



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**



**POKOK-POKOK PIKIRAN MENGENAI PENGEMBANGAN
JARINGAN PELAYANAN DAN PRASARANA
TRANSPORTASI DARAT TERPADU DALAM PERSPEKTIF
SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL**



Oleh :
Suroyo Alimoeso
Direktur Jenderal Perhubungan Darat



VISI DITJEN PERHUBUNGAN DARAT

Menjadi organisasi pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat yang menjunjung tinggi nilai kemanusiaan dan berkeadilan, yang aman, selamat, mudah dijangkau, berkualitas, berdaya-saing tinggi, dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dan dapat dipertanggungjawabkan.

***VISI
MISI***

MISI DITJEN PERHUBUNGAN DARAT

- 1. Menciptakan sistem pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau masyarakat dan wilayah Indonesia;**
- 2. Menciptakan dan mengorganisasi transportasi jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta perkotaan yang berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan;**
- 3. Mendorong berkembangnya tata niaga dan industri transportasi darat yang transparan dan akuntabel;**
- 4. Membangun prasarana dan sarana transportasi darat yang terintegrasi dengan moda lainnya.**



LATAR BELAKANG

- **Sistranas diwujudkan dalam 3 (tiga) tataran transportasi yaitu Tataran Transportasi Nasional (Tatranas), Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) dan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok).**
- **Ketiga tataran transportasi tersebut mempunyai hubungan kesisteman, terpadu, dan berdimensi waktu dalam bentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi.**
- **Tatranas, Tatrawil dan Tatralok menjadi dasar penyusunan rencana kerja pembangunan transportasi di semua tataran yang harmonis dengan tata ruang dan upaya kelestarian lingkungan serta dinamika panca gatra wilayah.**
- ✓ **Dalam rangka mewujudkan Sistranas yang efektif dan efisien serta keterpaduan penyusunan Tatranas dengan Tatrawil dan Tatralok perlu disampaikan arah pengembangan jaringan transportasi nasional dan kebijakan-kebijakan perhubungan darat terutama dalam rangka pembinaan teknis transportasi darat secara nasional.**



TUJUAN SISTRANAS

transport



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



SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL DALAM KONSEP NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA

Negara Kesatuan Republik Indonesia

Visi Wilayah Nasional

WAWASAN
NUSANTARA

Visi Kebangsaan
PANCASILA

1. Transportasi sebagai bagian dari pengembangan Ekonomi Pancasila
2. Transportasi sebagai pemersatu bangsa
3. Transportasi sebagai alat kedaulatan dan pertahanan
4. Transportasi sebagai proses yang berkelanjutan
5. Transportasi yang mengakomodir kepentingan rakyat dan kepentingan nasional

1. Negara Kepulauan
2. Konsep wilayah negara yang utuh dan tidak terpisahkan oleh laut
3. Peran transportasi sebagai pemersatu, alat pertahanan-kedaulatan dan urat nadi sistem ekonomi negara

KRITERIA DALAM PENENTUAN
ASPEK TRANSPORTASI NASIONAL



SISTRANAS – TRANSPORTASI DARAT DALAM KONSEP KEWILAYAHAN

- Indonesia sebagai negara kepulauan dan setiap pulau memiliki jaringan/rencana internal transportasi darat
- Seluruh wilayah kepulauan Indonesia diupayakan dapat terhubung oleh jaringan layanan dan jaringan prasarana transportasi darat terpadu
- Pengembangan terkendala oleh berbagai masalah klasik seperti pendanaan, penegakkan aturan dan faktor lingkungan fisik

POLA KEWILAYAHAN

PULAU BESAR

Internal Daratan:

- Highway
- Inland Waterway
- Railway

GUGUS
KEPULAUAN
UTAMA

Perairan :

- Jembatan Penyeberangan
- Laut

GUGUS
KEPULAUAN
MINOR

Ruang Udara :

- Airways

PERAN TRANSPORTASI DARAT DALAM PEMBANGUNAN NASIONAL

transport



1

BIDANG EKONOMI

- ❑ SEBAGAI INFRASTRUKTUR UNTUK MOBILITAS /MENDISTRIBUSIKAN ORANG DAN ATAU BARANG
- ❑ SEBAGAI INFRASTRUKTUR YANG MENDORONG PERTUMBUHAN EKONOMI REGIONAL (SHIP PROMOTES THE TRADE)
- ❑ SEBAGAI INFRASTRUKTUR YANG MENDUKUNG PERDAGANGAN DAN SEKTOR EKONOMI LAINNYA (SHIP FOLLOW THE TRADE)

2

BIDANG SOSIAL BUDAYA

- ❑ SEBAGAI INFRASTRUKTUR UNTUK MENINGKATKAN MOBILITAS SOSIAL BUDAYA DIANTARA PENDUDUK/SUKU BANGSA.

3

BIDANG POLITIK

- ❑ SEBAGAI INFRASTRUKTUR YANG MENDUKUNG PENYELENGGARAAN ADMINISTRASI SELURUH DAERAH DI INDONESIA
- ❑ SEBAGAI JEMBATAN DAN SARANA PERKUATAN INTEGRITAS BANGSA

4

BIDANG PERTAHANAN DAN KEAMANAN

- ❑ KETERPADUAN ANTAR MODA JALAN DAN PENYEBERANGAN MEGHUBUNGKAN SELURUH TANAH AIR MERUPAKAN PERWUJUDAN WAWASAN NUSANTARA DAN MEMPERKOKOH KETAHANAN NASIONAL .



**TRANSPORTASI DARAT
SEBAGAI URAT NADI
TRANSPORTASI
NASIONAL.**

PRINSIP DASAR LAYANAN TRANSPORTASI DARAT

transport



TANTANGAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI DARAT

transport



TANTANGAN

SUMBER DAYA MANUSIA

TEKNOLOGI DAN PERALATAN

SISTEM DAN PROSEDUR

FINANSIAL



GLOBALISASI

MENUNTUT KUALITAS
PROFESIONALISME TINGGI

MENUNTUT TEKNOLOGI &
PERALATAN YANG DITERAPKAN
SELALU MENGAPLIKASI
PERKEMBANGAN TERKINI

SIDUR TRANSPORTASI MENGACU
STANDAR INTERNASIONAL

KESELAMATAN & LINGKUNGAN
MENJADI TUJUAN UTAMA &
KEUANGAN AKAN DIPEROLEH DGN
MENINGKATKAN KESELAMATAN &
BAIKNYA KUALITAS LINGKUNGAN

PERMASALAHAN STRATEGIS SECARA NASIONAL

- ❖ **Angkutan jalan secara nasional hingga 2009 melayani 92% angkutan penumpang dan 90% angkutan barang. Penyeberangan sebagai fungsi angkutan jalan memiliki peran strategis di wilayah kepulauan dan diharapkan mampu mendukung fungsi perjalanan darat secara nasional.**
- ❖ **Ketersediaan infrastruktur jaringan jalan yang belum memadai atau sedang dikembangkan terutama dalam menunjang pergerakan dalam pulau dan aksesibilitas menuju simpul pelabuhan**
- ❖ **Angkutan darat di sebagian besar wilayah Indonesia memerlukan subsidi mengingat volume angkutan yang sedikit namun memiliki peran yang sangat vital dan 'captive' (satu-satunya) sebagai angkutan yang memiliki aksesibilitas serta frekuensi yang reguler.**
- ❖ **Kebutuhan angkutan penyeberangan di beberapa wilayah bersifat 'coastal ferry' mengingat jaringan jalan terputus dalam jarak yang cukup jauh dan berada di wilayah pantai pulau yang sama.**
- ❖ **Persaingan moda terkait dengan rencana pembangunan jalan dan jembatan antar pulau**
- ❖ **Pelayanan intermoda/multimoda dengan moda lain (terutama jalan) belum terintegrasi dengan baik.**
- ❖ **Keterbatasan kemampuan APBN/APBD dalam menyelenggarakan infrastruktur dan pelayanan angkutan darat**
- ❖ **Aksesibilitas pulau – pulau kecil terluar (terpencil) terkait dengan isu pertahanan/keamanan**

ISU TERKAIT KELEMBAGAAN

- ❖ **Isu koordinasi antar stake holder**
- ❖ **Isu perencanaan dan penyediaan anggaran**
- ❖ **Isu usulan daerah**
- ❖ **Isu kepercayaan diri stake holder**
- ❖ **Isu pelimpahan wewenang pusat ke daerah**
- ❖ **Isu reformasi terkait regulator/kelembagaan**

ISU TERKAIT LINGKUNGAN EXTERNAL

- ❖ **Isu ketidakpercayaan masyarakat**
- ❖ **Isu kepatuhan hukum yang rendah**
- ❖ **Isu pinjaman luar negeri untuk pembangunan infrastruktur**
- ❖ **Isu peran industri manufaktur sebagai pembangkit kebutuhan penyeberangan di Indonesia**

transport



ARAH KEBIJAKAN UMUM PENGEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT

ARAH PENGEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT



Lingkup Nasional

Tulang punggung penyelenggaraan transportasi nasional yang bertumpu pada transportasi laut dan udara, sedangkan peranan pokok transportasi darat adalah sebagai pengumpan (feeder)

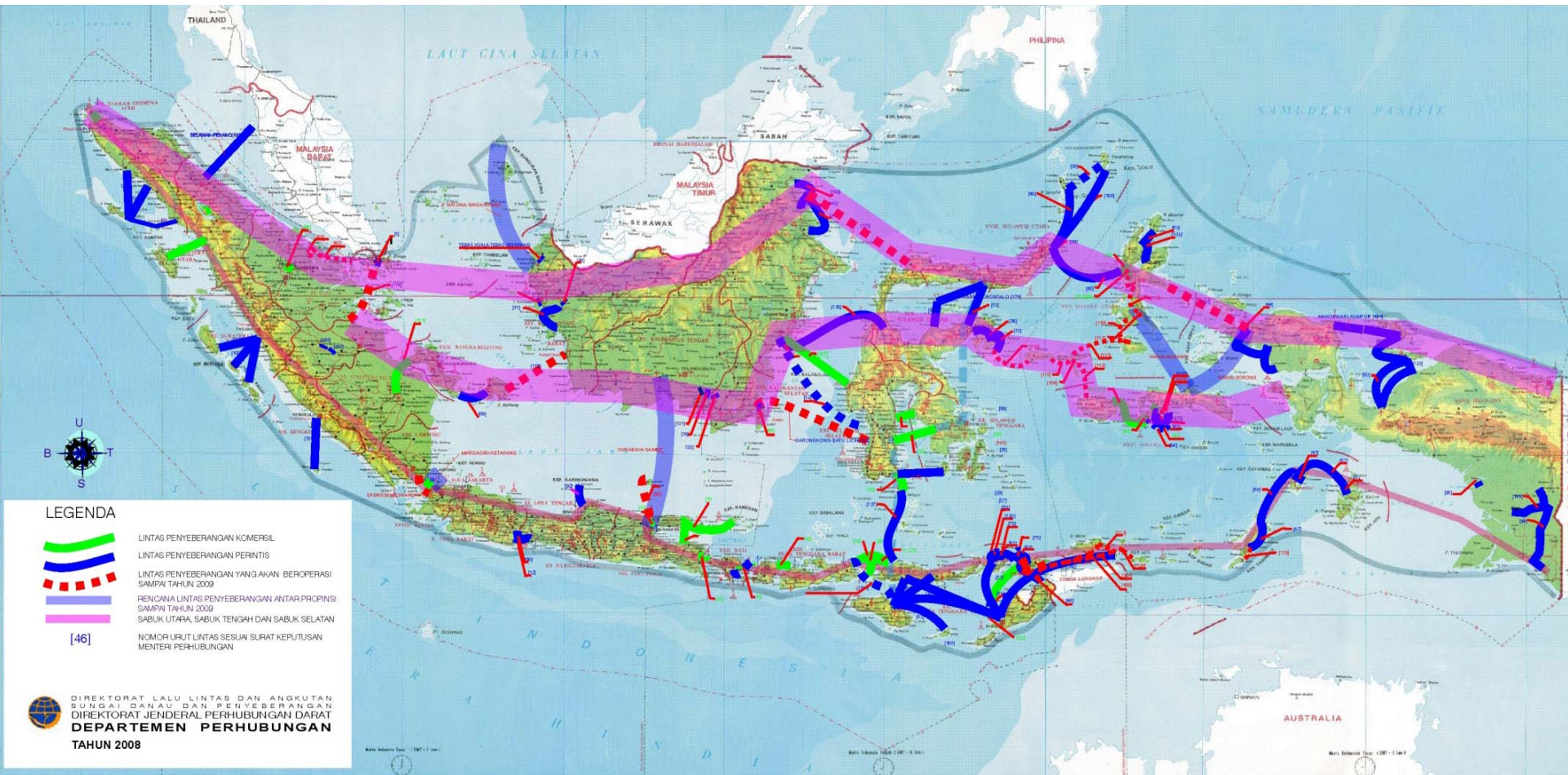
Lingkup Regional

Mewujudkan keterpaduan antara moda transportasi jalan, sungai dan danau serta penyeberangan, sebagai upaya untuk menghubungkan seluruh wilayah tanah air dalam rangka memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara dan memperkuat ketahanan nasional

ARAH KEBIJAKAN UMUM PENGEMBANGAN MODA TRANSPORTASI DARAT

1. Transportasi darat memiliki potensi yang besar dalam mempersatukan seluruh sistem transportasi.
2. Untuk angkutan barang peranan pokok transportasi darat adalah sebagai pengumpan (feeder) terhadap sistem transportasi nasional.
3. Arah pengembangan transportasi darat harus selaras dan terintegrasi dengan arah pengembangan moda transportasi lainnya.

KONSEP SABUK TRANSPORTASI DARAT NASIONAL



ARAH KEBIJAKAN UMUM PENGEMBANGAN MODA TRANSPORTASI DARAT

BIDANG ANGKUTAN JALAN:

- ❖ Pengembangan *jaringan transportasi jalan Primer* diarahkan untuk ditingkatkan kemampuan dan daya dukungnya sesuai dengan beban lalu lintas terutama yang melayani dan menghubungkan pusat kegiatan Nasional, kegiatan wilayah serta kawasan-kawasan Andalan yang cepat berkembang dan untuk mengantisipasi pengembangan jalan tol bebas hambatan guna mendukung Sistem Transportasi cepat yang pembangunannya dilakukan antara Pemerintah dan swasta
- ❖ Sedangkan pengembangan *jaringan transportasi jalan Sekunder* dikembangkan secara terpadu dengan moda Transportasi Darat lainnya
- ❖ Dan untuk mengantisipasi pengembangan jaringan jalan untuk mendukung sistem transportasi cepat maka pembangunan dilaksanakan bersama antara pemerintah dan swasta

ARAH KEBIJAKAN UMUM PENGEMBANGAN MODA TRANSPORTASI DARAT

BIDANG TRANSPORTASI SUNGAI DAN DANAU

Diarahkan menjadi alternatif transportasi jalan dengan titik berat angkutan barang dalam jumlah besar (massal) disamping itu juga diharapkan akan menjadi sinergi dengan transportasi jalan yang menjadi tulang punggung sistem transportasi dan akan membuka daerah terisolir

BIDANG PENYEBERANGAN

Untuk daerah yang sudah berkembang diarahkan sebagai jembatan penghubung maupun sebagai alternatif untuk mengurangi beban lalu lintas di ruas jalan, disamping untuk penghubung pulau-pulau terpencil yang mempunyai nilai strategis baik dari segi pertahanan dan keamanan

ARAH KEBIJAKAN UMUM PENGEMBANGAN MODA TRANSPORTASI DARAT

BIDANG TRANSPORTASI PERKOTAAN:

Arah pengembangan transportasi perkotaan ditujukan untuk menciptakan keseimbangan antara sistem angkutan umum dan pergerakan kendaraan pribadi

Pengembangan sistem angkutan umum dan pergerakan angkutan pribadi dikembangkan secara terencana, terpadu antar berbagai jenis moda transportasi sesuai dengan besaran kota, fungsi kota, dan hirarki fungsional kota dengan mempertimbangkan karakteristik dan keunggulan karakteristik moda, perkembangan teknologi, pemakaian energi, lingkungan dan tata ruang



ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI DARAT



ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI DARAT

1. Bidang Angkutan Jalan

- a. Meningkatkan kondisi pelayanan prasarana jalan: penanganan muatan lebih secara komprehensif
- b. Meningkatkan keselamatan lalu-lintas jalan secara komprehensif dan terpadu
- c. Meningkatkan kelancaran pelayanan angkutan jalan secara terpadu
- d. Meningkatkan aksesibilitas pelayanan kepada masyarakat: pelayanan perintis
- e. Menyusun RUJTJ (Rancangan Umum Jaringan Transportasi Jalan); Revisi UU No. 14/1992 (yang telah disahkan menjadi UU No. 22/2009); Standar Pelayanan Minimal; Standar Teknis; Pengendalian & Pengawasan di Daerah
- f. Profesionalisme SDM, kemampuan manajemen & rekayasa lalu lintas
- g. Pengembangan transportasi berkelanjutan
- h. Pengembangan angkutan massal di perkotaan
- i. Pemulihan pelayanan bus kota sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal
- j. Pemaduan pengembangan kawasan dengan sistem transportasi kota
- k. Menjalin keterhubungan pusat kota dengan *outlet* (bandara), pusat produksi dengan *outlet* (pelabuhan laut)

ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI DARAT

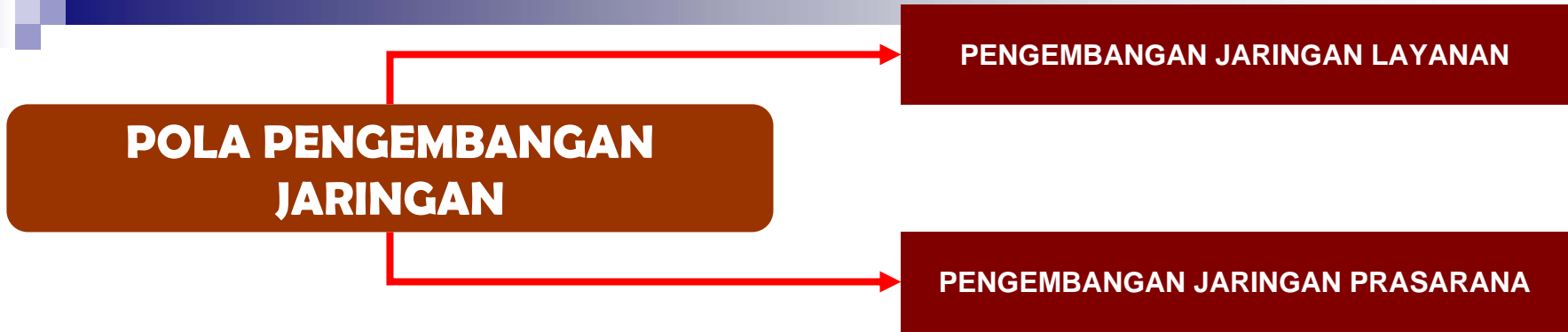


2. Bidang Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan

- a. Keselamatan & kualitas pelayanan sarana & prasarana pengelolaan angkutan
- b. Kelancaran & kapasitas pelayanan lintas jenuh, memperbaiki tatanan pelayanan angkutan antar moda
- c. Pengembangan pelayanan ASDP:
 - Jawa & Madura: pariwisata, angkutan lokal pada lintas penyebaran antar provinsi antar pulau pengembangan lintas penyeberangan kabupaten/kota
 - Bali & Nusa Tenggara: transportasi lokal, pariwisata Danau Bedugul, Batur, Kelimutu; lintas penyeberangan antar negara; antar provinsi antar pulau; antar kab/kota
 - Kalimantan: jaringan transportasi sungai, lintas penyeberangan antar provinsi antar pulau, antar negara (internasional)
 - Sulawesi: penyeberangan danau tempe, towuti, matano, lintas penyeberangan antar provinsi, dalam provinsi
 - Maluku & Papua: penyeberangan antar provinsi, antar kepulauan dalam provinsi



POLA PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI DARAT



1. Transportasi Jalan Raya (Trayek)
2. Transportasi Penyeberangan (Lintas)
3. Transportasi Sungai (Rute)
4. Transportasi Danau (Rute)

JARINGAN PRASARANA JALAN RAYA

1. Koridor Jalan
2. Terminal

JARINGAN PRASARANA PENYEBERANGAN

1. Pelabuhan / Terminal
2. Kapal Penyeberangan



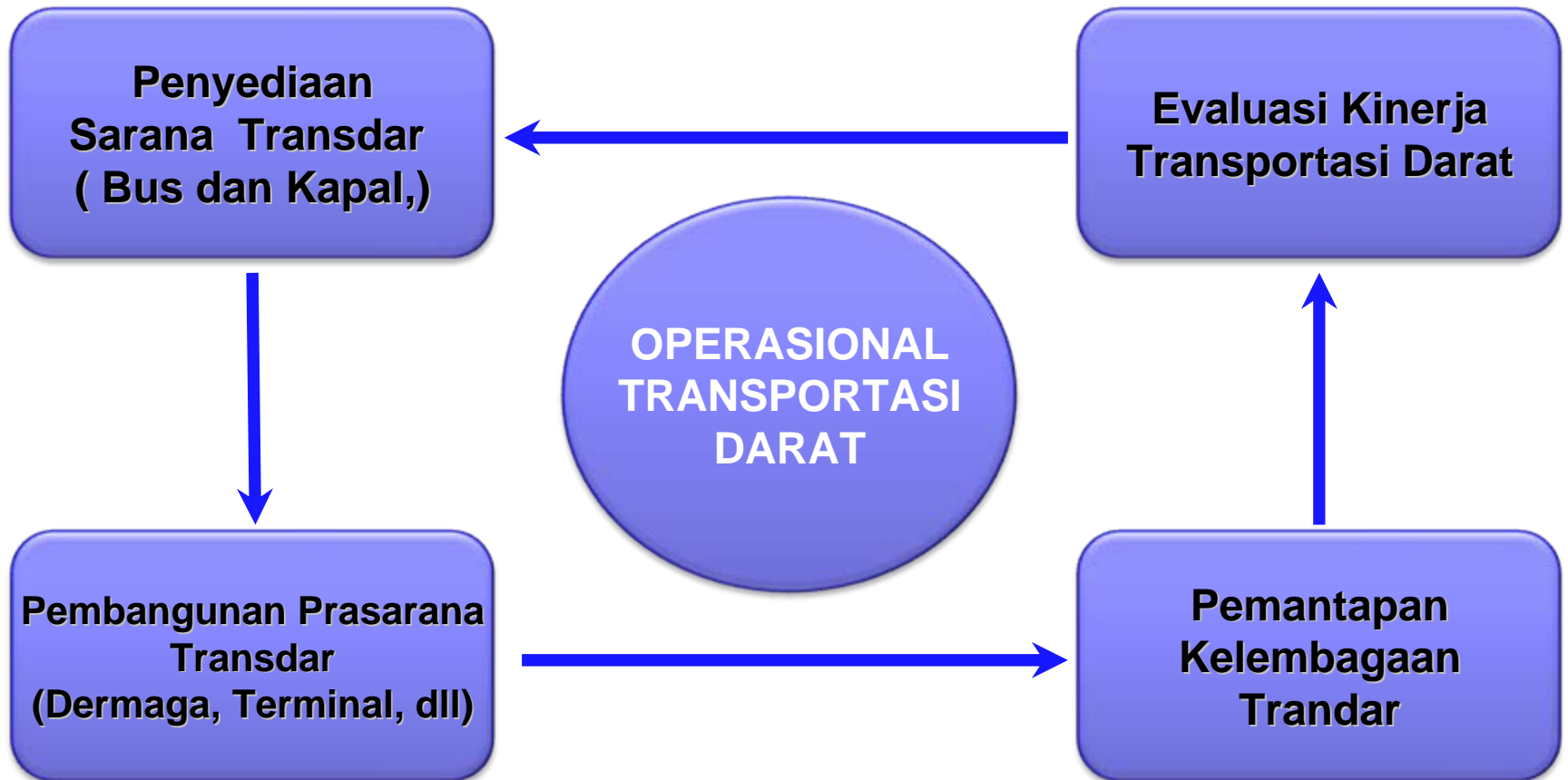
JARINGAN PRASARANA DANAU

1. Pelabuhan / Dermaga
2. Kapal Danau

JARINGAN PRASARANA SUNGAI

1. Pelabuhan / Dermaga
2. Kapal Sungai

UNSUR PEMBANGUNAN ANGKUTAN TRANSPORTASI DARAT



transport



STRATEGI PENGEMBANGAN JARINGAN PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT

STRATEGI PENGEMBANGAN LLAJ

- ❑ Mengembangkan jaringan pelayanan angkutan yang handal dan berkelanjutan serta mampu menjangkau seluruh wilayah dan lapisan masyarakat Indonesia
- ❑ Pengembangan angkutan umum massal (BRT) sesuai dengan tingkatan kota (kota metropolitan, besar dan sedang)
- ❑ Menjamin kepastian dan keberlangsungan pelayanan angkutan bagi masyarakat
- ❑ Peningkatan terhadap standar pelayanan dan aspek keselamatan transportasi jalan
- ❑ Penyediaan angkutan dan subsidi perintis bagi angkutan yang vital untuk diselenggarakan namun memiliki volume angkutan yang kecil
- ❑ Integrasi jaringan pelayanan angkutan jalan baik intra dan antar moda
- ❑ Menyusun regulasi yang memberikan kepastian dan ketetapan penegakan hukum secara efektif bagi pelayanan angkutan.

STRATEGI PENGEMBANGAN ANGKUTAN SDP

Grand Strategy 1 : Pelayanan Optimal di Lintas yang Sudah Operasi

- ❖ **Pemeliharaan dan optimalisasi waktu operasi sarana penyeberangan untuk memenuhi kebutuhan/volume angkutan penyeberangan yang terjadi**
- ❖ **Pemeliharaan fasilitas pelabuhan/terminal penyeberangan**
- ❖ **Peningkatan terhadap standar pelayanan dan aspek keselamatan transportasi penyeberangan**
- ❖ **Penyediaan subsidi perintis bagi angkutan yang vital untuk diselenggarakan namun memiliki volume angkutan yang kecil**
- ❖ **Komersialisasi lintas yang beroperasi seiring dengan kebutuhan peningkatan aspek layanan dan volume angkutan penyeberangan**

Grand Strategy 2 : Pembangunan Sarana dan Prasarana Baru di Lintas Baru

- ❖ **Penyediaan dan operasionalisasi sarana di lintas penyeberangan yang sudah disetujui dengan memanfaatkan fasilitas pelabuhan / prasarana sandar yang ada di sekitar simpul penyeberangan sebelum fasilitas pelabuhan penyeberangan dibangun dan dioperasikan**
- ❖ **Perencanaan pembangunan fasilitas pelabuhan/terminal penyeberangan**
- ❖ **Pembangunan fasilitas pelabuhan/terminal penyeberangan**

PENUTUP

- ❖ Rencana pengembangan transportasi darat yang sudah dan akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat – Departemen Perhubungan seperti dipaparkan dalam paparan ini berusaha menterjemahkan misi layanan transportasi darat dalam perspektif nasional
- ❖ Pengembangan layanan transportasi darat yang bersifat ‘lokal’ menjadi misi layanan sektor perhubungan di Pemerintah Daerah. Usulan dan perspektif Pemerintah Daerah terhadap kebutuhan yang bersifat lokal menjadi masukan bagi Departemen Perhubungan dalam upaya penyediaan jaringan layanan transportasi darat dalam perspektif nasional
- ❖ Koordinasi teknis di tingkat nasional dan di tingkat daerah perlu ditindaklanjuti dalam bentuk lembaga koordinasi teknis yang reguler dan memiliki tugas pokok fungsi yang mengikat pada lembaga-lembaga teknis yang dilibatkan. Hal ini sangat diperlukan dalam membangun integritas perencanaan, evaluasi dan pelaksanaan pembangunan dari semua sektor demi tercapainya pelayanan terhadap masyarakat yang prima.



TERIMA KASIH

Website : www.hubdat.web.id

E-mail : hubdat@hubdat.go.id

