

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Bentuk elemen yang terkait dalam sistem transportasi baik sarana, prasarana maupun pergerakan antara lain adalah kelaikan, sertifikasi, perambuan, kenavigasian, sumberdaya manusia, geografi, demografi dan lain-lain.

Keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi. Karenanya sistem transportasi harus dibina agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa; mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.

Dalam pembangunan transportasi, pemerintah mempunyai peranan sebagai pembina, sehingga berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi. Salah satu kewajiban dimaksud adalah menetapkan jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan. Disamping itu juga berkewajiban untuk melaksanakan tugas pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang tidak diusahakan, dengan prioritas daerah-daerah yang kurang berkembang.

Hasil pembangunan transportasi yang mampu menunjang upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan, pertumbuhan ekonomi serta stabilitas nasional dengan jaringan transportasi yang semakin berkembang luas, perlu terus dimantapkan dan dikembangkan sejalan dengan peningkatan tuntutan kualitas pelayanan akibat makin meningkatnya kebutuhan mobilitas manusia dan barang serta tuntutan peningkatan kualitas pelayanan di masa yang akan datang.

Dengan semakin terbatasnya anggaran pembangunan menuntut perubahan pola pikir ke arah perencanaan dan penetapan prioritas pembangunan dan pengembangan sarana prasarana perhubungan secara efektif, sesuai permintaan yang berdasar realitas pola aktivitas, pola bangkitan tarikan pergerakan, sebaran pergerakan serta keunggulan komparatif antar zone dalam suatu wilayah, yang terbentuk dalam suatu tatanan transportasi wilayah yang sejalan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).

Berdasarkan kondisi diatas dengan memperhatikan perkiraan perubahan pola aktivitas, pola pergerakan serta peruntukan lahan maka perlu disusun Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) sebagai masukan dalam penyusunan Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS) dalam kerangka Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS). Sejalan dengan kebijakan yang tertuang dalam Undang-Undang No.22 Tahun 1999 dan Peraturan Pemerintah No.25 Tahun 2000, yang mengakibatkan terjadinya suatu pergeseran baik pada kewenangan maupun secara kelembagaan serta perubahan struktur kewilayahan, sektor transportasi harus tetap memandang suatu daerah sebagai wilayah fungsional sehingga mengharuskan dilakukannya penerapan kebijakan transportasi secara khusus yang berada dalam suatu kerangka nasional yang utuh.

1.2. MAKSUD DAN TUJUAN STUDI

Penyusunan Tatrabil DIY ini dilaksanakan dengan maksud untuk mendapatkan suatu tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dalam lingkup wilayah DIY yang mencakup transportasi jalan raya, transportasi jalan rel dan transportasi udara yang masing-masingnya terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis.

1.3. RUANG LINGKUP

Ruang lingkup pekerjaan penyusunan Tatrabil Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta ini akan mencakup beberapa hal sebagai berikut :

- a) Pengumpulan data, sekurang-kurangnya mencakup : data sektor transportasi, data sektor bidang lain, kebijakan dan perencanaan lingkup Propinsi DIY serta kebijakan dan rencana nasional terkait, inventarisasi model analisis/prediksi berbasis telematika.
- b) Identifikasi dan analisis awal isu strategis dan permasalahan transportasi, penggunaan dan penyempurnaan identifikasi dan analisis awal, pengelompokan permasalahan dan distribusi tugas.
- c) Perumusan kebijakan dan sasaran pembangunan, mencakup perumusan sasaran dan kebijakan, revisi sasaran dan kebijakan disesuaikan dengan hasil pembangunan berdasarkan standar dan kriteria yang berlaku.
- d) Analisis kelembagaan dan finansial, mencakup : peraturan perundang-undangan dan kepemilikan, perusahaan jasa transportasi, koordinasi kelembagaan dan efisiensi, analisis pola pendanaan/pembiayaan
- e) Analisis penyediaan jaringan transportasi yang mencakup : identifikasi jaringan prasarana dan pelayanan transportasi antar zona dalam skala propinsi serta skala regional dan nasional terkait, analisis tingkat pelayanan/ kinerja operasional, analisis

kinerja biaya, analisis keterpaduan antar dan intra moda serta pelayanan multimoda, analisis dampak pengoperasian sistem transportasi.

- f) Analisis permintaan jasa transportasi, yang mencakup penentuan zona, bangkitan dan distribusi arus barang dan orang, analisis pola arus barang dan orang serta model pengembangan transportasi, pemilihan moda.
- g) Identifikasi defisiensi transportasi di waktu yang akan datang, mencakup identifikasi defisiensi transportasi di waktu yang akan datang berdasarkan tingkat kinerja sasaran saat ini, pengaruh peningkatan operasional terhadap kebutuhan transportasi di waktu yang akan datang, pendefinisian dan kriteria koridor kritis
- h) Analisis dan evaluasi alternatif koridor kritis, mencakup analisis pilihan jenis angkutan pada koridor kritis, permintaan lalu lintas terhadap jenis angkutan pada koridor kritis, penyusunan, analisis dan evaluasi perencanaan pada koridor kritis, peringkat koridor kritis.
- i) Analisis dan evaluasi alternatif rencana dan program transportasi wilayah, mencakup : penyusunan alternatif, modal split dan arus lalu lintas di waktu yang akan datang, dampak jangka panjang terhadap alternatif rencana pola arus lalu lintas, analisis komprehensif masing-masing alternatif, serta evaluasi alternatif rencana.

1.4. PENGERTIAN TATRAWIL

Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

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

Simpul wilayah adalah pusat distribusi barang dan orang atau sebagai pintu masuk atau keluar barang dan orang yang bersifat wilayah seperti pelabuhan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam propinsi, pelabuhan laut regional dan bandar udara bukan pusat penyebaran.

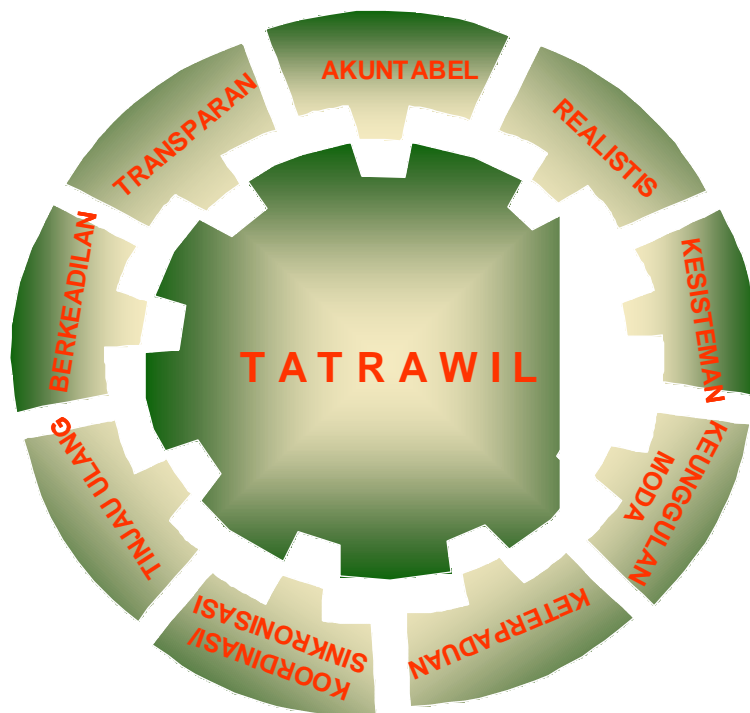
1.5. LANDASAN TATRAWIL

Penyusunan Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) didasarkan atas :

- a) Undang-Undang No.13/1980 tentang Jalan
- b) Undang-Undang No. 13/1992 tentang Perkeretaapian
- c) Undang-Undang No. 14/1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- d) Undang-Undang No. 15/1992 tentang Penerbangan
- e) Undang-Undang No. 21/1992 tentang Pelayaran
- f) Undang-Undang No. 22/1999 tentang Pemerintah Daerah
- g) Undang-Undang No. 25/1999 tentang Perimbangan Keuangan antara Pusat dan Daerah
- h) Peraturan Pemerintah No. 8/1990 tentang Jalan Tol
- i) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 91/PR. 008/PHB-87 tentang Kebijakan Umum Transportasi
- j) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 15/1997 tentang Sistem Transportasi Nasional

1.6. AZAS TATRAWIL

Sesuai dengan Pedoman Teknis yang telah ditetapkan, TATRAWIL harus disusun dengan berasaskan pada beberapa prinsip dasar berikut :

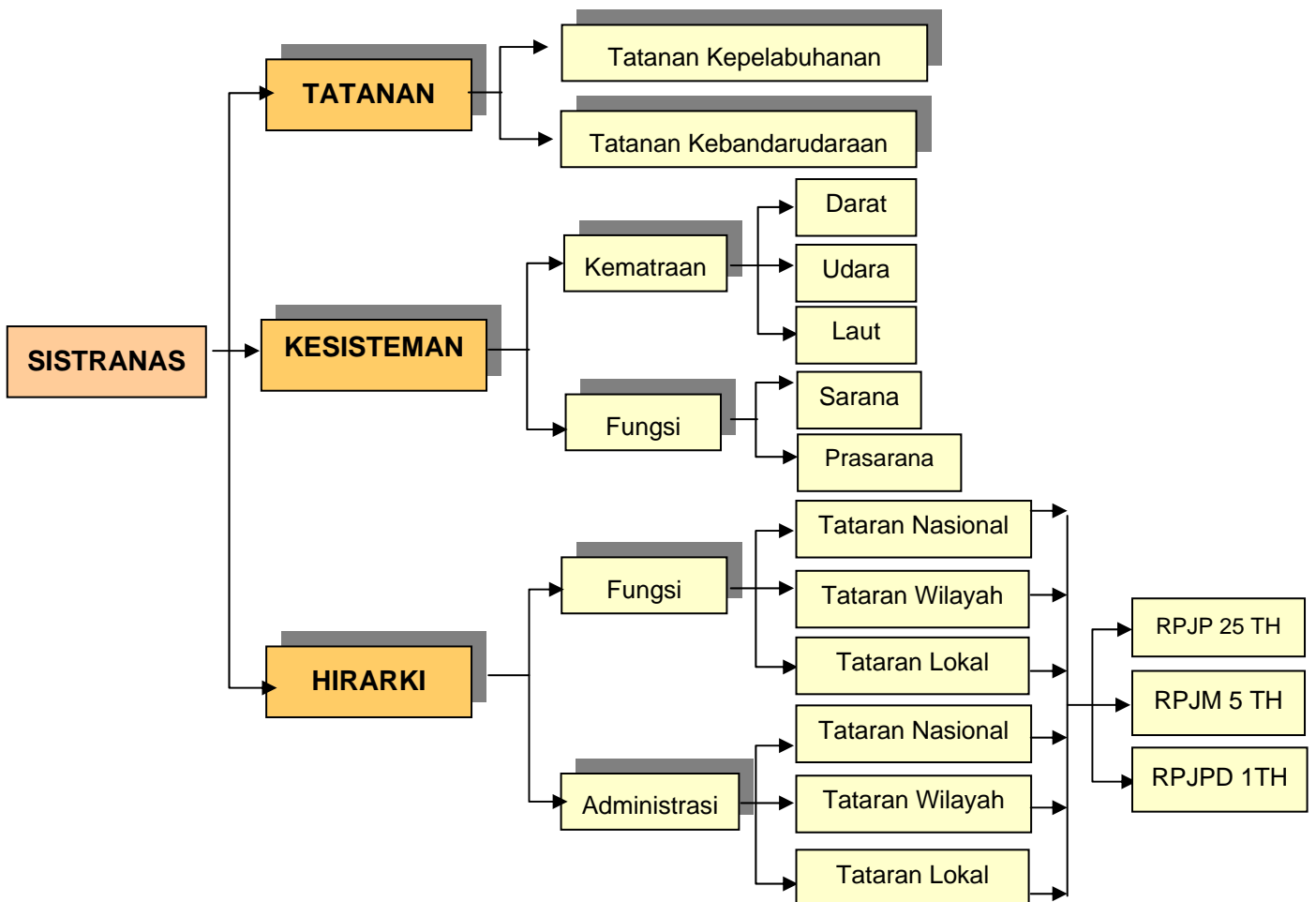


- a) Keadilan
- b) Transparansi
- c) Akuntabilitas
- d) Realistis
- e) Kesisteman
- f) Keunggulan moda
- g) Keterpaduan intra dan antar moda
- h) Koordinasi dan sinkronisasi
- i) Tinjau ulang secara berkala

Gambar 1. 1. Azas Penyusunan Tatrawil

1.7. METODOLOGI PENDEKATAN STUDI

Sebagai salah satu perwujudan dari Sistranas, disamping dua perwujudan yang lain yaitu Tataran Transportasi Nasional (Tatranas) dan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok), maka konsep Tatrawil harus disusun dengan memperhatikan keterkaitan-keterkaitan kesisteman dan keterpaduan dengan Tatranas dan Tatralok (lihat gambar 1.2). Dengan hubungan dan keterkaitan tersebut semakin menunjukkan bahwa ketiga tataran transportasi (Tatranas, tatrawil dan Tatralok) tersebut saling terkait satu sama lain dan tidak dapat dipisahkan karena pelayanan perpindahan orang dan/ atau barang dari kota wilayah maupun kota lokal ke kota nasional tidak dapat dilakukan dengan salah satu tataran transportasi saja melainkan harus terpadu dengan tataran transportasi lainnya. Demikian sebaliknya orang dan/ atau barang dari kota nasional menuju kota wilayah dan kota lokal harus dilayani dengan ketiga tataran transportasi diatas.



Gambar 1. 2. Kedudukan Tataran Transportasi dalam Sistranas

Pada akhirnya, tataran transportasi ini akan menjadi indikasi arah pengembangan jaringan transportasi yang didasarkan pada arah peruntukan lahan baik skala nasional, regional maupun lokal. Untuk selanjutnya, dari indikasi arah pengembangan jaringan transportasi tersebut akan digunakan untuk menyusun rencana pengembangan dan pembangunan transportasi sebagai berikut :

- a. Rencana pembangunan jangka panjang (RPJP 25 tahun)
- b. Rencana pembangunan jangka menengah (RPJM 5 tahun)
- c. Rencana pembangunan jangka pendek (RPJPD 1 tahun)

Efektifitas Tatarwil sebagai salah satu bentuk pembinaan penyelenggaraan transportasi sangat tergantung pada proses serta tahapan penyusunan, keterlibatan serta peran serta stakeholder, responsifnes terhadap tuntutan reformasi serta bentuk penetapannya. Memperhatikan hal tersebut, maka sebagai landasan operasional pelaksanaan studi penyusunan Tataran Transportasi Wilayah (Tatarwil) Propinsi DIY disusun kerangka studi sebagai acuan dalam pelaksanaan studi yang secara skematis diuraikan dalam Gambar 1.3. Kerangka studi tersebut menguraikan pola pikir dalam pelaksanaan studi yang secara garis besar berisi urutan input, proses dan output.

Tahap input merupakan masukan berupa faktor-faktor yang berpengaruh dalam proses analisis dan pengambilan keputusan rekomendasi. Beberapa input yang diperlukan dalam studi penyusunan Tataran Transportasi Wilayah (Tatarwil) Propinsi DIY ini meliputi :

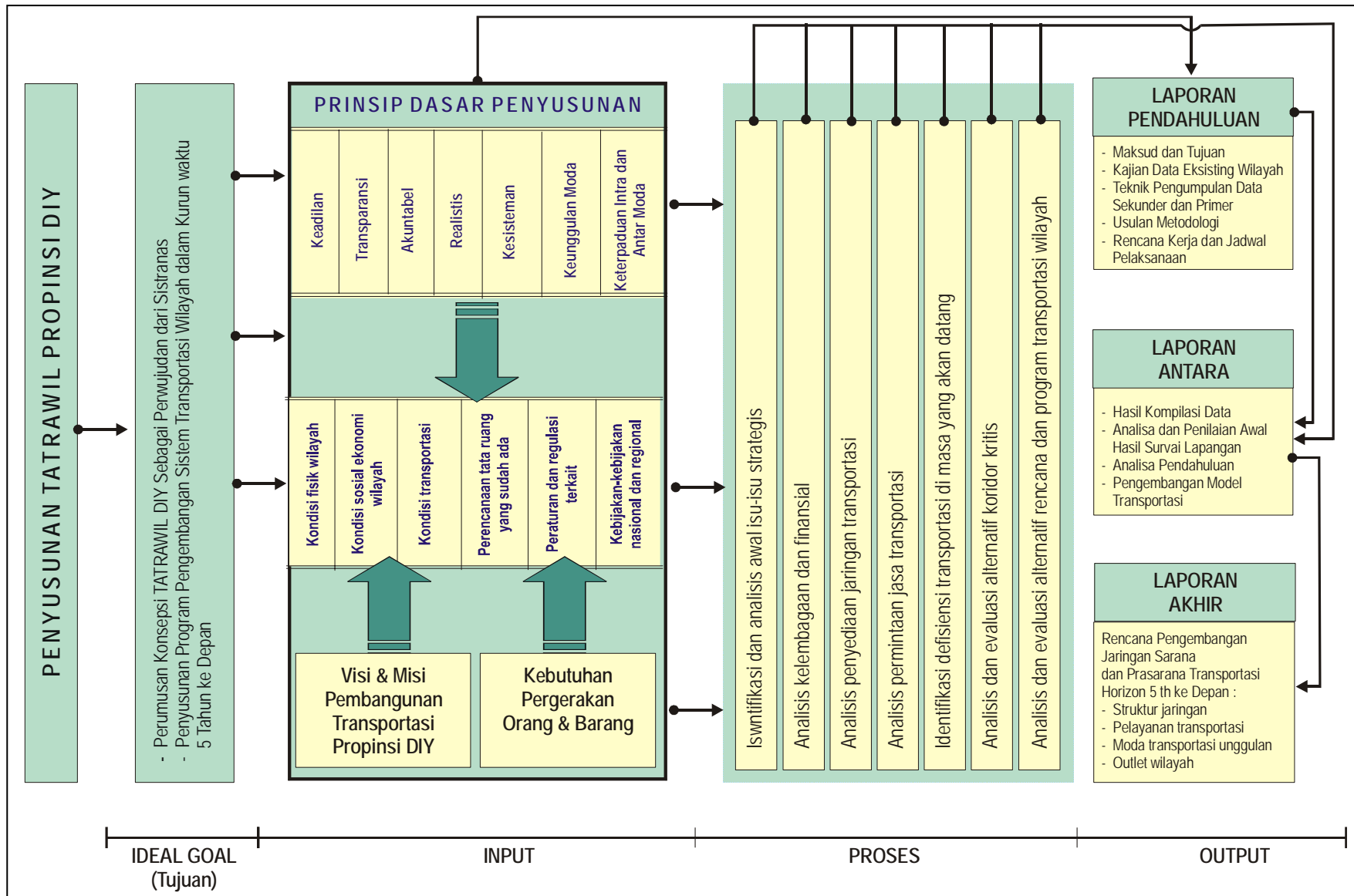
- a. Kondisi fisik wilayah, yang meliputi batas wilayah, luas wilayah, iklim, topografi, kondisi tanah dan batuan;
- b. Kondisi sosial ekonomi wilayah yang meliputi: jumlah penduduk, pertumbuhan penduduk, tingkat pendidikan, penduduk usia produktif, tingkat PDRB dan PDRB perkapita, besaran ekspor dan impor, tingkat inflasi, komoditas andalan;
- c. Kondisi transportasi, yang meliputi identifikasi jaringan sarana dan prasarana, jaringan pelayanan, moda unggulan serta identifikasi kinerja moda-moda transportasi di Propinsi DIY yang terdiri atas moda transportasi jalan raya, jalan rel, moda transportasi udara serta moda transportasi angkutan sungai dan penyeberangan (ASDP) di Waduk Sermo (Kabupaten Kulon Progo) yang cukup potensial untuk dikembangkan.
- d. Peraturan dan regulasi yang terkait, yang meliputi Undang-undang dan peraturan pelaksanaan di bawahnya yang berkaitan dengan transportasi, antara lain : UU nomor 13 tahun 1980 tentang Jalan, UU nomor 14 tahun 1992 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Raya, UU momor 24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang, Peraturan Pemerintah nomor 26 tahun 1985 Tentang Jalan serta peraturan di bawahnya.

- e. Kebijakan yang berkaitan dalam lingkup regional (misalnya RTRWP, Sistem Transportasi Wilayah/Regional); dan lingkup nasional (misalnya RTRWN, Sistem Transportasi Nasional).

Tahap proses merupakan tahap pengkajian dan analisis terhadap masukan yang diperoleh dari tahap sebelumnya, meliputi:

- a. Identifikasi dan analisis awal isu-isu strategis yang terkait dengan kondisi fisik wilayah; kondisi sosial ekonomi; kondisi transportasi; dan rencana penataan tata ruang yang ada;
- b. Analisis kelembagaan dan finansial mencakup peraturan perundang-undangan dan kepemilikan; perusahaan jasa transportasi; koordinasi kelembagaan dan efisiensi; analisis pola pendanaan/ pembiayaan;
- c. Analisis penyediaan jaringan transportasi, mencakup identifikasi jaringan prasarana dan pelayanan transportasi antar zona dalam skala propinsi serta skala regional dan nasional terkait; analisis tingkat pelayanan/kinerja operasional; analisis kinerja biaya; analisis keterpaduan antar dan intra moda serta pelayanan multimoda; analisis dampak pengoperasian sistem transportasi;
- d. Analisis permintaan jasa transportasi, mencakup penentuan zona; bangkitan dan distribusi arus barang dan orang; analisis pola arus barang dan orang serta model pengembangan transportasi; pemilihan moda;
- e. Identifikasi defisiensi transportasi di waktu yang akan datang, mencakup identifikasi defisiensi transportasi di waktu yang akan datang berdasarkan tingkat kinerja sasaran saat ini; pengaruh peningkatan operasional terhadap kebutuhan transportasi di waktu yang akan datang; pendefinisian dan kriteria koridor kritis;
- f. Analisis dan evaluasi alternatif koridor kritis, mencakup analisis pilihan jenis angkutan pada koridor kritis; permintaan lalu lintas terhadap jenis angkutan pada koridor kritis; penyusunan, analisis dan evaluasi perencanaan pada koridor kritis; serta peringkat koridor kritis.
- g. Analisis dan evaluasi alternatif rencana dan program transportasi wilayah, mencakup penyusunan alternatif; modal split dan arus lalu lintas di waktu yang akan datang; dampak jangka panjang terhadap alternatif rencana pola arus lalu lintas; analisis komprehensif masing-masing alternatif; serta evaluasi alternatif rencana.

Tahap output sebagai tahap akhir studi merupakan tahap penyusunan rekomendasi yang terkait dengan rencana pengembangan jaringan sarana dan prasarana transportasi wilayah yang mencakup struktur jaringan, pelayanan transportasi, moda transportasi unggulan, serta outlet wilayah yang akan digunakan bersama-sama dokumen RTRW Propinsi dan RTRW Kabupaten/ kota yang ada di wilayah DIY dalam pengambilan kebijakan penentuan prioritas pembangunan dan pengembangan sarana-prasarana transportasi di tingkat wilayah (propinsi, kabupaten/kota) pada horizon waktu 5 tahun (tahun 2005 sampai dengan tahun 2009).



Gambar 1. 3. Metodologi Pendekatan Studi

BAB 1	1
PENDAHULUAN	1
1.1. LATAR BELAKANG	1
1.2. MAKSUD DAN TUJUAN STUDI	2
1.3. RUANG LINGKUP	2
1.4. PENGERTIAN TATRAWIL	3
1.5. LANDASAN TATRAWIL	4
1.6. AZAS TATRAWIL	4
1.7. METODOLOGI PENDEKATAN STUDI	5
Gambar 1. 1. Azas Penyusunan Tatrabil	4
Gambar 1. 2. Kedudukan Tataran Transportasi dalam Sistranas	5
Gambar 1. 3. Metodologi Pendekatan Studi	9