

# PEMAPARAN

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

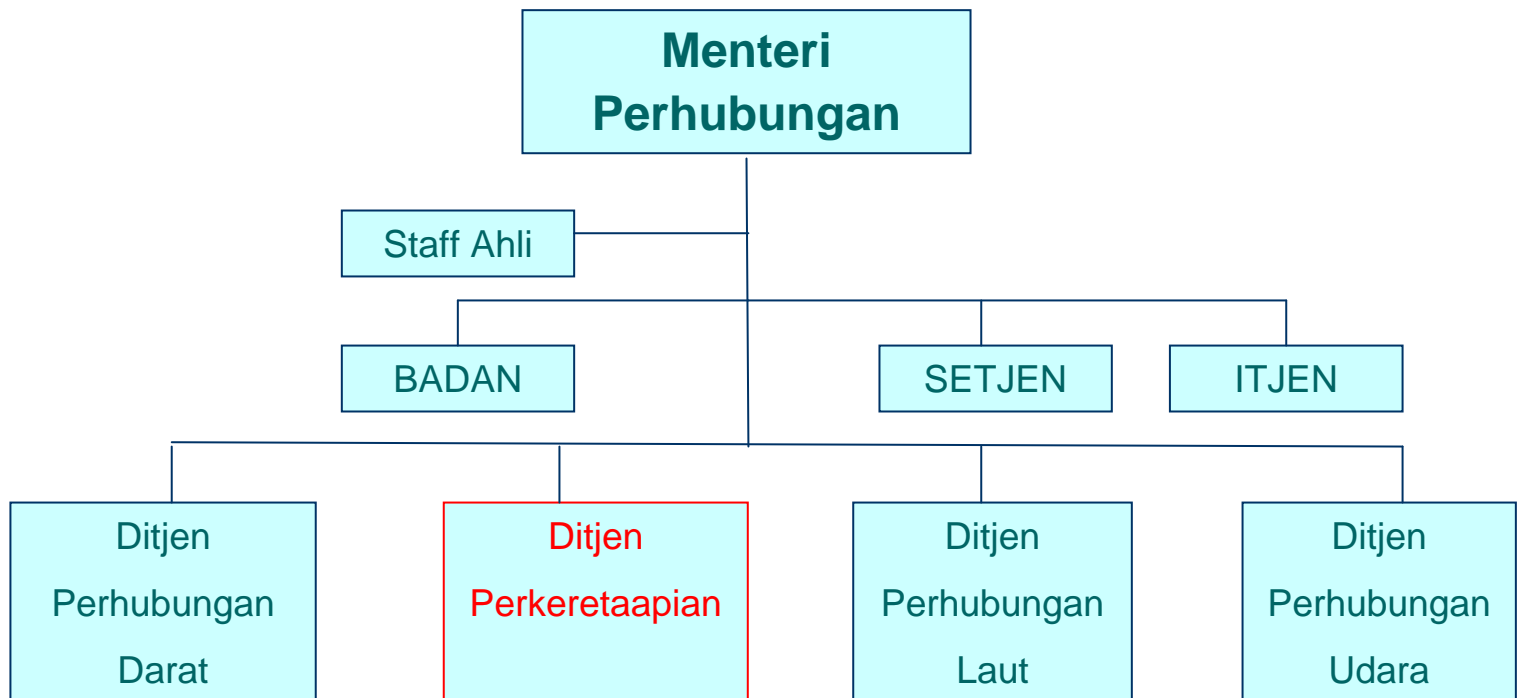
pada:

**RAPAT KOORDINASI TEKNIS  
BIDANG TRANSPORTASI DARAT  
TAHUN 2005**

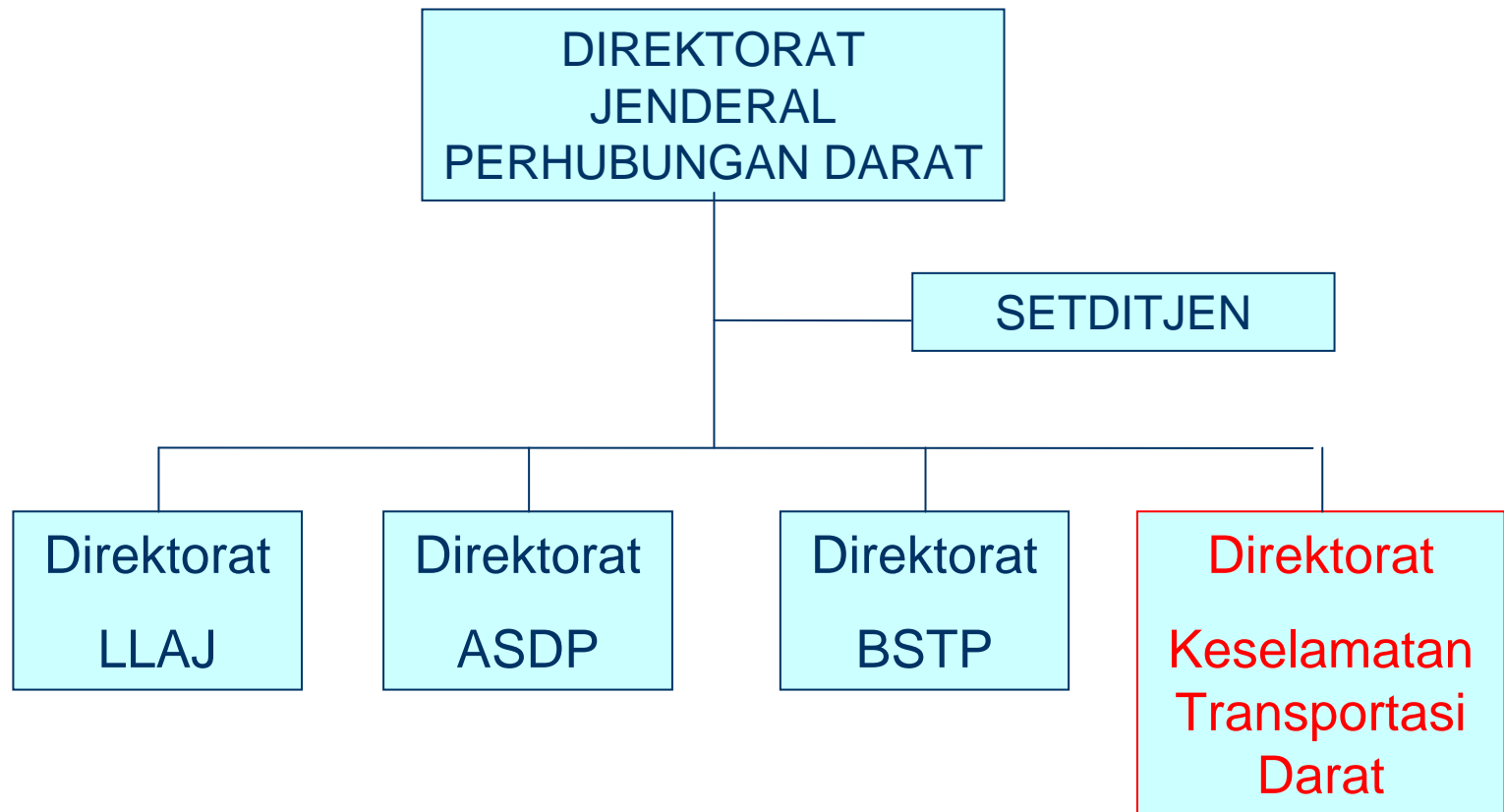
# **ORGANISASI DAN TATA KERJA DEPARTEMEN PERHUBUNGAN**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR: KM. 43 TAHUN 2005  
TENTANG  
ORGANISASI DAN TATA KERJA  
DEPARTEMEN PERHUBUNGAN**

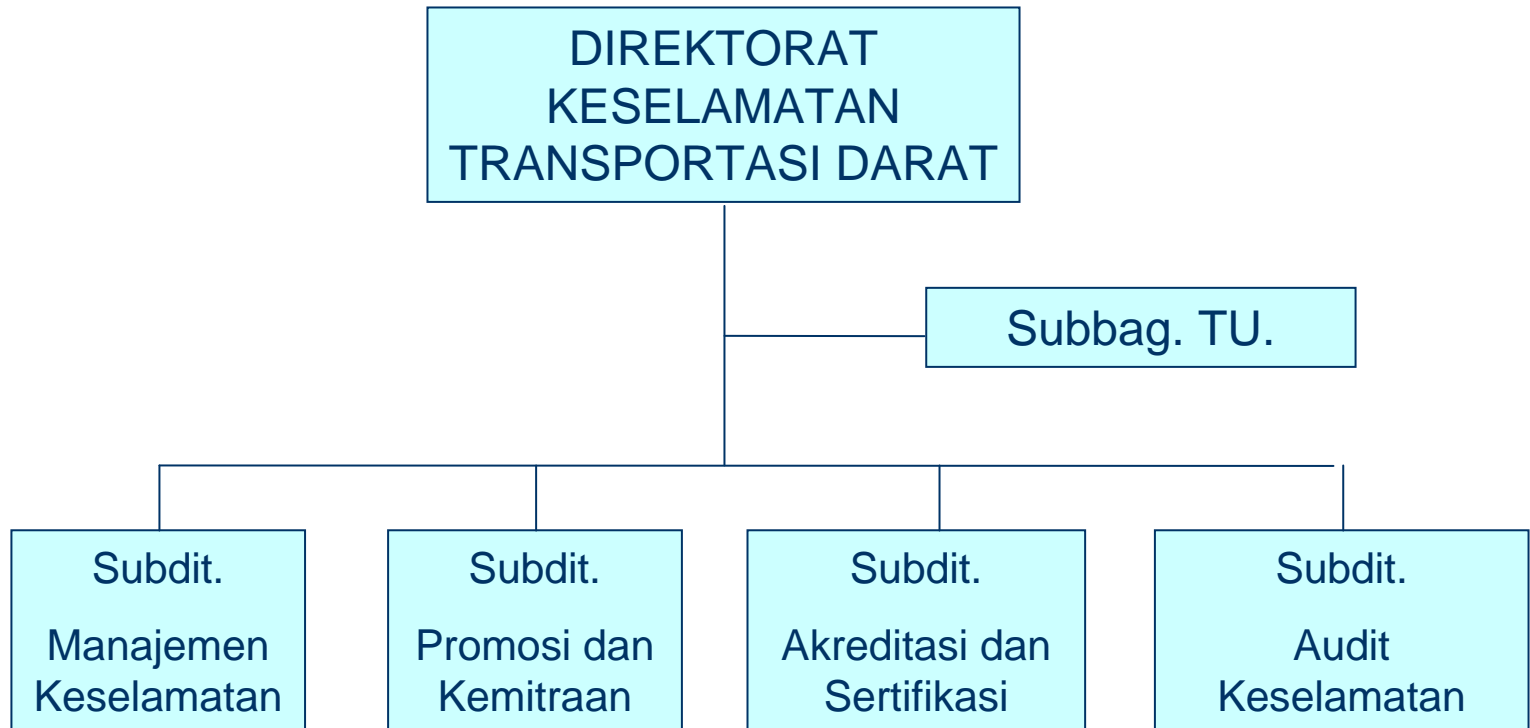
# ORGANISASI DEPHUB



# ORGANISASI DITJEN. PERHUBUNGAN DARAT



# ORGANISASI DIREKTORAT KESELAMATAN



# EFISIENSI PENGGUNAAN BBM

**Dasar Kebijakan Penghematan Penggunaan  
BBM di Sub Sektor Transportasi Darat**

**Inpres No. 10 Tahun 2005**

tentang **Penghematan Energi:**

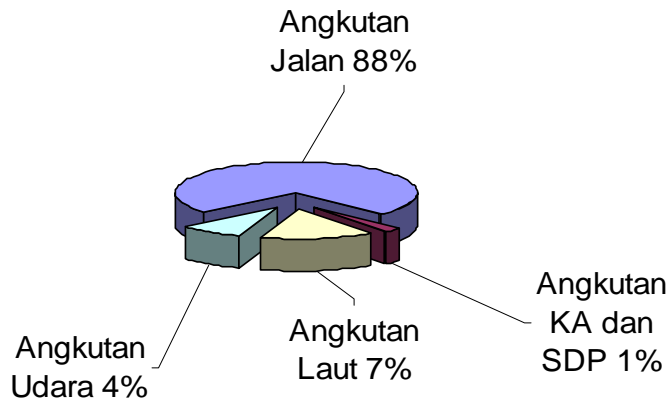
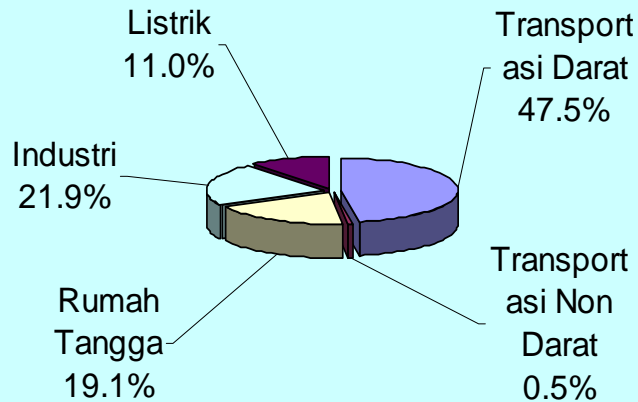
Melakukan langkah-langkah penghematan energi sesuai kewenangan masing-masing

# Estimasi Pertumbuhan Kendaraan Bermotor



Pertumbuhan kendaraan bermotor akan terus meningkat dengan tajam bila tidak dilakukan intervensi untuk menurunkan laju pertumbuhan

# Proporsi Konsumsi BBM 2004

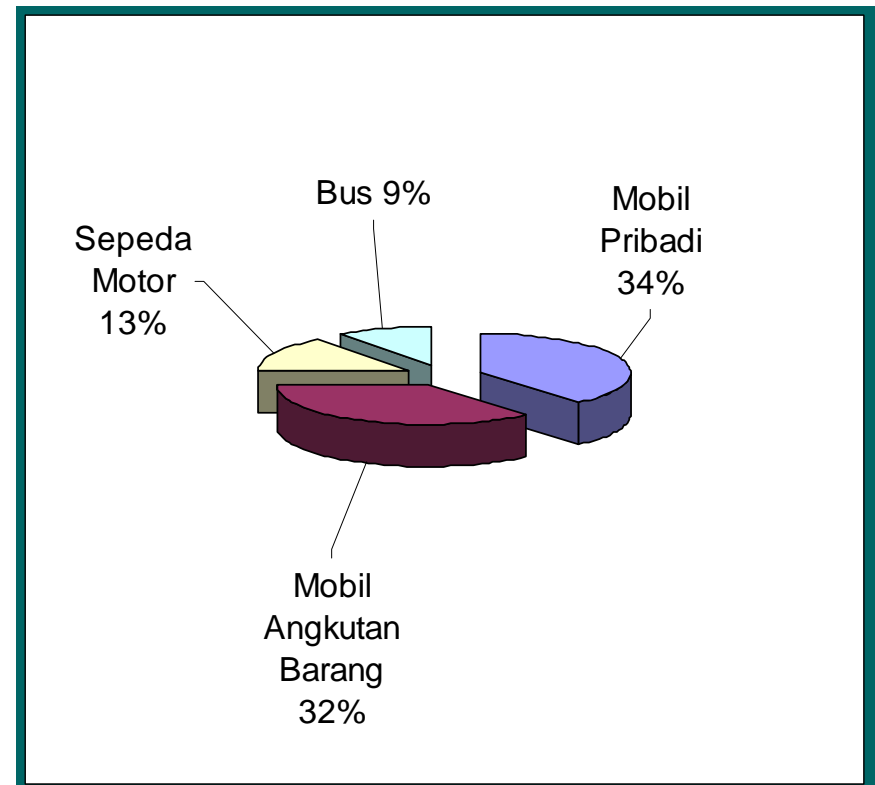


- Proporsi transportasi darat mengkonsumsi BBM paling besar, yaitu sekitar 48% dari konsumsi nasional
- Sementara, dari sektor transportasi, konsumsi BBM digunakan untuk angkutan jalan 88%



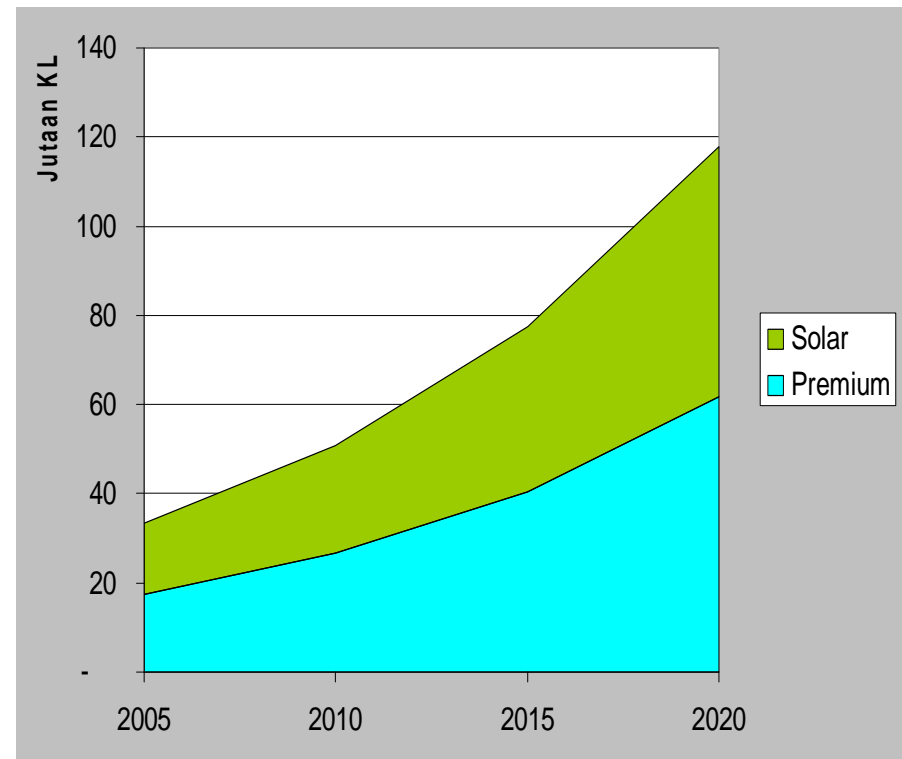
# Konsumsi BBM Angkutan Jalan

Pemakaian BBM untuk moda angkutan jalan terbesar dikonsumsi oleh mobil pribadi dan mobil angkutan barang, sebesar 66%



# Estimasi Kebutuhan Konsumsi BBM Untuk Transportasi Darat

Tanpa langkah-langkah intervensi, kebutuhan konsumsi BBM untuk transportasi darat akan sangat besar di tahun-tahun mendatang



Catatan : Tanpa intervensi

# Kebijakan

---

- 1. Diversifikasi Bahan Bakar**
- 2. Peningkatan Penggunaan Angkutan Umum**
- 3. Pembatasan Penggunaan Kendaraan Pribadi**

# PROGRAM AKSI SUBSTITUSI BBM SEKTOR TRANSPORTASI

- Program :
  - CNG-fikasi kendaraan umum di kota-kota besar dengan target jangka pendek:
    - Jabodetabek
    - Surabaya

# PROGRAM AKSI SUBSTITUSI BBM SEKTOR TRANSPORTASI

JENIS ENERGI	PROGRAM	TIME LINE	PENANGGUNG JAWAB SUB PROGRAM	PELAKSANA	INSTANSI TERKAIT	INSENTIF
CNG	Bahan Bakar Gas untuk kendaraan umum	Jakarta, Surabaya Dimulai 2006	Menhub (Ketua) Menneg BUMN (Wk Ketua)	BUMN, dan Badan Usaha Lain	DESDM, DEPHUB, PGN, BP MIGAS, BPH MIGAS	Zero Bea Masuk dan penghapusan PPN untuk Coverter Kits
	Bahan Bakar Gas untuk kendaraan non umum	Jakarta, Surabaya, Jalur Pantura, Dimulai 2007				Subsidi Harga Conversion Kit untuk kendaraan umum
	Bahan Bakar Gas untuk perahu/ kapal	Dimulai 2007				Pemberian Marjin Distribusi yang lebih besar

# TINDAK LANJUT

- Agar usaha BBG kondusif, maka pengusaha SPBG harus memperoleh margin keuntungan yang memadai (harga BBG 60% dari harga premium)
- Pemberian insentif bagi setiap pembelian converter kit
- Agar konsumen beralih dari BBM ke BBG maka harga BBG harus lebih menarik bagi konsumen
- Perlu dibentuk **tim pelaksana** implementasi CNG-fikasi angkutan umum

# TERTIB PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM

## PERMASALAHAN

- Banyak terjadi pelanggaran angkutan umum baik pelanggaran administratif maupun pelanggaran operasional;

# TERTIB PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM

- Belum memenuhi kelengkapan persyaratan yang telah ditentukan, seperti:
  - peralatan tanggap darurat,
  - penulisan standar pelayanan dan
  - pemasangan papan trayek yang memuat asal tujuan trayek sesuai izin serta
  - pemberian tiket kepada penumpang angkutan umum;



# TERTIB PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM

- Dioperasikan tidak sesuai dengan izin yang dimiliki seperti:
  - angkutan Pariwisata yang dioperasikan untuk melayani angkutan antar kota,
  - penggunaan Kartu Pengawasan (KPS) yang tidak sah serta.

# TERTIB PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM

- Tidak memenuhi persyaratan kelaikan kendaraan;
- Kendaraan-kendaraan bukan angkutan umum (plat hitam) yang dioperasikan sebagai angkutan umum;

# TINDAK LANJUT

- Untuk menurunkan tingkat pelanggaran dalam penyelenggaraan angkutan umum, perlu adanya perhatian dan penanganan yang konsisten dan berkesinambungan dari pihak-pihak yang terkait langsung, khususnya:
  - Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
  - Dinas Perhubungan/LLAJ Propinsi dan;
  - Dinas Perhubungan/LLAJ Kabupaten/Kota.

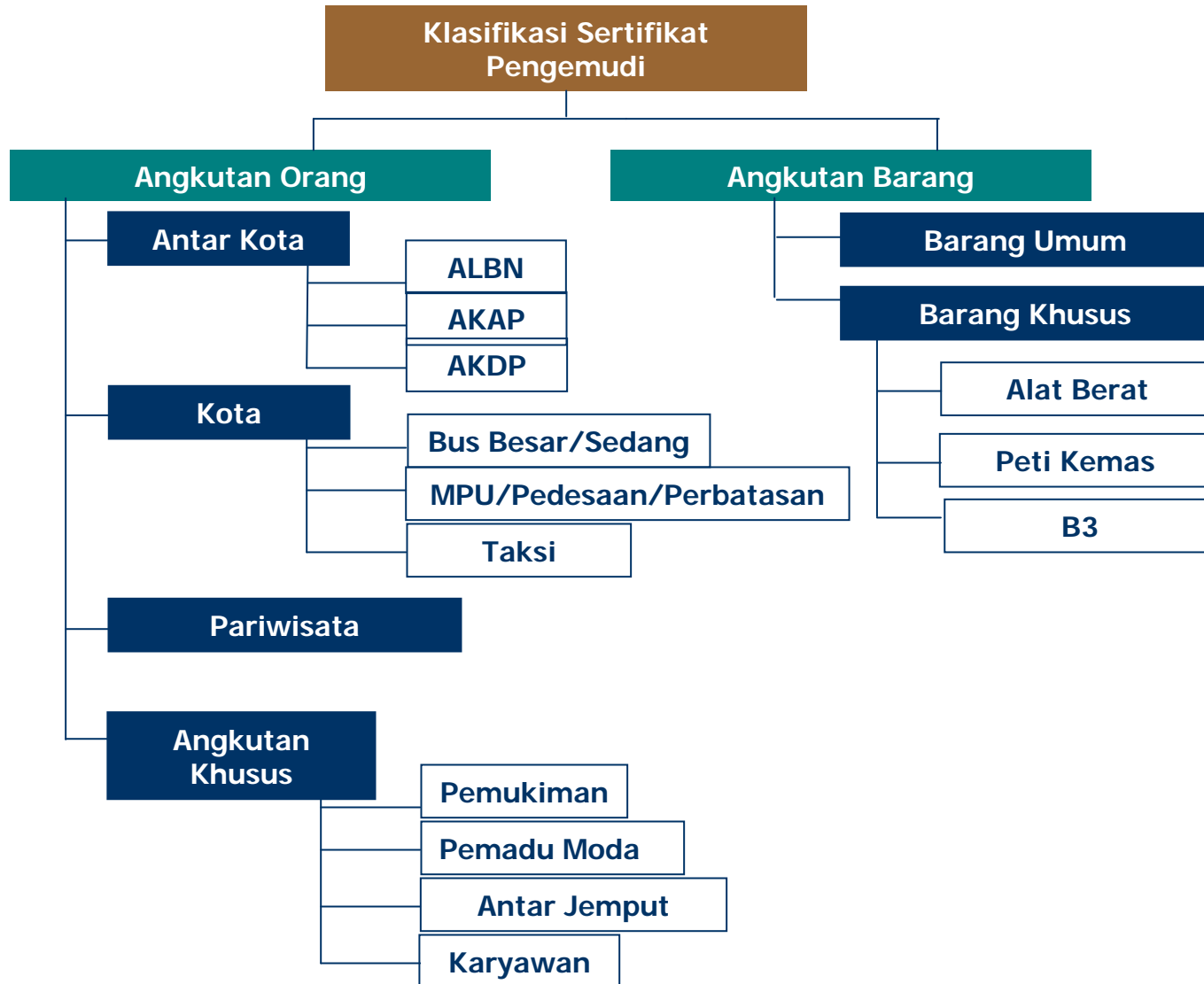
# S.P.A.U.

- Sertifikasi kompetensi pengemudi angkutan umum (SPAU) adalah sertifikat yang wajib dimiliki oleh:
  1. Pengemudi kendaraan penumpang umum;
  2. Pengemudi kendaraan barang tertentu.
- SPAU merupakan bukti kualifikasi yang harus dimiliki oleh pengemudi sesuai pelayanan angkutan penumpang yang dikemudikan atau sifat barang yang diangkut bagi angkutan barang;

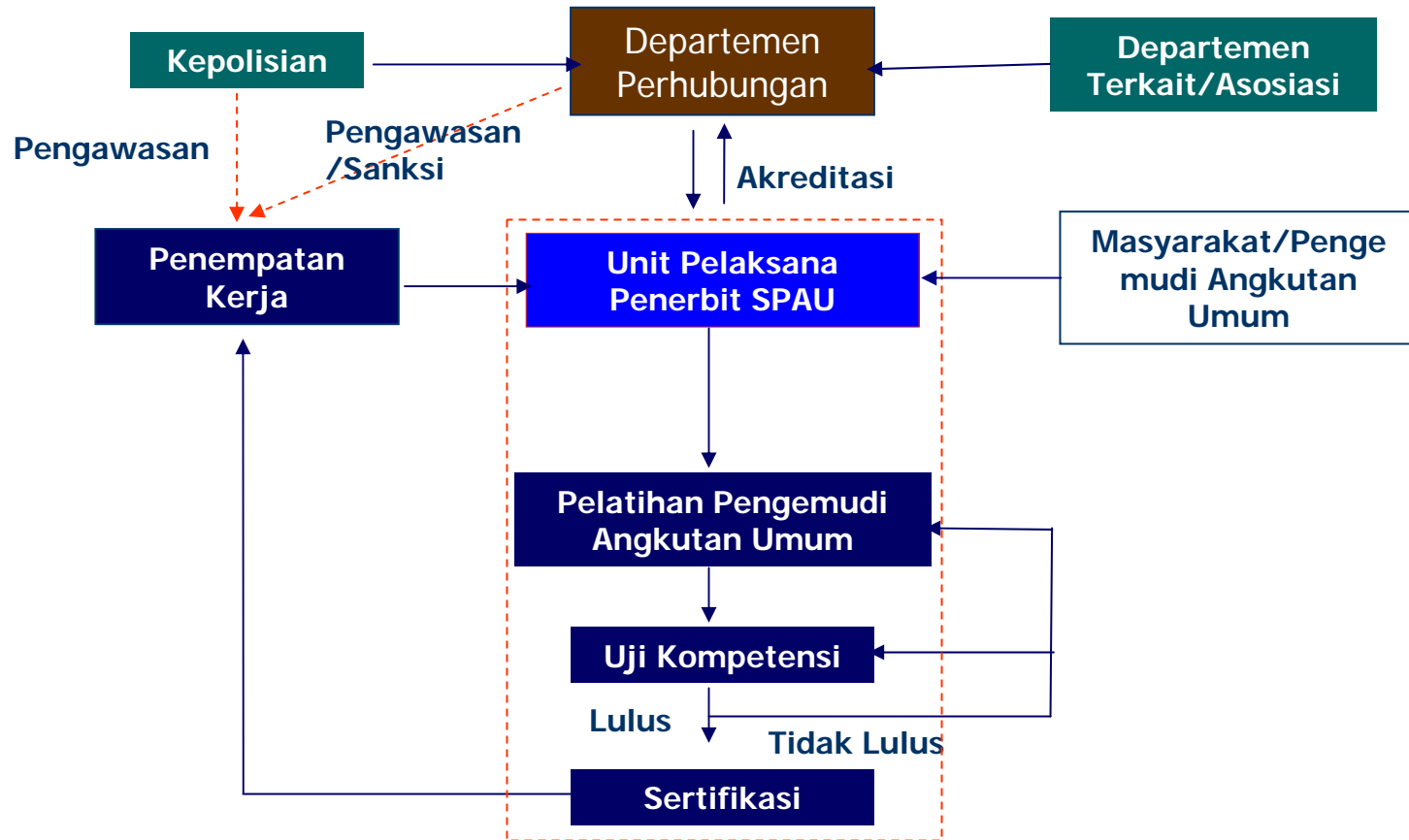
# Latar Belakang

- 85% penyebab kecelakaan oleh faktor pengemudi.
- Manajemen pengemudi profesi belum optimal.
- Penanganan pengemudi harus bersifat kesisteman, sehingga track record-nya dapat diketahui oleh umum.
- Pelatihan pengemudi yang selama ini dilakukan Pemerintah, jauh memenuhi kebutuhan.
- Perwujudan LLAJ termasuk pengemudi, sebagai pembina dan tanggung jawab akhir adalah Menteri di bidang transportasi darat.

# KLASIFIKASI SERTIFIKAT PENGEMUDI



# KELEMBAGAAN S.P.A.U.



# AKREDITASI UNIT PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

- Masih banyak Unit PKB yang belum menggunakan alat uji mekanis.
- Belum adanya perangkat pembinaan dan pengawasan yang memadai terhadap penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor.
- Belum terwujudnya sistem mutu, sistem informasi dan manajemen penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor.



# PEMBERDAYAAN P.P.N.S.

- Belum seragamnya prosedur penyidikan perkara pelanggaran lalu lintas jalan;
- Masih adanya perbedaan persepsi mengenai wewenang PPNS dalam penyitaan SIM dan STNK sebagai barang bukti dan pemberhentian kendaraan di jalan.

# JARINGAN LINTAS ANGKUTAN PETI KEMAS

## LATAR BELAKANG

1. Lintas angkutan peti kemas merupakan lintas pelayanan angkutan barang khusus yang terdiri dari klasifikasi pengangkutan barang dengan menggunakan peti kemas.
2. Persyaratan lintas angkutan peti kemas telah diatur dalam KM 74 Tahun 1990 tentang Angkutan Peti Kemas di Jalan, dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : AJ.306/1/5 31 Maret 1992 tentang Petunjuk Pelaksanaan Angkutan Peti Kemas di Jalan.

# JARINGAN LINTAS ANGKUTAN PETI KEMAS

3. Sampai saat ini jaringan lintas angkutan peti kemas yang telah ditetapkan masih terbatas di Pulau Jawa melalui SK. Dirjen Perhubungan Darat No. SK. 538/AJ.306/DJPD/2005 tanggal 21 April 2005.
4. Mengingat perkembangan angkutan peti kemas juga terjadi di wilayah-wilayah lainnya, sebagai akibat adanya perkembangan industri dan outlet pelabuhan, maka penetapan jaringan lintas angkutan peti kemas perlu menjadi perhatian.

# PERMASALAHAN

- 1. Perlu mendefinisikan kembali persyaratan lintasan angkutan peti kemas berkaitan dengan adanya fakta bahwa terdapat lintasan peti kemas yang berada pada ruas-ruas jalan dengan MST 8 ton. (Dalam KM 74 Tahun 1990, lintasan angkutan peti kemas 20 kaki dan 40 kaki harus berada pada ruas jalan dengan MST 10 ton.)**
- 2. Kewenangan penetapan jaringan lintas diluar jalan nasional. (Berkaitan dengan adanya pembagian kewenangan penyelenggaraan jalan yang diatur dalam UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan.)**

# **PENERAPAN NOMOR RUTE JALAN**

## **LATAR BELAKANG**

- **Adanya tuntutan dari Asian Highway yang telah ditetapkan bahwa negara Indonesia memiliki nomor rute AH-2 dan AH-25 untuk wilayah Asean;**
- **Belum ada petunjuk rute yang jelas bagi pemakai jalan;**
- **Kejelasan klasifikasi jalan seperti perbedaan jalan Nasional, Propinsi atau Kabupaten/Kota atau Arteri dan Kolektor.**

# CONTOH-CONTOH BENTUK DARI NEGARA LAIN

Japan



Primary highway

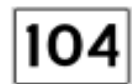
Taiwan



National Freeway System,



Provincial Route



County Route

Malaysia



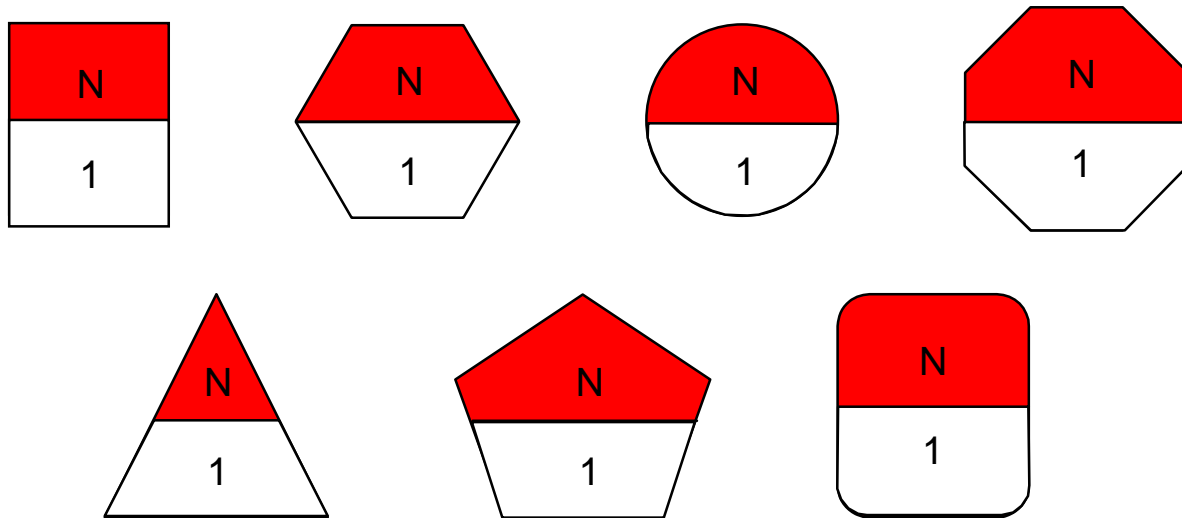
Selangor Route 11

Thailand



National Route.

# USULAN BENTUK



# KOMPETENSI PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR.

Peraturan Dirjen Hubdat  
No.1076/KP.108/DRJD/2005 tanggal 5 Agustus  
2005 tentang Kompetensi Penguji Kendaraan  
Bermotor

- Masih ada Pemerintah Kab/Kota yang belum mengajukan permohonan untuk penyesuaian terhadap Penguji KB di Unit kerjanya.
- Masih adanya tenaga penguji yang ditugaskan di bidang PKB namun belum memiliki kualifikasi teknis meskipun ybs. telah mengikuti Diklat PKB.



# PENGAWASAN MUATAN LEBIH

## LATAR BELAKANG

- Pengawasan terhadap kelebihan muatan diperlukan karena daya dukung jalan terbatas (rata-rata  $\approx$  MST 8 ton), tapi daya angkut kendaraan tinggi (MST  $\geq$  10 ton);
- Pengawasan melalui jembatan timbang tidak efektif karena keterbatasan peralatan, SDM dan law enforcement tidak memberi efek jera;

# PERMASALAHAN

- 1. Permasalahan lintas sektoral dengan multidimensional impact → tdk bisa solusi partial**
- 2. Jenis angkutan barang yang cenderung melanggar : besi/baja, semen, kayu, pupuk, pasir & cpo**
- 3. Hasil penertiban tahun 2002 –2003 di Lampung, Banten & Pantura, tingkat pelanggaran lebih muatan :**
  - > 30 % JBI : 40 – 90% kend;**
  - 15-30% JBI : 30 – 70% kend;**
  - 5 – 15% JBI : 20 – 40% kend.**

# PERMASALAHAN

4. **Pengusaha / transporter lebih mengutamakan keuntungan jangka pendek dgn mengangkut melebihi daya angkut kendaraan;**
5. **Law enforcement tidak efektif & tidak memberikan efek jera;**
6. **Pengoperasian jembatan timbang cenderung untuk pengumpulan P.A.D.;**
7. **Fasilitas & SDM tidak mendukung.**

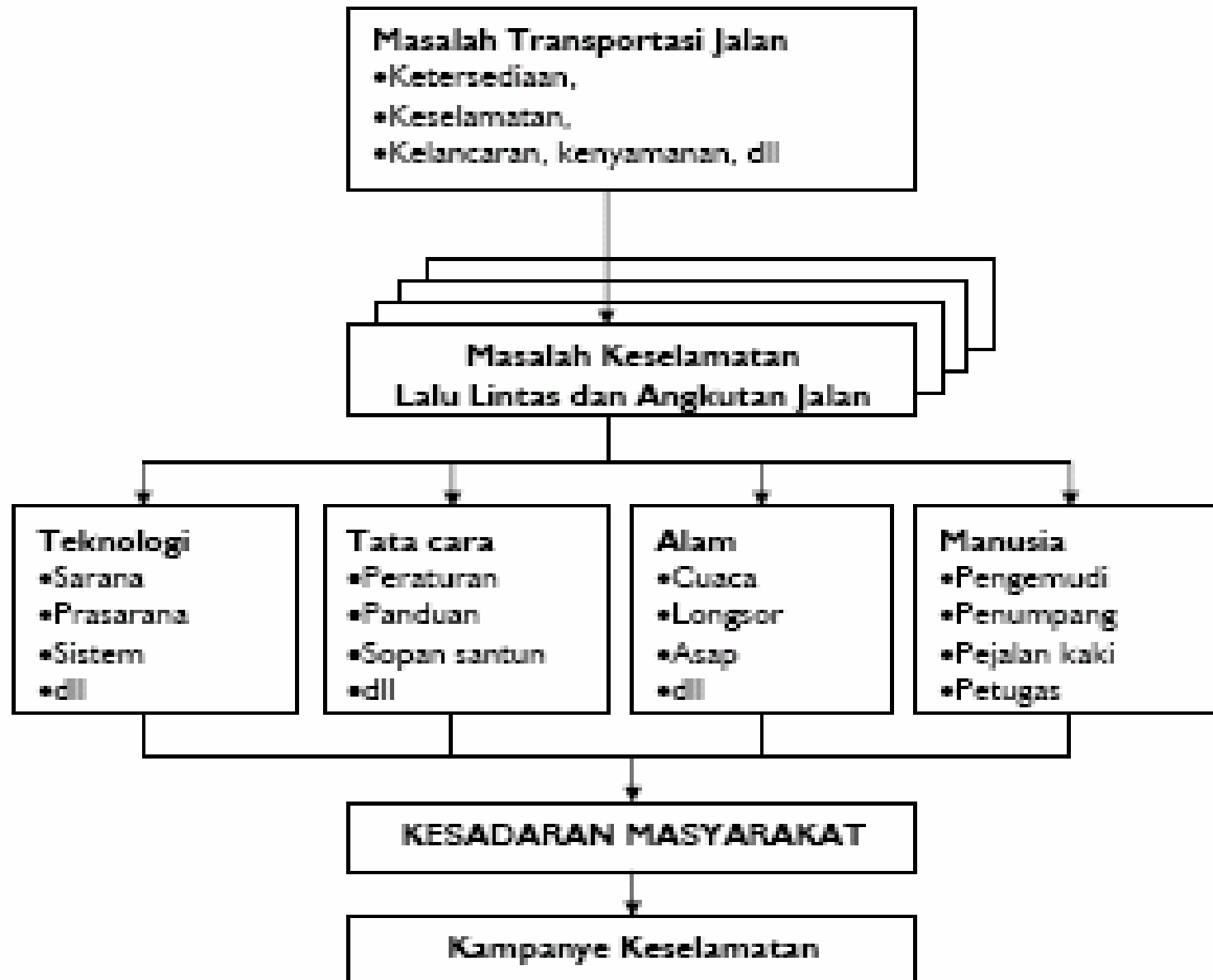
# DAMPAK MUATAN LEBIH

1. Kerusakan jalan → kenyamanan;
2. Tahun 1998 kerugian Negara → Kerusakan jalan Rp. 0.244 M/km;
3. Kerusakan kendaraan;
4. Keselamatan lalu lintas jalan;
5. Isu biaya ekonomi tinggi;
6. Persaingan usaha tidak sehat (mis. Tarif rendah, banting harga).

# SOSIALISASI DAN PUBLIKASI KESELAMATAN

- Masalah keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan banyak yang berkaitan dengan perilaku manusia.
- Untuk meningkatkan keselamatan diperlukan peningkatan kesadaran dan pengetahuan masyarakat.
- Hal ini dapat dicapai secara efektif melalui kampanye yang dikelola secara profesional.

# Kerangka Masalah Keselamatan



# Yang perlu diperhatikan

- Agar kampanye dapat mengenai sasaran yang tepat data kecelakaan harus dianalisis untuk dapat diidentifikasi sifat dan karakteristik permasalahan
- Pesan kampanye haruslah terfokus pada sebuah pesan tunggal. Bahan-bahan media dan citra/gambaran yang dipakai haruslah sesuai dengan kondisi setempat serta kelompok sasaran.
- Kampanye sebaiknya dikoordinasikan dan bersinergi dengan rekayasa teknik, pembuatan undang-undang, dan penegakan hukum.
- Kampanye harus dievaluasi melalui sebuah survei, baik sebelum maupun setelah kampanye berlangsung untuk melihat tingkat keberhasilan suatu kampanye.



Sayang Keluarga, Sayang Kepala ...



**PILIH, PAKAI, PASANG  
HELM DENGAN BENAR**



Enonummy nibh eusmod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat. Enonummy nibh eusmod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat

Iklan Layanan Masyarakat ini dipersembahkan oleh :



DEPHUB



POLRI



DPU



DEPKES



DEPKINAS



Gunakan HELM yang BENAR dengan BENAR Bila Naik Sepeda Motor



# PEMBERDAYAAN UNIT INVESTIGASI KECELAKAAN

- Masih rendahnya peran Dinas Perhubungan/LLAJ dalam penanganan kecelakaan LLAJ;
- Belum adanya keseragaman mengenai unit di Pemda, yang menangani kecelakaan.



# PERAN SERTA PEMDA DALAM PELAYANAN ANGKUTAN S.D.P.

- Perlunya partisipasi Daerah dalam pemberian subsidi kepada pengguna jasa untuk lintas penyeberangan perintis;
- Meningkatkan peranserta pendanaan oleh Daerah dalam pembangunan pelabuhan penyeberangan (lahan, akses pelabuhan, dll).
- Dalam pembangunan kapal agar memperhatikan prosedur pengesahan desain oleh Ditjen Hubdat.

# PENUTUP

Penyelenggaraan Transportasi Darat hendaknya tetap dalam rangka mewujudkan transportasi sebagai satu kesatuan sistem yang utuh dengan senantiasa bertujuan untuk memperkokoh integritas negara kesatuan Republik Indonesia.



Terima Kasih