

# BAB 3.

## ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

---

### 3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL

Sejalan dengan visi pembangunan “*Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong*”, maka pembangunan nasional 2015-2019 diarahkan untuk mencapai sasaran utama, yang salah satu sasaran pembangunan sektor unggulan adalah aspek maritim dan kelautan yang memuat upaya membangun konektivitas nasional.

Salah satu program Agenda Prioritas Pembangunan (Nawa Cita) yaitu meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional dijabarkan kembali kedalam agenda pembangunan nasional, khususnya agenda pembangunan transportasi nasional, diantaranya adalah membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan dan membangun transportasi massal perkotaan.

#### 3.1.1 ISU STRATEGIS 1 : MEMBANGUN KONEKTIVITAS NASIONAL UNTUK MENCAPAI KESEIMBANGAN PEMBANGUNAN



Infrastruktur penunjang konektivitas nasional baik berupa jaringan transportasi dan jaringan telekomunikasi, perlu diintegrasikan dengan pelayanan sarana intermoda transportasi yang terhubung secara efisien dan efektif, termasuk mendorong pembangunan konektivitas

antarwilayah, sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Penyediaan infrastruktur transportasi dan telekomunikasi yang mendorong konektivitas akan menurunkan biaya transportasi dan biaya logistik, sehingga dapat meningkatkan daya saing produk, dan mempercepat gerak ekonomi.

Kebijakan strategis untuk mewujudkan konektivitas nasional adalah:

1. Mempercepat pembangunan sistem transportasi multimoda;
2. Mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional dan penguatan konektivitas nasional dalam kerangka mendukung kerjasama regional dan global;
3. Menjaga keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan;
4. Membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Khusus, Kompleks Industri, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi;
5. Mengembangkan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan melalui mitigasi dan adaptasi perubahan iklim maupun peningkatan keselamatan dan kualitas kondisi lingkungan;
6. Meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi serta pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi;
7. Meningkatkan kapasitas dan kualitas lembaga pengembangan sumber daya manusia.

#### **3.1.1.1 MEMPERCEPAT PEMBANGUNAN SISTEM TRANSPORTASI MULTIMODA**

Ketergantungan terhadap transportasi jalan yang terlalu tinggi mengakibatkan inefisiensi karena alternatif moda kurang tersedia, baik pada kondisi normal maupun ketika terjadi kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan. Selain itu, beban anggaran negara sangat tinggi untuk pemeliharaan jalan. Ketergantungan terhadap moda transportasi jalan harus dikurangi dengan mengembangkan sistem transportasi multimoda. Dalam rangka mendukung percepatan pembangunan sistem transportasi multimoda dilakukan melalui strategi sebagai berikut:

1. Pembentukan badan atau regulator yang independen dan netral untuk regulasi, investigasi, keselamatan, dan keamanan angkutan multimoda serta pembinaan terhadap bertumbuh kembangnya Badan Usaha Angkutan Multimoda;
2. Membangun jaringan pelayanan dalam penyusunan rute-rute pelayanan dari berbagai moda transportasi yang membentuk satu kesatuan hubungan dan tidak hanya didominasi oleh salah-satu moda saja, melainkan harus disusun secara terintegrasi dengan prasarana jalan, Darat (Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan), Laut, Udara, Kereta Api, dan koridor ekonomi maupun konsep pengembangan wilayahnya;
3. Membangun jaringan prasarana yang terdiri dari simpul dan ruang lalu lintas. Simpul berfungsi sebagai ruang yang dipergunakan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang,

serta perpindahan intra dan antar moda. Ruang lalu lintas berfungsi sebagai ruang gerak untuk sarana transportasi, namun khusus untuk ruang lalu lintas transportasi jalan, disamping untuk lalu-lintas sarana transportasi juga memiliki fungsi lain yaitu untuk lalu lintas orang dan hewan;

4. Pembangunan terminal terpadu (terintegrasi) serta pelayanan fasilitas alih moda untuk pelayanan perpindahan penumpang dan barang secara cepat dan nyaman;
5. Pembangunan akses kereta api menuju ke pelabuhan dan bandara internasional, diantaranya pada Bandara Soekarno-Hatta, Minangkabau, Kualanamu, Hang Nadim, Juanda, Kertajati, Kulon Progo, Syamsudin Noor, dan Pelabuhan Kuala Tanjung, Belawan, Panjang, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Tanjung Emas, Teluk Lamong dan Penyeberangan Merak – Bakauheni.

### **3.1.1.2 MEMPERCEPAT PEMBANGUNAN TRANSPORTASI YANG MENDORONG PENGUATAN INDUSTRI NASIONAL UNTUK MENDUKUNG SISTEM LOGISTIK NASIONAL DAN PENGUATAN KONEKTIVITAS NASIONAL DALAM KERANGKA MENDUKUNG KERJASAMA REGIONAL DAN GLOBAL**

Pengembangan pasar dan industri transportasi nasional mempunyai dua aspek, yakni aspek industri jasa konstruksi nasional (termasuk pengembang, konsultan, kontraktor, jasa keuangan, jasa penasehat ahli) dan industri sarana dan alat-alat transportasi serta dengan pengembangan industri perangkat keras yakni alat-alat angkut atau sarana transportasi. Konektivitas nasional terdiri atas 4 (empat) komponen, yaitu Sislognas, Sistranas, pengembangan wilayah (RPJMN dan RTRWN) dan *Information Communication Technology* (ICT). Keempat komponen tersebut harus diintegrasikan untuk mendukung perpindahan komoditas baik barang, jasa maupun informasi secara efektif dan efisien, melalui integrasi simpul dan jaringan transportasi inter-moda, komunikasi dan informasi serta logistik, serta penguatan konektivitas antara pusat pertumbuhan ekonomi dan industri, dan juga keterhubungan secara internasional terutama untuk memperlancar arus perdagangan internasional maupun sebagai pintu masuk bagi para wisatawan mancanegara, yang dapat dilakukan melalui strategi:

1. Penempatan transportasi laut sebagai tulang punggung sistem logistik nasional melalui pengembangan 24 pelabuhan strategis untuk mendukung tol laut yang ditunjang dengan fasilitas pelabuhan yang memadai serta membangun *short sea shipping/coastal shipping* pada jalur logistik nasional yang diintegrasikan dengan moda kereta api dan jalan raya, terutama untuk mengurangi beban (*share*) angkutan jalan Sumatera-Jawa (Pelabuhan Paciran/Tanjung Perak, Pelabuhan Kendal/Tanjung Emas dan Pelabuhan Marunda/Tanjung Priok di Pulau Jawa serta Pelabuhan Panjang/Sumur di Pulau Sumatera).
2. Pengembangan dan pengendalian jaringan lalu lintas angkutan jalan yang terintegrasi inter, intra dan antar moda dan pengembangan wilayah yang meliputi simpul transportasi jalan, jaringan pelayanan angkutan jalan yang efisien dan mampu mendukung pergerakan penumpang dan barang;

3. Pembangunan sarana dan prasarana serta industri transportasi diantaranya:
  - a. Peningkatan kapasitas Bandara Soekarno-Hatta untuk melayani 87 juta penumpang per-tahun.
  - b. Pengembangan pelabuhan hub internasional Kuala Tanjung dan Bitung.
  - c. Penyelesaian jalur kereta api Trans Sumatera, pembangunan kereta api Trans Kalimantan, Sulawesi dan Papua, serta peningkatan kapasitas jalur eksisting menjadi jalur ganda di Sumatera dan Jawa terutama di lintas selatan Jawa.
  - d. Pembangunan fasilitas *dry port* di Kawasan Pertumbuhan Ekonomi yang tinggi (Kendal dan Paciran).
4. Percepatan penyelenggaraan kegiatan-kegiatan prioritas konektivitas ASEAN dalam kerangka penguatan konektivitas nasional dengan tetap mempertahankan ketahanan dan daya saing perekonomian nasional;
5. Penyediaan armada transportasi nasional melalui pemberdayaan industri transportasi dalam negeri yang meliputi pengembangan pesawat udara (N-219), armada serta industri galangan kapal nasional, lokomotif, kereta penumpang, KRL, serta bus;
6. Pembangunan Jalur Ro-Ro Dumai-Malaka, Ro-Ro Belawan-Penang, dan Ro-Ro Bitung-Sangihe-General Santos, Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung dan pelabuhan Bitung;
7. Menghubungkan seluruh lintas penyeberangan, termasuk jalur lintas Sabuk Utara, Tengah, dan Selatan serta poros penghubung, terutama lintas utama penyeberangan Merak – Bakauheni;
8. Membangun terminal barang angkutan jalan dalam rangka mendukung Sislognas;
9. Membangun/Merevitalisasi terminal penumpang angkutan jalan dalam rangka meningkatkan kapasitas dan pelayanan penumpang angkutan jalan;
10. Penyediaan alat penimbangan kendaraan bermotor (Jembatan Timbang) dalam rangka meningkatkan pengawasan muatan lebih;
11. Meningkatnya jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional menjadi 162 juta/penumpang/tahun dengan membangun 15 bandara baru di Kertajati, Letung, Tambelan, Tebelian, Muara Teweh, Samarinda Baru, Maratua, Buntu Kunik, Morowali, Miangas, Siau, Namniwel, Kabir Patar, Werur, Koroy Batu, dan pengembangan dan rehabilitasi Bandara lama tersebar di Pulau Sumatera, Jawa, Bali, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua;
12. Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara di Kualanamu, Soekarno-Hatta, Juanda, Syamsuddin Noor, Sepinggan, Hassanuddin, Samratulangi, Frans Kaisepo, Sentani.

### **3.1.1.3 MENJAGA KESEIMBANGAN ANTARA TRANSPORTASI YANG BERORIENTASI NASIONAL DENGAN TRANSPORTASI YANG BERORIENTASI LOKAL DAN KEWILAYAHAN**

Wilayah Indonesia yang cukup luas, letak Indonesia yang cukup strategis, serta kondisi geografis yang cukup unik dibandingkan dengan negara-negara lainnya, menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara besar jika dilihat dari sisi luas wilayah dan jumlah penduduk. Sebagai negara kepulauan yang dibatasi lautan, menjadikan pembangunan transportasi di Indonesia adalah suatu tantangan. Tantangan yang harus dihadapi adalah bagaimana menyediakan layanan transportasi yang murah, tepat waktu, dan mampu diakses oleh semua kalangan. Tantangan inilah yang harus dijawab dalam rangka melakukan upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan. Kebijakan Utama Konektivitas Nasional dirumuskan untuk menjawab keseimbangan transportasi yang berorientasi nasional, regional, dan lokal, dimana konektivitas ini menghubungkan transportasi nasional, regional, lokal, serta wilayah-wilayah yang memiliki komoditas unggulan di masing-masing pulau. Oleh karena itu, strategi yang dibutuhkan untuk menjaga keseimbangan transportasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan adalah sebagai berikut:

1. Penyediaan infrastruktur transportasi yang lebih terintegrasi melalui pendanaan DAK Bidang Transportasi, seperti infrastruktur yang menjadi kewenangan Provinsi, Kab/Kota meliputi fasilitas perlengkapan jalan yang disesuaikan dengan kinerja jaringan jalan; alat PKB, RASS, media sosialisasi keselamatan dan transportasi perkotaan;
2. Menciptakan pembagian peran moda transportasi yang lebih berimbang dengan mendorong pembangunan perkeretaapian dan transportasi laut yang lebih progresif sehingga secara bertahap terjadi perpindahan moda dari jalan ke moda kereta api serta moda angkutan laut;
3. Membangun dan memperluas jaringan infrastruktur dan sistem pelayanan transportasi nasional untuk memperkecil defisit dan mempersempit kesenjangan transportasi antar wilayah yang meliputi jalan, bandara, kereta api, pelabuhan laut dan penyeberangan, dermaga sungai dan danau, kapal perintis, bus, bus air dan kereta ekonomi di wilayah perdalaman, perbatasan, dan pulau terluar;
4. Membuka rute baru, meningkatkan frekuensi pelayanan, optimalisasi, dan integrasi penyelenggaraan subsidi angkutan perintis dan *Public Service Obligation* (PSO) diantara subsidi bus perintis, angkutan laut, sungai, danau, penyeberangan, udara, dan perkeretaapian;
5. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar;
6. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan bandara melalui pembangunan dan pengembangan bandara terutama yang berada pada pusat kegiatan

nasional (ibukota propinsi), pusat kegiatan wilayah dan wilayah yang mempunyai potensi ekonomi dan pariwisata;

7. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan angkutan laut melalui pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan terutama pada daerah - daerah terpencil, tertinggal, perbatasan, rawan bencana dan daerah belum berkembang serta wilayah yang mempunyai potensi ekonomi dan pariwisata;
8. Pembangunan kapal perintis untuk meningkatkan aksesibilitas dan pelayanan angkutan laut perintis.

#### **3.1.1.4 MEMBANGUN SISTEM DAN JARINGAN TRANSPORTASI YANG TERINTEGRASI UNTUK Mendukung INVESTASI PADA KORIDOR EKONOMI, KAWASAN INDUSTRI KHUSUS, KOMPLEKS INDUSTRI, DAN PUSAT-PUSAT PERTUMBUHAN LAINNYA DI WILAYAH NON-KORIDOR EKONOMI**

Pembangunan infrastruktur diarahkan pada proyek-proyek strategis yang mendukung pengembangan kawasan industri, kawasan ekonomi khusus, dan kawasan strategis lainnya. Untuk mendukung pengembangan kawasan industri, dirumuskan kebijakan antara lain:

1. Pembangunan pelabuhan-pelabuhan strategis, antara lain: Pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Pontianak, Bitung, Makassar, Banjarmasin, Kupang, Halmahera, dan pelabuhan lainnya;
2. Pembangunan jalur kereta api antara Manado – Bitung, Sei Mangke –Bandar Tinggi - Kuala Tanjung, Pasoso – Tanjung Priok, DDT Elektrifikasi Manggarai– Bekasi -Cikarang, Lingkar Luar Kereta Api, dan lainnya;
3. Pengembangan bandara-bandara di sekitar kawasan industri maupun kawasan ekonomi khusus dan kawasan strategis lainnya, antara lain: Bandara Mutiara Palu, Eltari Kupang, Halu Oleo Kendari, Sam Ratulangi Manado, Bandara Syamsuddin Noor-Banjarmasin, dan bandara lainnya.

#### **3.1.1.5 MENGEMBANGKAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI YANG RAMAH LINGKUNGAN DAN MEMPERTIMBANGKAN DAYA DUKUNG LINGKUNGAN MELALUI MITIGASI DAN ADAPTASI PERUBAHAN IKLIM MAUPUN PENINGKATAN KESELAMATAN DAN KUALITAS KONDISI LINGKUNGAN**

Kemampuan melakukan mitigasi serta adaptasi terhadap perubahan iklim merupakan salah satu kebutuhan untuk meningkatkan efisiensi serta keandalan sistem transportasi. Perencanaan disertai pelaksanaan mitigasi dan adaptasi di sektor transportasi kedepan didasarkan pada pengelolaan potensi dan sumberdaya alam, peningkatan kapasitas individu serta organisasi yang tepat, serta didukung dengan pembangunan infrastruktur transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim dan cuaca ekstrim agar tercipta sistem transportasi yang andal dan berkelanjutan. Strategi sektor transportasi yang andal dan berkelanjutan mendukung konektivitas nasional adalah sebagai berikut:

- a. Penyediaan sarana transportasi yang ramah lingkungan;

- b. Pembangunan prasarana transportasi yang tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim;
- c. Penyediaan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan;
- d. Peningkatan kapasitas SDM transportasi yang responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim;
- e. Peningkatan peralatan transportasi yang responsive terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim.

### **3.1.1.6 MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN DALAM PENYELENGARAAN PELAYANAN TRANSPORTASI SERTA PERTOLONGAN DAN PENYELAMATAN KORBAN KECELAKAAN TRANSPORTASI**

Upaya untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi yang meliputi transportasi jalan, kereta api, pelayaran, dan penerbangan dalam menuju target *zero accident*. Di sisi lain, perubahan mental dalam berdisiplin berlalu-lintas, ketaatan terhadap peraturan, serta penguatan terhadap kemampuan kelembagaan untuk pendidikan dan pencegahan maupun pertolongan serta penyelamatan korban kecelakaan transportasi juga diperlukan dalam rangka untuk meningkatkan respon terhadap terjadinya kecelakaan transportasi dan upaya pertolongan dan penyelamatan jiwa manusia. Khusus untuk transportasi jalan, dalam rangka penanganan keselamatan jalan secara komprehensif pada tahun 2011 telah disusun suatu perencanaan jangka panjang yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan yang ada dan bersifat lintas sektoral, yaitu berupa Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 dan diperkuat melalui Inpres No 4 Tahun 2013 Program Dekade Aksi Keselamatan Tahun 2011-2020. Strategi yang dijalankan untuk menjalankan kebijakan di atas antara lain melalui :

1. Pemenuhan fasilitas perlengkapan jalan, implementasi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan/Daerah Rawan Kecelakaan, sarana bantu navigasi pelayaran maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan sesuai standar pelayanan minimal dan standar keselamatan transportasi internasional;
2. Meningkatkan kelaikan kendaraan bermotor melalui uji tipe dan uji berkala;
3. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini;
4. Meningkatkan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan baik di tingkat nasional maupun daerah;
5. Peningkatan kualitas dan kuantitas kemampuan SDM dan perlengkapan *Search and Rescue* (SAR).



### **3.1.1.7 MENINGKATKAN KAPASITAS DAN KUALITAS LEMBAGA PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA**

Dalam rangka meningkatkan kuantitas, kualitas, dan layanan transportasi untuk memenuhi mobilitas ekonomi yang menuntut pelayanan cepat, efisien, dan andal. Maka, diperlukan manajemen SDM yang memiliki kompetensi tinggi, meliputi SDM regulator, operator, dan SDM industri yang saat ini masih terbatas. Beberapa strategi yang dilakukan antara lain:

1. Penyempurnaan kelembagaan dan penyiapan regulasi dalam rangka pengembangan SDM transportasi yang mengantisipasi perkembangan budaya, IPTEK, dan kesiapan produktivitas daya saing secara nasional maupun terkait dengan standar internasional;
2. Peningkatan peran pemerintah dalam rangka pengembangan SDM Transportasi bagi Lembaga pendidikan Swasta;
3. Pembangunan dan peningkatan Sarana dan Prasarana Diklat;
4. Pengembangan kualitas dan kuantitas tenaga pengajar serta pengembangan metode pembelajaran.

### **3.1.2 ISU STRATEGIS 2 : MEMBANGUN TRANSPORTASI UMUM MASSAL PERKOTAAN**

Pembangunan perkotaan Indonesia kedepan diarahkan pada peningkatan peran perkotaan sebagai basis pembangunan dan kehidupan yang layak huni, berkeadilan, mandiri, berdaya saing, dan berkelanjutan, sesuai dengan karakter potensi dan budaya lokal. Arah kebijakan pembangunan perkotaan pada berfokus pada pengembangan kota sebagai suatu kesatuan kawasan/wilayah, yaitu kota



sebagai pendorong pertumbuhan nasional dan regional serta kota sebagai tempat tinggal yang berorientasi pada kebutuhan penduduk kota. Walaupun demikian, pembangunan perkotaan ke depan akan lebih difokuskan pada pelaksanaan pengendalian pembangunan kota-kota besar dan metropolitan serta percepatan pembangunan kota-kota menengah dan kecil.

Oleh karena itu, dalam rangka mengembangkan transportasi umum massal perkotaan, pembangunan sistem angkutan umum modern yang saling terintegrasi seperti BRT dan MRT diharapkan dapat meningkatkan peran angkutan umum dalam melayani kebutuhan perjalanan penduduk perkotaan serta menciptakan transportasi perkotaan yang praktis, efisien, ramah lingkungan, dan berkeadaban. Arah kebijakan dan strategi yang disusun lima tahun kedepan adalah :



1. Mengembangkan sistem angkutan umum massal yang modern dan maju dengan orientasi kepada bus maupun rel serta dilengkapi dengan fasilitas alih moda terpadu;
2. Mengembangkan manajemen transportasi perkotaan yang berimbang dengan memperhatikan interaksi antara transportasi dan tata guna lahan;
3. Meningkatkan integrasi kelembagaan transportasi perkotaan.

### **3.1.2.1 MENGEMBANGKAN SISTEM ANGKUTAN UMUM MASSAL YANG MODERN DAN MAJU DENGAN ORIENTASI KEPADA BUS MAUPUN REL SERTA DILENGKAPI DENGAN FASILITAS ALIH MODA TERPADU**

Seluruh sistem transportasi massal memerlukan *interchange* (tempat berganti kendaraan) dengan elemen-elemen sistem transportasi umum lain, dan integrasi dengan moda-moda sistem transportasi lain seperti mengendarai mobil, berjalan kaki dan bersepeda. Untuk mengembangkan sistem angkutan umum massal yang modern dan maju dengan orientasi kepada bus maupun rel serta dilengkapi dengan fasilitas alih moda terpadu, beberapa strategi yang dilakukan mencakup:

1. Pembangunan angkutan massal cepat berbasis rel antara lain MRT di wilayah Jabodetabek, dan jalur lingkaran layang KA Jabodetabek, serta LRT/monorail/Tram di Surabaya, Bandung, dan Palembang;
2. Pengembangan kereta perkotaan di 10 kota metropolitan: Batam, Medan, Palembang, Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar, dan Makassar;
3. Pengembangan BRT di 34 kota besar beserta fasilitas pendukungnya antara lain Medan, Pekanbaru, Batam, Padang, Palembang, Bandung, Jakarta, Bogor, Semarang, Yogyakarta, Solo, Pontianak, Samarinda, Balikpapan, Makassar, Gorontalo, dan Ambon;
4. Penyediaan dana subsidi/PSO yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan umum massal perkotaan.

### **3.1.2.2 MENGEMBANGKAN MANAJEMEN TRANSPORTASI PERKOTAAN YANG BERIMBANG DENGAN MEMPERHATIKAN INTERAKSI ANTARA TRANSPORTASI DAN TATA GUNA LAHAN**

Terdapat kecenderungan bahwa berkembangnya suatu kota bersamaan pula dengan berkembangnya masalah transportasi yang terjadi, sehingga masalah ini akan selalu membayangi perkembangan suatu wilayah perkotaan. Beberapa strategi yang dilakukan untuk mengembangkan manajemen transportasi perkotaan yang berimbang dengan memperhatikan interaksi antara transportasi dan tata guna lahan, antara lain:

1. Peningkatan akses terhadap angkutan umum dengan Pembangunan Berorientasi Angkutan *Transit Oriented Demand/TOD* dan pengembangan fasilitas Non Motorized;

2. Penyediaan fasilitas pendukung untuk alih moda seperti *Park and Ride*;
3. Penerapan sistem informasi lalu lintas secara *real time*, penerapan sistem APILL terkoordinasi (ATCS) dan *Virtual Mobility*;
4. Penguatan mekanisme implementasi sistem transportasi perkotaan dan penurunan kemacetan transportasi perkotaan melalui Manajemen Permintaan Transportasi dengan pendekatan *Push and Pull*.

### 3.1.2.3 MENINGKATKAN INTEGRASI KELEMBAGAAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

Kelembagaan yang lemah merupakan suatu sumber permasalahan yang menjadi sorotan dalam sistem transportasi perkotaan di Indonesia (World Bank, 2006). Kelembagaan dalam sektor transportasi kurang berfungsi dengan baik karena kurang terorganisir, akibat tumpang tindih, pertentangan kepentingan, serta penegakan hukum yang lemah.

Namun, di beberapa kota di Indonesia, Pemerintah Daerah sebagai regulator secara efektif mulai meningkatkan efektifitas kewenangannya melalui sistem organisasi efektif yang mampu melakukan pengendalian sistem transportasi perkotaannya. Untuk itu, Pemerintah Pusat memiliki tanggung jawab untuk mensinergikan dan mengintegrasikan kelembagaan transportasi perkotaan melalui strategi percepatan pembentukan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan yang memiliki kewenangan kuat dalam mengintegrasikan dan mengawal dari konsep, strategi, kebijakan, perencanaan, program, implementasi, manajemen, dan pembiayaan sistem transportasi perkotaan di kota-kota megapolitan lainnya.

## 3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dalam pembangunan sektor transportasi merujuk pada arah kebijakan pembangunan transportasi nasional yang tertuang didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Kebijakan dan strategi tersebut juga disinergikan dengan arah kebijakan pembangunan berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Kementerian Perhubungan 2005-2025 yang menjadi salah satu alur logis perencanaan pembangunan sektor transportasi berkelanjutan.



Dalam menjabarkan sasaran nasional, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 menerjemahkan beberapa sasaran menjadi beberapa bagian yang saling berkorelasi, dimana interkoneksi tersebut juga akan sejalan dengan sasaran pembangunan pada Unit Kerja Eselon I.

Pemikiran di atas sebagai dasar pertimbangan penyusunan strategi dilakukan sebagai bagian dari

perumusan arah kebijakan dan strategi pembangunan di Kementerian Perhubungan yang berkorelasi pada sasaran Kementerian Perhubungan yang telah disusun sebelumnya. Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dikelompokkan menjadi 3 aspek, meliputi keselamatan dan keamanan, pelayanan, serta kapasitas transportasi.

### **3.2.1 Keselamatan dan Keamanan**

Keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi yang meliputi transportasi jalan, kereta api, pelayaran, dan penerbangan. Tingkat keselamatan dan keamanan transportasi diwujudkan melalui dua sasaran yaitu menurunnya angka kecelakaan transportasi, dan menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

1. Sasaran menurunnya angka kecelakaan transportasi dengan arah kebijakan meningkatkan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi, melalui strategi :

a. Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi  
Keselamatan transportasi merupakan tanggung jawab berbagai pihak, baik pemerintah sebagai regulator maupun pelaku usaha sebagai operator. Saat ini fungsi pengawasan dan pembinaan keselamatan transportasi telah dilakukan pemerintah melalui kegiatan dan program peningkatan keselamatan, diharapkan fungsi pengawas keselamatan juga dilakukan di dunia usaha melalui pembentukan unit khusus yang menangani fungsi pengawas keselamatan.

b. Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi

Keselamatan transportasi merupakan keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan transportasi yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Upaya peningkatan keselamatan transportasi telah dan akan terus dilakukan pemerintah melalui penyediaan sarana dan prasarana keselamatan serta sosialisasi keselamatan kepada masyarakat dan badan usaha. Peran serta masyarakat dan badan usaha dalam peningkatan keselamatan transportasi diwujudkan dalam peningkatan kepatuhan untuk mematuhi standar operasi dan prosedur penggunaan dan penyediaan sarana transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara.

c. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini

Pendidikan keselamatan transportasi secara dini dengan menfokuskan pada penanaman pengetahuan tentang tata cara transportasi yang berkeselamatan (*transfer of knowledge*) dan menanamkan nilai-nilai (*transform of values*) etika dan budaya tertib dan membangun perilaku pada

generasi muda. Pribadi yang beretika mempunyai kecerdasan sosial yang tinggi dan kepekaan dalam bertansportasi, selain itu, juga akan mengerti pentingnya penggunaan peralatan dan prasarana keselamatan serta peraturan keselamatan.

- d. Peningkatan/pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan

Untuk memenuhi tuntutan perkembangan teknologi keselamatan transportasi diperlukan pembaharuan regulasi keselamatan yang mencakup norma, standar, prosedur dan kriteria.

- e. Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi;

Upaya peningkatan keselamatan transportasi selain pengurangan tingkat kecelakaan yang disebabkan kesalahan manusia (*human error*) dilakukan juga strategi melalui pemenuhan kuantitas dan tingkat kehandalan sarana dan prasarana keselamatan transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara.

- f. Pemenuhan standar keselamatan transportasi berupa perlengkapan keselamatan transportasi jalan dan perkeretaapian maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan

Selain upaya pemenuhan kualitas dan kuantitas keselamatan transportasi, penurunan tingkat kecelakaan juga dilakukan melalui strategi ketentuan pemenuhan standar keselamatan pada sarana dan prasarana transportasi sesuai standar nasional dan internasional.

- g. Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi;

Dalam upaya pemenuhan standar keselamatan transportasi dilakukan melalui pemeriksaan atau audit secara berkala dan pelaksanaan random check yang meliputi standar keselamatan bidang prasarana, sarana, tata cara pengangkutan serta sumber daya manusia transportasi dalam rangka pengawasan dan pengendalian terhadap peraturan standar keselamatan.

- h. Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya

Pengujian kehandalan/kelaikan sarana prasarana transportasi dilakukan secara berkala untuk menjamin tingkat kehandalan dan kecukupan peralatan keselamatan yang diikuti melalui penerbitan sertifikasi sarana dan prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya.

- i. Peningkatan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan baik di tingkat nasional maupun daerah

RUNK adalah rencana keselamatan jalan jangka panjang yang diilhami oleh semangat *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* Perserikatan Bangsa Bangsa yang dideklarasikan pada Maret 2010. Untuk itu maka 10 tahun pertama dari RUNK telah ditetapkan menjadi Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020 dengan Instruksi Presiden No. 4/2013 tertanggal 11 April 2013.

Dalam Inpres tersebut, disebutkan 5 Pilar Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan yang meliputi:

- 1) Manajemen keselamatan jalan, dikoordinasikan oleh Menteri PPN/Kepala Bappenas. Tanggung jawabnya adalah mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral.
- 2) Jalan yang berkeselamatan, dikoordinasikan oleh Menteri Pekerjaan Umum.
- 3) Kendaraan yang berkeselamatan, dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan.
- 4) Perilaku pengguna yang berkeselamatan, dikoordinasikan oleh Kepala Kepolisian RI.
- 5) Penanganan pra dan pasca kecelakaan, dikoordinasikan oleh Menteri Kesehatan.

Gerakan penurunan jumlah dan kualitas kecelakaan lalu-lintas di jalan melalui "*Decade of Action*" memiliki potensi mencapai sukses jika didorong oleh seluruh komponen masyarakat, industri, jalan dan transportasi secara terpadu.

- j. Koordinasi peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan

Perlintasan sebidang merupakan faktor kritis dalam penyelenggaraan kereta api mengingat banyaknya kejadian kecelakaan yang diterjadi di lokasi perlintasan. Berdasarkan pada amanat UU 23/2007, setiap perlintasan/perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang. Pengecualian untuk pembangunan perlintasan tidak sebidang hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan dengan mengikuti ketentuan yang diatur pada Permenhub No. 36/2011, sehingga diperlukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah maupun operator perkeretaapian dalam penanganan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan.

2. Sasaran menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi, melalui strategi antara lain :
  - a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi

Dalam upaya pemenuhan standar keamanan transportasi dilakukan melalui pemeriksaan atau audit secara berkala dan pelaksanaan random check yang meliputi standar keamanan bidang prasarana, sarana, tata cara pengangkutan serta sumber daya manusia transportasi dalam rangka pengawasan dan pengendalian terhadap peraturan standar keamanan, serta pemberian sanksi kepada aparat pemerintah atau operator sarana/prasarana transportasi yang lalai dalam melaksanakan tugas.

- b. Pemenuhan standar keamanan transportasi berupa perlengkapan keamanan transportasi

Keamanan transportasi adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan transportasi yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum, langkah untuk mewujudkan keamanan transportasi melalui pemenuhan peralatan keamanan yang berupa alat pemidai barang-barang berbahaya dan alat pemidai jarak jauh dengan sistem terkoordinasi.

- c. Pencegahan terhadap penyusupan barang-barang yang mengancam keamanan penumpang

Pelaksanaan pencegahan terhadap penyusupan barang yang mengancam keamanan penumpang selain dilakukan melalui pemenuhan peralatan keamanan juga didukung dengan kualitas SDM yang tersertifikasi dan diaudit secara berkala oleh aparat pengawas keamanan transportasi.

- d. Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi (pencurian, vandalisme, perompakan, pembajakan, teroris, dll)

### **3.2.2 Pelayanan Transportasi**

Dalam rangka meningkatkan pelayanan transportasi ditetapkan 7 sasaran, yaitu : (1) Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, (2) Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan, (3) Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan, (4) Meningkatnya kinerja Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*, (5) Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan, (6) Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi, dan (7) Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance*. Masing-masing sasaran tersebut ditempuh melalui upaya strategi sebagai berikut :

1. Sasaran meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, dengan arah kebijakan meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, melalui strategi antara lain :
  - a. Peningkatan kehandalan sarana dan prasarana transportasi serta penataan jaringan/rute

Kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi dilakukan melalui rehabilitasi, pembangunan dan pengembangan prasarana perhubungan meliputi pembangunan terminal bus type A, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut, bandar udara dan jaringan jalan kereta api, sedangkan kondisi sarana transportasi terus didorong untuk ditingkatkan keandalannya antara lain peremajaan angkutan kota yang berbasis angkutan massal, peremajaan sarana kereta api, pembatasan usia kapal. Dalam rangka mewujudkan kinerja pelayanan juga dilakukan penataan rute pada angkutan laut untuk menjamin kepastian muatan dan kontinuitas angkutan laut antara wilayah barat Indonesia menuju wilayah timur Indonesia.

- b. Penyusunan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi

Standar pelayanan merupakan ukuran pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang dilengkapi dengan tolok ukur sebagai acuan penilaian kualitas yang merupakan kewajiban dan janji penyedia layanan kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.

- c. Implementasi standar pelayanan publik pada sarana dan prasarana transportasi, termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender

Penyediaan layanan dan sarana transportasi yang berperspektif gender juga berarti mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang-orang atau kelompok masyarakat yang berkebutuhan khusus. Termasuk dalam hal ini adalah kebijakan perlindungan dan layanan transportasi bagi lansia, penyandang cacat, perempuan khususnya perempuan hamil dan balita. Penyediaan layanan dan sarana tersebut mempertimbangkan beberapa aspek yaitu aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Aspek keamanan sering menjadi persoalan bagi perempuan, anak-anak, lansia bahkan penyandang cacat. Layanan dan sarana transportasi seyogyanya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual.

- d. Konsistensi penerapan reward dan punishment terhadap ketepatan pelayanan

Pelayanan jasa transportasi selain mengutamakan keamanan dan keselamatan layanan, juga dituntut untuk tepat waktu dalam layanan yang dijanjikan. Untuk meningkatkan layanan transportasi diupayakan melalui penerapan sanksi berupa kewajiban yang harus dipenuhi setiap waktu keterlambatan dan apresiasi masyarakat terhadap layanan yang memenuhi standar pelayanan.



2. Sasaran terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan, dengan arah kebijakan memenuhi sdm transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan, ditempuh melalui strategi antara lain :

a. Menyusun *Man Power Planning* SDM transportasi

Dalam rangka mencukupi sumber daya manusia (SDM) transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan dicapai melalui perencanaan tenaga kerja untuk mendapat tenaga kerja ahli yang kompeten di masa yang akan datang.

Kegiatan ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran yang menyeluruh tentang jumlah dan kompetensi yang dimiliki oleh sumber daya manusia Perhubungan baik sumber daya manusia aparatur maupun non aparatur (masyarakat) yang akan digunakan sebagai data utama dalam penyelenggaraan berbagai program pendidikan, pelatihan dan penyuluhan guna menyediakan dan mengembangkan sumber daya manusia Perhubungan sesuai dengan kebutuhan.

b. Menyusun *Training Needs Analysis* (TNA) SDM transportasi

Dalam rangka mencukupi sumber daya manusia (SDM) transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan dicapai melalui *Training Needs Analysis* (TNA) SDM transportasi agar pelaksanaan pelatihan dapat tepat sasaran, bukan hanya pelatihan yang sifatnya hanya untuk menggugurkan kewajiban ataupun instruksi yang kurang mendasar.

Diklat transportasi yang selama ini dilaksanakan masih belum sepenuhnya terkoordinasi dengan subsektor khususnya dalam menggali kebutuhan SDM baik kompetensi maupun kuantitas yang dibutuhkan, sehingga penyelenggaraan diklat yang dilaksanakan masih belum efektif, efisien dan tepat sasaran. Untuk kedepannya BPSDMP mengharapkan program diklat menjadi salah satu komponen utama dalam penentuan man power planning SDM Perhubungan, untuk itulah dibutuhkan penyusunan *Training Needs Analysis* (TNA).

c. Mengembangkan kapasitas diklat SDM transportasi

Dalam upaya pengembangan kapasitas diklat dilakukan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana diklat melalui perbaikan, pembangunan, modernisasi dan optimalisasi sarana dan prasarana diklat. Perbaikan dan/atau pembangunan prasarana di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan dapat dilakukan secara sistematis, terencana, terukur dan berkelanjutan, dengan indikator terpenuhinya standar sarana prasarana sesuai konvensi nasional dan internasional.

Strategi pembangunan sarana dan prasarana diklat dilakukan berdasarkan pertimbangan akan pemerataan kesempatan untuk memperoleh pendidikan di wilayah NKRI baik untuk diklat transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian. Selain pembangunan kampus baru juga dilakukan

pembangunan berupa pengembangan kampus di lingkungan UPT Badan Pengembangan SDM Perhubungan guna meningkatkan kapasitas dalam pencapaian target pemenuhan kebutuhan SDM Transportasi. Untuk menunjang terselenggaranya diklat tersebut, BPSDM Perhubungan melakukan pengadaan, peningkatan dan rehabilitasi sarana diklat seperti alat praktek, simulator dan sarana penunjang lainnya yang berbasis IT khususnya elektronika seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Tenaga pengajar dan metode diklat merupakan faktor penting lainnya dalam rangka pengembangan kapasitas diklat SDM Transportasi. Tenaga pengajar di lingkungan BPSDM Perhubungan yang terdiri dari Dosen, Widyaiswara dan Instruktur perlu dilakukan upgrading skill dan kompetensi secara berkala guna mengikuti perkembangan ilmu pengetahuan, teknologi dan isu-isu transportasi dunia sehingga kualitas lulusan yang dihasilkan sesuai dengan harapan dan perkembangan dunia transportasi.

Selain itu, update metode diklat, baik kurikulum dan silabus perlu dilakukan dengan mempertimbangkan kebutuhan dan perkembangan ilmu pengetahuan teknologi transportasi.

d. Menata regulasi penyelenggaraan diklat SDM transportasi.

Bentuk, struktur, sistem dan organisasi harus senantiasa menyesuaikan dengan kebutuhan dan perkembangan yang terjadi. Salah satu upaya penunjang untuk mengembangkan SDM Transportasi yaitu Restrukturisasi Kelembagaan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan yang disertai dengan penyiapan regulasi penyelenggaraan pendidikan, pelatihan dan penyuluhan SDM transportasi

e. Meningkatkan tata kelola diklat dan kualitas lulusan.

Badan Pengembangan SDM Perhubungan merupakan suatu organisasi yang bersifat dinamis, sehingga diperlukan upaya yang senantiasa memperhatikan dan menganalisis dinamika lingkungan strategis yang ada, baik isu strategis nasional dan isu strategis internasional.

Salah satu upaya penunjang untuk mengembangkan SDM Transportasi yaitu Restrukturisasi Kelembagaan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan yang disertai dengan penyiapan regulasi. Restrukturisasi kelembagaan mencakup peningkatan status lembaga pendidikan serta pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum (BLU) di seluruh UPT Badan Pengembangan SDM Perhubungan, peningkatan Balai Pendidikan dan Pelatihan menjadi Pendidikan Tinggi (Politeknik/Akademi), dan Eselonisasi atau penyempurnaan eselon (peningkatan eselon) untuk beberapa Unit Pelaksana Teknis (UPT), penyempurnaan organisasi Sekolah Tinggi menjadi Institut dan juga harus terbuka terhadap organisasi multimoda transportasi dalam rangka ikut mendukung sistem logistik nasional serta pembentukan

unit dalam organisasi yang secara khusus menangani dan mengelola kinerja pegawai BPSDM Perhubungan.

f. Meningkatkan penyerapan lulusan diklat transportasi.

Peningkatan penyerapan lulusan diklat dapat dilakukan dengan melakukan inventarisasi data lulusan diklat transportasi melalui penyusunan database lulusan diklat di lingkungan BPSDM Perhubungan, serta upaya promosi dan sosialisasi secara optimal dalam skala yang lebih luas. Komitmen bersama dan kerjasama dengan stakeholder, baik dalam skala nasional maupun internasional perlu dilakukan sebagai salah satu upaya percepatan penyerapan lulusan diklat transportasi.

3. Sasaran meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan, dengan arah kebijakan meningkatkan kualitas penelitian transportasi, melalui strategi antara lain :

a. Peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya peneliti serta tenaga fungsional pendukung.

Peningkatan kualitas penelitian dapat dicapai dengan meningkatkan kuantitas dan kualitas sumber daya peneliti serta tenaga fungsional pendukung sehingga penelitian yang dihasilkan kedepannya dapat berkualitas sehingga mampu menjadi acuan dalam pengambilan kebijakan di lingkungan Kementerian Perhubungan.

b. Peningkatan sinergitas antara Badan Litbang Perhubungan dengan pengguna jasa penelitian dalam rangka meningkatkan pemanfaatan hasil penelitian.

Peningkatan kualitas penelitian dapat dicapai dengan meningkatkan sinergitas antara Badan Litbang Perhubungan dengan pengguna jasa penelitian dalam rangka meningkatkan pemanfaatan hasil penelitian.

c. Peningkatan kerjasama penelitian antar lembaga riset dan industri untuk merumuskan kebijakan strategis penyelenggaraan transportasi.

Peningkatan kualitas penelitian dapat dicapai dengan meningkatkan kerjasama penelitian antar lembaga riset dan industri untuk merumuskan kebijakan strategis penyelenggaraan transportasi.

d. Penyempurnaan regulasi dan kelembagaan untuk penguatan peran Badan Litbang Perhubungan.

Penguatan peran penelitian dan pengembangan Perhubungan perlu ditingkatkan melalui penyempurnaan regulasi dan kelembagaan sehingga dapat berperan aktif dalam menentukan kebijakan pembangunan sektor perhubungan di lingkungan Kementerian Perhubungan.

4. Sasaran meningkatnya kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance*, dengan arah kebijakan mewujudkan transparansi dan akuntabilitas kinerja, melalui strategi antara lain :

- a. Penuntasan agenda reformasi birokrasi melalui penataan kelembagaan (organisasi, ketatalaksanaan dan sumber daya manusia).

Peningkatan kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance* melalui penuntasan agenda reformasi birokrasi dengan penataan kelembagaan baik dari sisi organisasi, ketatalaksanaan dan sumber daya manusianya.

- b. Penyempurnaan sistem manajemen dan pelaporan kinerja dan keuangan Kementerian Perhubungan secara terintegrasi, terpercaya dan dapat diakses publik.

Peningkatan kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance* melalui penyempurnaan sistem manajemen dan pelaporan kinerja dan keuangan Kementerian Perhubungan secara terintegrasi, terpercaya dan dapat diakses publik.

- c. Penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah.

Peningkatan kinerja dalam mewujudkan *good governance* dengan penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah. Kemudahan informasi terhadap layanan transportasi sehingga memudahkan masyarakat dalam memperoleh layanan transportasi yang berkualitas.

- d. Penyederhanaan perijinan sektor transportasi.

Penyederhanaan perijinan sektor transportasi dijadikan sebagai langkah dalam perbaikan pelayanan publik di sektor transportasi. Penyederhanaan ini ditujukan agar tercapai pelayanan publik yang efisien, transparan, cepat, akuntabel, dan dapat memberikan kepastian hukum, serta sebagai usaha untuk meningkatkan dunia investasi transportasi di Indonesia.

- e. Penerapan *e-government* di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Peningkatan kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance* melalui penerapan *e-government* di lingkungan Kementerian Perhubungan dengan pemanfaatan teknologi, informasi dan komunikasi untuk meningkatkan tata hubungna kerja yang efektif dan efisien.

- f. Penyediaan ruang partisipasi publik dalam menyusun dan mengawasi penerapan kebijakan.

Peningkatan kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance* dengan membuka ruang bagi keterlibatan masyarakat dalam menyusun dan mengawasi penerapan kebijakan di sektor transportasi, sehingga setiap kebijakan dapat secara nyata dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.

5. Sasaran meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan, dengan arah kebijakan meningkatkan kuantitas dan kualitas penetapan dan implementasi regulasi sektor transportasi, melalui strategi antara lain :

- a. Pemetaan arah / kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi.

Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan melakukan pemetaan arah/kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi selama lima tahun kedepan.

- b. Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan.

Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan meningkatkan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan.

- c. Percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi.

Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi. Penyusunan peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan amanah undang-undang bidang transportasi perlu dipercepat agar dapat menjadi landasan dalam mengimplementasikan kebijakan-kebijakan yang telah ditetapkan.

- d. Percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi.

Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan melakukan percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi.

- e. Evaluasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan yang menghambat percepatan pembangunan transportasi.

Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan menghambat percepatan pembangunan transportasi. Peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dapat diminimalisir untuk mempercepat pembangunan sektor transportasi.

6. Sasaran menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi, dengan arah kebijakan menerapkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan, melalui strategi antara lain :

- a. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/ cuaca ekstrim.  
 Penurunan emisi gas rumah kaca (GRK) dan peningkatan penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi melalui pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim. Prasarana dan sarana transportasi yang ramah lingkungan dapat memberikan kontribusi positif dalam mengurangi pemanasan global yang disumbangkan dari sektor transportasi.
  - b. Pemanfaatan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan.  
 Pemanfaatan bahan bakar yang berbasis *fossil fuel* saat ini sangat tinggi, sementara jumlah bahan bakar *fossil fuel* terus menipis. Dengan kondisi tersebut pemanfaatan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan di sektor transportasi harus dikedepankan.
  - c. Penerapan sistem manajemen transportasi yang efektif dan efisien.  
 Penerapan sistem manajemen transportasi yang efektif dan efisien dilakukan untuk mewujudkan penurunan emisi gas rumah kaca (GRK) yang disumbangkan dari sektor transportasi dan peningkatan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi.
  - d. Mendorong pengguna kendaraan pribadi berpindah ke transportasi umum/massal.  
 Penurunan emisi gas rumah kaca (GRK) dan peningkatan penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi dengan mendorong penggunaan angkutan umum/massal terutama bagi masyarakat pengguna kendaraan pribadi.
7. Sasaran meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance*, dengan arah kebijakan pelaksanaan pengawasan intern yang berintegritas, professional dan amanah, melalui strategi antara lain :
- a. Mengoptimalkan peran Inspektorat Jenderal sebagai *consultant* dan *quality assurance*.  
 Dalam rangka mendorong terwujudnya *clean governance* serta memastikan tujuan pembangunan transportasi dapat dicapai secara hemat, efisien, efektif dan bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN), maka Inspektorat Jenderal telah mencanangkan perubahan paradigma yang diarahkan kepada peningkatan peran Inspektorat Jenderal menjadi Konsultan dan Katalisator yang lebih mengarah kepada pengantar bagi suatu unit kerja untuk meningkatkan kualitas kinerjanya sesuai rencana dan ketentuan yang berlaku serta lebih memberikan solusi atas masalah dan hambatan yg dihadapi unit kerja tersebut dalam mencapai tujuan organisasi.

b. Peningkatan kualitas hasil pengawasan

Peningkatan kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance* melalui peningkatan kualitas hasil pengawasan dari Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan.

c. Peningkatan kualitas dan kompetensi SDM Pengawasan

Peningkatan kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance* melalui peningkatan kualitas dan kompetensi SDM pengawasan di Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan.

### 3.2.3 Kapasitas Transportasi

Dalam rangka meningkatkan kapasitas transportasi, Kementerian Perhubungan menetapkan 5 (lima) sasaran, yaitu : (1) Meningkatnya kapasitas sarana sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda (2) Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang, (3) Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia, (4) Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan, dan (5) Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan. Dalam mencapai sasaran peningkatan kapasitas transportasi ditempuh melalui strategi pencapaian sebagai berikut :

1. Sasaran meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda, dengan arah kebijakan meningkatkan kapasitas, konektivitas/aksesibilitas antar wilayah dan keterpaduan antarmoda/multimoda, melalui strategi antara lain :

a. Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi.

Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda diwujudkan salah satunya melalui peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Kualitas perencanaan akan sangat menentukan kualitas pembangunan sektor transportasi selama lima tahun kedepan.

b. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berdasarkan *outcomes*.

Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda diwujudkan salah satunya melalui pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berdasarkan *outcomes*, sehingga pembangunan transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dapat dirasakan langsung manfaat pembangunan oleh masyarakat.

c. Mendorong pembangunan infrastruktur transportasi melalui kerjasama Pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta.



Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda melalui peningkatan kerjasama pemerintah dan badan usaha serta peningkatan investasi swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi nasional melalui penguatan kelembagaan dan sistem perencanaan proyek-proyek yang akan dikerjasamakan.

Kerjasama pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur transportasi antara lain : Penyelenggaraan kerjasama pemerintah dan badan usaha pada sektor perkeretaapian sebanyak 6 proyek sampai pada tahun 2019; Penyelenggaraan kerjasama pemerintah dan badan usaha pada sektor transportasi laut ditargetkan sampai pada tahun 2019 sebanyak 10 proyek; Penyiapan dokumen terhadap infrastruktur transportasi udara yang siap ditawarkan kepada swasta sampai pada tahun 2019 sebanyak 3 proyek.

d. Pembangunan jaringan pelayanan yang terintegrasi antarmoda.

Dalam setiap peraturan perundang-undangan transportasi diamanahkan untuk

menyusun tatanan dan rencana induk masing-masing moda, yaitu rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, tatanan perkeretaapian nasional, tatanan kepelabuhanan nasional dan tatanan kebandarudaraan nasional serta tersusunnya perencanaan umum jaringan jalan nasional dan jalan tol. Salah satu faktor yang diamanahkan dalam penyusunan tatanan dan rencana induk transportasi adalah keterpaduan intra dan antarmoda transportasi.

Pada dasarnya transportasi antarmoda/multimoda adalah pembangunan transportasi yang mempertimbangkan jenis dan karakteristik sistem transportasi yang digunakan, dan mempertimbangkan sisi efisiensi, efektivitas dan kemudahan sistem operasinya, sehingga mampu melahirkan sistem transportasi yang berdaya saing tinggi. Upaya keterintegrasian ini diwujudkan melalui antara lain ketersediaan angkutan kereta api di bandar udara dan pelabuhan.

e. Penyiapan konsep dan implementasi angkutan laut dari barat ke timur Indonesia.

Dalam rangka menjamin ketersediaan barang dengan harga yang terjangkau diperlukan konsep untuk memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian Timur yang dimaksudkan selain untuk mengkoneksikan jalur pelayaran dari Barat ke Timur Indonesia juga akan mempermudah akses niaga dari negara-negara Pasifik bagian selatan ke negara Asia bagian Timur. Pada prinsipnya, ketersediaan pelayanan angkutan kapal dari barat ke timur Indonesia merupakan penataan trayek tetap dan teratur yang harus didukung dengan pengembangan pelabuhan agar dapat melayani kapal dengan ukuran besar, mengingat saat ini untuk terminal-terminal domestik, ukuran kapal peti kemas yang bisa masuk tidak

lebih dari 2600 TEUs dan kebanyakan hanya mampu melayani kapal ukuran 800 atau 900 TEUs, dengan demikian akan mewujudkan efisiensi biaya logistik nasional.

2. Sasaran meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia, dengan arah kebijakan meningkatkan pengembangan sarana dan prasarana di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia, melalui strategi antara lain :

a. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar

Jaringan transportasi ke depan akan diperluas dan dibangun lebih banyak lagi untuk meningkatkan keseimbangan transportasi antara Jawa dan luar Jawa dan meningkatkan aksesibilitas di daerah kawasan timur Indonesia, daerah terpencil, dan pedesaan, kawasan perbatasan, serta daerah tertinggal lainnya, melalui percepatan pembangunan infrastruktur transportasi;

b. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi di wilayah terpencil, pedalaman, perbatasan dan rawan bencana;

Selain upaya penyediaan prasarana transportasi juga dilakukan peningkatan kapasitas untuk meningkatkan konektivitas yang pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah. Selain untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, prasarana transportasi juga diarahkan untuk peningkatan aksesibilitas daerah rawan bencana melalui penyediaan bandar udara yang dapat didarati pesawat Hercules dan pelabuhan untuk kepentingan pasokan logistik di saat terjadi bencana alam.

c. Penyediaan sarana angkutan keberintisan

Guna merangsang pertumbuhan wilayah, Pemerintah berupaya untuk membuka keterisolasian daerah terpencil dan pedalaman agar mempunyai keterkaitan dengan daerah maju melalui penyediaan pelayanan angkutan keberintisan darat, laut dan udara.

3. Sasaran Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan, dengan arah kebijakan mengembangkan sistem angkutan umum massal dengan orientasi kepada angkutan bus maupun rel dengan fasilitas alih moda terpadu, melalui strategi antara lain :

a. Penyiapan konsep angkutan umum massal perkotaan yang lebih matang dan komprehensif

Penyiapan konsep angkutan umum massal perkotaan yang lebih matang dan komprehensif bertujuan untuk meningkatkan jumlah penduduk perkotaan yang akan menggunakan sistem angkutan umum, meninggalkan kendaraan pribadinya di rumah, dan menciptakan transportasi kota yang lebih efisien, ramah lingkungan, dan berkeadaban. Kota akan bertahan secara lingkungan

dan efisiensi energi kalau pergerakan ekonominya didukung oleh sistem angkutan umum cepat masal yang didukung dengan jaringan pengumpan (*feeder services*).

b. Pengembangan BRT

Penerapan angkutan umum massal perkotaan salah satunya dilakukan melalui pengembangan Bus Rapid Transit/BRT. Penerapan sistem BRT perlu terpadu dalam fisik/prasarana, pelayanan, serta dalam konteks transportasi cerdas dengan memanfaatkan Information Technology. Transportasi antar moda di perkotaan perlu dibangun dengan memperhatikan pengembangan transportasi tidak bermotor dalam rangka menuju terwujudnya transportasi perkotaan yang berkelanjutan, yang didukung komitmen yang kuat dari Kepala Daerah dalam bentuk perencanaan, pendanaan dan kesiapan pengoperasian.

c. Pembangunan dan pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel

Selain pengembangan angkutan umum perkotaan dengan Bus Rapid Transit, angkutan perkotaan dapat dilakukan melalui pembangunan angkutan massal perkotaan berbasis rel.

d. Penyediaan dana subsidi/ PSO yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan umum massal perkotaan

Penerapan angkutan umum dengan BRT dan MRT dianggap tidak menarik bagi kota-kota yang belum menerapkannya karena dipersepsikan membebani anggaran. Oleh karena itu untuk mewujudkan penyelenggaraan sistem angkutan umum yang handal dan berkelanjutan dibutuhkan antara lain dukungan kebijakan secara nyata dari pemerintah di sektor anggaran melalui penyediaan dana subsidi/PSO yang terarah.

4. Sasaran meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan, dengan arah kebijakan meningkatkan aplikasi teknologi informasi dalam sistem manajemen perkotaan, melalui strategi antara lain :

a. Penerapan sistem informasi lalu lintas secara real time, penerapan ATCS dan Virtual Mobility

Penerapan Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan yang modern, mulai dari skala mikro persimpangan dan ruas jalan dengan Manajemen Lalu Lintas sampai kepada full-scale demand management seperti Electronic Road Pricing. Dalam skala dan kondisi tertentu yang memungkinkan, penerapapan Area Traffic Control System (ATCS) dapat dikembangkan secara efektif hanya kalau ruas-ruas jalan tidak berada dalam keadaan jenuh (*over-saturated*). Jaringan jalan dalam keadaan macet parah pada semua ruasnya akan tidak efektif apabila diterapkan ATCS. Transportasi kota dengan 2 komponen utama yakni jaringan jalan dan sistem angkutan umum perlu dinaungi oleh Sistem Manajemen Transportasi yang komprehensif dan sesuai dengan

hierarki pergerakan, fasilitas ruang jalan, dan skala kepadatan/kemacetan lalu lintas yang ada.

b. Penerapan sistem tiket elektronik yang terintegrasi

Intelligent Transport System/ITS pada prinsipnya adalah penerapan teknologi maju di bidang elektronika, komputer dan telekomunikasi untuk membuat prasarana dan sarana transportasi lebih informatif, lancar, aman dan nyaman sekaligus ramah lingkungan. Sistem ini mempunyai tujuan dasar untuk membuat system transportasi yang mempunyai kecerdasan, sehingga dapat membantu pemakai transportasi dan pengguna transportasi untuk mendapatkan informasi, mempermudah transaksi, meningkatkan kapasitas prasarana dan sarana transportasi, mengurangi kemacetan atau antrean, meningkatkan keamanan dan kenyamanan, mengurangi polusi lingkungan, mengefisienkan pengelolaan transportasi.

### 3.3 KERANGKA REGULASI



Dari sisi regulasi, Kementerian Perhubungan telah memiliki berbagai dasar hukum pembangunan dan pengelolaan sektor transportasi, yang ditandai dengan terbitnya paket Undang-Undang sektor transportasi beserta peraturan pelaksanaannya yang telah mengamankan perubahan pola kelembagaan penyelenggaraan transportasi yang pada intinya pemisahan antara peran regulator dan operator.


Selanjutnya akan dilakukan identifikasi peraturan-peraturan yang masih perlu dijabarkan lagi turunannya, serta akan dilakukan langkah-langkah deregulasi untuk berbagai peraturan yang merupakan produk yang sudah lama yang dinilai dapat menghambat pelaksanaan tugas dan menciptakan ketidakpastian hukum di masyarakat, untuk kemudian dilakukan reformasi jika dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi terkini, yang meliputi aspek keselamatan dan keamanan transportasi, pelayanan, dan kapasitas transportasi.

Penyelesaian mandat-mandat Undang-Undang sektor transportasi tersebut, bukan hanya berada pada Kementerian Perhubungan, namun juga melibatkan *stakeholders* lainnya, khususnya BUMN terkait, Kementerian BUMN, Kementerian Keuangan, dan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara. Oleh karenanya sinergi dan komitmen dari seluruh *stakeholders* merupakan hal yang penting bagi penyelesaian mandat Undang-Undang sektor transportasi tersebut. Dalam Tahun 2015-2019 ditargetkan dapat diselesaikan peraturan perundang-undangan di lingkungan Kementerian Perhubungan sebanyak 220 peraturan, dengan rincian antara lain sebagai berikut :

- a. 85 Peraturan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang terdiri dari 14 Peraturan Pemerintah, 70 Peraturan Menteri Perhubungan, dan 1 Peraturan Pemerintah/Peraturan Menteri/Peraturan Presiden;
- b. 28 Peraturan Menteri Perhubungan Bidang Perkeretaapian;
- c. 63 Peraturan Bidang Pelayaran, yang terdiri dari 8 Peraturan Pemerintah dan 55 Peraturan Menteri Perhubungan;
- d. 44 Peraturan Bidang Perhubungan Udara, yang terdiri dari 5 Peraturan Pemerintah, 36 Peraturan Menteri Perhubungan, dan 3 Peraturan yang akan disesuaikan dengan amanat dan kebutuhan.

### 3.3.1 KERANGKA REGULASI BIDANG LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN

Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Sebagai pelaksanaan amanat dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat beberapa Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri yang perlu disusun baik terkait dengan penyelenggaraan angkutan orang maupun barang di jalan, khususnya perumusan terkait :

1. Landasan pengembangan sistem transportasi perkotaan melalui penetapan PP/Perpres pembentukan otoritas transportasi yang memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan transportasi di wilayah perkotaan yang melewati lintas batas kewenangan Pemda;
 
2. Peran pemerintah pusat dalam penyelenggaraan transportasi perkotaan yang diatur nantinya didalam Perpres/PP tersebut termasuk dalam PSO untuk angkutan perkotaan, sebagai bentuk dukungan pemerintah pusat dalam pengembangan angkutan massal di kota-kota besar, yang secara finansial pemda setempat belum mampu membiayai investasi maupun operasinya.

### 3.3.2 KERANGKA REGULASI BIDANG PERKERETAAPIAN

Kerangka regulasi bidang perkeretaapian yang dibutuhkan disusun dengan mengacu pada UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan 2 (dua) Peraturan Pemerintah pelaksanaannya, serta 58 (lima puluh delapan) Peraturan Menteri Perhubungan sebagai pelaksanaannya, meliputi:

1. Revisi PP Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian berupa penyederhanaan perizinan untuk mendorong penyelenggaraan sarana dan prasarana kereta api oleh pihak swasta/BUMN/Pemda;
2. Revisi PP Nomor 72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api untuk memberikan dasar legalitas dalam pengadaan sarana kereta api ekonomi guna mendukung pelaksanaan kewajiban pelayanan publik (PSO) bidang perkeretaapian;
3. Revisi Perpres Nomor 83 Tahun 2011 untuk penguatan fungsi dan kewenangan kelembagaan sebagai landasan hukum bagi pemerintah dan badan usaha lainnya dalam mendorong penyelenggaraan sarana dan prasarana kereta api di wilayah perkotaan, seperti Jabodabek, Surabaya, Yogyakarta, Bandung, Semarang dan wilayah perkotaan lainnya;
4. Penyediaan regulasi terkait dengan pelaksanaan PNPB bidang perkeretaapian;
5. Penyempurnaan regulasi terkait standar spesifikasi teknis sarana dan prasarana perkeretaapian sesuai jenis teknologi terkini;
6. Penyempurnaan regulasi sebagai upaya peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian.



### 3.3.3 KERANGKA REGULASI BIDANG PERHUBUNGAN LAUT



Mewujudkan sistem transportasi laut yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Perwujudan ini dilakukan melalui implementasi pengaturan terhadap angkutan di pengairan, kepelabuhan, kenavigasian, keselamatan dan

kemananan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan perlunya dilakukan ratifikasi maupun perumusan landasan hukum bagi pemerintah dalam mendukung pembiayaan penyediaan armada pelayaran nasional melalui penerbitan Pepres untuk Ratifikasi "*Arrest of Ship Convention 1999*" untuk melengkapi ratifikasi "*Maritime Liens and Mortgages 1993*" yang telah dilakukan dengan Perpres 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on*



*Maritime Liens and Mortgages 1993* (Konvensi International tentang Piutang Maritim dan Mortgages 1993).

Dalam rangka mendukung pemberdayaan Pelayaran Rakyat (Pelra) sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut menyebutkan bahwa pelayaran rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar motor dan atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Dengan karakteristik pelayaran rakyat yang menggunakan kapal tradisional, trayek yang tidak tetap dan tidak teratur serta masih minimnya aspek keselamatan dan keamanan maka diperlukan Perpres Pelayaran Rakyat yang akan mengatur spesifikasi teknis, muatan, dan pembiayaan.

Sejalan dengan hal tersebut didalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 penerbitan Peraturan Presiden akan menjadi domain lintas sektor khususnya sektor transportasi laut dan lintas lembaga mengingat terdapat beberapa pemangku kebijakan yaitu Kementerian Perhubungan, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL), Kementerian Kelautan dan Perikanan serta Kementerian Keuangan (Bea Cukai).

Selain regulasi tersebut, juga akan dilakukan perubahan dan penyusunan regulasi yang disesuaikan dengan tantangan global, regional dan nasional antara lain :

1. Menjamin dan memperkuat keterkaitan antara keselamatan, keamanan, efisiensi dan ramah lingkungan transportasi laut, dalam rangka pengembangan perdagangan global dan ekonomi dunia dan pencapaian tujuan Pembangunan Milenium (MDGs);
2. Mendorong pemenuhan ketentuan peraturan internasional dengan mengatur pelayaran internasional dan dalam negeri dengan mempromosikan pelaksanaan yang selaras dengan negara-negara anggota lainnya;
3. Menjamin keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim dan secara berkesinambungan akan melakukan peninjauan ulang peraturan untuk memastikan kecukupan, efektivitas dan relevansi sarana dan prasarana yang tersedia;
4. Ratifikasi atas konvensi internasional khususnya yang dikeluarkan IMO dan ILO sesuai perkembangan amandemen;
5. Penguatan regulasi untuk penyelenggaraan investasi terkait persyaratan dan bentuk kerjasama pemerintah & swasta dalam penyelenggaraan transportasi laut;
6. Standarisasi dan spesifikasi teknis sarana dan prasarana transportasi laut;
7. Standarisasi dan spesifikasi teknik fasilitas bagi pengguna transportasi laut berkebutuhan khusus.



### 3.3.4 KERANGKA REGULASI BIDANG PERHUBUNGAN UDARA

Pembangunan transportasi udara bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan udara antar wilayah serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Transportasi udara memiliki karakteristik khusus berupa keunggulan kecepatan dibandingkan



moda transportasi lainnya. Namun transportasi udara merupakan sub sektor transportasi yang sarat dengan aturan internasional. Interkoneksi antara transportasi udara dengan moda transportasi lainnya perlu dijamin, termasuk adanya jaminan keselamatan penerbangan di wilayah Indonesia. Jaminan tersebut diwujudkan melalui kerjasama yang baik antara lembaga Pemerintah sebagai pemegang otoritas pengelola transportasi udara bersama operator bandara dan perusahaan penerbangan serta pemenuhan standar keselamatan penerbangan internasional yang telah ditetapkan oleh *ICAO (Internasional Civil Aviation Organization)*. Untuk itu perlu dilaksanakan kebijakan nasional dalam pengembangan transportasi udara sesuai dengan amanat dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dalam kerangka penyusunan Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri terkait dengan pengaturan prosedur dan operasi penerbangan, meliputi :

1. Penyusunan Peraturan Pemerintah sebagai tindak lanjut UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, antara lain mengatur tentang : pelanggaran wilayah kedaulatan, penetapan kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personel pesawat udara serta tata cara dan prosedur pelaksanaan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara;
2. Penyusunan Peraturan Menteri sebagai tindak lanjut UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, antara lain mengatur : tentang pendelegasian kewenangan pembinaan kepada unit di bawah Menteri, mengatur tentang lembaga penyelenggaraan pelayanan umum, serta proses dan biaya sertifikasi;
3. Penyusunan Peraturan Menteri sebagai turunan PP No. 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara, antara lain mengatur tentang : standar rancang bangun dan/atau rekayasa fasilitas bandar udara, serta standar kelaikan fasilitas, mengatur tentang rancangan teknik terinci fasilitas pokok bandar udara dan pengesahan;
4. Penyusunan Peraturan Menteri sebagai turunan PP No. 77 Tahun 2012 tentang Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI), antara lain mengatur tentang : penambahan penyertaan modal negara yang berasal dari kapitalisasi cadangan dan sumber lainnya, mengatur tentang penambahan penyertaan modal negara yang berasal dari kapitalisasi cadangan dan sumber lainnya.

### 3.3.5 KERANGKA REGULASI BIDANG TRANSPORTASI ANTARMODA/MULTIMODA

Untuk mewujudkan penyelenggaraan angkutan antarmoda maka diperlukan keterpaduan pelayanan guna mewujudkan pelayanan *one step service* pada angkutan penumpang dan barang. Sampai dengan saat ini penanganan keterpaduan pelayanan angkutan antarmoda/multimoda masih belum optimal dikarenakan belum adanya satu unit organisasi yang memiliki kewenangan tunggal terhadap perencanaan dan pengelolaan transportasi antarmoda/multimoda, sehingga diperlukan pembentukan unit pengembangan transportasi manajemen antarmoda/multimoda.



### 3.3.6 KERANGKA REGULASI BIDANG PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI

Kebutuhan akan pelaksanaan kegiatan penelitian untuk menjawab permasalahan transportasi yang semakin kompleks serta kebutuhan penyediaan kebijakan transportasi kedepan membutuhkan peran Badan Litbang Perhubungan dengan kewenangan yang lebih luas. Transformasi peran dan fungsi Badan Litbang Perhubungan membutuhkan kelengkapan regulasi dan kelembagaan pendukung sebagai penguatan peningkatan peran dan fungsi Badan Litbang Perhubungan kedepannya. Terlebih lagi dengan adanya tuntutan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan untuk dapat dimanfaatkan secara optimal.

Upaya transformasi peran dan fungsi Badan Litbang Perhubungan akan dilakukan secara bertahap mulai tahun 2015 yang ditandai dengan penetapan Perpres Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan. Tugas pokok dan fungsi Badan Litbang Perhubungan sebagaimana tercantum dalam Perpres Nomor 40 Tahun 2015 pada Pasal 24 dan Pasal 25 adalah:

Tugas Pokok Badan Litbang Perhubungan:

Menyelenggarakan Penelitian Dan Pengembangan di Bidang Transportasi

Fungsi Badan Litbang Perhubungan:

1. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program penelitian dan pengembangan di bidang transportasi;
2. Pelaksanaan penelitian dan pengembangan, harmonisasi dan kerjasama penelitian dan pengembangan, dukungan teknis penelitian dan pengembangan teknologi dan rekayasa serta pengkajian kebijakan di bidang transportasi;
3. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penelitian dan pengembangan bidang transportasi;

4. Pelaksanaan administrasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan; dan
5. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Dalam rangka memenuhi amanat kebijakan penelitian nasional untuk mengoptimalkan peran lembaga penelitian maka Badan Litbang Perhubungan membutuhkan kerangka regulasi meliputi:

1. Penguatan peran, fungsi dan kewenangan Badan Litbang Perhubungan dalam penyusunan perumusan kebijakan transportasi dan mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan penelitian di lingkungan Kementerian Perhubungan melalui revisi KM No 60 Tahun 2010 sebagai turunan dari Perpres Nomor 40 Tahun 2015.
2. Kedepannya Badan Litbang Perhubungan membutuhkan kerangka regulasi untuk mendukung pelaksanaan operasional unit balai penelitian dan pengembangan teknologi di bidang transportasi sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 18 Tahun 2002.

### **3.3.7 KERANGKA REGULASI BIDANG SDM TRANSPORTASI**

Kerangka Regulasi Bidang SDM Transportasi antara lain adalah :

1. Penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan sebagai tindak lanjut Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2012 tentang SDM transportasi
2. Penyusunan standarisasi penyelenggaraan diklat SDM transportasi
3. Penyusunan pedoman pembinaan diklat SDM transportasi yang diselenggarakan oleh masyarakat
4. Penguatan peran Komite Nasional Pengawasan Mutu Diklat Transportasi
5. Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri Diklat SDM transportasi
6. Penyusunan Peraturan Menteri Dikti dan Ristek tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia (KKNI) untuk kompetensi SDM transportasi (Perpres Nomor 8 Tahun 2012 tentang KKNI)

### **3.4 KERANGKA KELEMBAGAAN**

Kelembagaan dalam sektor transportasi merupakan salah satu isu sentral, yakni bagaimana suatu kelembagaan dapat merespons tanggung-jawab global permasalahan transportasi. Fungsi regulator ke depan sesuai amanat Undang-Undang sektor transportasi akan lebih mengarah pada *stakeholders-management*, yakni mengelola potensi setiap pihak untuk semaksimal mungkin dimanfaatkan bagi



penyediaan layanan transportasi nasional yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah. Namun mengelola *stakeholders* pada pasar yang terbuka memberikan tantangan baru bagi Pemerintah yang dibentuk, karena akan muncul lebih banyak konflik yang harus dikelola dengan cara pandang yang jernih dan adil. Untuk itu diperlukan sinergi program Kementerian Perhubungan dengan sektor lain, juga penguatan koordinasi antara Kementerian Perhubungan dengan Dinas

Perhubungan Provinsi dan/atau Kabupaten/Kota.

Kerangka kelembagaan memuat konteks pencapaian pada 2 (dua) sub-prioritas pembangunan, meliputi penguatan konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan dan pengembangan sistem transportasi massal perkotaan.

#### **3.4.1 PENGUATAN KONEKTIVITAS NASIONAL UNTUK MENCAPAI KESEIMBANGAN PEMBANGUNAN**

Penguatan konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan yang dalam hal ini memiliki beberapa skema pengembangan dan revitalisasi kelembagaan, sebagai berikut :

1. Amanat kebijakan nasional untuk melakukan :
  - a. Pembentukan otoritas transportasi yang memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan transportasi di wilayah perkotaan yang melewati lintas batas kewenangan Pemda;
  - b. Pembentukan Badan Layanan Umum (BLU) Perhubungan Darat, meliputi : Terminal Tipe A, BLU Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor;
  - c. Penguatan fungsi dan kewenangan kelembagaan sebagai landasan hukum bagi Pemerintah dan badan usaha lainnya dalam mendorong penyelenggaraan sarana dan prasarana kereta api di wilayah Jabodetabek khususnya melalui Revisi Perpres No 83 Tahun 2011 Tentang Penugasan Kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menyelenggarakan prasarana dan sarana kereta api Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Jalur Lingkar Jakarta- Bogor- Depok-Tangerang-Bekasi. PT. KAI (Persero) memiliki dana yang terbatas sementara dana pemerintah tidak dapat membantu karena bertentangan dengan Perpres ini;
  - d. Penguatan fungsi dan kewenangan kelembagaan sebagai landasan hukum bagi Pemerintah dan badan usaha lainnya dalam mendorong penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi laut melalui pembentukan Badan Layanan Umum (BLU) Pelabuhan di wilayah Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Jawa, Bali dan Nusa Tenggara, Maluku dan Papua, BLU Pelayanan Navigasi Pelayaran, BLU Pelayanan Perkapalan dan Kepelautan serta penguatan kelembagaan Penjagaan Laut dan Pantai;

- e. Sesuai dengan amanah UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatur pemisahan fungsi regulator dan operator bandar udara, dan menjawab hasil temuan ICAO USOAP, dalam penyediaan pelayanan oleh negara seperti penyediaan bandar udara, kalibrasi dan kesehatan penerbangan dalam 5 (lima) tahun ke depan akan dipisahkan menjadi pelaksanaan pelayanan oleh negara (*State Operating Agency*) dan pelaksana pembuat aturan (*State Regulatory Agency*) tanpa mengabaikan aspek keselamatan penerbangan. Pemisahan fungsi regulator dan operator bandar udara saat ini masih dilakukan secara internal. Untuk pelaksana pembuat aturan, telah terbentuk 10 (sepuluh) kantor otoritas bandar udara melalui Permenhub Nomor PM.41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Dalam 5 (lima) tahun mendatang pelaksanaan pelayanan oleh negara akan mulai dipisahkan dari pelaksana pembuat aturan sebagaimana berikut :
- 1) Pembentukan Badan Layanan Umum (BLU) di wilayah Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Jawa, Bali dan Nusa Tenggara, Maluku dan Papua, BLU Kelaikan Udara dan Pengoperasian Udara, BLU Kesehatan Penerbangan, BLU Teknik Penerbangan, BLU Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan;
  - 2) Pembentukan Badan Layanan Umum (BLU) Kalibrasi Fasilitas Penerbangan. sesuai Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP. 173 Tahun 2013 tentang Sertifikasi Penyelenggara Kalibrasi Fasilitas Navigasi Penerbangan (*advisory circular part 171-7*) yang menyatakan bahwa penyelenggara kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan adalah Pemerintah dan/atau Badan Hukum Indonesia yang mendapatkan sertifikat untuk menyelenggarakan kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan. Oleh sebab itu dimungkinkan penyelenggara bandar udara dilaksanakan oleh Badan Hukum Indonesia;
  - 3) Pembentukan Balai Teknik Bandar Udara  
Rencana pembentukan Balai Teknik Bandar Udara akan digabungkan dengan Balai Elektronika yang saat ini telah berubah menjadi Balai Teknik Penerbangan (Permenhub Nomor KM.33 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Penerbangan);
  - 4) Pembentukan Majelis Profesi Penerbangan;
  - 5) Pembentukan Balai Sertifikasi Kelaikudaraan.
- f. Badan Layanan Umum (BLU) Badan Pengembangan SDM Perhubungan, meliputi : BP3IP Jakarta, STIP Marunda-Jakarta, PIP Makassar, PIP Semarang, Poltekkel Surabaya, ATKP Surabaya, PKTJ Tegal;
- g. Satker BPSDMP yang proses menjadi PK-BLU, meliputi : STTD Bekasi, STPI Curug Tangerang, ATKP Medan, LP3 Banyuwangi, BP2IP Sorong, BPPTD Bali , API Madiun, BPPTD Palembang, BPP PNB Palembang, BPP PNB Jayapura, BP3

Curug Tangerang, BPPTL Jakarta, BP2IP Barombong, BP2IP Malahayati Aceh, ATKP Makassar, BP2IP Tangerang, dan pembentukan BLU Pengelola Kapal Latih;

- h. Pembentukan Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi, meliputi : Balai Litbang Teknologi Keselamatan Penerbangan, Balai Litbang Teknologi Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, dan Balai Litbang Teknologi Perhubungan Laut;

Tugas dan fungsi Badan Litbang Perhubungan adalah memberikan rekomendasi strategis dalam pengambilan langkah dan kebijakan di sektor transportasi. Saat ini kegiatan penelitian Badan Litbang Perhubungan masih berorientasi pada penelitian kebijakan (*policy research*).

Adanya tuntutan bahwa setiap program pembangunan dan pengambilan kebijakan didukung oleh hasil penelitian maka tidak hanya cukup dengan *policy research* semata. Perumusan kebijakan akan lebih efektif dan efisien apabila didukung oleh *engineering research*. Dengan demikian, Badan Litbang Perhubungan dapat menjalankan peran dan fungsinya secara maksimal sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 18 UU No 18/2002.

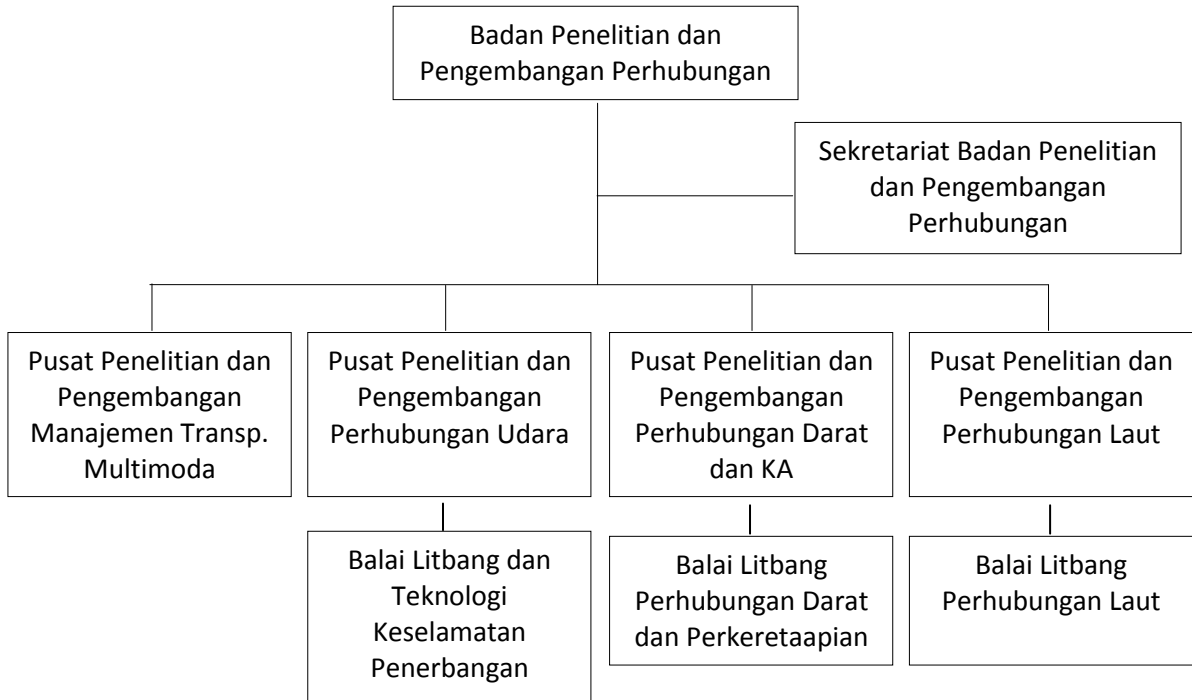
Pada Pasal 11 ayat 1 juga disebutkan bahwa salah satu sumber daya penelitian dan pengembangan adalah adanya sarana dan prasarana sumber daya ilmu pengetahuan dan teknologi baik dalam bentuk fisik maupun non-fisik. Hal inilah yang menjadi dasar kebutuhan pembangunan balai litbang perhubungan. Direncanakan balai-balai tersebut akan menjadi unit eselon III di bawah Puslitbang Perhubungan.

Tugas dan fungsi Balai Litbang Perhubungan adalah sebagai berikut:

- 1) Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi mempunyai tugas melaksanakan penelitian rekayasa teknologi sektor transportasi.
- 2) Dalam melaksanakan tugasnya Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi menyelenggarakan fungsi:
  - a) Penyusunan rencana dan program Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi;
  - b) Pelaksanaan penelitian rekayasa teknologi keselamatan sarana dan prasarana;
  - c) Pelaksanaan penelitian rekayasa teknologi fasilitas peralatan sarana dan prasarana;
  - d) Pelaksanaan penelitian rekayasa teknologi di sektor transportasi;
  - e) Penyiapan rekomendasi guna penetapan kebijakan di bidang sarana dan prasarana penerbangan;
  - f) Pelaksanaan kerjasama penelitian rekayasa teknologi keselamatan penerbangan;

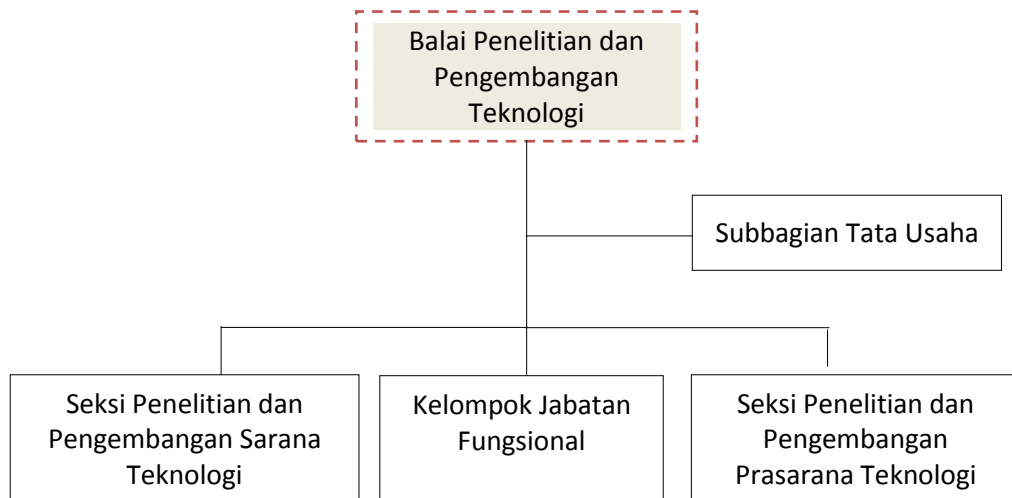
- g) Pelaksanaan evaluasi dan penyusunan laporan; dan
- h) Pelaksanaan ketatausahaan, urusan kepegawaian, keuangan, perlengkapan, umum, hukum, hubungan masyarakat, dan kerumahtanggaan.

Adapun usulan konsep bagan organisasi Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi Perhubungan dapat dilihat pada Gambar 3.1 berikut ini:



**Gambar 3.1 Konsep Bagan Organisasi Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi Perhubungan**

Secara rinci konsep struktur organisasi Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi Perhubungan adalah sebagai berikut:



**Gambar 3.2 Konsep Struktur Organisasi Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi Perhubungan**



2. Sinergisasi program antara Ditjen Perhubungan Laut, Ditjen Perhubungan Udara, Ditjen Perkeretaapian dan Ditjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dalam mengelola integrasi moda di pelabuhan dan bandara;
3. Sinergisasi program Pemerintah Daerah dan Pusat;
4. Perkuatan lembaga pengelola pengadaan sarana transportasi;
5. Pengembangan sistem transportasi massal perkotaan, melalui:
  - a. Perkuatan kelembagaan Kementerian Perhubungan untuk berperan di kota aglomerasi;
  - b. Pembentukan Lembaga Otoritas Transportasi.

#### **3.4.2 PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI MASSAL PERKOTAAN**

1. Penguatan Kelembagaan Kementerian dan Pembentukan Badan Otoritas Baru

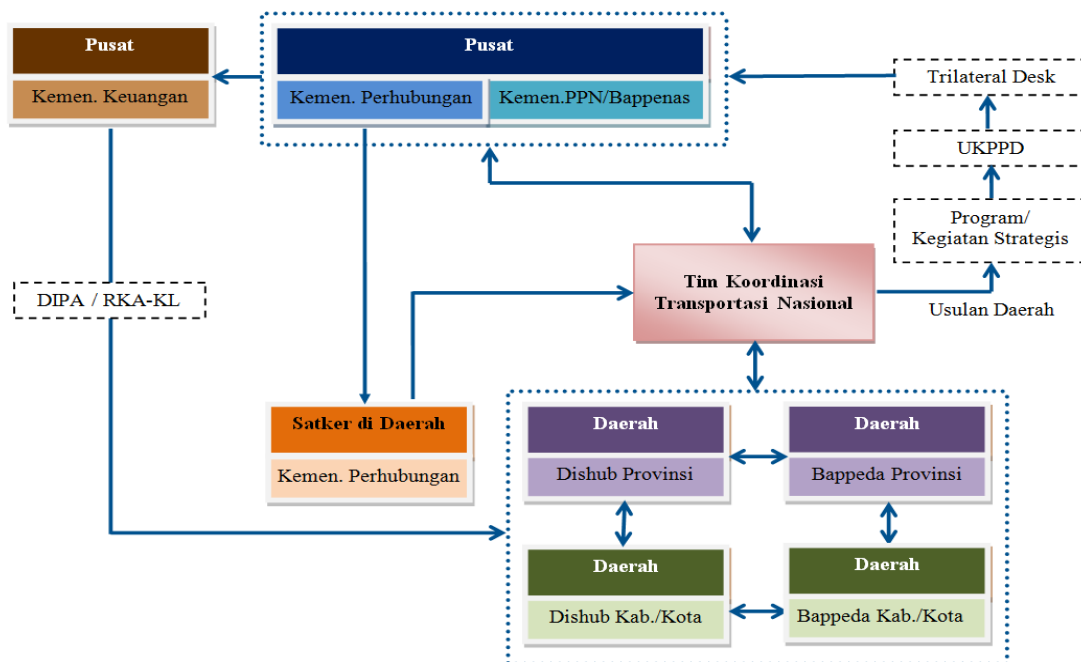
- a. Pembentukan Unit Kerja Penyelenggara Angkutan Kereta Api Perintis

Pembentukan unit kerja ini dilakukan untuk mendukung penyelenggaraan prasarana angkutan perintis khususnya kereta api dalam pembangunan sarana dan prasarana serta mendukung operasional dan pemeliharaan kereta api perintis. Kebutuhan kelembagaan yang dibangun adalah lembaga pemerintah yang dikerjasamakan dengan swasta atau BUMN dengan pola dan mekanisme Kerjasama Pemerintah-Swasta.

- b. Penguatan Koordinasi Transportasi Nasional

Penguatan koordinasi transportasi nasional dilakukan melalui pengkoordinasian potensi, permasalahan, dan usulan program/ kegiatan pusat (sektor transportasi dan lintas sektor), serta usulan program/ kegiatan daerah (Provinsi dan Kabupaten/ Kota) dalam pembangunan transportasi. Yang nantinya akan dilakukan pencermatan *output/ target* capaian pembangunan transportasi baik di daerah (provinsi dan kabupaten), maupun tingkat pusat (nasional). Hal ini bertujuan untuk memberikan konsistensi dan keselarasan perencanaan pembangunan kaitannya dengan *sharing* anggaran pusat (APBN) dalam bentuk dana dekonsentrasi, tugas pembantuan, maupun dana alokasi khusus, serta *sharing* anggaran daerah (APBD Provinsi maupun Kabupaten/Kota).

Penguatan koordinasi transportasi nasional juga dilakukan terkait dengan peluncuran anggaran yang bersumber dari dana hibah maupun bantuan internasional, serta kontribusi sektor swasta dalam pembangunan sektor transportasi, yang nantinya akan disesuaikan dengan muatan substansi perencanaan pembangunan yang disusun dan disepakati oleh Pemerintah Pusat (Kementerian/Lembaga) dan Daerah (Provinsi dan Kabupaten/Kota).



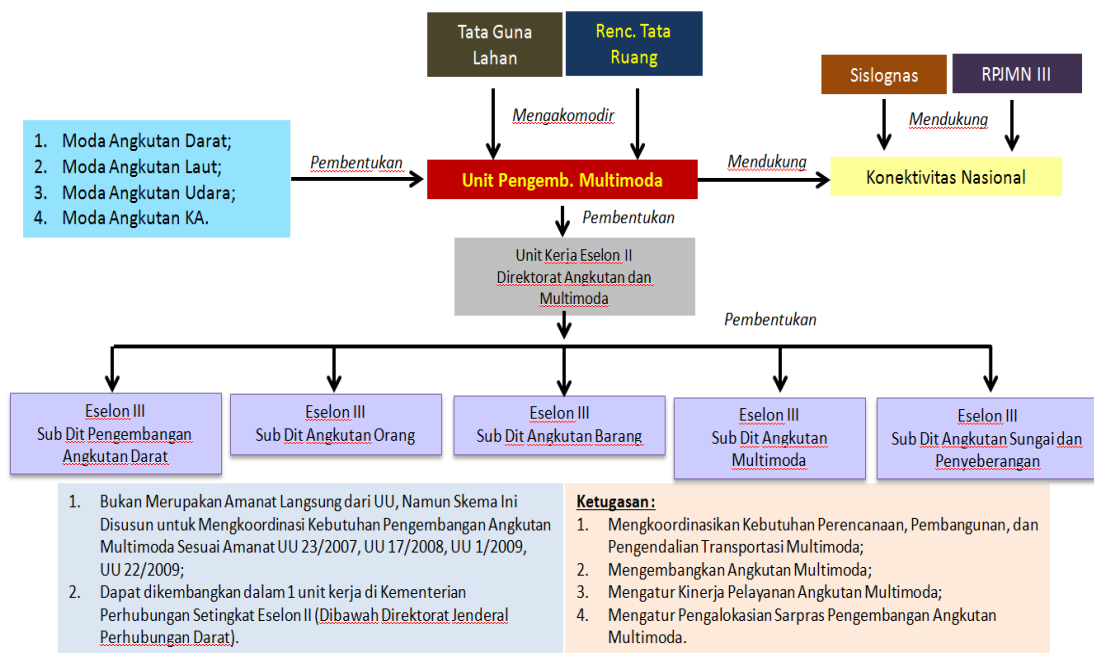
**Gambar 3.3 Penguatan Koordinasi Transportasi Nasional**

c. Pembentukan Unit Kerja Pengembangan Angkutan Multimoda

Dalam rangka mewujudkan keterpaduan pelayanan *one stop service* pada angkutan penumpang dan barang maka diperlukan pembentukan unit pengembangan transportasi manajemen antarmoda/ multimoda. Pembentukan unit kerja pengembangan angkutan multimoda dilakukan berdasarkan beberapa pertimbangan, sebagai berikut :

- 1) Bukan merupakan amanat langsung dari Undang-Undang sektor transportasi, namun skema ini disusun untuk mengkoordinasi kebutuhan pengembangan angkutan multimoda sesuai UU 23/2007, UU 17/2008, UU 1/2009, UU 22/2009;
- 2) Dapat dikembangkan dalam 1 unit kerja di Kementerian Perhubungan setingkat Eselon I atau Eselon II.

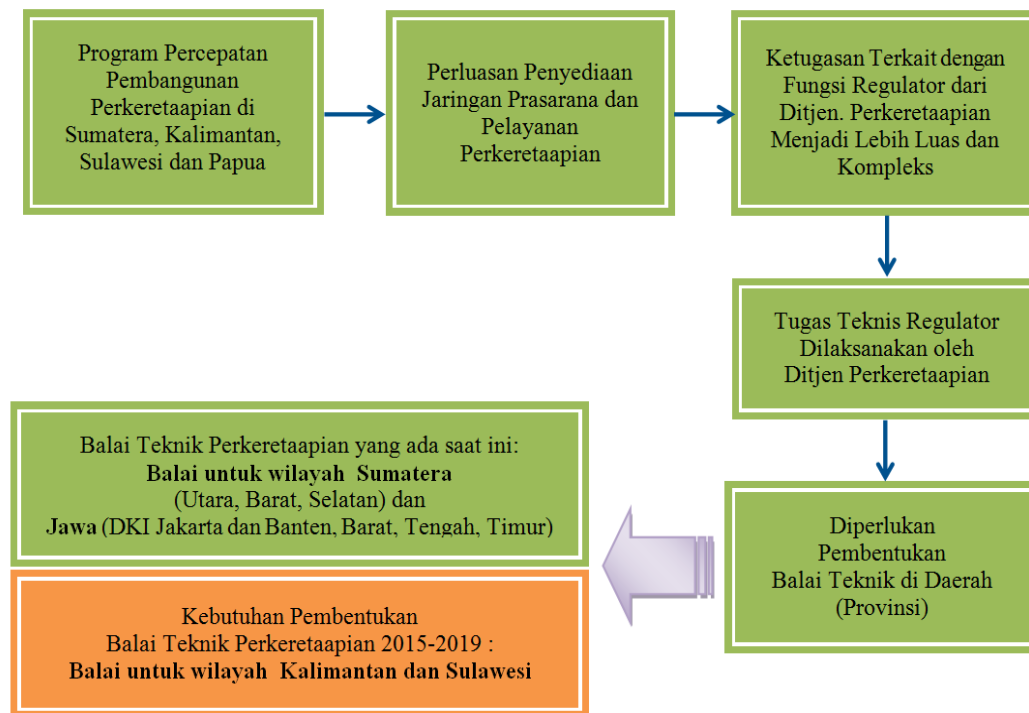
Pola koordinasi dan kebutuhan pengembangan kelembagaan angkutan multimoda pada Kementerian Perhubungan pada unit kerja Eselon II dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



**Gambar 3.4 Pengembangan Kelembagaan Multimoda dengan Skema Penempatan Pada Unit Kerja Eselon II Tahun 2015-2019**

Unit Kerja Pengembangan Angkutan Multimoda nantinya akan mempunyai tugas, sebagai berikut :

- 1) Mengkoordinasi kebutuhan perencanaan, pembangunan, dan pengendalian transportasi multimoda;
  - 2) Mengembangkan angkutan multimoda;
  - 3) Mengatur kinerja pelayanan angkutan multimoda;
  - 4) Mengatur pengalokasian sarana dan prasarana pengembangan angkutan multimoda.
2. Pembentukan Balai Dalam Mendukung Tupoksi Ditjen Perkeretaapian di Daerah
- Seiring dengan perluasan penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan perkeretaapian di berbagai wilayah di Indonesia, maka tugas teknis dalam pelaksanaan fungsi regulator maupun pembangunan perkeretaapian yang akan dilakukan oleh Ditjen Perkeretaapian akan menjadi lebih luas dan kompleks. Oleh karena itu, berbagai tugas tersebut tidak memungkinkan untuk dilakukan oleh kelembagaan eksisting yang terkonsentrasi di Pusat. Untuk itu, perlu dibentuk beberapa UPT di daerah untuk membantu pelaksanaan tugas teknis di lapangan.



**Gambar 3.5 Pembentukan Balai Dalam Mendukung Tupoksi Ditjen Perkeretaapian di Daerah**

### 3.4.3 PEMBENTUKAN BADAN PENYELENGGARA TRANSPORTASI JABODETABEK (BPTJ)

#### 3.4.3.1 LATAR BELAKANG

Pemerintah Pusat mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pelayanan transportasi yang baik untuk masyarakat. Hal itu tertuang dalam undang-undang transportasi yaitu Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam undang-undang tersebut dijelaskan bahwa:

- ✓ Transportasi dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah;
- ✓ Pembinaan dan penyelenggaraan transportasi antar/lintas provinsi atau negara dilakukan Pemerintah.

Di samping itu, dalam Undang-Undang no. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah juga disebutkan bahwa urusan pemerintahan yang lokasinya lintas daerah provinsi atau lintas negara menjadi kewenangan Pemerintah Pusat.

Dengan dasar Undang-undang tersebut dan beranjak dari beberapa permasalahan tersebut di atas maka pemerintah pusat wajib membentuk suatu lembaga atau unit

organisasi yang menyelenggarakan transportasi Jabodetabek untuk dapat memberikan pelayanan transportasi umum yang handal, aman, nyaman, selamat, dan terintegrasi dalam rangka menyelesaikan permasalahan-permasalahan transportasi, khususnya permasalahan lintas daerah dan lintas sektor.

Berangkat dari latar belakang di atas maka perlu dibentuk organisasi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan, yaitu Badan Penyelenggara Transportasi Jabodetabek yang memiliki kewenangan dan fungsi melakukan tugas lintas daerah provinsi dalam rangka mendukung pembangunan nasional terutama kelancaran dan kemajuan transportasi di wilayah Provinsi DKI Jakarta dan sebagian wilayah Provinsi Jawa Barat, meliputi Kota Depok, Kota Bogor, Kota Bekasi, Kabupaten Bogor dan Kabupaten Bekasi; serta sebagian wilayah Provinsi Banten, meliputi Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, dan Kabupaten Tangerang.

Tujuan Pembentukan Lembaga BPTJ (Badan Penyelenggara Transportasi Jabodetabek), yaitu:

1. Mengkoordinasikan dan mensinkronisasi penyusunan rencana umum dan rencana program kegiatan Pemerintah Daerah dan Kementerian/ Lembaga dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek berdasarkan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek.
2. Meningkatkan dan mengembangkan sarana dan prasarana penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek.
3. Mengatur manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jabodetabek.
4. Menyusun regulasi dan kebijakan dalam kaitannya dengan penyelenggaraan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek.
5. Melakukan pengkajian penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal.

#### **3.4.3.2 VISI DAN MISI**



##### Visi:

Terwujudnya peningkatan pelayanan, keterpaduan, konektivitas dan mobilitas orang dan barang/ jasa transportasi di wilayah Jabodetabek.

##### Misi:

1. Melaksanakan kebijakan koordinasi dan sinkronisasi dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa transportasi di wilayah Jabodetabek;
2. Melakukan fasilitasi teknis, pembiayaan dan atau manajemen



dalam rangka peningkatan penyediaan pelayanan, pengembangan sarana dan prasarana penunjang angkutan umum, serta pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jabodetabek;

3. Melakukan penyusunan rencana program, kebutuhan anggaran, regulasi dan kebijakan serta rekomendasi penataan ruang dan kebijakan perizinan yang berorientasi angkutan umum massal dan terintegrasi di wilayah Jabodetabek.

#### **3.4.3.3 ORGANISASI BADAN PENYELENGGARA TRANSPORTASI JABODETABEK (BPTJ)**

##### **1. Kedudukan**

Badan Penyelenggara Transportasi Jabodetabek merupakan unit organisasi tersendiri setingkat Pejabat Tinggi Madya yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. BPTJ dipimpin oleh seorang Kepala.

##### **2. Tugas dan Fungsi**

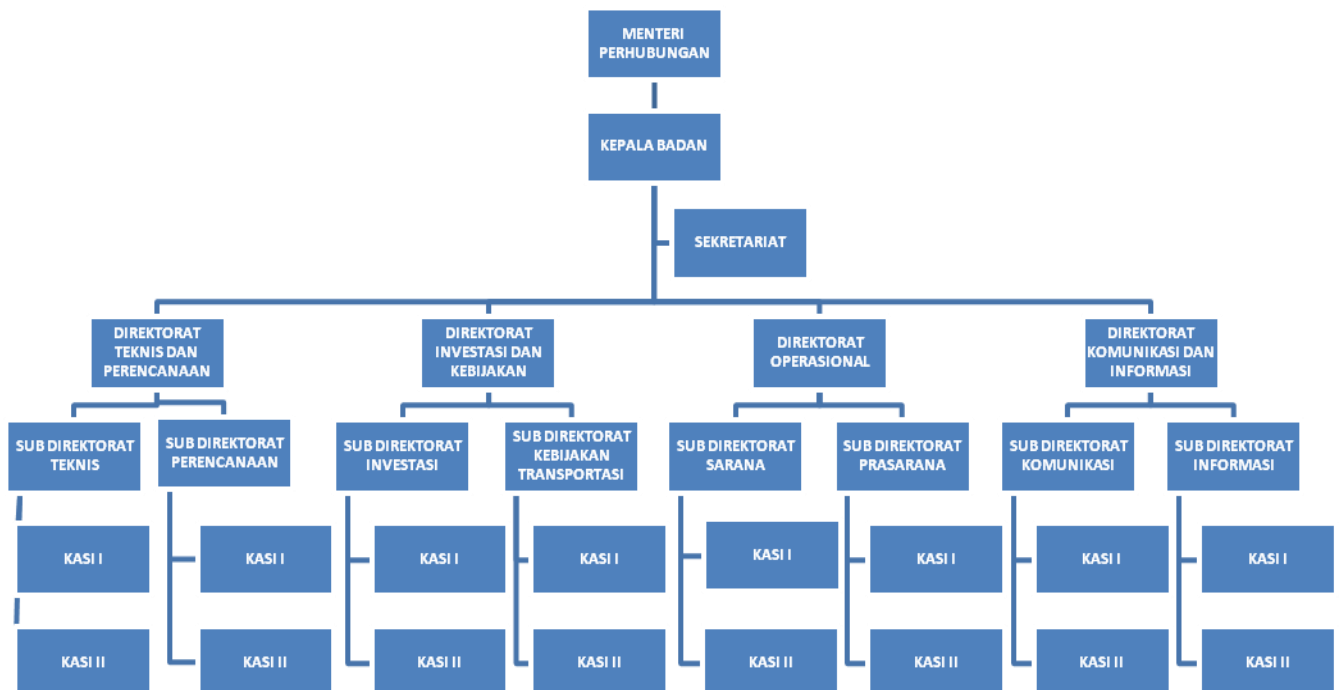
BPTJ mempunyai tugas pokok mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jabodetabek dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana maksud diatas Badan Penyelenggaraan Transportasi Jabodetabek menyelenggarakan fungsi :

- a. Koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana umum dan rencana program kegiatan Kementerian/ Lembaga dan Pemerintah Daerah dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek berdasarkan Rencana Induk Transportasi Perkotaan Jabodetabek;
- b. Koordinasi dan sinkronisasi perencanaan kebutuhan anggaran dalam rangka pelaksanaan rencana umum dan rencana program kegiatan dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek;
- c. Fasilitasi teknis, pembiayaan dan/atau manajemen dalam rangka peningkatan penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek;
- d. Fasilitasi teknis, pembiayaan dan/atau manajemen dalam rangka pengembangan dan peningkatan sarana dan prasarana penunjang penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek;
- e. Fasilitasi teknis, pembiayaan dan/atau manajemen dalam rangka pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jabodetabek;
- f. Penyusunan rencana pelaksanaan, perencanaan kebutuhan anggaran, dan pelaksanaan program kegiatan transportasi dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek yang tidak termasuk dalam rencana umum dan rencana program kegiatan transportasi dari Kementerian/ Lembaga dan Pemerintah Daerah;

- g. Penyiapan usulan regulasi dan kebijakan dalam kaitannya dengan penyelenggaraan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek;
- h. Pemberian rekomendasi penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal;
- i. Pemberian perijinan angkutan umum yang melampaui batas propinsi di wilayah Jabodetabek dan pemberian rekomendasi untuk angkutan terusan (*feeder service*);
- j. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan terhadap pelaksanaan rencana umum dan program pengembangan dan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek;
- k. Melakukan koreksi dan pemberian sanksi terhadap pelanggaran Rencana Induk Transportasi Jabodetabek yang dilakukan oleh instansi, operator dan pihak lainnya;
- l. Pelaksanaan kegiatan lain yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

### 3.4.3.4 SUSUNAN STRUKTUR ORGANISASI

Susunan struktur organisasi BPTJ digambarkan dalam bagan di bawah ini.



**Gambar 3.6 Struktur Organisasi BPTJ**





