

Pusat kegiatan lokal adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:

- a. berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa-jasa yang melayani satu kabupaten atau beberapa kecamatan;
- b. berpotensi atau berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani satu kabupaten atau beberapa kecamatan.

Pusat permukiman perdesaan merupakan desa yang mempunyai potensi cepat berkembang dan dapat meningkatkan perkembangan desa sekitarnya, serta dapat melayani perkembangan berbagai usaha dan atau kegiatan dan permukiman masyarakat di desa tersebut dan desa-desa sekitarnya.

Sistem pusat permukiman nasional merupakan salah satu faktor utama yang dipertimbangkan dalam pengembangan Sistranas. Sistranas saling berinteraksi dengan pengembangan wilayah, termasuk pertumbuhan ekonomi, sosial-budaya, politik, dan pertahanan-keamanan nasional.

## 2. Tataran Transportasi

Sistranas diwujudkan dalam tiga tataran, yaitu tataran transportasi nasional (Tatranas), tataran transportasi wilayah (Tatrawil), dan tataran transportasi lokal (Tatralok).

### a. Tatranas

Tatranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antarsimpul atau kota nasional, dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya.

### b. Tatrawil

Tatrawil adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antarsimpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

### c. Tatralok

Tatralok adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien,

berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antarsimpul atau kota lokal, dan dari simpul atau kota lokal ke simpul atau kota wilayah, dan simpul atau kota nasional terdekat atau sebaliknya, serta dalam kawasan perkotaan dan perdesaan.

Kota Nasional adalah kota-kota pusat pemerintahan, kota-kota pintu gerbang nasional, kota-kota pusat kegiatan ekonomi nasional, dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap kegiatan nasional, yang memenuhi kriteria PKN.

Simpul transportasi nasional adalah simpul yang melayani pergerakan yang bersifat nasional, atau antarprovinsi dan atau antarnegara.

Kota Wilayah adalah kota-kota yang memiliki keterkaitan dengan beberapa kabupaten dalam satu provinsi, kota gerbang wilayah, kota-kota pusat kegiatan ekonomi wilayah dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap pengembangan wilayah provinsi, yang memenuhi kriteria PKW.

Simpul transportasi wilayah adalah simpul yang melayani pergerakan yang bersifat wilayah atau antarkabupaten/kota dan regional.

Kota Lokal adalah kota-kota yang memiliki keterkaitan dengan beberapa kecamatan dalam satu kabupaten, kota gerbang lokal, kota-kota pusat kegiatan ekonomi lokal dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap pengembangan kabupaten/kota, yang memenuhi kriteria PKL.

Simpul transportasi lokal adalah simpul yang melayani pergerakan yang bersifat lokal atau dalam kabupaten/kota serta kecamatan/perdesaan.

### **3. Jaringan Transportasi**

#### **a. Transportasi Antarmoda**

##### **1) Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi antarmoda adalah pelayanan transportasi antarmoda perkotaan, transportasi antarmoda antarkota, dan transportasi antarmoda luar negeri.

## 2) Jaringan Prasarana

Keterpaduan jaringan prasarana transportasi antarmoda diwujudkan dalam bentuk interkoneksi antarfasilitas dalam terminal transportasi antarmoda, yaitu simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu antarmoda transportasi yang terlibat, yang memfasilitasi kegiatan alih muat, yang dari aspek tatanan fasilitas, fungsional, dan operasional, mampu memberikan pelayanan antarmoda secara berkesinambungan.

### b. Transportasi Jalan

#### 1) Jaringan Pelayanan

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dikelompokkan menurut wilayah pelayanan, operasi pelayanan, dan perannya.

Menurut wilayah pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum, terdiri dari angkutan lintas batas negara, angkutan antarkota antarprovinsi, angkutan kota, angkutan perdesaan, angkutan perbatasan, angkutan khusus, angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata dan angkutan lingkungan.

Menurut sifat operasi pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum di atas dapat dilaksanakan dalam trayek dan tidak dalam trayek.

Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek yaitu :

- a) *Angkutan lintas batas negara*, angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terkait dalam trayek;
- b) *Angkutan antarkota antarprovinsi (AKAP)*, angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antardaerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek;

- c) *Angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP)*, angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antardaerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek;
- d) *Angkutan kota*, angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten atau dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek;
- e) *Angkutan perdesaan*, angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek;
- f) *Angkutan perbatasan*, angkutan kota atau angkutan perdesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang berbatasan langsung pada kabupaten atau kota lainnya baik yang melalui satu provinsi maupun lebih dari satu provinsi;
- g) *Angkutan khusus*, angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antarjemput penumpang umum, antarjemput karyawan, permukiman, dan simpul yang berbeda.

Sedangkan untuk angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek yaitu :

- a) *Angkutan taksi*, angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas;
- b) *Angkutan sewa*, angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasi yang tidak terbatas;

- c) *Angkutan pariwisata*, angkutan dengan menggunakan bis umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya;
- d) *Angkutan lingkungan*, angkutan dengan menggunakan mobil penumpang yang dioperasikan dalam wilayah operasi terbatas pada kawasan tertentu.

Pelayanan angkutan barang dengan kendaraan umum tidak dibatasi wilayah pelayanannya. Demi keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dapat ditetapkan jaringan lintas untuk mobil barang tertentu, baik kendaraan umum maupun kendaraan bukan umum. Dengan ditetapkan jaringan lintas untuk mobil barang yang bersangkutan, maka mobil barang dimaksud hanya diijinkan melalui lintasannya, misalnya mobil barang pengangkut petikemas, mobil barang pengangkut bahan berbahaya dan beracun, dan mobil barang pengangkut alat berat.

## 2) Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi jalan terdiri dari simpul yang berwujud terminal penumpang dan terminal barang, dan ruang lalu lintas. Terminal penumpang menurut wilayah pelayanannya dikelompokkan menjadi:

- a) *terminal penumpang tipe A*, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota antarprovinsi, antarkota dalam provinsi, angkutan kota, dan angkutan perdesaan;
- b) *terminal penumpang tipe B*, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan kota, dan angkutan perdesaan;
- c) *terminal penumpang tipe C*, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perdesaan.

Selanjutnya masing-masing tipe tersebut dapat dibagi dalam beberapa kelas sesuai dengan kapasitas terminal dan volume kendaraan umum yang dilayani.

Terminal barang dapat pula dikelompokkan menurut fungsi pelayanan penyebaran/distribusi menjadi :

- a) *Terminal utama*, berfungsi melayani penyebaran antarpusat kegiatan nasional, dari pusat kegiatan wilayah ke pusat kegiatan nasional, serta perpindahan antar moda;
- b) *Terminal penumpang*, berfungsi melayani penyebaran antarpusat kegiatan wilayah, dari pusat kegiatan lokal ke pusat kegiatan wilayah;
- c) *Terminal lokal*, berfungsi melayani penyebaran antarpusat kegiatan lokal.

Jaringan jalan terdiri atas jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Jaringan jalan primer, merupakan jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sedangkan Jaringan jalan sekunder, merupakan jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Berdasarkan sifat dan pergerakan lalu lintas dan angkutan jalan, jalan umum dibedakan atas fungsi jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan. Jalan arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Jalan kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Pembagian setiap ruas jalan pada jaringan jalan primer terdiri dari :



- a) *jalan arteri primer*, menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional, atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah;
- b) *jalan kolektor primer*, menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan wilayah, atau menghubungkan antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal;
- c) *jalan lokal primer*, menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan atau pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lokal, pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, dan antarpusat kegiatan lingkungan.
- d) *jalan lingkungan primer*, menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan.

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, atau antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan PKL, antar-PKL, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat

pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Jalan dibagi dalam beberapa kelas didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda transportasi yang sesuai karakteristik masing-masing moda, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, muatan sumbu terberat kendaraan bermotor, serta konstruksi jalan. Pembagian kelas jalan dimaksud, meliputi jalan kelas I, kelas II, kelas III A, kelas III B, dan kelas III C.

Dilihat dari aspek pengusahaannya, jalan umum dikelompokkan menjadi jalan tol yang kepada pemakainya dikenakan pungutan dan merupakan alternatif dari jalan umum yang ada, dan jalan bukan tol.

### c. Transportasi Kereta Api

#### 1) Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi kereta api dibedakan menjadi jaringan pelayanan transportasi kereta api antarkota dan perkotaan. Jaringan pelayanan angkutan antarkota terdiri atas:

- a) lintas utama berfungsi melayani angkutan jarak jauh atau sedang yang menghubungkan antarstasiun, dan berfungsi sebagai pengumpul yang ditetapkan untuk melayani lintas utama;
- b) lintas cabang berfungsi melayani angkutan jarak sedang atau dekat yang menghubungkan antara stasiun yang berfungsi sebagai pengumpan dengan stasiun yang berfungsi sebagai pengumpul atau antarstasiun yang berfungsi sebagai pengumpan yang ditetapkan untuk melayani lintas cabang.

Menurut sifat barang yang diangkut, pengangkutan barang dengan kereta api dikelompokkan menjadi:

- a) *angkutan barang dengan cara umum*: pelayanan angkutan untuk berbagai jenis barang yang dilayani dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi dengan syarat-syarat umum angkutan barang;
- b) *angkutan barang dengan cara khusus*: pelayanan angkutan hanya untuk sejenis komoditi tertentu dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi dengan syarat-syarat khusus, seperti angkutan pupuk, minyak, batu bara, hewan dan lain sebagainya.

## 2) Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi kereta api terdiri dari simpul yang berwujud stasiun, dan ruang lalu lintas. Stasiun mempunyai fungsi yang sama dengan simpul moda transportasi lainnya yaitu sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, memuat dan membongkar barang, mengatur perjalanan kereta api, serta perpindahan intramoda dan atau antarmoda. Stasiun dapat dikelompokkan menurut:

- a) Fungsinya, dapat dibedakan menjadi *stasiun penumpang* dan *stasiun barang*. Stasiun penumpang pada umumnya dapat juga berfungsi untuk melayani angkutan barang namun bersifat terbatas, sedangkan stasiun barang hanya khusus melayani angkutan barang. Stasiun tersebut dapat dibagi menjadi stasiun pengumpul dan pengumpan serta dalam beberapa kelas sesuai dengan lokasi kebutuhan operasional, dan pengusahaannya.
- b) Pengelolaannya, dikelompokkan menjadi stasiun umum dan stasiun khusus. Stasiun umum adalah stasiun yang digunakan untuk melayani kepentingan umum baik untuk angkutan penumpang maupun barang, sedangkan stasiun khusus adalah stasiun yang dimiliki/dikuasai badan usaha tertentu yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan yang bersangkutan.

Ruang lalu lintas pada transportasi kereta api berupa jalur kereta api yang diperuntukkan bagi gerak lokomotif, kereta dan gerbong. Jalur kereta api dimaksud

dapat dikelompokkan menurut kepemilikan dan penyelenggaraannya. Menurut kepemilikan dan penyelenggaraannya, jalur kereta api dikelompokkan menjadi jalur kereta api umum dan jalur kereta api khusus. Jalur kereta api umum adalah jalur kereta api yang digunakan untuk melayani kepentingan umum baik untuk angkutan penumpang maupun barang, sedangkan jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk kepentingan sendiri.

#### **d. Transportasi Sungai dan Danau**

##### **1) Jaringan Pelayanan**

Pelayanan transportasi sungai dan danau untuk angkutan penumpang dan barang dilakukan dalam trayek tetap teratur, dan trayek tidak tetap dan tidak teratur.

##### **2) Jaringan Prasarana**

Jaringan prasarana transportasi sungai dan danau terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan sungai dan danau, dan ruang lalu lintas yang berwujud alur pelayaran.

Pelabuhan sungai dan danau menurut peran dan fungsinya terdiri dari pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan antarprovinsi, pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan antarkabupaten/kota dalam provinsi, serta pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan dalam kabupaten/kota.

#### **e. Transportasi Penyeberangan**

##### **1) Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan penyeberangan, yang disebut lintas penyeberangan, menurut fungsinya terdiri dari: *lintas penyeberangan antarnegara*, yaitu yang menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan atau jaringan jalur kereta api antarnegara; *lintas penyeberangan antarprovinsi*, yaitu yang menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan atau jaringan jalur kereta api antarprovinsi; *lintas penyeberangan antarkabupaten/kota* dalam provinsi, yaitu

yang menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan atau jaringan jalur kereta api antarkabupaten/kota dalam provinsi; *lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota*, yaitu yang menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan atau jaringan jalur kereta api dalam kabupaten/kota.

## 2) Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi penyeberangan terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan penyeberangan dan ruang lalu lintas yang berwujud alur penyeberangan. Hirarki pelabuhan penyeberangan berdasarkan peran dan fungsinya dikelompokkan menjadi :

- a) pelabuhan penyeberangan lintas provinsi dan antar negara, yaitu pelabuhan penyeberangan yang melayani lintas provinsi dan antarnegara;
- b) pelabuhan penyeberangan lintas kabupaten/kota, yaitu pelabuhan penyeberangan yang melayani lintas kabupaten/kota;
- c) pelabuhan penyeberangan lintas dalam kabupaten, yaitu pelabuhan penyeberangan yang melayani lintas dalam kabupaten/kota.

## f. Transportasi Laut

### 1) Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi laut berupa trayek dibedakan menurut kegiatan dan sifat pelayanannya.

Berdasarkan kegiatannya, jaringan (trayek) transportasi laut terdiri dari jaringan trayek transportasi laut dalam negeri dan jaringan trayek transportasi laut luar negeri.

Selanjutnya jaringan trayek transportasi laut dalam negeri terdiri dari:

- a) *jaringan trayek transportasi laut utama* yang menghubungkan antarpelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi;
- b) *jaringan trayek transportasi laut pengumpan* yaitu yang menghubungkan pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi dengan

pelabuhan yang bukan berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi. Disamping itu, trayek ini juga menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang bukan berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi;

Berdasarkan fungsi pelayanan transportasi laut sebagai *ship follow the trade* dan *ship promote the trade*, jaringan trayek transportasi laut dibagi menjadi pelayanan komersial dan nonkomersial (perintis).

Jaringan trayek transportasi laut tersebut di atas ditetapkan dengan memperhatikan pengembangan pusat industri, perdagangan dan pariwisata, pengembangan daerah, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan sifat pelayanannya jaringan pelayanan transportasi laut terdiri atas:

- a) *jaringan pelayanan transportasi laut tetap dan teratur* yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang telah ditetapkan;
- b) *jaringan pelayanan transportasi laut tidak tetap dan tidak teratur* yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang tidak ditetapkan.

## 2) Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut dan ruang lalu lintas yang berwujud alur pelayaran. Pelabuhan laut dibedakan berdasarkan peran, fungsi dan klasifikasi serta jenis. Berdasarkan jenisnya pelabuhan dibedakan atas:

- a) *pelabuhan umum* yang digunakan untuk melayani kepentingan umum perdagangan luar negeri dan dalam negeri sesuai ketetapan pemerintah dan mempunyai fasilitas karantina, imigrasi, bea cukai, penjagaan dan penyelamatan;
- b) *pelabuhan khusus* yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Hirarki berdasarkan peran dan fungsi pelabuhan laut terdiri dari :

- a) *pelabuhan internasional hub (utama primer)* adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang internasional dalam volume besar karena kedekatan dengan pasar dan jalur pelayaran internasional serta berdekatan dengan jalur laut kepulauan Indonesia;
- b) *pelabuhan internasional (utama sekunder)* adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dalam volume yang relatif besar karena kedekatan dengan jalur pelayaran nasional dan internasional serta mempunyai jarak tertentu dengan pelabuhan internasional lainnya;
- c) *pelabuhan nasional (utama tersier)* adalah pelabuhan utama memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dan bisa menangani semi kontainer dengan volume bongkar sedang dengan memperhatikan kebijakan pemerintah dalam pemerataan pembangunan nasional dan meningkatkan pertumbuhan wilayah, mempunyai jarak tertentu dengan jalur/rute lintas pelayaran nasional dan antarpulau serta dekat dengan pusat pertumbuhan wilayah ibukota kabupaten/kota dan kawasan pertumbuhan nasional.
- d) *pelabuhan regional* adalah pelabuhan pengumpan primer yang berfungsi khususnya untuk melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanan antarkabupaten/kota serta merupakan pengumpan kepada pelabuhan utama;
- e) *pelabuhan lokal* adalah pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi khususnya untuk melayani kegiatan angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanannya antarkecamatan dalam kabupaten/kota serta merupakan pengumpan kepada pelabuhan utama dan pelabuhan regional.

Berdasarkan peran dan fungsi pelabuhan khusus yang bersifat nasional, terdiri dari pelabuhan khusus nasional/ internasional yang melayani kegiatan bongkar muat

barang berbahaya dan beracun (B3) dengan lingkup pelayanan yang bersifat lintas provinsi dan internasional.

Berdasarkan jangkauan pelayarannya pelabuhan dapat ditetapkan sebagai pelabuhan yang terbuka dan tidak terbuka untuk perdagangan luar negeri.

Penyelenggaraan pelabuhan umum dapat dibedakan atas pelabuhan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah pusat dan atau penyelenggaraannya dilimpahkan pada BUMN, dan pelabuhan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah provinsi dan kabupaten/kota dan atau yang penyelenggaraannya dilimpahkan pada BUMD.

Ruang lalu lintas laut (*seaways*) adalah bagian dari ruang perairan yang ditetapkan untuk melayani kapal laut yang berlayar atau berolah gerak pada satu lokasi/pelabuhan atau dari suatu lokasi/pelabuhan menuju ke lokasi/pelabuhan lainnya melalui arah dan posisi tertentu.

Alur pelayaran adalah bagian dari ruang lalu lintas laut yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari. Alur pelayaran dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang.

Berdasarkan fungsi ruang lalu lintas laut dikelompokkan atas:

- a) ruang lalu lintas laut dimana pada lokasi tersebut instruksi secara positif diberikan dari pemandu (*sea traffic controller*) kepada nakhoda, contoh: alur masuk pelabuhan, daerah labuh/*anchorage area*, kolam pelabuhan, daerah bandar dan sebagainya;
- b) ruang lalu lintas laut dimana pada lokasi tersebut hanya diberikan informasi tentang lalu lintas yang diperlukan meliputi antara lain informasi tentang cuaca, kedalaman, pasang surut, arus, gelombang dan lain-lain.

Alur pelayaran terdiri dari alur pelayaran internasional dan alur pelayaran dalam negeri serta alur laut kepulauan, untuk perlintasan yang sifatnya terus-



menerus, langsung dan secepatnya bagi kapal asing yang melalui perairan Indonesia (*innocent passages*), seperti Selat Lombok-Selat Makassar, Selat Sunda-Selat Karimata, Laut Sawu-Laut Banda-Laut Maluku, Laut Timor-Laut Banda-Laut Maluku, yang ditetapkan dengan memperhatikan faktor-faktor pertahanan keamanan, keselamatan berlayar, rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional, tata ruang kelautan, konservasi sumber daya alam dan lingkungan, dan jaringan kabel/pipa dasar laut serta rekomendasi organisasi internasional yang berwenang.

#### **g. Transportasi Udara**

##### **1) Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi udara merupakan kumpulan rute penerbangan yang melayani kegiatan transportasi udara dengan jadwal dan frekuensi yang sudah tertentu.

Berdasarkan wilayah pelayanannya, rute penerbangan dibagi menjadi rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan luar negeri. Jaringan penerbangan dalam negeri dan luar negeri merupakan suatu kesatuan dan terintegrasi dengan jaringan transportasi darat dan laut.

Berdasarkan hirarki pelayanannya, rute penerbangan terdiri atas rute penerbangan utama, pengumpan dan perintis.

- a) *rute utama* yaitu rute yang menghubungkan antarbandar udara pusat penyebaran.
- b) *rute pengumpan* yaitu rute yang menghubungkan antara bandar udara pusat penyebaran dengan bandar udara yang bukan pusat penyebaran, dan/ atau antarbandar udara bukan pusat penyebaran;
- c) *rute perintis* yaitu rute yang menghubungkan bandar udara bukan pusat penyebaran dengan bandar udara bukan pusat penyebaran yang terletak pada daerah terisolasi/tertinggal.

Berdasarkan fungsi pelayanan transportasi udara sebagai *ship follow the trade* dan *ship promote the trade*, jaringan pelayanan transportasi udara dibagi menjadi pelayanan komersial dan non komersial (perintis).

Kegiatan transportasi udara terdiri atas: angkutan udara niaga yaitu angkutan udara untuk umum dengan menarik bayaran, dan angkutan udara bukan niaga yaitu kegiatan angkutan udara untuk memenuhi kebutuhan sendiri dan kegiatan pokoknya bukan di bidang angkutan udara. Sebagai tulang punggung transportasi udara adalah angkutan udara niaga berjadwal, sebagai penunjang adalah angkutan udara niaga tidak berjadwal, sedang pelengkap adalah angkutan udara bukan niaga.

Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal melayani rute penerbangan dalam negeri dan atau penerbangan luar negeri secara tetap dan teratur, sedangkan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal tidak terikat pada rute penerbangan yang tetap dan teratur.

## 2) Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi udara terdiri dari bandar udara, yang berfungsi sebagai simpul, dan ruang udara yang berfungsi sebagai ruang lalu lintas udara.

Bandar udara dibedakan berdasarkan fungsi, penggunaan, klasifikasi, status dan penyelenggaraannya serta kegiatannya.

Berdasarkan hirarki fungsinya bandar udara dikelompokkan menjadi bandar udara pusat penyebaran dan bandar udara bukan pusat penyebaran.

Berdasarkan penggunaannya, bandar udara dikelompokkan menjadi:

- a) *bandar udara yang terbuka* untuk melayani angkutan udara ke/dari luar negeri;
- b) *bandar udara yang tidak terbuka* untuk melayani angkutan udara ke/dari luar negeri.

Berdasarkan statusnya, bandar udara dikelompokkan menjadi :

- a) *bandar udara umum* yang digunakan untuk melayani kepentingan umum;
- b) *bandar udara khusus* yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Berdasarkan penyelenggaraannya bandar udara dibedakan atas:

- a) *bandar udara umum* yang diselenggarakan oleh pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota atau badan usaha kebandarudaraan. Badan usaha kebandarudaraan dapat mengikutsertakan pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/ kota dan badan hukum Indonesia melalui kerja sama, namun kerja sama dengan pemerintah provinsi dan atau kabupaten/kota harus kerja sama menyeluruh.
- b) *bandar udara khusus* yang diselenggarakan oleh pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota dan badan hukum Indonesia.

Berdasarkan kegiatannya bandar udara terdiri dari bandar udara yang melayani kegiatan :

- a) pendaratan dan lepas landas pesawat udara untuk melayani kegiatan angkutan udara;
- b) pendaratan dan lepas landas helikopter untuk melayani angkutan udara.

Bandar udara untuk pendaratan dan lepas landas helikopter untuk melayani kepentingan angkutan udara disebut *heliport*, *helipad*, dan *helideck*.

Berdasarkan fungsinya ruang udara dikelompokkan atas:

- a) *controlled airspace* yaitu ruang udara yang ditetapkan batas-batasnya, yang didalamnya diberikan instruksi secara positif dari pemandu (*air traffic controller*) kepada penerbang (contoh: *control area*, *approach control area*, *aerodrome control area*);

- b) *uncontrolled airspace* yaitu ruang lalu lintas udara yang di dalamnya hanya diberikan informasi tentang lalu lintas yang diperlukan (*essential traffic information*).

Ruang lalu lintas udara disusun dengan menggunakan prinsip jarak terpendek untuk memperoleh biaya terendah dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan penerbangan.

#### **h. Transportasi Pipa**

Jaringan transportasi pipa terdiri atas :

- 1) Jaringan transportasi pipa lokal untuk menunjang proses produksi dan distribusi di daerah industri;
- 2) Jaringan transportasi pipa regional yang berfungsi sebagai pendukung proses produksi dan distribusi di dalam provinsi;
- 3) Jaringan transportasi pipa nasional dan antar negara yang berfungsi sebagai pendukung proses produksi dan distribusi lintas provinsi dan lintas batas negara.

Didalam penggelaran jaringan pipa harus memperhatikan persyaratan keamanan, keselamatan dan kelestarian lingkungan.



## **BAB III**

### **KONDISI TRANSPORTASI SAAT INI DAN MASA MENDATANG**

#### **A. Umum**

Kondisi transportasi saat ini merupakan salah satu modal dasar dalam mewujudkan transportasi yang efektif dan efisien. Kondisi transportasi digambarkan melalui penilaian kinerja setiap moda antara lain kapasitas prasarana, tarif, kelancaran, tingkat ketertiban, keamanan, dan pelayanan transportasi.

Kondisi transportasi yang akan datang ditinjau dari harapan masyarakat, operator, dan pemerintah dinyatakan dalam keterpaduan moda serta penyelenggaraan masing-masing moda transportasi yang efektif dan efisien.

Dalam rangka mewujudkan kondisi transportasi yang diharapkan perlu memperhatikan perubahan lingkungan strategis, peluang dan kendala, serta permasalahan pada aspek jaringan, keselamatan, pengusaha, sumber daya manusia dan Iptek, lingkungan hidup dan energi, dan pendanaan.

Transportasi nasional yang efektif dan efisien diharapkan mampu mendukung terwujudnya ketahanan nasional yang tangguh dan Wawasan Nusantara.

#### **B. Kondisi Saat Ini**

##### **1. Kinerja Transportasi**

###### **a. Keselamatan**

Tingkat keselamatan transportasi jalan relatif masih rendah, terlihat pada angka kecelakaan yang masih tinggi, yang umumnya disebabkan oleh faktor manusia. Demikian juga pada kereta api tingkat keselamatan relatif masih rendah, terlihat masih seringnya terjadi kecelakaan pada

persimpangan sebidang, meskipun terjadi kecenderungan penurunan kecelakaan secara keseluruhan.

Tingkat keselamatan transportasi sungai dan danau relatif rendah, hal ini tidak terlepas dari kondisi sarana yang sudah tua serta peralatan navigasi yang relatif masih kurang. Selain itu kondisi keamanan dan keselamatan transportasi laut relatif rendah dengan masih terjadinya kecelakaan di alur pelayaran dan perompakan terhadap kapal-kapal di perairan Indonesia dan di selat Malaka. Tingkat keselamatan transportasi udara relatif tinggi meskipun pergerakan penerbangan domestik dan internasional dari tahun ke tahun mengalami peningkatan cukup tinggi.

b. Aksesibilitas

Aksesibilitas transportasi jalan di Pulau Sumatra, Jawa dan Bali relatif sudah lebih baik dibandingkan dengan aksesibilitas di pulau lainnya, yang disebabkan karena masih kurangnya jaringan pelayanan dan jaringan prasarana. Demikian juga pelayanan pada kereta api hanya ada di Pulau Jawa dan sebagian daerah di Pulau Sumatra. Jaringan prasarana transportasi sungai dan danau terdapat di Pulau Sumatera, Kalimantan dan Papua. Jaringan penyeberangan yang tersedia saat ini mencapai 185 lintas penyeberangan. Jaringan prasarana transportasi laut berupa pelabuhan laut sebanyak 2.113 pelabuhan. Aksesibilitas pelabuhan laut diukur dari perbandingan jumlah pelabuhan dengan luas wilayah nasional, setiap pelabuhan rata-rata melayani 910 km<sup>2</sup>, setiap pelabuhan umum rata-rata melayani 2.930,7 km<sup>2</sup>, dan setiap pelabuhan laut yang terbuka bagi perdagangan luar negeri rata-rata melayani 13.733 km<sup>2</sup> wilayah nasional. Jumlah bandar udara saat ini sebanyak 187 unit. Aksesibilitas bandar udara diukur dari perbandingan jumlah bandar udara dengan luas wilayah nasional, setiap bandar udara mempunyai cakupan wilayah pelayanan 10.118,8 km<sup>2</sup>.

c. Keterpaduan

Keterpaduan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi saat ini belum sepenuhnya terwujud, antara lain dapat dilihat dari pelayanan angkutan penumpang umum antara moda yang satu dengan moda lainnya menyebabkan masyarakat

yang melakukan perjalanan beberapa kali berganti kendaraan dan belum dapat dilayani oleh angkutan terusan. Selain itu perpindahan intramoda baik dalam kota, maupun antar kota belum dapat dilakukan dengan mudah dan cepat. Demikian juga keterpaduan dalam jaringan prasarana seperti pelabuhan, terminal bandar udara dan pengaturan jadwal masih belum memuaskan.

d. Kapasitas

Kapasitas sarana transportasi jalan dalam pelayanan penumpang relatif mencukupi terutama pada wilayah Pulau Sumatera, Jawa dan Bali, namun kapasitas lalu lintas kendaraan dengan prasarana jalan terutama di kota-kota besar belum seimbang. Transportasi kereta api perkotaan dalam pelayanan penumpang masih kurang mencukupi, sedangkan kapasitas kereta api antar kota telah mencukupi.

Pada transportasi penyeberangan kapasitas dermaga relatif mencukupi, namun pada beberapa pelabuhan penyeberangan sudah mencapai titik optimum, seperti pelabuhan Merak dan Bakauheni. Kapasitas kapal penyeberangan dalam pelayanan penumpang secara nasional relatif mencukupi.

Demikian juga pada transportasi laut, kapasitas pelabuhan relatif mencukupi, namun pada beberapa pelabuhan telah mencapai titik optimal, seperti Tanjung Priok dan Tanjung Perak. Kapasitas alur pelayaran secara umum relatif mencukupi, namun beberapa alur pelayaran memiliki kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi, seperti Selat Malaka dan Selat Sunda.

Hal yang sama pada transportasi udara, kapasitas tempat duduk yang tersedia untuk penerbangan berjadwal domestik dan internasional relatif mencukupi, demikian juga untuk kapasitas barang pada angkutan udara berjadwal domestik dan internasional.

e. Teratur

Pada transportasi jalan, ketidakteraturan pelayanan masih sering terjadi, yang disebabkan tingginya volume lalu lintas pada ruas-ruas tertentu khususnya di perkotaan. Keteraturan pelayanan kereta api pada umumnya sudah baik.



Pelayanan transportasi sungai dan danau dilaksanakan dengan tidak berjadwal. Sedang transportasi penyeberangan jadwalnya telah ditetapkan namun belum seluruhnya dapat dipenuhi. Hal ini tidak terlepas dari tingginya tingkat pemakaian dermaga terutama pada lintasan padat.

Pada transportasi laut, keteraturan pelayanan kapal telah ditetapkan namun belum seluruhnya terlaksana secara teratur, disamping banyaknya kapal yang melayani secara tramper.

Keteraturan pada transportasi udara secara umum relatif baik dengan tingkat *on time performance* (OTP) rata-rata di atas 85%.

f. Lancar dan Cepat

Kelancaran lalulintas jalan masih relatif kurang. Hal ini tidak terlepas dari terbatasnya daya dukung dan kondisi permukaan jalan serta rendahnya disiplin pemakai jalan terutama di perkotaan dan kota besar. Kelancaran lalulintas di perkotaan khususnya pada jam-jam sibuk hanya dapat dicapai dengan kecepatan 20 – 30 km/jam. Pada transportasi sungai dan danau, kelancaran arus lalu lintas pada alur pelayaran masih rendah, yang tidak terlepas dari kondisi sarana kapal sungai dan bercampurnya berbagai angkutan barang industri. Lalulintas angkutan penyeberangan relatif lancar. Kecepatan kapal penyeberangan sebagian besar kurang dari 15 knot, dengan jarak pelayaran relatif jauh. Pada beberapa lintas penyeberangan yang padat, karena tingkat pemakaian dermaganya sangat tinggi menyebabkan kelancaran arus lalulintas sering terhambat. Pada transportasi laut dan udara kelancaran arus lalulintas relatif lebih baik.

g. Mudah Dicapai

Kemudahan untuk melakukan perjalanan pada umumnya sudah memadai, namun masih perlu peningkatan, seperti informasi jadwal keberangkatan, lokasi penjualan tiket, dan tersedianya kendaraan terusan, terutama dirasakan bagi calon penumpang kereta api, angkutan penyeberangan, laut dan udara.

h. Tepat Waktu

Jadwal waktu kedatangan dan keberangkatan bus, kereta api, dan kapal penyeberangan serta kapal laut telah ditetapkan dalam satu *time table*, akan tetapi belum dapat dilaksanakan sepenuhnya. Sedangkan pada transportasi udara relatif dapat dipenuhi.

i. Nyaman

Kenyamanan pelayanan angkutan umum perkotaan masih jauh dari yang diharapkan, baik untuk transportasi jalan maupun kereta api. Sedang kenyamanan pada transportasi kereta api antar kota, transportasi sungai dan penyeberangan relatif baik. Berbagai alternatif pelayanan telah tersedia pada beberapa lintasan kereta api sesuai dengan daya beli masyarakat, namun tingkat ketersediaan fasilitas pelayanan di stasiun kereta api masih terbatas. Kenyamanan pelayanan di atas kapal laut relatif baik, namun fasilitas di pelabuhan masih perlu ditingkatkan. Sedang kenyamanan pada transportasi udara relatif memuaskan baik dilihat dari alternatif pelayanan dan ketersediaan fasilitas.

j. Tarif Terjangkau

Tarif angkutan umum perkotaan dan kereta api relatif terjangkau oleh masyarakat. Tarif angkutan umum perkotaan diberlakukan dengan sistem tarif datar (*flat fare*), namun untuk angkutan umum antarkota diterapkan tarif berdasarkan jarak. Tarif angkutan penyeberangan ditetapkan oleh pemerintah dan relatif terjangkau masyarakat. Angkutan perintis memperoleh subsidi atau PSO.

Pada transportasi laut, bila dilihat dari besaran tarif jasa pelabuhan di Indonesia relatif lebih murah dibandingkan dengan negara tetangga seperti Singapura, Malaysia dan Philipina. Namun dilihat dari kinerja pelayanan yang relatif lebih rendah sehingga total biaya jasa pelabuhan yang dikeluarkan oleh pengguna jasa menjadi lebih besar dibanding pelabuhan tersebut di atas. Tarif penumpang transportasi laut yang ditetapkan oleh pemerintah relatif terjangkau, tarif angkutan barang sesuai dengan mekanisme pasar.

Pada transportasi udara, pemerintah hanya menetapkan tarif dasar dan tarif batas atas untuk tarif penumpang dalam negeri kelas ekonomi, sedangkan tarif batas bawah diserahkan kepada mekanisme pasar.

k. Tertib

Tingkat ketertiban berlalulintas pada transportasi jalan masih sangat memprihatinkan, terlihat dari masih sering terjadinya pelanggaran terhadap rambu dan peraturan lalulintas. Pada transportasi laut, tingkat ketertiban berlalulintas masih perlu ditingkatkan, terutama pada saat keluar masuknya kapal dan barang di pelabuhan.

l. Aman

Keamanan transportasi jalan masih relatif rendah, terlihat dari masih terjadi tindak kekerasan, perampokan dan pungutan liar di terminal dan di atas kendaraan. Disamping itu, gangguan terhadap perjalanan kereta api seperti pelemparan dan kehilangan barang dalam perjalanan juga masih terjadi. Keamanan alur pelayaran transportasi penyeberangan relatif memadai, namun di lingkungan terminal dan dermaga masih rendah, terlihat dari banyaknya praktek calo dan kejadian kriminalitas.

Tingkat keamanan pada transportasi laut di Indonesia relatif rendah dimana pada alur pelayaran masih sering terjadi perompakan kapal. Disamping itu juga sering terjadi perusakan lingkungan, imigran gelap, pelanggaran integritas perairan teritorial, tindakan terorisme dan penyelundupan, sehingga Indonesia masih tergolong sebagai negara dengan perairan tidak aman. Tingkat keamanan pesawat udara dan penumpang di bandar udara relatif tinggi. Tetapi keamanan dalam pelayanan bagasi masih kurang memadai, dilihat dari masih banyaknya penumpang yang mengalami kehilangan barang (bagasi).

m. Polusi Rendah

Polusi udara yang ditimbulkan transportasi jalan sangat tinggi. Demikian juga limbah minyak diperairan akibat buangan kapal dan kebisingan yang timbul di sekitar bandar udara belum sepenuhnya dapat diatasi.

n. Efisien

Efisiensi penggunaan sarana angkutan penumpang antar kota relatif rendah atau berada di bawah faktor muat titik impas. Sementara untuk angkutan barang, tingkat penggunaan kendaraan rendah. Keadaan ini disebabkan karena tingginya tingkat persaingan dalam angkutan dan sebagian pengusaha kurang menguasai manajemen angkutan yang baik.

Utilisasi penggunaan sarana kereta api untuk angkutan penumpang antar kota dilihat dari faktor muat penumpang-km relatif rendah. Tingkat efisiensi penggunaan sarana kereta api penumpang lebih tinggi di Pulau Jawa dibandingkan dengan di Pulau Sumatera. Sedangkan tingkat efisiensi penggunaan kereta api barang di Pulau Sumatera lebih tinggi dibandingkan dengan di Pulau Jawa

Faktor muat kapal penyeberangan antar provinsi untuk angkutan penumpang relatif rendah, rata-rata 34,7%. Sedangkan faktor muat angkutan kendaraan rata-rata 73,9%, namun beberapa lintasan sudah mencapai lebih dari 85%, seperti pada lintas Merak-Bakauheni dan Ketapang-Gilimanuk.

Efisiensi penyelenggaraan pelabuhan di Indonesia relatif rendah. Hal ini dapat dilihat dari berbagai pelabuhan yang diusahakan hanya beberapa saja yang memberikan keuntungan, sedangkan pelabuhan yang tidak diusahakan selalu rugi. Namun beberapa segmen usaha antara lain dermaga, lapangan penumpukan peti kemas, *container crane* di beberapa pelabuhan utama seperti Tanjung Priok, Belawan, Tanjung Perak, Tanjung Emas dan Makassar telah menunjukkan efisiensi yang cukup tinggi. Utilisasi pengoperasian armada nasional untuk angkutan barang masih rendah sehingga tidak mampu bersaing dengan armada asing. Faktor muat armada angkutan barang berkisar antara 40% sampai dengan 90% untuk angkutan dalam negeri, dan 90% sampai dengan 100% untuk angkutan luar negeri.

Utilisasi penggunaan prasarana bandar udara sudah relatif tinggi, seperti pada Bandar Udara Soekarno-Hatta, Polonia, Juanda, dan Ngurah Rai. Utilisasi armada niaga penerbangan

domestik relatif tinggi dengan faktor muat penumpang rata-rata kurang lebih 80%, sedangkan utilisasi penggunaan ruang untuk barang relatif rendah dengan faktor muat barang (*cargo*) kurang lebih 46%. Adapun utilisasi penggunaan tempat duduk dan ruang barang untuk penerbangan luar negeri berjadwal belum optimal, dengan faktor muat penumpang kurang lebih 65% dan barang sekitar 48%.

## 2. Moda Transportasi

### a. Transportasi Antarmoda/Multimoda

- 1) Pada dasarnya kesinambungan pelayanan penumpang intra dan antarmoda transportasi telah terwujud namun belum didukung dengan manajemen pelayanan yang terpadu dan tiket tunggal.
- 2) Pelayanan transportasi barang antarmoda dan multimoda sudah berkembang namun penerapan dokumen tunggal dan operator transportasi multimoda masih terbatas.
- 3) Jaringan pelayanan transportasi antarmoda perkotaan untuk angkutan penumpang belum dapat diwujudkan.
- 4) Jaringan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda dalam negeri masih terbatas pada angkutan barang dalam kemasan kecil dan dalam skala pengiriman yang terbatas.
- 5) Jaringan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda untuk penumpang dan barang luar negeri sudah mulai berkembang.
- 6) Keterpaduan jaringan prasarana transportasi pada umumnya masih terbatas antara transportasi jalan dengan transportasi sungai dan danau, penyeberangan, laut, dan udara.
- 7) Keterpaduan jaringan prasarana kereta api dengan pelabuhan laut masih terbatas pada pelabuhan-pelabuhan di Pulau Jawa.
- 8) Tata letak fasilitas alih muat pada beberapa simpul transportasi masih belum dapat sepenuhnya mendukung kelancaran dan kemudahan kegiatan alih moda.

- 9) Sumber daya manusia di bidang transportasi antarmoda/multimoda masih terbatas.
- 10) Peraturan perundangan yang ada belum cukup mengatur penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda.
- 11) Fungsi pembinaan transportasi antarmoda/multimoda belum dilaksanakan secara utuh dalam satu bentuk kelembagaan.

b. Transportasi Perkotaan

- 1) Belum ada landasan hukum yang dapat digunakan sebagai acuan untuk merencanakan transportasi perkotaan, keterpaduan transportasi perkotaan belum sepenuhnya terwujud, transportasi umum masih belum sepenuhnya dikembangkan untuk mengatasi permasalahan angkutan.
- 2) Kapasitas jaringan transportasi kota/perkotaan masih sangat terbatas, peningkatan jumlah pergerakan serta kualitas pelayanan tidak sebanding dengan pengembangan jaringan.
- 3) Pengembangan transportasi dihadapkan pada keterbatasan lahan, jaringan transportasi masal perkotaan khususnya kereta api masih sangat terbatas belum sepenuhnya keunggulan komparatif kereta api dikembangkan untuk mengatasi transportasi kota/perkotaan.
- 4) Transportasi perkotaan masih belum sepenuhnya di kelola oleh kualitas sumberdaya yang memadai, norma, standar, acuan dan pedoman yang belum cukup tersedia.
- 5) Perhatian atas kondisi serta pengembangan sistem transportasi masal masih terbatas, tingkat pelayanan angkutan umum masih rendah, trayek angkutan banyak berimpit dan dilayani dengan kendaraan yang sudah berumur tua.
- 6) Lalulintas kota/perkotaan banyak diwarnai dengan kemacetan lalulintas, yang disebabkan oleh keterbatasan jaringan serta tingkat disiplin berlalulintas.

c. Transportasi Jalan

- 1) Jaringan jalan masih sangat terbatas, dan pemanfaatan sepenuhnya sesuai dengan fungsi, kelas dan peranan jalan.
- 2) Angkutan umum transportasi jalan masih belum sepenuhnya di kelola oleh kualitas sumberdaya yang memadai, norma, standar, acuan dan pedoman belum sepenuhnya tersedia khususnya yang terkait dengan sistem manajemen, operasi dan pemeliharaan sarana transportasi.
- 3) Jalan mempunyai keunggulan komparatif dalam menjangkau daerah terpencil dan terisolir, namun jaringan jalan masih belum sepenuhnya menjangkau seluruh daerah terisolir dan terpencil.
- 4) Telah dikembangkan jaringan jalan bebas hambatan (jalan tol), namun jaringan jalan tol masih sangat terbatas konsepsi jalan bebas hambatan masih belum sepenuhnya di kembangkan.
- 5) Jaringan transportasi jalan masih diorientasikan pada pengembangan jaringan jalan pada daratan, jaringan jalan belum dikembangkan lanjut dalam sistem transportasi gugus pulau/kepulauan

d. Transportasi Kereta Api

- 1) Transportasi kereta api sudah sangat dibutuhkan dan membutuhkan dana investasi yang sangat besar, namun dalam pengembangannya dihadapkan pada permasalahan ketersediaan dana pemerintah serta rendahnya investasi swasta.
- 2) PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan satu-satunya perusahaan perkeretaapian, pengembangan perkeretaapian oleh perusahaan swasta masih dihadapkan oleh beberapa kendala, landasan hukum yang ada belum sepenuhnya dapat mendorong peningkatan peran swasta.
- 3) Jaringan transportasi kereta api masih sangat terbatas, jalur kereta api hanya ada di Pulau Jawa dan Pulau Sumatra, pada tahun mendatang jaringan jalur kereta

api sudah perlu dikembangkan untuk mengatasi peningkatan permintaan.

- 4) Jaringan transportasi masih sangat terbatas, sehingga seluruh potensi jaringan termasuk jalur kereta api perlu dioptimalkan khususnya dalam melayani masyarakat yang mempunyai daya beli rendah.

e. Transportasi Sungai dan Danau

- 1) Transportasi sungai dan danau belum sepenuhnya dilengkapi dengan peraturan perundangan yang memadai.
- 2) Prasarana sungai dan danau belum sepenuhnya di manfaatkan sebagai prasarana transportasi, data dan informasi alur sungai sangat terbatas.
- 3) Investasi pada transportasi sungai danau masih sangat terbatas, jumlah kapal sungai dan danau masih sangat terbatas, dan banyak kapal sudah berumur tua.
- 4) Tingkat pelayanan angkutan sungai dan danau masih rendah, trayek sebagian besar tidak diatur dan pada ruas-ruas tertentu alur sungai terjadi kepadatan dan kemacetan lalu lintas, tingkat keselamatan masih rendah, jumlah rambu dan sarana navigasi masih sangat terbatas.
- 5) Jaringan transportasi masih sangat terbatas, sehingga seluruh potensi jaringan termasuk transportasi sungai danau perlu dioptimalkan khususnya dalam melayani masyarakat yang mempunyai daya beli rendah.
- 6) Penyelenggaraan angkutan sungai belum diselenggarakan oleh sumberdaya manusia yang mempunyai kompetensi dalam manajemen dan operasi angkutan sungai dan danau, standar, norma, kriteria dan acuan masih belum tersedia lengkap.

f. Transportasi Penyeberangan

- 1) Telah dikembangkan konsep *poros utara-selatan* dan *lintas penghubung poros*, namun pengembangan transportasi penyeberangan belum sepenuhnya diarahkan sebagai salah satu moda alat pemersatu NKRI, menghubungkan seluruh pulau-pulau di Indonesia.



- 2) Jaringan transportasi masih sangat terbatas, sehingga seluruh potensi jaringan termasuk angkutan penyeberangan perlu dioptimalkan khususnya dalam melayani masyarakat yang mempunyai daya beli rendah.
  - 3) Peran swasta dalam angkutan penyeberangan sudah cukup tinggi, namun masih terbatas pada lintas padat dan komersial, sehingga perlu dikembangkan sistem tarif dan sistem subsidi yang dapat mendorong peningkatan peran swasta dalam penyelenggaraan angkutan pada daerah terisolir dan terpencil.
  - 4) Sarana kapal penyeberangan masih belum sesuai dengan perkembangan jumlah permintaan dan kualitas pelayanan, operasi dan pemeliharaan belum sepenuhnya mengacu pada standar dan pedoman yang ada.
  - 5) Jaringan lintas masih terbatas, tingkat pelayanan transportasi penyeberangan masih relatif rendah khususnya tingkat kenyamanan dan keamanan dan keteraturan terhadap jadwal.
- g. Transportasi Laut
- 1) Keterpaduan pelayanan intra dan antarmoda di setiap pelabuhan belum sepenuhnya terlaksana, sehingga perpindahan barang dan penumpang kurang efektif dan efisien.
  - 2) Perencanaan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi laut belum efektif, sehingga penyediaan kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk memenuhi kebutuhan belum serasi dan seimbang.
  - 3) Belum terbentuknya tarif yang dapat menutupi biaya pelayanan (*cost recovery*) dengan tingkat efisiensi yang rendah.
  - 4) Pelayanan pada daerah tertinggal, terisolir dan kawasan perbatasan melalui subsidi angkutan perintis atau melalui skema *public service obligation* (PSO) belum terwujud.
  - 5) Penggunaan sarana dan prasarana transportasi laut masih belum optimal dengan tingkat efisiensi rendah, sehingga armada nasional belum mampu bersaing dengan armada asing.

- 6) Ketertiban pelayanan dan pengoperasian sarana dan prasarana masih relatif rendah. Masyarakat pemakai jasa transportasi, operator (penyelenggara) dan pengawas (regulator) belum mematuhi secara penuh ketentuan peraturan perundang-undangan.
  - 7) Sarana dan prasarana keselamatan pelayaran sesuai ketentuan internasional baik di *alur laut kepulauan Indonesia* (ALKI) maupun di alur pelayaran lainnya belum cukup dalam mendukung keselamatan pelayaran dan kelancaran angkutan laut.
  - 8) Pelayanan kapal, barang dan penumpang di pelabuhan relatif belum lancar sebagai salah satu upaya menekan ekonomi biaya tinggi.
  - 9) Keamanan di pelabuhan, di kapal dan di laut sesuai ketentuan internasional belum sepenuhnya terwujud.
  - 10) Kemudahan masyarakat dan penyelenggara angkutan laut memperoleh informasi mengenai transportasi laut melalui media cetak, booklet, internet, dan lain lain belum sepenuhnya terwujud.
  - 11) Ketepatan waktu berangkat dan tiba sesuai dengan jadwal yang ditetapkan belum terwujud sehingga belum dapat membantu masyarakat merencanakan kegiatannya dengan tepat.
  - 12) Kenyamanan selama dalam perjalanan dan di pelabuhan relatif belum terwujud.
  - 13) Peran transportasi laut dalam negeri melalui penegakan azas *cabotage* belum terwujud sepenuhnya.
  - 14) Kuantitas dan kualitas sumber daya manusia di subsektor transportasi laut sesuai dengan perkembangan teknologi dan ketentuan internasional belum serasi dan seimbang.
  - 15) Peran kelembagaan dalam mendukung terwujudnya penyelenggaraan transportasi laut belum efektif dan efisien.
- h. Transportasi Udara
- 1) Kapasitas dan produksi transportasi udara sudah sesuai dengan spesifikasi pesawat udara, namun masih perlu ditingkatkan guna mengantisipasi naiknya permintaan.

- 2) Jaringan pelayanan transportasi udara sudah berkembang melalui kebijakan deregulasi tarif dan relaksasi perijinan, namun perlu dievaluasi secara berkala untuk mengantisipasi perubahan yang terjadi.
- 3) Kondisi keselamatan penerbangan saat ini relatif memadai, namun berbagai peralatan penunjang operasi keamanan dan keselamatan penerbangan masih perlu disesuaikan dengan standar nasional dan internasional.
- 4) Peran kelembagaan saat ini dinilai sudah memadai namun dalam menghadapi penyelenggaraan transportasi udara yang semakin kompleks di masa depan maka peran kelembagaan masih perlu disesuaikan.
- 5) Sumber daya manusia saat ini sudah relatif memadai, namun masih memerlukan pengembangan dalam keahlian tertentu, terutama dalam mengantisipasi perkembangan teknologi penerbangan.
- 6) Peraturan perundang-undangan saat ini belum dapat sepenuhnya mengakomodasi berbagai perkembangan yang ada.
- 7) Telah dicapai beberapa perjanjian udara dengan negara mitra, namun masih perlu dilakukan evaluasi dengan memperhatikan situasi perkembangan pasar global dan kesiapan perusahaan penerbangan nasional.
- 8) Pelayanan angkutan perintis masih memerlukan subsidi untuk menghubungkan daerah-daerah yang masih belum dapat dilayani oleh moda transportasi lainnya.

## **C. Kondisi yang Diharapkan**

### **1. Kinerja**

#### **a. Keselamatan**

Meningkatnya tingkat keselamatan transportasi jalan dan kereta api terutama pada perlintasan sebidang yang masih sering terjadi kecelakaan, transportasi laut terutama pada alur pelayaran kapal-kapal di Selat Malaka, dan transportasi udara sehubungan dengan meningkatnya lalu lintas penerbangan.

b. Aksesibilitas

Meningkatnya aksesibilitas jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi jalan, terutama di Pulau Sumatra, Jawa, Bali Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku dan Papua, transportasi kereta api di lintas utara Pulau Jawa dan sebagian di Pulau Sumatra, transportasi sungai dan danau di Pulau Sumatera, Kalimantan dan Papua, transportasi penyeberangan, transportasi laut khususnya untuk pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, dan transportasi udara terutama untuk daerah-daerah yang belum ada moda transportasi lainnya.

c. Keterpaduan

Meningkatnya keterpaduan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana angkutan umum antara moda yang satu dengan moda lainnya sehingga dapat diwujudkan pelayanan transportasi yang terpadu.

d. Kapasitas

Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi jalan dalam pelayanan distribusi penumpang terutama pada wilayah Pulau Sumatera, Jawa dan Bali, transportasi kereta api dengan pembangunan jalur ganda dan pengembangan sistem persinyalan dan pengembangan dermaga penyeberangan.

Pada transportasi laut terjadi peningkatan armada, fasilitas pelabuhan dan petikemas pada beberapa pelabuhan utama seperti Tanjung Priok dan Tanjung Perak, serta kapasitas alur pelayaran terutama yang memiliki kepadatan lalulintas cukup tinggi seperti Selat Malaka dan Selat Sunda.

Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara untuk angkutan penumpang berjadwal domestik dan internasional, serta tersedianya angkutan udara khusus untuk *cargo*.

e. Teratur

Meningkatnya keteraturan jadwal kedatangan dan keberangkatan pada angkutan jalan, angkutan kereta api, angkutan sungai dan danau, transportasi laut, dan transportasi udara, sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

f. Lancar dan Cepat

Meningkatnya kelancaran dan kecepatan arus lalu lintas jalan terutama pada angkutan perkotaan di kota-kota besar, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut terutama aksesibilitas ke pelabuhan, dan transportasi udara khususnya pelayanan di terminal bandar udara.

g. Kemudahan

Meningkatnya kemudahan untuk melakukan perjalanan dengan didukung adanya informasi jadwal kedatangan dan keberangkatan, penjualan tiket, kendaraan terusan dan alih moda, khusus untuk transportasi laut tersedia juga informasi ruang muatan kapal.

h. Tepat Waktu

Meningkatnya ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan bus, kereta api, kapal sungai dan danau, kapal penyeberangan, kapal laut dan pesawat udara, sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

i. Nyaman

Meningkatnya kenyamanan pelayanan angkutan umum perkotaan, transportasi kereta api antarkota, transportasi penyeberangan, transportasi laut, dan transportasi udara.

j. Tarif Terjangkau

Meningkatnya keterjangkauan tarif angkutan umum perkotaan, transportasi kereta api, transportasi penyeberangan, transportasi laut, dan transportasi udara.

k. Tertib

Meningkatnya ketertiban berlalu lintas pada transportasi jalan khususnya angkutan perkotaan sehingga pelanggaran terhadap rambu dan peraturan lalu lintas di jalan dapat diminimalisasi.

l. Aman

Meningkatnya keamanan transportasi jalan, kereta api, dan penyeberangan, terutama di terminal dan di atas kendaraan,

sehingga tindak kriminal terhadap pengguna jasa dapat diminimalisasi.

Meningkatnya keamanan pada pelayanan transportasi laut di Indonesia, terutama pada alur pelayaran sibuk seperti Selat Malaka sehingga kejadian perompakan dapat ditekan dan sesuai dengan penerapan *International Shipping and Port Security (ISPS) Code*.

Meningkatnya kemampuan keamanan bandar udara sebagai pintu pencegahan tindak kriminalitas internasional.

m. Polusi Rendah

Menurunnya tingkat polusi udara yang ditimbulkan oleh transportasi jalan khususnya di wilayah perkotaan, tingkat polusi limbah minyak di perairan akibat buangan kapal, serta tingkat kebisingan di sekitar kawasan bandar udara.

n. Efisien

Meningkatnya penggunaan sarana dan prasarana angkutan penumpang antar kota, transportasi kereta api antar kota, faktor muat kapal penyeberangan, efisiensi penyelenggaraan pelabuhan dan pengoperasian armada nasional sehingga mampu bersaing dengan armada asing.

## 2. Moda Transportasi

a. Transportasi Antarmoda/Multimoda

- 1) Terwujudnya pelayanan transportasi antarmoda penumpang perkotaan dengan tiket tunggal, peningkatan pelayanan transportasi penumpang dan atau barang antarmoda/multimoda dalam negeri dan luar negeri;
- 2) Terwujudnya tatanan fasilitas alih muat di simpul transportasi yang mampu mendukung kelancaran kegiatan alih moda;
- 3) Meningkatnya keterpaduan jaringan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda utamanya pada simpul-simpul transportasi penyeberangan, laut, dan udara, untuk mendukung pelayanan transportasi antarmoda/ multimoda yang efektif dan efisien.

- 4) Meningkatnya kuantitas dan kualitas sumber daya manusia di bidang transportasi antarmoda/multimoda.
  - 5) Terwujudnya peraturan perundangan di bidang transportasi antarmoda/ multimoda.
  - 6) Terwujudnya kelembagaan untuk pembinaan penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda.
- b. Transportasi perkotaan
- 1) Meningkatnya keterpaduan pelayanan angkutan umum perkotaan baik intra maupun antarmoda, khususnya pengembangan simpul bandar udara dan pelabuhan laut sebagai tempat alih muat.
  - 2) Meningkatnya pengembangan transportasi masal perkotaan sebagai salah satu akselerasi pengurangan kepadatan dan kemacetan lalu lintas di kota besar maupun metropolitan.
  - 3) Meningkatnya ketertiban berlalu lintas guna menjamin kelancaran lalu lintas khususnya pada transportasi perkotaan.
  - 4) Meningkatnya kenyamanan dan keamanan pelayanan angkutan umum perkotaan sebagai salah satu upaya mendorong pengguna kendaraan pribadi beralih ke angkutan umum.
  - 5) Meningkatnya perhatian dan keberpihakan kepada angkutan umum perkotaan khususnya aspek keselamatan sebagai akibat dari kurang disiplinnya pengemudi angkutan umum.
  - 6) Meningkatnya aksesibilitas angkutan perkotaan khususnya di kota-kota besar, seperti Medan, Jakarta, Surabaya, Bandung, Makassar, dan lainnya, guna memenuhi kebutuhan masyarakat perkotaan.
  - 7) Meningkatnya kapasitas jaringan transportasi perkotaan, baik jaringan jalan dan jalan rel, khususnya di kota besar dan metropolitan.
  - 8) Meningkatnya jaringan prasarana guna mengantisipasi meningkatnya permintaan pelayanan angkutan umum perkotaan.

c. Transportasi Jalan

- 1) Berkembangnya jaringan jalan lintas pada masing-masing pulau yang menghubungkan seluruh kawasan, pusat permukiman dan simpul-simpul transportasi.
- 2) Terwujudnya standar prasarana dan sarana transportasi jalan sesuai dengan perkembangan kawasan dan kota.
- 3) Berkembangnya transportasi antar pulau sebagai bagian dari jaringan jalan, khususnya yang dapat diseberangi dalam waktu yang relatif pendek dan merupakan kesatuan angkutan transportasi jalan, melalui angkutan penyeberangan.
- 4) Meningkatnya keterkaitan dan hubungan pulau-pulau melalui pembangunan jembatan antarpulau sesuai dengan kebutuhan.
- 5) Meningkatnya fungsi jalan baik jaringan arteri primer maupun jaringan kolektor primer dan jalan lintas, dengan memperhatikan perkiraan arus penumpang dan barang antarkawasan, antarkota, antara kawasan dan kota, dan antarpulau.
- 6) Berkembangnya jalan bebas hambatan (jalan tol) khususnya untuk mengoptimalkan fungsi transportasi jalan.
- 7) Terwujudnya sistem tarif serta subsidi angkutan.
- 8) Berkembangnya transportasi di daerah terpencil, marginal, terbelakang, terisolir dan kawasan perbatasan melalui angkutan perintis atau skema *public service obligation* (PSO).

d. Transportasi Kereta Api

- 1) Berkembangnya jaringan transportasi kereta api dengan memperhatikan perkiraan arus penumpang dan barang, kapasitas lintas, dan kondisi jaringan transportasi kereta api yang ada;
- 2) Berkembangnya jaringan transportasi kereta api dilaksanakan untuk mewujudkan jaringan lintas kereta api di Sumatra, lintas Sumatra-Jawa serta angkutan barang di Pulau Kalimantan dan Pulau Sulawesi;



- 3) Berkembangnya jaringan transportasi kereta api di Pulau Jawa dititikberatkan pada pengembangan rel jalur ganda secara bertahap. Pengembangan jaringan transportasi kereta api di kota-kota besar dititikberatkan pada jaringan transportasi kereta api untuk angkutan massal tidak sebidang dengan jaringan transportasi jalan dan khusus di Jakarta akan dibangun jaringan transportasi kereta api bawah tanah.
  - 4) Rasionalnya pemberian subsidi melalui skema *public service obligation* (PSO), sebagai salah satu upaya untuk memberikan pelayanan kepada segmen masyarakat berdaya-beli rendah.
- e. Transportasi Sungai dan Danau
- 1) Terwujudnya keterpaduan pelayanan intramoda transportasi sungai dan danau secara nasional. Di perkotaan, pelayanan transportasi sungai dan danau terpadu dengan transportasi jalan. Sedangkan untuk angkutan antarkota, pelayanan transportasi sungai dan danau terpadu dengan transportasi jalan antarkota dan transportasi laut.
  - 2) Meningkatnya kapasitas sarana transportasi sungai dan danau disesuaikan dengan perkembangan pembangunan jaringan transportasi jalan.
  - 3) Maksimalnya penggunaan sarana transportasi sungai dan danau, khususnya dilihat dari *faktor muat* serta produksi angkutan.
  - 4) Tersedianya sarana bantu navigasi dan peralatan navigasi yang memadai pada setiap alur pelayaran sungai.
  - 5) Meningkatnya kelancaran arus lalulintas pada alur pelayaran sungai khususnya dengan memperhatikan kondisi dan jenis kapal sungai serta bercampurnya berbagai pelayanan.
  - 6) Meningkatnya jumlah dan kapasitas pelabuhan sungai sesuai kebutuhan.
  - 7) Meningkatnya keamanan dan keselamatan transportasi sungai dan danau, khususnya melalui pemeliharaan sarana dan rambu-rambu navigasi.

- 8) Meningkatnya keteraturan pelayanan dan ketepatan jadwal kedatangan dan keberangkatan armada transportasi sungai dan danau sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.
  - 9) Meningkatnya kualitas kenyamanan penumpang transportasi sungai dan danau sesuai dengan tarif dan daya beli masyarakat.
  - 10) Meningkatnya pelayanan pada daerah tertinggal dan terisolir melalui subsidi angkutan perintis atau *public service obligation* (PSO).
- f. Transportasi Penyeberangan
- 1) Meningkatnya kapasitas transportasi penyeberangan dalam pelayanan distribusi penumpang dan barang secara nasional sesuai dengan tingkat kebutuhan.
  - 2) Tersedianya pelayanan pada daerah tertinggal, terpencil, terisolir dan daerah perbatasan yang disubsidi melalui angkutan perintis atau melalui skema *public service obligation* (PSO).
  - 3) Meningkatnya ketepatan jadwal pelayanan dilihat dari kesesuaian kedatangan dan keberangkatan kapal dengan jadwal.
  - 4) Meningkatnya kelancaran arus lalu lintas transportasi penyeberangan serta tingkat pemakaian dermaga.
  - 5) Meningkatnya keselamatan transportasi penyeberangan sesuai dengan standar nasional dan internasional.
  - 6) Meningkatnya keamanan pelayanan transportasi penyeberangan baik di dalam kapal, lingkungan terminal, dan dermaga.
  - 7) Meningkatnya kenyamanan penumpang transportasi penyeberangan selama dalam perjalanan.
  - 8) Meningkatnya aksesibilitas pelabuhan penyeberangan.
- g. Transportasi Laut
- 1) Meningkatnya keterpaduan pelayanan intramoda dan antarmoda/ multimoda di setiap pelabuhan, sehingga perpindahan barang dan penumpang akan semakin efektif dan efisien.

- 2) Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk memenuhi kebutuhan melalui efektivitas perencanaan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi laut.
- 3) Terbentuknya tarif yang dapat menutupi biaya pelayanan (*cost recovery*) dengan tingkat efisiensi yang tinggi.
- 4) Meningkatnya pelayanan pada daerah tertinggal, terisolir dan kawasan perbatasan melalui subsidi angkutan perintis atau melalui skema *public service obligation* (PSO).
- 5) Meningkatnya efisiensi dalam rangka optimalisasi penggunaan sarana dan prasarana transportasi laut, sehingga armada nasional mampu bersaing dengan armada asing.
- 6) Meningkatnya ketertiban pelayanan dan pengoperasian sarana dan prasarana. Masyarakat pemakai jasa transportasi, operator (penyelenggara) dan pengawas (regulator) semakin mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 7) Meningkatnya kecukupan sarana dan prasarana keselamatan pelayaran sesuai ketentuan internasional baik di alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) maupun di alur pelayaran lainnya dalam mendukung keselamatan pelayaran dan kelancaran angkutan laut.
- 8) Meningkatnya kelancaran pelayanan kapal dan barang di pelabuhan, sehingga dapat menekan ekonomi biaya tinggi.
- 9) Meningkatnya keamanan di pelabuhan, di kapal dan di laut sesuai ketentuan internasional.
- 10) Meningkatnya kemudahan masyarakat dan penyelenggara angkutan laut memperoleh informasi melalui media cetak, booklet, internet, dan lain lain.
- 11) Meningkatnya ketepatan waktu berangkat dan tiba sesuai dengan jadwal yang ditetapkan sehingga dapat membantu masyarakat merencanakan kegiatannya dengan tepat.
- 12) Meningkatnya kenyamanan selama dalam perjalanan dan di pelabuhan.
- 13) Meningkatnya peran transportasi laut dalam negeri melalui penegakan azas *cabotage*.

- 14) Meningkatnya kuantitas dan kualitas sumber daya manusia di subsektor transportasi laut sesuai dengan perkembangan teknologi dan ketentuan internasional.
- 15) Meningkatnya peran kelembagaan dalam mendukung terwujudnya penyelenggaraan transportasi laut yang efektif dan efisien.

h. Transportasi Udara

- 1) Meningkatnya kapasitas dan produksi transportasi udara sesuai dengan kebutuhan dan spesifikasi pesawat udara.
- 2) Meningkatnya jaringan pelayanan transportasi udara melalui pembebasan dalam penetapan daerah operasi, pemilihan rute, kapasitas dan tarif (kecuali perintis), sehingga terwujudnya mekanisme pasar yang didukung oleh kelayakan investasi.
- 3) Meningkatnya keselamatan penerbangan dan peralatan penunjang operasi keamanan dan keselamatan penerbangan sesuai dengan standar nasional dan internasional.
- 4) Meningkatnya peran kelembagaan dalam mendukung terwujudnya penyelenggaraan transportasi udara yang efektif dan efisien.
- 5) Meningkatnya kualitas sumber daya manusia sesuai dengan perkembangan teknologi penerbangan untuk memenuhi standar nasional dan internasional.
- 6) Meningkatnya kualitas peraturan perundang-undangan dan diratifikasinya konvensi internasional yang mengakomodasi berbagai perkembangan yang ada.
- 7) Meningkatnya manfaat kebijakan liberalisasi melalui revisi dan peninjauan kembali terhadap hasil-hasil perjanjian udara dengan negara mitra wicara, serta terwujudnya aliansi dan bentuk kerja sama lain dengan prinsip saling menguntungkan.
- 8) Meningkatnya pelayanan pada daerah terbelakang, terpencil, terisolir, dan daerah perbatasan melalui subsidi angkutan perintis atau melalui skema *public service obligation* (PSO).

## **D. Lingkungan Strategis, Peluang dan Kendala**

### **1. Lingkungan Strategis**

Kegiatan transportasi tidak lepas dari pengaruh berbagai perkembangan lingkungan strategis yang terjadi di sekitarnya.

Kualitas dan kuantitas penyelenggaraan transportasi dipengaruhi antara lain oleh perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kebijakan pemerintah, kegiatan perekonomian dan perdagangan, serta kerja sama internasional. Perkembangan teknologi transportasi dan informasi mampu meningkatkan efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan transportasi.

Penyelenggaraan transportasi nasional dipengaruhi oleh kesepakatan internasional di bidang perekonomian, baik dalam bentuk kerja sama subregional, regional, maupun internasional. Kerja sama tersebut pada dasarnya menyepakati liberalisasi perdagangan/ekonomi, termasuk membuka persaingan di bidang industri jasa, khususnya perusahaan transportasi.

Sejalan dengan itu, maka pemerintah telah mengambil berbagai kebijakan yang ditujukan untuk meningkatkan kinerja ekonomi nasional di sektor industri, perdagangan, perbankan dan keuangan. Pengembangan transportasi nasional dituntut dapat menciptakan iklim yang kondusif untuk mendorong serta mendukung pengembangan sektor-sektor tersebut.

Perkembangan lingkungan strategis yang diperkirakan dapat menimbulkan kendala dalam pembangunan transportasi nasional perlu ditemukeni dan selanjutnya ditetapkan strategi pemecahannya. Sementara lingkungan strategis yang dapat menunjang pengembangan transportasi nasional perlu dimanfaatkan seoptimal mungkin.

Dampak lingkungan strategis terhadap penyelenggaraan transportasi, tidak dapat diabaikan, tetapi harus diperhatikan dan dicermati. Apabila tidak diperhatikan, maka lingkungan strategis tersebut dapat menjadi faktor negatif bagi penyelenggaraan transportasi.

### **2. Peluang**

Peluang-peluang yang dapat dimanfaatkan bagi pembangunan transportasi di masa yang akan datang dapat ditemukeni antara lain:

- a. Makin luasnya jalinan kerja sama antara perusahaan transportasi nasional dengan perusahaan asing bertaraf internasional dalam rangka melayani permintaan transportasi dari dan ke Indonesia.
- b. Kerja sama bilateral dan multilateral yang semakin baik dan dinamis dapat meningkatkan investasi dan penguasaan iptek.
- c. Semakin terbuka luas kesempatan untuk meningkatkan kemampuan sumber daya manusia sektor transportasi melalui pendidikan dan pelatihan di dalam dan luar negeri.
- d. Kerja sama *Association of South East Asia Nations (ASEAN)* dan *Asia Pacific Economic Cooperation (APEC)* dalam bidang investasi dan perdagangan semakin berkembang pesat.
- e. Telah terbentuk forum kerja sama ekonomi sub-regional seperti *Brunei Darussalam – Indonesia – Malaysia – Philipina East Asia Growth Area (BIMP-EAGA)*, *Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle (IMT-GT)*, *Australia – Indonesia Development Area (AIDA)*. Hal ini akan membuka peluang muatan.
- f. Deregulasi di bidang ekonomi membuka peluang bagi dunia usaha untuk mengembangkan kegiatan dengan semangat persaingan. Deregulasi ini diharapkan dapat mendorong berlakunya mekanisme pasar dalam berbagai kegiatan transaksi ekonomi sehingga peran pemerintah dalam pengelolaan berbagai sarana dan prasarana transportasi menjadi dapat dikurangi.
- g. Kondisi ekonomi dan politik nasional yang semakin membaik akan meningkatkan kepercayaan investor.
- h. Meningkatnya kegiatan ekonomi sebagai hasil pembangunan, mengakibatkan meningkatnya mobilitas orang dan barang, sehingga akan mendorong pertumbuhan sektor transportasi.
- i. Meningkatnya daya beli masyarakat terhadap jasa transportasi, akan lebih menjamin pengembalian biaya investasi, pemeliharaan dan operasi sarana dan prasarana transportasi.
- j. Kemajuan industri sarana dan prasarana transportasi dalam negeri, lebih memungkinkan peningkatan kapasitas pelayanan yang sesuai permintaan.

- k. Undang-undang otonomi daerah beserta peraturan pelaksanaannya akan meningkatkan kegiatan nasional di berbagai daerah, sehingga meningkatkan pergerakan barang dan orang.
- l. Reformasi kebijakan nasional di sektor ekonomi dan industri memungkinkan meningkatnya peran swasta dan masyarakat dalam penyediaan dana investasi yang dibutuhkan, baik sebagai penanaman dalam negeri (PMDN) maupun penanaman modal asing (PMA).
- m. Meningkatnya peran serta swasta dan masyarakat akan memperluas jangkauan pelayanan dengan kualitas yang makin baik.

### 3. Kendala

Di samping peluang-peluang tersebut di atas, dalam pembangunan sistem transportasi pada masa mendatang harus memperhitungkan kendala-kendala antara lain:

- a. Adanya hambatan kelembagaan, kurang mendukung perkembangan sistem transportasi antarmoda/multimoda.
- b. Penyerahan urusan bidang transportasi kepada daerah sesuai ketentuan memungkinkan timbulnya pengkotakan pelayanan transportasi jika tidak disertai dengan adanya kesamaan persepsi dan prioritas kepentingan.
- c. Wilayah kepulauan yang luas memerlukan investasi besar dalam pembangunan transportasi.
- d. Krisis multidimensi yang melanda Indonesia mengakibatkan investasi khususnya di bidang transportasi masih rendah.
- e. Terbatasnya kemampuan dalam penggunaan teknologi maju pada pelayanan transportasi karena terbatasnya dana dan sumber daya manusia yang berkualitas.
- f. Pola kerja sama operasional diantara sesama perusahaan multinasional dalam bentuk aliansi strategis mengakibatkan kesempatan meraih muatan menjadi lebih sempit dan sulit.
- g. Manajemen pengelolaan kegiatan transportasi masih menghadapi kendala dalam bentuk terbatasnya SDM yang berkualitas dan profesional. Karena lemahnya manajemen pengelolaan ini, maka kemampuan perusahaan untuk mengembangkan prasarana dan sarana transportasi menjadi terbatas.

- h. Makin meningkatnya kecenderungan pemakaian mobil pribadi di kota besar karena kurang memadainya pelayanan angkutan umum dan pembangunan jalan tol.
- i. Kurangnya keterpaduan antar dan intramoda mengakibatkan pelayanan dari pintu-ke-pintu belum optimal dan tingginya biaya transportasi.
- j. Pengaturan di bidang transportasi belum sepenuhnya dapat menciptakan iklim perusahaan yang kondusif. Masih terdapat ketentuan yang tidak mendukung atau bertentangan dengan upaya pengembangan prasarana dan sarana transportasi nasional.
- k. Kurang tersedianya sarana transportasi, khususnya untuk pelayanan transportasi udara yang sangat diperlukan untuk pelayanan daerah terpencil dengan intensitas permintaan yang kecil.

## **E. Identifikasi Masalah**

### **1. Jaringan Prasarana dan Pelayanan**

- a. Jaringan prasarana dan pelayanan transportasi masih belum mencukupi dan merata di seluruh wilayah khususnya pada daerah terpencil dan daerah tertinggal.
- b. Pengembangan transportasi antara moda satu dengan moda yang lain belum sepenuhnya terpadu.
- c. Pengembangan transportasi antarwilayah belum terpadu.
- d. Penggunaan fasilitas transportasi kurang optimal.
- e. Jaringan pelayanan untuk kelompok masyarakat tertentu seperti penyandang cacat dan lanjut usia belum mendapatkan perhatian yang memadai.

### **2. Keselamatan dan Keamanan Transportasi**

- a. Tingkat keselamatan dan keamanan transportasi masih cukup memperhatikan baik untuk penumpang maupun barang.
- b. Peran transportasi dalam mendukung keamanan nasional, pencegahan penyelundupan, pemberantasan obat terlarang dan pencegahan terorisme masih belum optimal.



### **3. Pengusahaan Transportasi**

- a. Pengusaha nasional transportasi belum mampu bersaing di lingkup internasional dan regional.
- b. Masih banyak perijinan dan regulasi transportasi yang kurang kondusif bagi dunia usaha transportasi.
- c. Masih banyak perangkat atau komponen sarana dan prasarana transportasi belum memenuhi standar keselamatan dan keamanan.

### **4. Sumber Daya Manusia serta IPTEK**

- a. Pendidikan dan pelatihan untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia transportasi masih belum efektif.
- b. Penguasaan teknologi transportasi dan pengembangan inovasi melalui penelitian dan pengembangan transportasi masih belum memadai.

### **5. Lingkungan Hidup dan Energi**

- a. Tingkat pencemaran lingkungan hidup yang diakibatkan oleh kegiatan transportasi masih cukup tinggi.
- b. Penggunaan ruang untuk kegiatan transportasi masih belum efisien.
- c. Pengembangan sarana transportasi yang hemat energi masih belum maksimal.

### **6. Dana Pembangunan Transportasi**

- a. Kemampuan pemerintah dalam penyediaan dana pembangunan transportasi masih terbatas.
- b. Partisipasi swasta dalam operasi dan pembangunan fasilitas transportasi belum optimal.

### **7. Administrasi Negara di Sektor Transportasi**

- a. Manajemen pemerintahan dalam bidang transportasi belum optimal.
- b. Peran kelembagaan belum sepenuhnya sesuai dengan perubahan peranan pemerintah dalam pembangunan transportasi.

## **BAB IV**

### **KEBIJAKAN UMUM SISTRANAS**

#### **A. Umum**

Indonesia merupakan negara kepulauan mempunyai karakteristik yang berbeda dengan negara lain, sebagai benua maritim dalam arti laut tidak dipandang sebagai pemisah tetapi justru sebagai media penyatu antarpulau-pulau yang ada. Untuk itu diperlukan suatu sistem transportasi yang mampu mewujudkan Indonesia dalam satu kesatuan ideologi, politik, sosial, budaya, ekonomi dan pertahanan keamanan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara.

Sistranas diorientasikan untuk mewujudkan Wawasan Nusantara dalam wadah negara Indonesia sebagai benua maritim. Sistranas dalam perumusan dan pengembangannya berpedoman pada visi dan misi.

Visi Sistranas adalah terwujudnya kuantitas dan kualitas penyediaan serta layanan jasa transportasi yang efektif dan efisien.

Misi Sistranas adalah :

1. Menyediakan prasarana dan sarana transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi serta memenuhi standar nasional dan internasional.
2. Meningkatkan daya saing industri jasa transportasi nasional di pasar global sehingga dapat memberikan nilai tambah bagi ekonomi nasional.
3. Memberdayakan masyarakat, dunia usaha dan pemerintah dalam rangka penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien.
4. Meningkatkan peran transportasi dalam mempercepat laju pertumbuhan pembangunan nasional.
5. Memperkuat posisi untuk memperjuangkan kepentingan negara dan bangsa dalam pergaulan dan percaturan internasional.

Dalam mewujudkan visi dan misi Sistranas, dirumuskan berbagai kebijakan sebagai pedoman perumusan strategi dan upaya.

## **B. Kebijakan Sistranas**

### **1. Meningkatnya Pelayanan Transportasi Nasional**

#### **a. Peningkatan Kualitas Pelayanan**

- 1) Meningkatkan kualitas jasa transportasi meliputi selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah dan efisien, utamanya transportasi umum (*public transport*).
- 2) Menyempurnakan berbagai informasi untuk kelancaran transportasi khususnya di bandara, pelabuhan dan terminal.
- 3) Meningkatkan pelayanan transportasi internasional dalam rangka mengantisipasi perkembangan globalisasi khususnya untuk mendapatkan akses ke jaringan perdagangan internasional.

#### **b. Peningkatan Keterpaduan Pengembangan Tattranas, Tatrakil dan Tatrakalok**

- 1) Memperjelas dan mengharmonisasikan peran masing-masing instansi pemerintah baik di pusat maupun di daerah yang terlibat di bidang pengaturan, administrasi dan penegakan hukum, berdasarkan azas dekonsentrasi dan desentralisasi.
- 2) Menentukan bentuk koordinasi dan konsultasi termasuk mekanisme hubungan kerja antarinstansi pemerintah baik di pusat, daerah, penyelenggara dan pemakai jasa transportasi.
- 3) Meningkatkan keterpaduan perencanaan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota dalam berbagai aspek.

#### **c. Peningkatan Peranan Sektor Transportasi Terhadap Pengembangan dan Peningkatan Daya Saing Sektor Lain**

- 1) Melakukan penelitian terhadap sentra produksi sektor lain serta asal tujuan pergerakannya, sehingga dapat

diantisipasi kebutuhan pelayanan transportasi. Sebaliknya informasi dini pembangunan sektor lain yang membutuhkan dukungan transportasi disampaikan ke institusi yang bertanggung jawab di bidang transportasi.

- 2) Melakukan pengkajian kandungan biaya transportasi dalam harga jual produksi sektor lain dalam rangka efisiensi.
- 3) Menyelenggarakan angkutan perintis untuk daerah-daerah dimana produksi sektor lain belum dapat bersaing karena masalah transportasi.

**d. Peningkatan dan Pengembangan Sektor Transportasi Sebagai Urat Nadi Penyelenggaraan Sistem Logistik Nasional**

- 1) Meneliti surplus dan defisit komoditas yang dihasilkan serta dibutuhkan masing-masing daerah, dalam rangka memprediksi pola pergerakan barang guna mengantisipasi kebutuhan transportasi.
- 2) Meningkatkan pelayanan angkutan dari dan ke pusat perdagangan dan pergudangan barang-barang strategis.
- 3) Mendorong profesionalisme dan keterpaduan berbagai pihak dalam mata rantai sistem logistik nasional, khususnya perusahaan transportasi agar lebih efektif dan efisien.

**e. Penyeimbangan Peranan BUMN, BUMD, Swasta dan Koperasi**

- 1) Mendorong koperasi dan swasta dalam menyediakan jasa transportasi baik sarana maupun prasarana.
- 2) Rasionalisasi peran pemerintah dalam penyediaan jasa transportasi di bidang:
  - a) operasi belum dapat dilakukan secara komersial;
  - b) sektor swasta belum cukup berkembang;
  - c) pelayanan transportasi umum massal.
- 3) Memantau dan menganalisis prospek dan implikasi privatisasi seluruh atau sebagian pelayanan jasa transportasi tertentu yang pada saat ini dilakukan oleh BUMN dan BUMD.

- 4) Memberi kesempatan pada sektor swasta dan koperasi dalam tender terbuka untuk pelayanan perintis melalui berbagai kemudahan, seperti kontrak jangka panjang, proteksi monopoli suatu pelayanan sampai jangka waktu tertentu sehingga memperoleh keuntungan yang wajar.
- 5) Meningkatkan peranan BUMN dan BUMD
  - a) Tanggung jawab pelayanan dan fasilitas transportasi yang pada saat ini dikelola pemerintah diserahkan secara bertahap kepada BUMN dan BUMD.
  - b) Menata kembali status/bentuk usaha, skala dan sifat operasi BUMN dan BUMD sesuai perkembangan keadaan.
  - c) Memberikan pengarahannya yang lebih jelas mengenai misi dan tujuan BUMN dan BUMD, sehingga dapat ditentukan rincian target kinerja jangka pendek dan menengah berdasarkan rencana strategis (*corporate plan*) yang merefleksikan strategi dan kebijakan pemerintah.
- 6) Pengaturan perusahaan industri jasa transportasi
  - a) Menata dan menyederhanakan perijinan industri jasa transportasi dengan tujuan:
    - (1) melindungi kepentingan pengguna jasa;
    - (2) menjamin terpenuhinya persyaratan keselamatan yang cukup;
    - (3) melindungi prasarana umum;
    - (4) kelestarian fungsi lingkungan;
    - (5) mencegah dominasi swasta tunggal secara berlebihan.
  - b) Memberikan kemudahan untuk mengelola jasa transportasi sebagai bagian dari usaha pokoknya (*own-account transport*), seperti pada usaha pertambangan, industri, pertanian dan sebagainya.
  - c) Penyederhanaan perijinan untuk pelayanan dari pintu ke pintu/antarmoda.

**f. Perawatan Prasarana Transportasi**

- 1) Memberikan prioritas pada perawatan prasarana transportasi yang masih dibutuhkan dalam bentuk rehabilitasi dan perawatan preventif.
- 2) Menyempurnakan pedoman teknis, standar teknis, desain prasarana transportasi sebagai pedoman perawatan bagi segenap instansi yang terlibat.

**g. Optimalisasi Penggunaan Fasilitas yang Ada**

- 1) Penggunaan manajemen transportasi, teknis transportasi dan lalu lintas untuk meningkatkan kinerja dan kapasitas.
- 2) Memberikan insentif bagi penggunaan fasilitas transportasi yang efektif dan efisien.
- 3) Pemilihan teknologi tambahan untuk meningkatkan produktivitas fasilitas transportasi yang ada.
- 4) Meningkatkan penggunaan teknik penjadwalan dan pengendalian canggih dalam menggunakan berbagai fasilitas transportasi.
- 5) Menerapkan sistem tarif khusus pada saat lalulintas puncak untuk mengoptimalkan pemanfaatan prasarana dan sarana.
- 6) Standardisasi seluruh peralatan transportasi meliputi sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang yang diperuntukkan bagi penyelenggaraan jasa transportasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku baik nasional maupun internasional.

**h. Keterpaduan Antarmoda**

- 1) Menciptakan iklim yang kondusif bagi pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota dalam memadukan sistem transportasi yang bersifat nasional, wilayah dan lokal serta prioritas pendanaannya.
- 2) Memperkuat kemitraan antara swasta, pemerintah, BUMN, BUMD, dan koperasi dalam rangka menemukenali, merencanakan, mendesain dan membangun fasilitas alih muat antarmoda transportasi.

**i. Pengembangan Kapasitas Transportasi**

- 1) Mendorong pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, BUMN, BUMD, koperasi, dan swasta untuk meningkatkan pelayanan transportasi pada daerah yang masih rendah tingkat aksesibilitasnya.
- 2) Perencanaan peruntukan lahan untuk pengembangan kapasitas transportasi di masa mendatang.
- 3) Meningkatkan kinerja transportasi yang diarahkan untuk penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda, melalui evaluasi secara menyeluruh dan berkesinambungan.
- 4) Penetapan kriteria investasi bagi proyek-proyek pembangunan yang dibiayai dari dana pemerintah.
- 5) Menentukan klasifikasi prioritas pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang dapat memberikan manfaat ganda.
- 6) Rencana pengembangan dan program pendanaan yang dipersiapkan oleh pemerintah dan BUMN/BUMD di sektor transportasi agar memperhitungkan biaya operasi dan perawatan.
- 7) Di dalam mengalokasikan sumber investasi, prioritas diberikan pada penyelesaian pembangunan yang sedang berjalan, dan pada pemasangan/penggunaan fasilitas yang sudah tersedia. Pembangunan dengan investasi cukup besar ditinjau ulang secara teratur dan pelaksanaannya dapat ditunda jika ternyata permintaan yang timbul di bawah perkiraan sebelumnya.
- 8) Mengembangkan kriteria dan prosedur secara jelas dalam mempersiapkan dan memprioritaskan usulan investasi pemerintah untuk pelayanan keperintisan.
- 9) Mengupayakan penggunaan sarana transportasi yang dibuat atau dirakit di dalam negeri.

**j. Peningkatan Pelayanan Pada Daerah Tertinggal**

- 1) Meningkatkan alokasi investasi pemerintah di pedesaan, daerah tertinggal, daerah terpencil dan perbatasan.
- 2) Mendorong pihak swasta meningkatkan investasinya untuk membangun sarana dan prasarana transportasi di daerah tertinggal melalui pemberian insentif khusus.

- 3) Mempertajam skala prioritas anggaran pemerintah untuk fasilitas transportasi bagi daerah yang relatif belum berkembang.

**k. Peningkatan Pelayanan untuk Kelompok Masyarakat Tertentu**

- 1) Meningkatkan pelayanan, khususnya bagi penyandang cacat dan lanjut usia dalam penyediaan fasilitas dengan memperhatikan keselamatan dan kenyamanannya.
- 2) Membantu perusahaan transportasi umum dalam mempersiapkan program dan rencana pengadaan fasilitas transportasi yang sesuai dengan penumpang penyandang cacat dan lanjut usia.

**l. Peningkatan Pelayanan pada Keadaan Darurat**

- 1) Menyiapkan *contingency plan* dalam mengantisipasi terjadinya keadaan darurat agar penyelenggaraan fungsi transportasi tetap dapat berlangsung. Keadaan darurat tersebut antara lain dapat terjadi karena:
  - a) Adanya bencana alam.
  - b) Terjadinya kerusuhan atau konflik horizontal di suatu daerah/ wilayah.
  - c) Terjadinya pemogokan masal.
  - d) Terjadinya peningkatan volume lalu lintas secara signifikan pada hari-hari besar seperti Hari Lebaran, Natal dan Liburan Sekolah.
  - e) Terjadinya krisis multidimensi yang berpengaruh terhadap kemampuan penyelenggaraan fungsi transportasi.
- 2) Pelaksanaan *contingency plan* dapat dilakukan melalui :
  - a) Memobilisasi sarana transportasi milik negara seperti milik TNI, Polri, instansi pemerintah, milik BUMN/BUMD dan swasta.
  - b) Mengoperasikan angkutan perkotaan ke luar kota pada saat terjadinya lalulintas puncak.
  - c) *Re-routing* jaringan pelayanan transportasi.



## 2. Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi

### a. Peningkatan Keselamatan Transportasi

- 1) Meningkatkan keselamatan transportasi
  - a) Mewujudkan tingkat keselamatan transportasi yang tinggi.
  - b) Penemukenalan potensi permasalahan keselamatan dan penyebabnya dilakukan dengan cara memperbaiki terus menerus sistem pelaporan yang menyangkut keakurasian data maupun informasi yang berkaitan dengan gejala kecenderungan penyimpangan.
  - c) Melakukan tinjau ulang (*safety audit*) untuk setiap desain baru sarana transportasi dalam usaha mendeteksi kemungkinan adanya permasalahan mengenai keselamatan, dan melakukan studi khusus untuk fasilitas dan sarana yang sudah ada apabila terjadi masalah yang dianggap serius mengenai keselamatan dan kecelakaan.
  - d) Mengusahakan secara terus menerus agar pemerintah, lembaga penegak hukum dan sektor swasta melakukan koordinasi dan mengalokasikan lebih besar sumber dananya untuk bidang keselamatan, termasuk kesadaran masyarakat, penegak hukum dan pelatihan tenaga kerja sektor pemerintah dan swasta yang terkait dengan peningkatan keselamatan.
  - e) Penyelenggaraan transportasi harus memenuhi persyaratan kelaikan, keselamatan, keamanan dan tata tertib lalulintas dengan memperhatikan peraturan perundangan dan konvensi-konvensi internasional yang berlaku dan yang telah diratifikasi.
  - f) Mengupayakan secara maksimal peningkatan kesadaran masyarakat dan awak kendaraan, menyeleksi dan menguji awak serta menegakkan hukum bagi pelanggarnya.
  - g) Mengurangi resiko kecelakaan bagi tenaga kerja di sektor transportasi.

- h) Meningkatkan liputan, kuantitas dan kualitas data/informasi meteorologi dan geofisika khususnya untuk kegiatan pelayaran dan penerbangan.
  - i) Meningkatkan kemampuan pencarian dan penyelamatan kecelakaan pelayaran dan penerbangan.
  - j) Setiap penyedia jasa (operator) transportasi diwajibkan menutup asuransi untuk menanggung resiko keselamatan penumpang dan barang yang diangkut.
  - k) Meningkatkan pemberdayaan fungsi jembatan timbang sebagai alat pengendali muatan berlebih yang dapat berakibat pada kerusakan jalan dan keselamatan lalu lintas.
- 2) Meningkatkan Keselamatan Transportasi Barang Berbahaya dan Beracun (B3)
- a) Penemukenalan permasalahan keselamatan yang potensial dengan cara melakukan pengumpulan data keselamatan secara berkesinambungan beserta analisisnya mengenai barang yang diangkut oleh seluruh moda transportasi secara teratur.
  - b) Mengembangkan regulasi, menegakkan hukum mengenai barang berbahaya dan beracun secara efektif dalam kaitannya dengan bahan, teknologi dan resiko keselamatan bagi seluruh moda transportasi.
  - c) Mengembangkan kebutuhan pendidikan dan pelatihan penanganan barang berbahaya dan beracun dalam sistem transportasi, meliputi kepatuhan terhadap peraturan, kesadaran, penghindaran dan pengurangan bahaya.
  - d) Mengimplementasikan standar dan konvensi internasional untuk penanganan barang berbahaya dan beracun melalui berbagai moda transportasi secara maksimal dan konsisten dengan aturan keselamatan, dalam rangka memberi kemudahan pada perdagangan luar negeri dan mempertahankan tingkat kompetisi barang Indonesia di pasaran dunia.

#### **b. Peningkatan Keamanan Transportasi**

- 1) Meningkatkan keamanan transportasi dalam mendukung pertahanan keamanan nasional.
  - a) Merencanakan seluruh fasilitas transportasi sejauh mungkin sesuai dan dapat digunakan untuk mendukung penyelenggaraan pertahanan keamanan negara.
  - b) Melakukan kerja sama untuk menemukenali dan mempersiapkan kebutuhan transportasi dalam hal terjadinya bencana alam dan kecelakaan lainnya.
- 2) Meningkatkan keamanan transportasi dalam mendukung pemberantasan obat terlarang.
  - a) Meningkatkan kemampuan pencegahan masuknya obat terlarang melalui pelabuhan, bandara dan jalan.
  - b) Melakukan koordinasi untuk mencegah pergerakan obat terlarang di dalam negeri.
- 3) Meningkatkan keamanan transportasi untuk mencegah terorisme.
  - a) Menerapkan alat deteksi bahan peledak generasi baru yang peka untuk mendeteksi dan menggagalkan aksi terorisme.
  - b) Melakukan kerja sama guna menganalisis dan memperbaiki fasilitas keamanan terhadap aksi teroris, pembajak dan kriminal lainnya.
  - c) Menerapkan standar dan konvensi internasional untuk meningkatkan keamanan transportasi.

### **3. Meningkatnya Pembinaan Pengusahaan Transportasi**

#### **a. Peningkatan Efisiensi dan Daya saing**

- 1) Menerapkan prinsip mekanisme pasar untuk meningkatkan efisiensi dan mutu pelayanan.
- 2) Menetapkan persyaratan ijin usaha berdasarkan kualitas.

#### **b. Penyederhanaan Perijinan dan Deregulasi**

- 1) Menghilangkan atau menyederhanakan secara bertahap perijinan usaha yang bermasalah.

- 2) Menyederhanakan dan mengklasifikasi prosedur untuk mendapatkan ijin.
- 3) Menegakkan seluruh peraturan khususnya aspek keselamatan, perlindungan hak pemakai jasa, prasarana umum dan lingkungan secara efektif, melalui penerapan hukum sesuai peraturan perundangan yang berlaku.

**c. Peningkatan Kompetisi Moda Transportasi**

- 1) Menetapkan pedoman tentang pemilihan moda yang tepat.
- 2) Menetapkan arah kebijakan kompetisi pada moda transportasi.

**d. Peningkatan Standardisasi Pelayanan dan Teknologi**

- 1) Meningkatkan kerja sama dalam merumuskan standardisasi fasilitas/ peralatan, sistem dan prosedur, serta dokumen dan pertukaran data elektronik.
- 2) Mengupayakan harmonisasi peraturan perundangan mengenai pertanggung jawaban kehilangan dan kerusakan barang.
- 3) Menerapkan standar kebisingan pesawat.

**e. Peningkatan Penerimaan dan Pengurangan Subsidi**

- 1) Meninjau ulang bentuk subsidi finansial dan ekonomi, yang menyebabkan kompetisi yang kurang sehat di kalangan penyelenggara jasa transportasi.
- 2) Membatasi pemberian subsidi silang antar kategori jasa transportasi, terutama jika diperkirakan akan mengakibatkan penggunaan sumber secara tidak efisien.
- 3) Mengupayakan peningkatan pendapatan pemerintah dari pemakai jasa transportasi dalam rangka pengurangan subsidi.
- 4) Membebaskan biaya terhadap pengguna fasilitas transportasi secara proporsional sesuai dengan dampak yang diakibatkannya dan manfaat yang diterimanya.
- 5) Mengizinkan pengirim dan pengangkut barang melakukan negosiasi untuk menentukan biaya transportasi tanpa adanya pengaturan dan campur tangan pemerintah,

kecuali untuk pelayanan perintis dan keadaan khusus yang ditunjukkan oleh ketidaksempurnaan pasar yang dapat menimbulkan distorsi harga yang tidak diinginkan.

- 6) Mengajukan pengusaha agar mempublikasikan ongkos/harga pelayanan transportasi yang ditawarkan, mendaftarkan/melaporkan besarnya ongkos/harga tersebut ke instansi pemerintah yang berwenang, dan tetap mentaati ketentuan tersebut sampai tarif baru dipublikasikan, serta memperkenalkan struktur tarif yang didesain untuk menggunakan kapasitas yang tersedia secara lebih efektif (misalnya ongkos/harga yang bervariasi pada waktu-waktu dalam hari atau pada hari-hari dalam minggu dan sebagainya).
- 7) Memberikan otonomi kepada BUMN, BUMD dan perusahaan swasta yang bergerak di bidang transportasi untuk menetapkan tarif transportasi penumpang nonekonomi.

**f. Peningkatan Aksesibilitas Perusahaan Nasional Transportasi ke Luar Negeri**

- 1) Menegakkan azas *cabotage* dimana transportasi dalam negeri pada dasarnya diselenggarakan oleh warga negara/Badan Hukum Indonesia dengan armada yang terregistrasi Indonesia.
- 2) Menghilangkan hambatan yang menyebabkan pergerakan barang dan penumpang dari dan ke Indonesia kurang efisien, termasuk tarif dan persyaratan lain yang menghambat di bidang perdagangan dan transportasi.
- 3) Meningkatkan aliansi perusahaan nasional dengan perusahaan asing.
- 4) Melakukan proteksi terhadap perusahaan transportasi nasional yang menghadapi praktek diskriminasi dan tidak adil dari negara lain.
- 5) Meningkatkan pertukaran teknologi antarnegara dengan penekanan pada pengembangan pasar produk fasilitas transportasi Indonesia ke luar negeri dalam rangka meningkatkan daya saing.

- 6) Menemukanali produk teknologi Indonesia dan luar negeri yang menguntungkan bagi perusahaan transportasi dalam negeri dalam rangka meningkatkan daya saing internasional.

**g. Peningkatan Produktivitas dan Efisiensi Perusahaan Jasa Transportasi**

- 1) Meningkatkan lingkungan kerja yang harmonis di dalam usaha jasa transportasi dan menjamin keselamatan pekerja di tempat kerja.
- 2) Meningkatkan kerja sama dengan perusahaan jasa transportasi dan pihak swasta lain, universitas serta lembaga pendidikan lain untuk mengembangkan program khusus untuk melatih tenaga kerja di sektor transportasi di semua tingkatan.
- 3) Meningkatkan kerja sama dengan perusahaan jasa transportasi untuk menemukanli kebutuhan tenaga kerja transportasi di masa mendatang serta mengembangkan sistem tenaga kerja, termasuk wanita dan penyandang cacat.
- 4) Memperbaiki sistem pengembangan tenaga kerja termasuk pengadaan dan pelatihan untuk posisi tertentu, seperti pengendalian lalu lintas transportasi udara, teknisi, dan pembinaan keselamatan transportasi.

**h. Pembinaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN)**

Mengarahkan BUMN untuk meningkatkan kinerja pelayanan dan kinerja finansial perusahaan secara proporsional dalam mengemban misinya sebagai pelayan publik (*public services*), penyedia prasarana dan sekaligus sebagai entitas bisnis.

**4. Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia, serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi**

**a. Peningkatan Inovasi Melalui Penelitian dan Pengembangan**

- 1) Meningkatkan anggaran sektor transportasi dalam bidang penelitian dan pengembangan, secara terkoordinasi meningkatkan kerja sama dengan perusahaan swasta, masyarakat, akademis, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota dan lembaga penelitian lain.

- 2) Melakukan penelitian secara menyeluruh terhadap SDM transportasi, termasuk penyebab masalah keletihan/kelelahan, serta kemungkinan perubahan desain dan operasional yang dapat menghilangkan atau mengurangi masalah tersebut.
- 3) Melakukan secara terus menerus penelitian perbaikan desain dan operasi dari sistem transportasi yang ada saat ini.
- 4) Menyediakan dana yang cukup untuk penelitian sistem transportasi dan teknologi baru serta menilai tingkat kelayakannya.
- 5) Mengupayakan agar hambatan regulasi dan kelembagaan tidak menghalangi penerapan teknologi baru sementara prosedur dibuat untuk menjamin tingkat keselamatan yang lebih baik.
- 6) Mengembangkan suatu penelitian transportasi secara nasional melalui kerja sama dengan universitas dan lembaga penelitian nasional.
- 7) Mengembangkan kerja sama yang aktif dengan lembaga penelitian internasional dalam rangka inovasi dalam sistem transportasi.
- 8) Mengupayakan agar data transportasi, hasil penelitian, informasi teknologi dan inovasi dalam bidang transportasi tersedia bagi peneliti, perusahaan jasa transportasi dan bagi berbagai tingkat pemerintahan.
- 9) Meningkatkan penerapan teknologi baru yang sesuai serta meningkatkan kesadaran dan minat dalam kegiatan penelitian dan pengembangan.

**b. Pengembangan Pendidikan dan Pelatihan Transportasi**

- 1) Meningkatkan kesadaran bahwa transportasi itu merupakan suatu karier yang potensial.
- 2) Mengembangkan program pemerintah dan perguruan tinggi di bidang pendidikan dan pelatihan transportasi.
- 3) Memaksimalkan penggunaan potensi lembaga pelatihan dan pendidikan transportasi yang ada.

- 4) Meningkatkan program kerja sama antara pemerintah dan perguruan tinggi serta sektor swasta untuk melakukan tukar menukar pengetahuan dan inovasi di bidang transportasi.

**c. Peningkatan Kepedulian Masyarakat Terhadap Peraturan Perundangan Transportasi**

**5. Meningkatkan Pemeliharaan dan Kualitas Lingkungan Hidup Serta Penghematan Penggunaan Energi**

**a. Peningkatan Proteksi Kualitas Lingkungan**

- 1) Menyusun dan menerapkan peraturan perundangan, nasional dan internasional, tentang pencemaran lingkungan hidup yang diakibatkan oleh penyelenggaraan transportasi.
- 2) Berpartisipasi dalam riset nasional dan internasional tentang isu lingkungan hidup dikaitkan dengan transportasi, seperti perubahan iklim global.
- 3) Meningkatkan kerja sama antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah agar tata guna lahan disesuaikan dengan pengembangan transportasi.
- 4) Mengupayakan agar desain dan pembangunan fasilitas transportasi harmonis dengan lingkungan alam, sosial budaya dan estetika.
- 5) Mengembangkan sistem dan prosedur baku untuk mengevaluasi dampak pembangunan transportasi terhadap lingkungan kehidupan.
- 6) Memberlakukan ketentuan internasional secara bertahap tentang polusi yang disebabkan oleh penyelenggaraan transportasi.
- 7) Memberlakukan sanksi yang sepadan (menjerakan) bagi pelanggaran, termasuk keharusan bertanggung jawab atas ganti rugi terhadap kerusakan lingkungan.

**b. Peningkatan Kesadaran Terhadap Ancaman Tumpahan Minyak**

- 1) Mengembangkan suatu sistem dan prosedur untuk mengatasi terjadinya tumpahan minyak di perairan.



- 2) Menerapkan suatu upaya untuk mencegah tumpahan minyak, dan keharusan bertanggung jawab atas ganti rugi terhadap terjadinya kerusakan termasuk sumber daya alam yang diakibatkannya.
- 3) Mengembangkan desain kapal tanker yang layak dilihat dari aspek teknis, ekonomi dan keselamatan.
- 4) Menetapkan peraturan agar pengangkutan minyak mentah dan hasilnya dalam keadaan selamat, termasuk pertimbangan desain kapal, keharusan melalui jalur pelayaran tertentu, operasi bongkar muat khususnya dikaitkan dengan teknologi dan perubahan pola pelayaran.

**c. Peningkatan Konservasi Energi**

- 1) Mengkoordinasikan kebijakan program sektor energi dengan sektor transportasi.
- 2) Mengembangkan secara terus menerus sarana transportasi yang lebih hemat bahan bakar, khususnya untuk moda transportasi jalan, dengan :
  - a) meningkatkan bimbingan dan penyuluhan konservasi energi dengan penyebarluasan informasi dan pelatihan konservasi energi sektor transportasi;
  - b) memasukkan konservasi energi sebagai salah satu pertimbangan dalam pemilihan sistem/moda transportasi;
  - c) menentukan standar sarana transportasi yang ekonomis dan hemat energi;
  - d) mewajibkan audit energi bagi perusahaan transportasi yang jumlah energinya di atas skala tertentu;
  - e) meningkatkan manajemen transportasi yang hemat energi terutama transportasi perkotaan;
  - f) mengembangkan pemakaian energi alternatif, dengan tujuan selain untuk konservasi juga untuk menurunkan pencemaran karena gas buang, antara lain pemakaian bahan bakargas (BBG) pada kendaraan bermotor.
- 3) Meningkatkan penggunaan sepeda dan kendaraan tidak bermotor lainnya, mendorong perencana dan ahli teknik untuk mengakomodasi kebutuhan pengendara sepeda,

kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki dalam desain fasilitas transportasi di kota dan pinggiran kota.

#### **d. Penghematan Penggunaan Ruang**

- 1) Mengupayakan penggunaan lahan yang relatif kurang produktif untuk pembangunan prasarana transportasi.
- 2) Pada wilayah tertentu mempertimbangkan prioritas penggunaan transportasi air untuk menghemat penggunaan lahan.
- 3) Mengupayakan pengembangan transportasi pipa.

### **6. Meningkatkan Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi**

#### **a. Peningkatan Penerimaan dari Pemakai Jasa Transportasi**

- 1) Mengutamakan penggunaan pendapatan dari sektor transportasi untuk pembangunan sektor transportasi.
- 2) Mengupayakan pengguna jasa transportasi mau (*willingness to pay*) dan mampu (*ability to pay*) membayar jasa transportasi yang digunakan.
- 3) Mengupayakan tingkat pengembalian investasi penyelenggaraan prasarana dan jasa transportasi secara bertahap sesuai perkembangan ekonomi nasional.
  - a) Pada prinsipnya, penerimaan di sektor transportasi yang dibayarkan kepada pemerintah adalah untuk memperoleh kembali investasi pemerintah pada prasarana dan sarana (*cost recovery*).
  - b) Menetapkan struktur harga yang tepat bagi pemakai jasa untuk mengembalikan biaya prasarana transportasi yang tidak ditetapkan tarifnya secara langsung. Struktur harga tersebut diharapkan dapat:
    - (1) menjamin bahwa kelompok pemakai jasa yang berbeda setidaknya-tidaknya dapat menutup biaya prasarana yang diperuntukkan pada mereka;
    - (2) mendorong kelompok penyedia jasa agar membuat keputusan investasi dan operasi yang ekonomis dalam rangka memperbaiki efisiensi seluruh sistem transportasi;

- (3) memudahkan administrasi dan mencegah timbulnya pembayaran di bawah tarif yang berlaku.
- c) Menetapkan tarif penggunaan beberapa jenis terminal transportasi umum yang disediakan oleh BUMN/ BUMD atau pemerintah sesuai dengan perhitungan biaya. Manfaat penetapan tarif yang sesuai dengan perhitungan biaya tersebut adalah untuk:
  - (1) Mendorong pemakai jasa agar membuat keputusan operasi dan investasi kearah perbaikan efisiensi ekonomi secara keseluruhan (seperti unitisasi muatan);
  - (2) Meningkatkan penggunaan kapasitas yang tersedia secara lebih efektif.
- d) Menghilangkan berbagai biaya yang dibebankan kepada pemakai jasa untuk fasilitas dan pelayanan yang tidak diperlukan atau fasilitas dan pelayanan yang sebenarnya tidak pernah diberikan.
- e) Penetapan tarif jasa transportasi yang bersifat komersial diserahkan pada mekanisme pasar, sedangkan tarif jasa transportasi nonkomersial seperti transportasi perintis, transportasi kota, dan lain-lain, ditetapkan atas kemampuan membayar dari pemakai jasa transportasi.
- f) Meminimalkan penghindaran terhadap kewajiban pembayaran untuk penggunaan jasa transportasi.

**b. Peningkatan Anggaran Pembangunan Nasional dan Daerah**

- 1) Memberikan prioritas anggaran yang lebih tinggi kepada sektor transportasi secara nasional.
- 2) Mendorong pemerintah daerah guna meningkatkan pendapatan yang akan digunakan untuk fasilitas transportasi, seperti tol, retribusi jalan dan terminal, sejauh tidak mengakibatkan ekonomi biaya tinggi, dan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.
- 3) Mendorong pemerintah daerah untuk melakukan inovasi sumber keuangan guna membiayai fasilitas transportasi seperti kerjasama dengan pihak swasta, memanfaatkan

nilai tambah pada lahan atau usaha dengan adanya fasilitas transportasi dan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

**c. Peningkatan Partisipasi Swasta dan Koperasi**

- 1) Meminimalkan hambatan peraturan perundang-undangan terhadap partisipasi swasta dan koperasi dalam hal pemilikan, perencanaan, pembiayaan, pembangunan, perawatan dan pengelolaan sarana dan prasarana transportasi.
- 2) Mendorong pemerintah daerah untuk menghilangkan dan mengurangi hambatan investasi swasta dan koperasi di sektor transportasi.
- 3) Meningkatkan partisipasi swasta dan koperasi di sektor transportasi termasuk di bidang pelayanan masyarakat, seperti kereta api penumpang kecepatan tinggi dan transportasi masal perkotaan.
- 4) Mendorong inisiatif bersama antara swasta dan pemerintah untuk pembiayaan operasi dan fasilitas transportasi.
- 5) Menyederhanakan perijinan yang masih dirasa perlu.

**d. Pemanfaatan Hibah/Bantuan Luar Negeri untuk Program-Program Tertentu**

**7. Meningkatkan Kualitas Administrasi Negara di Sektor Transportasi**

**a. Penerapan Manajemen Modern**

- 1) Meningkatkan sistem otomatisasi perkantoran dan sistem informasi manajemen untuk mendukung pengambilan kebijakan.
- 2) Menerapkan manajemen modern berbasis teknologi informasi yang andal secara konsekuen untuk memberikan kepuasan pelanggan yang optimal.

**b. Pengembangan Data dan Perencanaan Transportasi**

- 1) Menyempurnakan *data base* dan informasi yang berkaitan dengan perencanaan transportasi dan pengambilan keputusan.

- 2) Merumuskan kebutuhan informasi transportasi nasional, termasuk arus barang dan penumpang domestik dan internasional, keadaan, tingkat penggunaan, kinerja masing-masing moda transportasi dan lain-lain.
- 3) Mengkoordinasikan kegiatan pengumpulan data yang berkaitan dengan transportasi dan sistem informasi antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, dan perusahaan jasa transportasi serta mengembangkan standar pengumpulan dan tabulasi data seluruh moda transportasi dan pengguna jasa transportasi.
- 4) Mengumpulkan dan mendistribusikan data dan informasi mengenai kualitas pelayanan transportasi seperti kinerja ketepatan waktu dan produktivitas untuk meningkatkan kesadaran tentang keadaan pelayanan dan upaya perbaikannya.
- 5) Mengevaluasi dan melaporkan secara teratur keadaan sistem transportasi, termasuk perkiraan utilisasi dan permintaan masa mendatang untuk seluruh moda transportasi serta suatu penilaian keadaan dan kinerja masing-masing moda transportasi.
- 6) Meningkatkan fungsi perencanaan strategis transportasi jangka panjang sebagai suatu kerangka untuk proposal peraturan perundangan, program dan anggaran.
- 7) Meningkatkan keterpaduan perencanaan antarsektor, antarsubsektor, antarpusat dan daerah.

**c. Peningkatan Struktur Organisasi**

- 1) Menyempurnakan secara terus menerus peran kelembagaan sesuai perubahan peranan pemerintah dalam pembangunan sektor transportasi.
- 2) Menyempurnakan secara terus menerus uraian tugas, tata hubungan kerja, pedoman kerja, petunjuk pelaksanaan dan tata cara kerja di lingkungan pemerintah.

**d. Peningkatan Sumber Daya Manusia**

- 1) Melaksanakan pengembangan sumber daya manusia sektor transportasi yang mencakup aparat pemerintah, penyedia dan pengguna jasa atau masyarakat lainnya.

- 2) Meningkatkan kompetensi aparat pemerintah yang membidangi transportasi melalui kursus di bidang perencanaan transportasi, kursus di bidang manajemen kepegawaian, analisis manajemen dan peraturan perundang-undangan.
- 3) Mengembangkan jabatan fungsional untuk pekerjaan yang membutuhkan spesialisasi.
- 4) Menyeimbangkan komposisi kepegawaian menurut golongan, kualitas pendidikan, keahlian, dan keterampilan
- 5) Meningkatkan kualitas SDM melalui pengadaan secara selektif dan penempatan pada unit kerja sesuai kebutuhan berdasarkan analisis jabatan.
- 6) Melaksanakan kegiatan pertukaran pegawai dengan negara lain dalam usaha membuka wawasan yang lebih luas.
- 7) Meningkatkan profesionalisme penyedia jasa transportasi (operator) dalam memberikan pelayanan transportasi.
- 8) Meningkatkan kesadaran dan kepedulian baik pengguna jasa maupun masyarakat terhadap peraturan perundangan di bidang transportasi yang berlaku.

**e. Peningkatan Sistem Pemotivasian**

- 1) Secara terus menerus meningkatkan kesejahteraan pegawai baik yang bersifat moril maupun material.
- 2) Menciptakan pola karier serta Diklat penunjangnya untuk memberikan pola pembinaan pegawai yang lebih transparan dan lebih pasti.
- 3) Meningkatkan peranan koperasi dalam menunjang kesejahteraan pegawai.
- 4) Meningkatkan peranan organisasi pegawai negeri dalam pembinaan di luar kedinasan.

**f. Peningkatan Sistem Pengawasan**

- 1) Meningkatkan pelaksanaan pengawasan dan mempercepat penuntasan tindak lanjut hasil pengawasan.

- 2) Meningkatkan pembinaan pegawai dalam rangka perwujudan manusia berkualitas di lingkungan pemerintah, khususnya peningkatan penyuluhan kepada pejabat pimpinan setiap unit kerja untuk menguasai/menerapkan peraturan perundangan yang berlaku.
- 3) Meningkatkan sosialisasi peraturan perundangan dan konvensi internasional bagi seluruh *stakeholder* (aparatus pemerintah pusat dan daerah, operator, serta pengguna jasa dan masyarakat pada umumnya).
- 4) Meningkatkan penegakan hukum serta penerapan *reward and penalty* secara nyata dan taat asas.

## **BAB V**

### **ARAH PERWUJUDAN SISTRANAS**

#### **A. Umum**

Sistranas merupakan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang dijadikan sebagai pedoman penyusunan peraturan pembangunan transportasi jangka menengah dan jangka panjang agar dapat menghasilkan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Perwujudan sistem transportasi nasional tersebut tidak terlepas dari pengaruh lingkungan yang berkembang secara dinamis. Penyelenggaraan transportasi memperhatikan perkembangan faktor-faktor yang mempengaruhinya, antara lain kebijakan otonomi daerah, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kegiatan ekonomi, sosial budaya, pertahanan keamanan, dan kerja sama internasional.

Pengembangan transportasi nasional diorientasikan pada upaya penyeimbangan antara permintaan jasa transportasi dengan penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi. Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dilakukan pada masing-masing tataran dengan memperhatikan aspek komersial dan aspek keperintisan, aspek keselamatan, keunggulan masing-masing moda transportasi sesuai dengan kondisi geografi, kependudukan, dan sumber daya alam, yang diarahkan untuk mengintegrasikan dan mengkombinasikan moda yang ada, baik transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut, dan udara, maupun pipa, sesuai dengan potensi wilayah.

#### **B. Pola Dasar Tataran Transportasi**

##### **1. Fungsi**

Tatranas berfungsi sebagai pedoman untuk pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan/atau barang antarsimpul atau kota nasional dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya.



Tatrawil berfungsi sebagai pedoman untuk pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan atau barang antarsimpul atau kota wilayah dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

Tatralok berfungsi sebagai pedoman untuk pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan atau barang antarsimpul atau kota lokal, dan dari simpul atau kota lokal ke simpul atau kota wilayah, dan simpul atau kota nasional terdekat atau sebaliknya, serta dalam kawasan perkotaan dan perdesaan.

## **2. Keterpaduan Tatanan**

### **a. Keterpaduan Sistem**

Tatranas, Tatrawil, dan Tatralok sebagai perwujudan Sistranas, merupakan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan masing-masing tataran mempunyai karakteristik fungsional yang saling terkait antarmoda dan antarwilayah, berinteraksi membentuk sistem pelayanan transportasi.

### **b. Interaksi Sistem**

Tatranas, Tatrawil, dan Tatralok berinteraksi secara sistemik pada setiap tahapan perumusan dan perwujudan tiap tataran transportasi, dalam menyediakan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien.

### **c. Dimensi waktu**

Tatranas, Tatrawil, dan Tatralok disusun dalam horizon dan periode waktu sampai dengan 20 tahun, serta diadakan kaji ulang sekurang-kurangnya satu kali periode 5 tahun.

## **3. Proses Penyusunan dan Penetapan**

Pemerintah pusat menyusun Tatranas, pemerintah provinsi menyusun Tatrawil dan pemerintah kabupaten/kota menyusun Tatralok sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan wilayah masing-masing, dengan mengakomodasi dan menyeimbangkan berbagai kepentingan yang ada, melalui koordinasi dan sinkronisasi sasaran dan program antarwilayah dan antarsektor.

Seluruh *stakeholder* termasuk pakar, operator, serta unsur masyarakat, berperan aktif dalam perumusan konsep Tatranas, Tatrabil, dan Tatalok pada tiap tahapan penting dalam penyusunan.

Koordinasi antarinstansi dilaksanakan secara berkala pada setiap tahapan penyusunan.

Sistranas ditetapkan melalui peraturan menteri, Tatranas ditetapkan melalui peraturan menteri, Tatrabil ditetapkan melalui peraturan daerah provinsi setelah dikonsultasikan dengan menteri, dan Tatalok ditetapkan melalui peraturan daerah kabupaten/kota setelah dikonsultasikan dengan gubernur.

#### 4. Pembinaan

Dalam rangka melaksanakan pembinaan Sistranas pemerintah pusat mempunyai wewenang :

- a. Menetapkan pola dasar Sistranas;
- b. Menetapkan kondisi Sistranas di masa mendatang;
- c. Menetapkan kebijakan umum Sistranas;
- d. Menetapkan arah perwujudan jaringan transportasi.

Dalam rangka melaksanakan pembinaan Tatranas, pemerintah pusat mempunyai wewenang :

- a. Menetapkan kebijakan dan strategi pengembangan jaringan transportasi Tatranas 20 tahun mendatang;
- b. Menetapkan arah pengembangan jaringan transportasi Tatranas 20 tahun mendatang.

Dalam rangka melaksanakan pembinaan Tatrabil, pemerintah provinsi diberi wewenang untuk :

- a. Menetapkan kebijakan dan strategi pengembangan jaringan transportasi Tatrabil 20 tahun mendatang;
- b. Menetapkan pengembangan transportasi Tatrabil 20 tahun mendatang.

Dalam rangka melaksanakan pembinaan transportasi pada Tatalok, pemerintah kabupaten/kota diberi wewenang untuk :

- a. Menetapkan kebijakan dan strategi pengembangan jaringan transportasi pada Tatalok kabupaten/kota 20 tahun mendatang;

- b. Menetapkan pengembangan transportasi pada Tatralok kabupaten/kota 20 tahun mendatang.

## 5. Kebijakan

Pedoman pokok kebijakan Tattranas, Tattrawil, dan Tattralok sebagai berikut:

- a. Peningkatan Pelayanan Transportasi Nasional;
- b. Pembinaan Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
- c. Pembinaan Pengusahaan Transportasi;
- d. Peningkatan Kualitas SDM dan Iptek;
- e. Pemeliharaan dan Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup Serta Penghematan Penggunaan Energi;
- f. Peningkatan Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi;
- g. Peningkatan Kualitas Administrasi Negara di Sektor Transportasi.

## 6. Simpul dan Ruang Lalu Lintas

- a. Simpul dan ruang lalu lintas transportasi pada Tattranas
  - 1) Transportasi jalan dengan simpul berupa terminal penumpang tipe A dan terminal angkutan barang utama jaringan jalan nasional.
  - 2) Transportasi kereta api dengan simpul berupa stasiun penumpang dan stasiun barang pengumpul dan jaringan pelayanan lintas utama antarkota.
  - 3) Transportasi sungai dan danau dengan simpul pelabuhan utama dan jaringan trayek tetap dan teratur utama.
  - 4) Transportasi penyeberangan dengan simpul berupa pelabuhan penyeberangan lintas provinsi dan antarnegara dan jaringan pelayanan angkutan penumpang dan barang lintas penyeberangan antarnegara dan lintas penyeberangan antarprovinsi.
  - 5) Transportasi laut dengan simpul berupa pelabuhan umum internasional hub, internasional, dan nasional, pelabuhan khusus nasional/internasional, dan jaringan trayek luar negeri, trayek utama dalam negeri dan trayek perintis

dengan dukungan sarana dan prasarana keselamatan pelayaran.

- 6) Transportasi udara dengan simpul berupa bandar udara pusat penyebaran dan jaringan pelayanan rute utama.
  - 7) Transportasi pipa dengan simpul berupa pelayanan lintas provinsi dan lintas batas negara.
- b. Simpul dan ruang lalu lintas transportasi pada Tatrabil
- 1) Transportasi jalan dengan simpul berupa terminal penumpang tipe B dan terminal angkutan barang pengumpan serta jaringan jalan provinsi
  - 2) Transportasi kereta api dengan simpul berupa stasiun penumpang dan stasiun barang pengumpan dan jaringan lintas cabang
  - 3) Transportasi sungai dan danau dengan simpul pelabuhan pengumpul dan jaringan trayek tetap dan teratur pengumpan
  - 4) Transportasi penyeberangan dengan simpul berupa pelabuhan penyeberangan lintas provinsi dan antarkota dan jaringan pelayanan angkutan penumpang dan barang lintas penyeberangan antarprovinsi dan lintas penyeberangan antarkabupaten/kota
  - 5) Transportasi laut dengan simpul berupa pelabuhan umum regional, pelabuhan khusus regional, jaringan dan trayek dalam negeri, trayek pengumpan dalam negeri, dan trayek perintis dengan dukungan sarana dan prasarana keselamatan pelayaran
  - 6) Transportasi udara dengan simpul berupa bandar udara bukan pusat penyebaran dengan klasifikasi C dan jaringan pelayanan rute pengumpan.
  - 7) Transportasi pipa dengan simpul berupa pelayanan lintas provinsi (regional).
- c. Simpul dan ruang lalulintas transportasi pada Tatrakok
- 1) Transportasi jalan dengan simpul berupa terminal penumpang tipe C dan terminal angkutan barang lokal serta jaringan jalan kabupaten dan jalan kota.

- 2) Transportasi kereta api dengan simpul berupa stasiun penumpang dan stasiun barang pengumpan dan jaringan lintas angkutan kota.
- 3) Transportasi sungai dan danau dengan simpul pelabuhan lokal dan jaringan trayek dalam kabupaten/kota.
- 4) Transportasi penyeberangan dengan simpul berupa pelabuhan penyeberangan lintas dalam kabupaten/kota dan jaringan pelayanan angkutan penumpang dan barang lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota.
- 5) Transportasi laut dengan simpul berupa pelabuhan umum lokal, pelabuhan khusus lokal, jaringan dan trayek pengumpan dalam kabupaten/kota.
- 6) Transportasi udara dengan simpul berupa bandar udara bukan pusat penyebaran dengan klasifikasi A dan B, serta jaringan pelayanan dalam kabupaten/kota.
- 7) Transportasi pipa dengan simpul berupa pelayanan dalam kabupaten/kota (pelayanan lokal).

## **7. Sistematika Penulisan Dokumen**

Dokumen Tatanas, Tatrabil, dan Tatrakok disusun dengan sistematika yang sekurang-kurangnya memuat: Pendahuluan, Kondisi saat ini dan masa mendatang; Arah Pengembangan jaringan Transportasi; dan Penutup.

## **C. Arah Perwujudan Jaringan**

### **1. Transportasi Antarmoda/Multimoda**

#### **a. Jaringan Pelayanan**

Pengembangan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda yang mampu memberikan pelayanan yang berkesinambungan, tepat waktu, dan dapat memberikan pelayanan dari pintu ke pintu di dalam operasionalisasinya perlu ada kesesuaian antarsarana dan fasilitas yang ada pada prasarana moda-moda transportasi yang terlibat, kesetaraan tingkat pelayanan sesuai dengan standar yang dibakukan, sinkronisasi dan keterpaduan jadwal pelayanan,

efektivitas dan efisiensi aktivitas alih moda, didukung dengan sistem pelayanan tiket dan dokumen angkutan serta teknologi informasi yang memadai.

Jaringan pelayanan transportasi antarmoda memberikan pelayanan untuk angkutan penumpang dan/atau barang, sedangkan transportasi multimoda memberikan pelayanan angkutan barang yang dilaksanakan oleh satu operator transportasi multimoda dengan dokumen tunggal.

Jaringan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda diwujudkan melalui keterpaduan antartrayek/lintas/rute angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut dan udara, dengan memperhatikan keunggulan moda berdasarkan kesesuaian teknologi dan karakteristik wilayah layanan, serta lintas tataran transportasi baik dalam Tatranas, Tatrakil, maupun Tatrakok.

b. Jaringan Prasarana

Pengembangan jaringan prasarana transportasi antarmoda untuk penumpang dan atau barang, dilakukan dengan memperhatikan keunggulan masing-masing moda transportasi, didasarkan pada konsep pengkombinasian antara moda utama yang memberikan pelayanan pada jalur utama, moda pengumpan, dan moda lanjutan yang memberikan pelayanan pada jalur pengumpan dan distribusi.

Keterpaduan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi dalam penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda yang efektif dan efisien diwujudkan dalam bentuk interkoneksi pada simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu yang memfasilitasi alih moda yang dapat disebut sebagai terminal antarmoda (*intermodal terminal*). Terminal antarmoda dari aspek tatanan fasilitas, fungsional dan operasional harus mampu memberikan pelayanan menerus yang tidak putus antarmoda yang terlibat.

## 2. Transportasi Jalan

a. Jaringan Pelayanan

Jaringan jalan nasional diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional khususnya keunggulan

komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran nasional yang efektif dan efisien. Keterpaduan antar dan intramoda transportasi diwujudkan melalui pengembangan jaringan jalan khususnya jaringan jalan dalam pulau untuk pulau-pulau besar.

Jaringan pelayanan angkutan umum jalan diwujudkan dalam trayek tetap, dan trayek tidak tetap.

Jaringan angkutan umum dalam trayek tetap antarkota antarpropinsi diwujudkan guna menghubungkan simpul dan kota nasional, dilaksanakan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran nasional yang efektif dan efisien.

Jaringan jalan propinsi diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional dan wilayah propinsi khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang dalam wilayah propinsi sehingga terwujud jaringan transportasi tataran wilayah yang efektif dan efisien.

Jaringan angkutan umum dalam trayek tetap antar kota dalam propinsi diwujudkan guna menghubungkan simpul dan kota wilayah, dilaksanakan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, kebijakan transportasi di wilayah khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dengan angkutan umum dalam propinsi sehingga terwujud jaringan transportasi tataran nasional yang efektif dan efisien.

Jaringan jalan kabupaten/kota diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi wilayah dan kabupaten/kota khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang dalam kabupaten/kota sehingga terwujud jaringan transportasi tataran kabupaten/kota yang efektif dan efisien.

Jaringan angkutan umum dalam trayek tetap kota/ perkotaan dan desa diwujudkan guna menghubungkan simpul dan kota lokal, dilaksanakan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi wilayah dan kabupaten/kota khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dengan angkutan umum kabupaten/kota sehingga terwujud jaringan transportasi tataran lokal yang efektif dan efisien.

Angkutan sewa dan taksi diwujudkan dengan memperhatikan kebutuhan angkutan sewa dan taksi yang terintegrasi dan bersinergi dengan total kebutuhan nasional, wilayah maupun kabupaten/kota.

b. Jaringan Prasarana

Pengembangan jaringan jalan diarahkan untuk memadukan dan mengintegrasikan serta mewujudkan keterpaduan pelayanan antar dan intramoda. Jaringan prasarana yang berupa ruang lalu lintas transportasi jalan yaitu jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Menurut statusnya jalan umum dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Pada Sistranas, jaringan jalan nasional berupa jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dan jalan strategis nasional serta jalan tol, yang diupayakan tersedia dalam kondisi baik dan lancar, sesuai dengan kondisi geografinya.

Pengembangan jaringan jalan provinsi diwujudkan dalam jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi sesuai dengan kondisi geografinya.

Pengembangan jaringan jalan kabupaten/kota dan desa diwujudkan dalam jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten sesuai dengan kondisi geografinya.



Jaringan terminal penumpang angkutan jalan diwujudkan dengan memperhatikan peran, fungsi serta kelas terminal sesuai dengan pola, jumlah serta kualitas pergerakan penumpang. Pengembangan jaringan terminal barang dilakukan secara bertahap dengan memperhatikan pola pergerakan, jumlah serta jenis barang.

Simpul transportasi jalan pada Tatranas yaitu terminal tipe A, terminal tipe B pada Tatrakil, terminal tipe C pada Tatrakabupaten/kota diupayakan terpadu dalam suatu sistem transportasi jalan.

### **3. Transportasi Kereta Api**

#### **a. Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi kereta api diwujudkan dalam jaringan pelayanan transportasi kereta api antarkota, serta jaringan pelayanan transportasi kereta api perkotaan.

Jaringan transportasi kereta api antarkota diwujudkan dalam bentuk jaringan lintas utama dan lintas cabang, menghubungkan antarsimpul dan kota nasional, dilaksanakan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, kebijakan transportasi di wilayah khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran nasional yang efektif dan efisien.

Jaringan transportasi kereta api kota/perkotaan diwujudkan guna menghubungkan antarsimpul dan kota lokal dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi kota/perkotaan khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang dalam kota/perkotaan sehingga terwujud jaringan transportasi yang efektif dan efisien di wilayah kota/perkotaan.

#### **b. Jaringan Prasarana**

Jaringan prasarana perkeretaapian diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola

pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi yang efektif dan efisien pada tiap tataran.

Simpul dalam transportasi kereta api adalah stasiun diwujudkan secara bertahap dengan memperhatikan peran dan fungsinya dalam jaringan pelayanan dan prasarana jalan rel sesuai dengan kondisi ekonomi-sosial-budaya serta didukung oleh analisa kelayakan teknis dan ekonomi.

#### **4. Transportasi Sungai dan Danau**

##### **a. Jaringan Pelayanan**

Pengembangan jaringan pelayanan dilaksanakan dengan memperhatikan arah pengembangan transportasi serta peran dan fungsi angkutan sehingga terwujud jaringan transportasi sungai dan danau yang mampu mendukung pertumbuhan wilayah khususnya ekonomi sekaligus menjangkau daerah terpencil dan pedalaman.

Pengembangan angkutan sungai dan danau antar kabupaten/ kota diwujudkan dalam trayek tetap teratur, dan trayek tidak tetap dan tidak teratur dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, kebijakan transportasi di wilayah khususnya arah pengembangan jaringan jalan propinsi, keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran wilayah propinsi yang efektif dan efisien.

Pengembangan angkutan sungai dan danau dalam kabupaten diwujudkan dalam trayek tetap teratur, dan trayek tidak tetap dan tidak teratur dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi wilayah, kebijakan transportasi lokal khususnya arah pengembangan jaringan jalan kabupaten/ kota, keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran lokal yang efektif dan efisien.

##### **b. Jaringan Prasarana**

Pelabuhan sungai dan danau menurut peran dan fungsinya terdiri dari pelabuhan sungai dan danau yang melayani

angkutan antarprovinsi, pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan antarkabupaten/kota dalam provinsi, serta pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan dalam kabupaten/kota.

Pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan antarkabupaten/kota diwujudkan dengan memperhatikan peran dan fungsi pelabuhan dalam kerangka transportasi terpadu di wilayah provinsi sesuai dengan kondisi ekonomi-sosial-budaya wilayah provinsi serta didukung oleh analisa kelayakan teknis dan ekonomi.

Pelabuhan sungai yang melayani angkutan dalam kabupaten/kota diwujudkan dengan memperhatikan peran dan fungsi pelabuhan dalam kerangka transportasi terpadu di wilayah kabupaten/kota sesuai dengan kondisi ekonomi-sosial-budaya wilayah kabupaten/ kota serta didukung oleh analisa kelayakan teknis dan ekonomi.

## 5. Transportasi Penyeberangan

### a. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan diselenggarakan (dilaksanakan) dengan memperhatikan arah pengembangan transportasi khususnya jaringan pelayanan jalan serta peran dan fungsi lintas penyeberang sehingga terwujud jaringan transportasi penyeberangan yang mampu mendukung pertumbuhan wilayah khususnya ekonomi sekaligus menjangkau daerah terpencil dan pedalaman.

Jaringan pelayanan nasional diarahkan untuk mewujudkan poros nasional jaringan pelayanan nasional meliputi Sabuk Utara, Tengah, Selatan dan Penghubung Poros (Sabuk Utara-Selatan). Pengembangan jaringan pelayanan wilayah dan lokal diarahkan untuk mewujudkan transportasi terpadu di wilayah provinsi dan lokal sesuai dengan kondisi ekonomi-sosial-budaya wilayah.

Jaringan lintas penyeberangan antarnegara dan antarprovinsi diwujudkan dengan memperhatikan kebijakan nasional transportasi, keunggulan komaratif moda, keterpaduan antar dan intramoda serta arah pengembangan jaringan jalan nasional.

Pengembangan lintas penyeberangan antarkabupaten/kota diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, kebijakan transportasi di wilayah khususnya arah pengembangan jaringan jalan propinsi, keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda.

Pengembangan lintas penyeberangan dalam kabupaten diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi wilayah, kebijakan transportasi lokal khususnya arah pengembangan jaringan jalan kabupaten/kota, keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda.

b. Jaringan Prasarana

Pelabuhan penyeberangan dikelompokkan dalam pelabuhan penyeberangan lintas provinsi dan antarnegara, pelabuhan penyeberangan lintas kabupaten/ kota, serta pelabuhan penyeberangan lintas dalam kabupaten.

Pengembangan pelabuhan penyeberangan diwujudkan secara bertahap dengan memperhatikan peran dan fungsi pelabuhan serta kualitas permintaan. Peran dan fungsi pelabuhan dilaksanakan melalui analisa permintaan yang didekati dengan menganalisa luas wilayah serta kondisi sosial budaya dimana pelabuhan penyeberangan akan dibangun, dan penawaran yang menggambarkan fasilitas pelabuhan penyeberangan yang akan disediakan guna memenuhi permintaan pada tahun rencana.

Pengembangan pelabuhan penyeberangan lintas provinsi dan antar negara diwujudkan dengan memperhatikan peran dan fungsi pelabuhan dalam poros nasional jaringan pelayanan penyeberangan Sabuk Utara, Tengah, Selatan dan Penghubung Poros (Sabuk Utara-Selatan) serta didukung oleh analisa kelayakan teknis dan ekonomi.

Pengembangan pelabuhan penyeberangan lintas kabupaten/kota diwujudkan dengan memperhatikan peran dan fungsi pelabuhan dalam kerangka transportasi terpadu di wilayah propinsi sesuai dengan kondisi ekonomi-sosial-budaya wilayah propinsi serta didukung oleh analisa kelayakan teknis dan ekonomi.

Pengembangan pelabuhan penyeberangan dalam kabupaten/kota diwujudkan dengan memperhatikan peran dan fungsi pelabuhan dalam kerangka transportasi terpadu di wilayah kabupaten/kota sesuai dengan kondisi ekonomi-sosial-budaya wilayah kabupaten/kota serta didukung oleh analisa kelayakan teknis dan ekonomi.

## 6. Transportasi Laut

### a. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi laut pada Tatranas yaitu trayek luar negeri dan trayek utama dalam negeri diarahkan mampu melayani antarpelabuhan hub internasional, internasional dan nasional secara langsung. Trayek luar negeri menghubungkan pelabuhan dalam negeri dengan luar negeri sedangkan trayek utama dalam negeri menghubungkan antarpelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi. Jaringan pelayanan pada Tatrabil merupakan trayek pengumpul yang mampu memberi aksesibilitas dari pelabuhan regional. Jaringan pelayanan transportasi laut pada Tatrakal yaitu trayek dalam negeri yang berfungsi sebagai pengumpan yang mampu melayani pergerakan orang dan barang dari daerah kecamatan dan daerah tertinggal.

### b. Jaringan Prasarana

Ruang lalu lintas transportasi laut pada Tatranas yaitu alur laut dan alur masuk pelabuhan yang dapat dilayari oleh kapal trayek luar negeri dan trayek utama dalam negeri. Pada Tatrabil yaitu alur laut yang menjadi penghubung antar pelabuhan regional dalam suatu provinsi dan penghubungn antara pelabuhan regional dengan pelabuhan utama (*trunk port*) maupun alur masuk pelabuhan regional. Pada Tatrakal merupakan alur laut yang secara teknis dapat dilayari dalam suatu kabupaten/kota, serta alur laut yang menghubungkan pelabuhan lokal dengan pelabuhan utama dan pelabuhan regional.

Disamping itu untuk kepentingan lintas damai (*innocent passage*) maka ditetapkan alur laut (*sea lanes*) kepulauan Indonesia (ALKI I s.d. ALKI III) dengan peraturan tersendiri

agar memudahkan kapal asing secara terus-menerus, langsung dan secepatnya melalui perairan Indonesia yang telah ditentukan.

Mengingat luasnya wilayah perairan Indonesia, maka di masa yang akan datang perlu strategi pengembangan simpul pelabuhan yang dapat dikelompokkan ke dalam pelabuhan internasional hub, internasional, nasional, regional dan lokal.

Pada Tatranas pelabuhan internasional hub perlu dikembangkan pada lokasi yang secara geografis strategis memungkinkan untuk dikembangkan khususnya dalam kaitan sebagai pelabuhan *transshipment* internasional baik di Kawasan Indonesia Barat maupun di Kawasan Indonesia Timur. Disamping itu simpul berupa pelabuhan internasional dan nasional perlu dikembangkan pada beberapa lokasi yang mampu berperan sebagai pusat distribusi dan *transshipment* barang maupun penumpang internasional. Pengembangan pelabuhan internasional tersebar di beberapa lokasi seperti di Sumatera, pantai utara Pulau Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali, Nusa Tenggara, Maluku dan Irian. Simpul berupa pelabuhan nasional yang berperan sebagai tempat *transshipment* penumpang dan barang nasional dan mampu menangani semi kontainer, perlu dikembangkan pada lokasi yang berpotensi untuk meningkatkan pertumbuhan wilayah dan pemerataan pembangunan nasional.

Pada Tatrabil, perlu dikembangkan pelabuhan regional sebagai pelabuhan pengumpan pada pelabuhan internasional hub, pelabuhan internasional, pelabuhan nasional.

Pada Tatrakal, perlu dikembangkan pelabuhan lokal sebagai pelabuhan pengumpan pelabuhan internasional hub, pelabuhan internasional, pelabuhan nasional, pelabuhan regional dan sebagai tempat pelayanan penumpang untuk daerah terpencil, terisolasi, perbatasan, dan daerah terbatas yang hanya didukung oleh moda transportasi laut.

## 7. Transportasi Udara

### a. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi udara berupa jaringan penerbangan yang meliputi penerbangan luar negeri dan penerbangan dalam negeri dengan pengelompokan berdasarkan rute utama, rute pengumpan, dan rute perintis.

Jaringan pelayanan transportasi udara pada Tatranas yaitu rute utama yang menghubungkan antarbandar udara pusat penyebaran dalam negeri dan atau internasional secara langsung. Jaringan pelayanan transportasi udara pada Tatrabil yaitu rute pengumpan yang menghubungkan bandar udara pusat penyebaran dengan bandar udara bukan pusat penyebaran, atau antara bandar udara bukan pusat penyebaran. Sedangkan jaringan pelayanan transportasi udara pada Tatrakok yaitu rute yang melayani bandar udara pada daerah terpencil/terisolasi/tertinggal yang dilayani oleh angkutan udara komersial dan atau nonkomersial (perintis).

### b. Jaringan Prasarana

Ruang lalulintas transportasi udara yaitu ruang udara yang dapat dilalui oleh semua penerbangan dari setiap tataran transportasi, perlu ditata pemanfaatannya untuk lalulintas penerbangan nasional dan internasional.

Simpul transportasi udara pada Tatranas dan Tatrabil berupa bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer, sekunder dan tersier, perlu ada di setiap ibukota provinsi dan secara selektif dapat dikembangkan untuk mampu melayani pesawat berbadan lebar. Simpul transportasi udara pada Tatrakok yaitu bandar udara bukan pusat penyebaran yang melayani angkutan udara komersial dan atau nonkomersial (perintis).

Perwujudan jaringan prasarana transportasi udara pada Tatranas berupa bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer, sekunder, dan tersier dengan lingkup pelayanan nasional dan internasional.

Perwujudan jaringan prasarana transportasi udara pada Tatrabil berupa bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder dan bandar udara pusat penyebaran

dengan skala pelayanan tersier, dengan lingkup pelayanan beberapa provinsi dan atau beberapa kabupaten/kota dalam satu provinsi dan terhubung dengan bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer dan bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder.

Perwujudan jaringan prasarana transportasi udara pada Tatralok berupa bandar udara bukan pusat penyebaran yang tidak mempunyai daerah cakupan.

## **8. Transportasi Pipa**

### **a. Jaringan pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi pipa pada Tatranas yaitu jaringan pipa yang menghubungkan antarpusat produksi di satu provinsi dengan pusat distribusi di provinsi lainnya, baik melalui darat maupun melalui laut antarpusat produksi dan pusat distribusi ke pusat distribusi dalam provinsi lainnya, baik melalui darat maupun melalui laut pada Tatrakil dan antarpusat produksi dan pusat distribusi ke pusat distribusi lainnya dalam kabupaten/kota baik melalui darat maupun melalui laut pada Tatralok.

### **b. Jaringan Prasarana**

Jaringan transportasi pipa dikembangkan sesuai dengan perkembangan industri yang memerlukannya, dan dapat dikembangkan antara pulau atau negara lain dengan Pulau Jawa Madura untuk gas, BBM, dan lain sebagainya, seperti pipa dari Singapura dan Gresik, dari pusat penyulingan ke pusat distribusi guna memenuhi kebutuhan industri dan rumah tangga perkotaan.





## BAB VI PENUTUP

Kebutuhan jasa transportasi dari waktu ke waktu terus meningkat sejalan dengan tuntutan perkembangan pembangunan dan lingkungan strategis, sehingga kemampuan antisipasi terhadap permintaan jasa transportasi pada setiap tataran perlu terus ditingkatkan.

Dengan Sistranas akan semakin membulatkan keyakinan dan tekad penyelenggara jasa transportasi dalam menjabarkan rencana strategis pembangunan sektor transportasi jangka panjang, sehingga akan lebih menghayati hakekat dan peranan jasa transportasi sebagai urat nadi pembangunan nasional.

Berhasilnya pelaksanaan Sistranas tergantung pada sumber daya manusia yakni partisipasi seluruh anggota masyarakat, sektor ekonomi dan nonekonomi atau bidang pembangunan yang lain serta pada sikap mental, semangat, ketaatan dan disiplin aparatur Perhubungan pada setiap jajaran baik di pusat, provinsi maupun kabupaten/kota, sehingga diharapkan Sistranas dilaksanakan secara konsekuen dan penuh tanggung jawab.

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

**M. HATTA RAJASA**

Salinan sesuai dengan aslinya

Kepala Biro Hukum dan KSLN

**KALALO NUGROHO**  
NIP 120105102

