**REKOMENDASI HASIL STUDI/ PENELITIAN**

**PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA**

| **NO.** | **JUDUL STUDI** | **HASIL STUDI** | **REKOMENDASI** | **DISAMPAIKAN KEPADA** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Studi Desain dan Uji Coba Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) | Survey ATTN orang:   * 1. Dari penjelasan terdahulu pelaksanaan survey ATTN orang merupakan sekumpulan kegiatan yang cukup banyak dan membutuhkan sumber daya yang tidak sedikit. Di samping itu, dalam pelaksanaannya beberapa kegiatan membutuhkan tenaga pelaksana dengan kompetensi tertentu. Dengan demikian, agar pelaksanaan survey ATTN orang ini dapat berhasil dengan baik, perlu melibatkan pihak-pihak yang berpengalaman dan memiliki kompetensi yang sesuai.   2. Patut disadari bahwa tidak seluruh kegiatan yang perlu dilakukan melibatkan pihak ketiga atau pihak lain. Ada beberapa kegiatan yang dapat dilakukan secara swa kelola, yaitu oleh pihak Badan Litbang, seperti misalnya kegiatan pengawasan dan monitoring. Untuk kegiatan pengadaan, sebaiknya dilakukan oleh pihak ketiga, yaitu supplier, di mana proses pengadaannya dapat dilakukan melalui proses tender.   3. Beberapa kegiatan yang memerlukan keahlian khusus dan juga memerlukan pemahaman terhadap kondisi lokal perlu dilakukan oleh pihak-pihak yang sesuai, seperti misalnya perguruan tinggi lokal ataupun Konsultan yang terbiasa dengan kegiatan sejenis. Kegiatan yang dimaksud adalah untuk pelaksanaan survey.   4. Kegiatan lainnya yang perlu mendapat perhatian adalah pengolahan data. Kegiatan ini sebaiknya dilakukan oleh pihak yang benar-benar memiliki kompetensi dan pengalaman. Untuk itu pilihannya dapat berupa Lembaga Penelitian di Perguruan Tinggi ataupun Konsultan.   Survey ATTN Barang:   1. Dari penjelasan terdaulu pelaksanaan survey ATTN barang merupakan sekumpulan kegiatan yang cukup banyak dan membutuhkan sumber daya yang tidak sedikit. D samping itu, dalam pelaksanaanya beberapa kegiatan membutuhkan tenaga pelaksana dengan kometensi tertentu.Dengan demikian, agar pelaksanaan survey ATTN barang ini dapat berhasil dengan baik, perlu melibatkan pihak-pihak yang berpengalaman dan memiliki kompetensi yang sesuai. 2. Patut disadari bahwa tidak seluruh kegiatan yang perlu dilakukan melibatkan pihak ketiga atau pihak lain. Ada beberapa kegiatan yang dapat dilakukan secara swa kelola, yaitu oleh pihak Badan Litbang, seperti misalnya kegiatan pengawasan dan monitoring. Untuk kegiatan pengadaan, sebaiknya dilakukan oleh pihak ketiga, yaitu supplier, di mana proses pengadaannya dapat dilakukan melalui proses tender. 3. Beberapa kegiatan yang memerlukan keahlian khusus dan juga memerlukan pemahaman terhadap kondisi local perlu dilakukan oleh pihak-pihak yang sesuai, seperti misalnya perguruan tinggi local ataupun Konsultan yang terbiasa dengan kegiatan sejenis. Kegiatan yang dimaksud adalah untuk pelaksanaan survey. 4. Kegiatan lainnya yang perlu mendapat perhatian adalah pengolahan data. Kegiatan ini sebaiknya dilakukan oleh pihak yang benar-benar memiliki kompetensi dan pengalaman. Untuk itu pilihannya dapat berupa Lembaga Penelitian di Perguruan Tinggi ataupun Konsultan. 5. Dalam menyusun estimasi biaya yang diperlukan untuk pelaksanaan survey ATTN barang, ada beberapa hal yang menjadi perhatian, yaitu : 6. Kegiatan sosialisasi dibagi menjadi dua sub-kegiatan, yaitu penyusunan materi sosialisasi dan pelaksanaan sosialisasi. 7. Kegiatan pelatihan pelaksana survey dilakukan secara terpusat di Jakarta, di mana seluruh calon tenaga pelaksana survey dari seluruh Indonesia yang telah direkrut oleh pelaksana Survey diundang ke Jakarta untuk mengikuti pelatihan selama 3 hari. 8. Pelaksanaan survey dapat dilakukan oleh satu lembaga/Konsultan ataupun dibagi menajadi beberapa lembaga/Konsultan di mana masing-masing bertanggung jawab untuk suatu wilayah tertentu. 9. Pelaksanaan survey dibagi menjadi 34 wilayah, yaitu berbasis propinsi. Tiap wilayah dikoordinasikan oleh Koordinator Wilayah dan bertanggung jawab terhadap keseluruhan metoda survey. 10. Kegiatan pengawasan dan monitoring dilakukan oleh Badan Litbang di mana dalam pelaksanaannya melibatkan tenaga dari badan Litbang ataupun Instansi lainnya yang terkait, seperti dari Direktorat lainnya di Kementerian Perhubungan. |  | Menteri Perhubungan |
| 2 | Evaluasi Implementasi PP No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan PM No. 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda | 1. Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, terdapat beberapa pengaturan di dalam PP No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan PM Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda yang perlu untuk disempurnakan dan disesuaikan dengan kebutuhan agar implementasi kedua peraturan tersebut dapat dilaksanakan secara optimal. Pokok-pokok pengaturan yang perlu untuk disempurnakan adalah sebagai berikut:    * + - 1. Perlunya memperjelas ruang lingkup bisnis BUAM dan JPT. Dalam praktek, terdapat ketidak jelasan dari para pelaku usaha Jasa Pengurusan Transportasi mengenai perbedaan aktivitas Badan Usaha Angkutan Multimoda dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi, hal ini disebabkan karena terbitnya PP 8/2011 dengan PM 74/2015 yang mengatur ruang lingkup bisnis yang sama antara BUAM dan JPT.          2. Aspek permodalan. Pengaturan modal dasar di PP No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda telah sama dengan ketentuan yang ada di AFAMT yakni sebesar 80.000 SDR atau setara dengan 1.507.309.509.- Pelaku usaha BUAM merasa keberatan jika ketentuan modal dasar harus diubah menjadi Rp. 100 Miliar.          3. Batas tanggung jawab. Pelaku usaha merasa keberatan dengan besaran tanggung jawab yang diatur di dalam PP No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, yakni Ganti rugi 666,67 (enam ratus enam puluh enam koma tujuh ) SDR per paket atau 2( dua) SDR per kilo gram berat kotor barang dari barang yang hilang atau rusak untuk barang yang diangkut dengan menggunakan angkutan laut, sungai, danau dan penyebrangan atau ganti rugi 8,33 (delapan koma tiga puluh tiga ) SDR per kilo gram berat kotor barang yang hilang atau rusak, dalam hal ini angkutan multimoda tidak menggunakan angkutan laut atau angkutan sungai, dananu dan penyebrangan. Pelaku usaha menginginkan besaran tersebut sebagai batas atas besaran ganti rugi atau sesuai dengan kesepakatan.          4. Aspek pembinaan dan pengawasan. walaupun sebagian besar pelaku usaha telah mengetahui adanya PP 8/2011, namun content dari PP 8/2011 belum dipahami secara integral, sehingga memerlukan sosialisasi dari pemerintah. 2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi yang ada sekarang, sebagian besar tidak berminat untuk beralih ke Badan Usaha Angkutan Multimoda, karena salah satu persyaratannya harus merubah Akte pendirian dari JPT ke BUAM dan adanya wacana untuk mengubah modal dasar dari ± 1,5 M menjadi ± 100 M. | 1. Perlu dilakukan harmonisasi dan sinkronisasi antara PP No 20/2010 tentang Angkutan di Perairan beserta peraturan pelaksananya yakni PM No. 74/2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi, dengan PP No. 8/2011 tentang Angkutan Multimoda beserta peraturan pelaksananya yakni PM No. 8/2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda. 2. Harmonisasi dan sinkronisasi perlu dilakukan terutama pada bagian perizinan. Ketentuan perizinan harus berorientasi pada kebutuhan akan terciptanya badan usaha angkutan multimoda yang memiliki kualifkasi yang mumpuni dalam menghadapi persaingan global. Selain itu, ketentuan perizinan harus berorientasi pula pada efektifitas dan efisiensi. Misal, demi efisiensi, kewenangan untuk mengeluarkan izin sebaiknya diberikan kepada Gubernur mengingat luas wilayah Indonesia yang begitu luas sehingga perizinan tidak terpusat di Pemerintah Pusat. Namun, perlu dicatat, demi adanya standarisasi, maka pendelegasian kewenangan perizinan kepada Gubernur diberikan bukan karena gubernur sebagai kepala daerah otonom, melainkan sebagai wakil pemerintah pusat di daerah melalui asas dekonsentrasi. Melalui dekonsentrasi, efsiensi dan standarisasi akan lebih mudah tercipta. | Menteri Perhubungan |
| 3 | Pengembangan Aksesibilitas Pelabuhan Kuala Tanjung dalam Mendukung Kelancaran Arus Barang di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangke Sumatera Utara | 1. Strategi pengembangan sistem jaringan prasarana wilayah di dalam Rencana Tata Ruang Pulau Sumatera berkenaan dengan jaringan transportasi dan terkait dengan KEK Sei Mangkei dan Pelabuhan Kuala Tanjung adalah strategi Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Darat, yang terdiri dari jaringan jalan, jaringan jalur kereta api, serta jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan. 2. Semua rencana tata ruang yang telah ditetapkan maupun yang masih berupa rancangan telah mendukung peningkatan konektivitas dan aksesibilitas KEK Sei Mangkei dan kawasan pelabuhan Kuala Tanjung, baik dari daerah belakangnya (hinterland), maupun ke daerah tujuan pemasaran produknya. 3. Aksesibilitas Pelabuhan Kuala Tanjung akan meningkat seiring dengan rencana pembangunan akses pada 9 ruas, yaitu: 4. Pelebaran dan peningkatan jalan ruas jalan Simp. Sei Balai menuju Ujung Kubu. 5. Pelebaran dan peningkatan serta pembangunan jembtan ruas jalan Ujung Kubu menuju Kuala Tanjung. 6. Pelebaran dan peningkatan ruas jalan Simp. Kedai Sianam menuju RumahSakit. 7. Pelebaran dan peningkatan ruas jalan Simp. Kedai Sianam menuju Simp. Gambus. 8. Pelebaran dan peningkatan ruas jalan Tanjung Kubah menuju Kuala Indah. 9. Pelebaran ruas jalan Simp. Sipare-pare (depan Polsek Indrapur) menuju kampong Lalang. 10. Pelebaran ruas jalan Desa Lalang menuju Pangkalan Dodek (Batas Sergai). 11. Pelebaran ruas jalan Tanjung Parapat menuju Laut Tador. 12. Pelebaran dan pembuatan ruas jalan Majin menuju Inalum. 13. Jalan akses menuju KEK Sei Mangkei meliputi: 14. Jalan Sp. Mayang – Sei Mangkei – Boluk. 15. Jalan Sp. Pasar Baru – Pasar baru – Dusun Pengkolan – Tinjoan – Sei Bejangkar. 16. Jalan Boluk – Huta Bayu – Tanah Jawa. 17. Jalan Boluk – Mayang – Sp. Petai – Sordang Bolon – Sayur Matinggi – Aek Gerger – Tinjoan. 18. Jalan Sp. Reninggol – Parbutaran – Bukit V – Sordang Bolon. 19. Jalan Sp. Dolok Merangir – Serbelawan – Laras – Pematang Bandar – Pajak Nagori. 20. Komoditas utama dalam jangka pendek (2016-2020) yang akan dikembangkan di KEK Sei Mangkei merupakan turunan kelapa sawit dan karet dalam bentuk curah cair dan padatan yang akan membutuhkan angkutan curah cair dan petikemas. Komoditas dalam jangka menengah (2021-2025) dan jangka panjang (2026-2030) akan bertambah dengan aneka industry dan elektronika yang akan membutuhkan angkutan petikemas. 21. Ketepatan jadwal penyelesaian proyek pembangunan Terminal Multipurpose dan Terminal Petikemas di Pelabuhan Kuala Tanjung akan berdampak pada pola angkutan barang dari KEK Sei Mangkei menuju Pelabuhan Kuala Tanjung dan Pelabuhan Belawan. 22. Angkutan barang dari KEK Sei Mangkei ke Pelabuhan Belawan dapat dilakukan sampai dengan tahun 2017 selama pembangunan Terminal Multipurpose di Pelabuhan Kuala Tanjung sedang berlangsung, maka angkutan barang dari KEK Sei Mangkei ke Pelabuhan Belawan akan menggunakan angkutan truk. 23. Angkutan barang dengan truk dari KEK Sei Mangkei ke Pelabuhan Belawan dengan menggunakan jalan raya akan menghadapi kemacetan yang berdampak pada lamanya waktu tempuh karena kondisi jalan yang dilalui adalah jalan trans Sumatera lintas Timur dimana jalan kabupaten/kota klasnya tidak sama dengan jalan nasional, demikian juga lebar jalan yang tidak seragam dari 5 m sampai dengan 7 meter. Hambatan terberat adalah kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi terutama memasuki wilayah Medan ditempuh dengan kondisi padat merayap, sehingga dari Sei Mangkei ke Belawan ditempuh hampir 14 jam, padahal jaraknya hanya 145-160 km atau rata-rata kecepatan operasi hanya 10 - 20 km/jam. 24. Pada jangka pendek, jika pembangunan jalan akses rel KA dari KEK Sei Mangkei ke Lintas Gunung Bayu Perlanaan telah selesai pada tahun 2017, maka barang hasil produksi atau bahan pendukung dapat diangkut dengan menggunakan Kereta Api dari KEK Sei Mangkei menuju Pelabuhan Belawan. 25. Angkutan barang dari KEK Sei Mangkei ke Pelabuhan Kuala Tanjung dengan petikemas baru dapat dilakukan pada jangka menengah, yaitu mulai tahun 2021 dengan diselesaikannya pembangunan Terminal Petikemas. 26. Dengan mempertimbangkan kapasitas lintas kereta api yang ada dari KEK Sei Mangkei ke Pelabuhan Kuala Tanjung, maka angkutan dengan truk akan dibutuhkan jika kapasitas angkutan kereta api tidak mencukupi lagi, khususnya di masa mendatang dengan peningkatan bangkitan barang di KEK Sei Mangkei. 27. Mulai tahun 2021 dengan telah siap beroperasinya Terminal Petikemas di Pelabuhan Kuala Tanjung, maka seluruh bangkitan barang dari KEK Sei Mangkei sampai dengan tahun 2030 dapat dilayani di Pelabuhan Kuala Tanjung dengan menggunakan moda kereta api dan truk yang dilayani di Terminal Petikemas dan Terminal Multipurpose, sehingga Pelabuhan Belawan dapat menjadi cadangan pada saat ada gangguan di Pelabuhan Kuala Tanjung. Berdasarkan kapasitas dan daya tarik moda kereta api dan truk serta dengan mempertimbangkan potensi pertumbuhan barang di masa mendatang, keberadaan kedua moda pada jalur KEK Sei Mangkei – Pelabuhan Kuala Tanjung dapat bersifat saling melengkapi (komplementer). 28. Menurut hasil kajian Sekretariat Nasional Dewan KEK tahun 2013, perkiraan total investasi di KEK Sei Mangkei mencapai 48,9 trilyun rupiah. Prediksi penciptaan lapangan kerja secara rata-rata per tahun di Kabupaten Simalungun adalah 34.496 orang, di Kabupaten Simalungun dan Sekitarnya (KSS) adalah 36.540 orang, dan Provinsi Sumatera Utara adalah 40.358 orang. Sedangkan prediksi peningkatan output di Kabupaten Simalungun adalah Rp. 67,3 trilyun, di Kabupaten Simalungun dan Sekitarnya (KSS) adalah Rp. 82,3 trilyun, dan Provinsi Sumatera Utara adalah Rp. 87,1 trilyun. 29. Manajemen dan rekayasa lalu lintas akan diperlukan dalam mengatur potensi kemacetan yang disebabkan oleh perlintasan sebidang antara jalan raya dan rel kereta api serta dengan jumlah truk yang akan digunakan untuk mengangkut muatan dari KEK Sei Mangkei ke Pelabuhan Belawan dan dari KEK Sei Mangkei ke Pelabuhan Kuala Tanjung. |  | Menteri Perhubungan  dan  Dinas Perhubungan Provinsi SumateraUtara |
| 4 | Kesiapan Transportasi Multimoda dalam mendukung Short Sea Shipping di Pulau Jawa | 1. Dari sisi pelabuhan, permasalahan yang ada diantaranya: 2. Pelabuhan Marunda saat ini merupakan pelabuhan milik swasta sehingga pemerintah tidak memiliki kewenangan untuk mengelola dermaga yang ada di Pelabuhan Marunda. 3. Kondisi draft minimal untuk semua pelabuhan rencana saat ini berada pada angka -6 m. Kondisi tersebut dirasa mampu untuk menampung Kapal RoRo dengan berat mencapai 8000 GWT dengan kapasitas sekitar ±80 truk. Namun untuk kedepannya apabila SSS telah mampu menarik perhatian dan minat dari para pengusaha angkutan barang perlu dilakukan pendalaman draft dermaga agar kapal-kapal dengan ukuran yang lebih besar dan kapasitas yang lebih besar mampu untuk berlabuh. Sehingga demand yang ada tetap dapat diakomodasi oleh kapal-kapal yang melayani rute SSS. 4. Masih panjangnya birokrasi di rezim kelautan yang harus ditempuh agar kapal dapat berlayar. 5. Banyaknya oknum di pelabuhan yang memungut biaya lebih kepada pemilik truk maupun kepada operator kapal. 6. Dari sisi jalan akses pelabuhan, permasalahan yang ada diantaranya: 7. Kondisi jalan akses menuju pelabuhan-pelabuhan rencana saat ini tidak memadai. Seperti jalan akses menuju Pelabuhan Marunda saat ini masih banyak yang tidak dalam kondisi prima, banyak jalan yang berlubang sehingga menimbulkan kemacetan selain itu volume lalu lintas jalan akses menuju Pelabuhan Marunda telah dalam kondisi jenuh. 8. Status jalan akses menuju Pelabuhan Paciran adalah jalan provinsi sehingga pihak pemerintah provinsi yang memiliki kewajiban untuk memelihara dan merawat kondisi jalan akses menuju Pelabuhan Paciran. Namun kondisinya saat ini jalan akses tersebut memiliki lebar jalan yang tidak memadai yaitu hanya sekitar 5-6 meter saja. Serta kondisi jalan yang cukup ramai oleh masyarakat dapat menjadi kendala apabila truk-truk dengan ukuran besar harus melalui jalan tersebut untuk mencapai Pelabuhan Paciran. 9. Dari sisi pengelola kapal, permasalahan yang ada diantaranya: 10. Breakdown biaya operasional kapal tidak sama dengan biaya operasional truk yang selama ini digunakan oleh pihak pengusaha truk. Penentuan besarnya biaya operasional kapal telah dituangkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Tarif Angkutan. Berdasarkan hasil kajian, tarif untuk SSS akan sulit untuk menandingi biaya yang dikeluarkan oleh pengusaha truk jika melalui moda darat. 11. Dari hasil wawancara dengan pengelola operator tol laut Lampung – Surabaya permasalahan overload menjadi masalah utama. Dengan beban yang berlebih dari setiap truk akan mengurangi tingkat okupansi kapal yang seharusnya, karena agar kapal dapat izin untuk berlayar harus memenuhi berat minimal yang dibawa oleh kapal. 12. Harga tarif yang ditetapkan oleh operator kapal harus berada di bawah biaya operasional truk dari Jakarta-Surabaya per satuan ton agar dapat menarik bagi pengusaha angkutan barang. 13. Salah satu syarat perusahaan yang akan menjadi pengelola kapal laut haruslah memiliki SIUPAL, selain itu besarnya kerugian yang hingga saat ini dialami oleh pengelola tol laut Lampung-Surabaya membuat pihak swasta tidak mau untuk berinvestasi di proyek SSS. | 1. Dari sisi pelabuhan, Kebijakan-kebijakan yang diusulkan untuk dikeluarkan oleh pihak pemerintah yaitu dikeluarkannya Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia untuk meminta PT. Kawasan Berikat Nusantara (KBN) selaku pemilik dan pengelola Pelabuhan Marunda saat ini untuk menjadikan salah satu dermaganya sebagai dermaga yang melayani kapal dengan kepentingan publik (SSS). 2. Dalam mengeluarkan surat menteri tersebut maka perlu dibuat sebuah justifikasi agar kepentingan dikeluarkannya surat tersebut menjadi urgent. Salah satu hal yang dapat dijadikan justifikasi adalah adanya kepentingan umum yang perlu segera dilaksanakan. 3. Perdalam draft dermaga agar suatu saat nanti saat membutuhkan kapal yang lebih besar, pelabuhan telah siap. Siapkan kedalaman dermaga, jumlah dermaga bahkan lapangan parkir atau menunggu truk sesaat sebelum masuk ke dalam kapal agar saat dibutuhkan pengembangan kawasan, pihak terkait telah siap untuk melakukan pengembangan pelabuhan. Kedalaman draft sebaiknya direncanakan untuk kapal dengan ukuran besar berkapasitas 150-200 truk. 4. Hilangkan oknum-oknum tidak bertanggung jawab di pelabuhan dengan menerapkan dengan tegas semua peraturan yang berlaku. Semua pihak dari supir hingga pengawas pelabuhan harus mau untuk berperan aktif dalam memberantas oknum-oknum yang meminta pungutan biaya lebih yang dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna moda SSS. 5. Hilangkan semua biaya tambahan di pelabuhan (gratiskan) sehingga dapat menekan biaya operasional pengusaha angkutan jika ingin menggunakan moda SSS. Dengan dihilangkannya biaya tambahan lain di pelabuhan diharapkan dapat menarik minat dari para pengusaha angkutan barang. 6. Dari sisi jalan akses pelabuhan, Kebijakan-kebijakan yang diusulkan untuk dikeluarkan oleh pihak pemerintah yaitu: 7. Perbaiki dan perlebar jalan akses menuju ke pelabuhan agar truk-truk besar yang akan melewati jalan akses tidak terhambat dengan buruknya kondisi jalan akes. Jalan akses yang baik dan terawat dapat memberikan kemudahan bagi para supir truk untuk mencapai pelabuhan maupun keluar dari pelabuhan. 8. Buat semua jalan akses berstatus jalan nasional sehingga jalan akses menuju pelabuhan nantinya memiliki lebar jalan minimum setara dengan jalan nasional lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sehingga tidak menimbulkan permasalahan jalan akses yang sempit. 9. Dari sisi pengelola kapal, Kebijakan-kebijakan yang diusulkan untuk dikeluarkan oleh pihak pemerintah yaitu: 10. Dilakukan penugasan kepada PT. Pelni sebagai pelaku operator kapal di rute SSS. Fungsi dari penugasan ini agar subsidi dari pemerintah dapat turun di rute-rute SSS. Penugasan dapat dilakukan apabila ada tujuan pemerintah yang tidak dapat langsung dilempar ke mekanisme pasar. Nantinya saat kondisi SSS telah stabil, tarif dan demand telah menarik bagi semua pihak maka dapat dibuka pintuk untuk masuknya pihak swasta. Namun sebelum itu perlu ada subsidi dari pemerintah. 11. PT. Pelni selaku operator rute SSS dapat langsung mengoperasiokan 4 (empat) kapal dengan berat 8000 GWT sebagai trial-error hingga tercapai tarif yang menarik bagi pengusaha angkutan barang. Nantinya selama keberjalanan trial-error ini akan ada subsidi dari pemerintah untuk menutupi   antara tarif dan biaya operasional kapal.   1. Harga bahan bakar yang digunakan oleh operator adalah harga bahan bakar subsidi yang selama ini digunakan pengusaha angkutan barang di darat bukan harga bahan bakar industri yang harganya lebih mahal. 2. Pengawasan ketat terhadap beban muatan berlebih dari truk-truk yang akan masuk ke dalam kapal SSS karena jika tidak ditindak dengan tegas akan memberikan kerugian bagi pengelola kapal SSS dari sisi jumlah truk yang dapat diangkut oleh satu kapal dalam satu kali perjalanannya. 3. Tarif yang ditetapkan untuk rute SSS adalah berdasarkan berat muatan karena dari beberapa pengalaman penetapan tarif yang dilakukan berdasarkan ukuran kendaraan saja memberikan kerugian bagi operator kapal SSS. 4. Besarnya tarif SSS yang diusulkan dimulai dari 33% lebih rendah dibandingkan biaya operasional kendaraan truk dari Jakarta-Surabaya per satuan ton untuk menarik sekitar 20% pengguna pantura saat ini. | Menteri Perhubungan |
| 5 | Pengembangan Terminal Multimoda Berbasis Angkutan Kereta Api untuk Mendukung Optimalisasi Angkutan Barang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang | 1. Adanya kebutuhan pengembangan terminal multimoda berbasis jalan rel untuk mendukung operasional PTE Semarang. 2. Wilayah yang menjadi hinterland PTE Semarang, cukup luas, meliputi sebagian besar propinsi Jawa Tengah, termasuk Yogyakarta dan wilayah tersebut merupakan tumpuan peningkatan perekonomian wilayah. 3. Terminal (pelabuhan darat) harus berfungsi sebagai perpanjangan pintu gerbang pelabuhan internasional dalam hal ini Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, yaitu untuk mempermudah alur ekspor di Jawa Tengah dan DI Yogyakarta. 4. Pengembangan simpul terminal multimoda berbasis jalan rel di wilayah hinterland PTE Semarang membawa konsekuensi, bahwa pemerintah (pusat maupun daerah) harus mampu mendorong produktivitas ekspor. 5. Disepakati ada 14 (empat belas) simpul yang di peroleh dari dokumen perencanaan pusat mapun daerah dan 3 (tiga) simpul tambahan dari hasil kunjungan lapangan sebagai simpul hinterland PTE Semarang, simpul-simpul tersebut adalah: 6. Hasil kajian dari dokumen perencanaan pusat dan daerah:   Pelabuhan Rembang,  Pelabuhan Tegal,  Pelabuhan Kendal,  Pelabuhan Cilacap,  Pabrik Semen Rembang,  Pabrik Semen Pati,  Pabrik Semen di Grobogan,  Peti Kemas Kalijambe (Sragen),  Peti Kemas Gawok (Sukoharjo),  Dry port Jebres, Solo,  Dry port Sentolo, Bantul,  Dry port Kutoarjo, Purworejo,  Stasiun Prambanan, Sleman,  Stasiun Patukan, Sleman.   1. Hasil diskusi dan kunjungan lapangan: 2. Stasiun Mangkang, Semarang, 3. Stasiun Semarang Gudang, Semarang, 4. Stasiun Alastuwo, Semarang 5. Menetapkan 3 (tiga) simpul sebagai model pengembangan, yaitu: (a) Dry port Jebres Solo, (b) Jogja Inland Port, Bantul, dan (c) Pelabuhan Tegal, Tegal. Pemilihan ketiga lokasi simpul tersebut ditetapkan bukan berdasarkan prioritas yang akan dikembangkan sebagai simpul di wilayah hinterland PTE Semarang, tetapi lebih karena dianggap mampu mewakili karakteristik yang berbeda dari bentuk simpul yang akan dijadikan model konsep pengembangan, yaitu: 6. Ketiganya mewakili posisi wilayah hinterland PTE Semarang, yaitu: di sebelah barat (Pelabuhan Tegal), di sebelah selatan (Inland Port Sentolo) dan di sebelah timur (Dry port Jebres) 7. Jarak rata-rata simpul terpilih lebih dari 100 km dari PTE Semarang via rel kereta api, sehingga dianggap lebih efisien, dibandingkan jarak yang lebih pendek. 8. Masing-masing Simpul mewakili kepemilikan yang berbeda, yaitu: Pemerintah Daerah dan BUMN (Pelindo III ) - Pelabuhan Tegal; Pemerintah Pusat (Ditjen Kereta Api) - Dry port Jebres, dan Swasta - Inland Port Sentolo. 9. Hasil kajian dari survei wawancara dengan stakeholders angkutan barang di wlayah studi menunjukkan bahwa: 10. pengembangan simpul/terminal multimoda diwilayah hinterland PTE Semarang berbasis kereta api merupakan suatu keniscayaan atau pasti terjadi. 11. keunggulan moda kereta api dalam hal prioritas penggunaan jalan rel yang tidak terganggu oleh moda lain sehingga waktu tempuh sesuai yang direncanakan, atau dengan kata lain punctuality dan regularitynya lebih terjamin (bukan sisi biaya) 12. Lokasi simpul/terminal multimoda harus direncanakan secara komprehensif dengan Pulau Jawa sebagai satu kesatuan sistem jaringan angkutan barang (basis pulau). Sehingga lokasi simpul harus mampu melayani distribusi di Pulau Jawa (tidak berbasis wilayah administrasi). 13. Dari model ketiga simpul yang ditetapkan miliki potensi untuk dikembangkan berbasis moda kereta api. Hal ini menjadi “syarat “mutlak” optimalisasi kapasitas dan operasional PTE Semarang. Selain itu, ketiga simpul sudah “seharusnya” tidak hanya menjadi hinterland PTE Semarang saja, tetapi juga direncanakan sebagai hinterland Tj Priok, Jakarta dan Tj Perak, Surabaya (basis Pulau Jawa). 14. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan barang dalam perencanaan desain dan operasional simpul perlu kiranya untuk mempertimbangkan kemasan, jenis dan bentuk komoditi, khususnya terhadap jenis barang berbahaya. 15. Pemisahan lokasi dan fungsi dari fasilitas simpul harus mempertimbangkan lingkungan sekitar dan jalur yang dilalui oleh angkutan barang (berbahaya). Selain itu perencanaan simpul harus dilengkapi dengan prosedur tanggap darurat dan perlengkapannya. 16. Perencanaan simpul/terminal multimoda tidak hanya memperhatikan daya tampung tetapi juga daya dukung yang tersedia, terutama konektifitas sistem jaringan jalan yang menghubungkan simpul dengan wilayah produksi dan konsumen. Selain itu peralatan bongkar muat, kelistrikan, keamanan dan pengaman kecelakaan harus tersedia dan berfungsi secara optimal. 17. Moda Kereta api sebagai moda utama yang melayani simpul angkutan barang, harus dioperasikan secara terjadwal dengan memperhatikan ketersediaan kapasitas sepur dan waktu labuh kapal, atau menggunakan prinsip just in time. 18. Mendorong penggunaan teknologi tinggi dan sistem informasi yang real time (up to date), mudah diakses, lengkap dan dapat diandalkan. Yang mencakup informasi jadwal angkut, rute dan posisi barang dan angkutan, ketersediaan ruang, perkiraan layanan, biaya yang dibebankan, cara pengurusan dokumen, panjang antrian dan masih banyak lagi. 19. Sebagai kepanjangan tangan simpul utama (main sea/air port) maka fungsi dan fasilitas kepabeanan, administrasi, dan karantina harus diselenggarakan di lokasi simpul dengan memperhatikan jumlah distribusi barang. Keberadaan fungsi dan fasilitas ini menjadi syarat mutlak untuk memperlancar dan mengurangi waktu pelayanan di Pelabuhan Utama. 20. Dari Lesson Learn Benchmarking LICD, dapat disimpulkan beberapa hal berikut: 21. Dry port harus dikembangkan dengan menawarkan layanan “one stop service untuk cargo handling dan solusi logistik ekspor-impor internasional dan distribusi domestik.” 22. Kebutuhan pembangunan terminal multimoda sangat penting untuk mendukung pertumbuhan industri dan perkembangan ekonomi suatu wilayah. Oleh karena itu lokasi terminal multimoda akan sangat tepat apabila berdekatan dengan lokasi kawasan industri. 23. Pembangunan sebuah terminal multimoda harus memperhatikan seluas mungkin jangkauan konektivitasnya dengan simpul-simpul pergerakan barang di kawasan terkait sehingga bisa berkembang lebih cepat. 24. Memberikan kesempatan kepada sektor swasta untuk berpartisipasi dalam pelayanan penanganan kontainer dan kargo supaya efisiensi (ekonomis). 25. memberikan konsesi kepada sektor swasta untuk mengembangkan, mengelola dan mengoperasikan simpul. Hasil dari concession fee digunakan oleh Pemerintah untuk mengembangkan dan mengelola fasilitas umum. 26. Pemerintah Thailand menunjuk State Railway of Thailand (SRT) sebagai administrator konsesi dengan Module Operators (MO) sebagai penerima konsesi (ada enam MO). Keberadaan badan administrator ini dapat diadopsi dalam penngembangan dan pengelolaan simpul/terminal multimoda di Indonesia. 27. Beberapa komoditas unggulan yang dilayani oleh PTE Semarang dari hasil manifest bongkar muat pelabuhan, antara lain: (a) bongkar: kayu gelondongan, batubara, pupuk, gandum, dan minyak sawit untuk kegiatan bongkar; dan (b) muat: albasia (kayu), furniture, beras dan benang. Sedangkan wilayah hinterland PTE Semarang meliputi: Jawa tengah, DI Yogyakarta, Jawa Timur bagian barat, dan wilayah di luar P Jawa, antara lain: Palembang, Bontang, Sampit, Banjarmasin, Kumai, dan Pontianak. 28. Berdasarkan tingkat kesiapan simpul, jika diasumsikan bahwa kesiapan simpul adalah agregat perbandingan antara kinerja dan tingkat kepentingan dengan nilai lebih dari 70%, maka secara umum dapat dijelaskan bahwa ketiga simpul belum siap untuk dioperasikan, karena mempunyai nilai kesiapan dibawah 70%. Tetapi jika dibandingkan ketiganya, Simpul Pelabuhan Tegal mempunyai nilai kesiapan yang lebih tinggi yaitu 68% dibandingkan dengan kesiapan simpul Dry Port Jebres 54% dan Jogja Inland Port 45%. Jika ditinjau berdasar sub komponen pembentuknya, Simpul Pelabuhan Tegal mempunyai 11 sub komponen yang sudah siap, lebih banyak dibandingkan dengan Simpul Solo Jebres dan Jogja Inland Port yang masing-masing 5 sub komponen yang sudah siap. 29. Hasil analisis karakteristik/kebutuhan simpul, menjelaskan bahwa secara prinsip, keberhasilan sebuah hinterland tidak semata-mata disebabkan oleh adanya fasilitas fisik yang dikembangkan secara baik di suatu simpul hinterland, tapi juga aspek-aspek lain yang mempengaruhi baik fisik maupun non fisik sangatlah berperan. Berikut, adalah aspek-aspek pengembangan simpul. 30. Pelabuhan Tegal: layanan terjadwal, efisiensi biaya angkutan kereta, penggunaan kontainer, pembagian bentuk muatan (curah- non curah), pemisahan jenis muatan (bahaya-non berbahaya), jenis alat yang disediakan, kapasitas bongkar muat, kapasitas lapangan penumpukan, penyediaan sistem informasi, dan proses kepabeanan. 31. Dryport Jebres: layanan terjadwal, penggunaan kontainer, pembagian bentuk muatan (curah-non curah), pemisahan jenis muatan (berbahaya-non bahaya), mekanisme proses bongkar muat, kapasitas alat bongkar muat, produktifitas alat bongkar muat, kapasitas penumpukan, penyediaan sistem informasi, proses kepabeanan. 32. Jogja Inland Port: aksesibilitas simpulke jalur rel eksisting, layanan terjadwal, pilihan rute yang dilalui (jarak terpendek), penggunaan kontainer, pembagian bentuk muatan (curah-noncurah), pemisahan jenis muatan (bahaya-non bahaya), mekanisme proses bongkar muat, kapasitas alat bongkar muat, produktifitas alat bongkar muat, kapasitas lapangan penumpukan, penyediaan sistem informasi, dan proses kepabeanan. 33. Hasil perhitungan tarif per km pengangkutan dengan volume yang sama (1 unit truck Vs. 1 lokomotif dan 1 rangkaian gerbong), biaya produksi angkutan barang moda truck lebih murah rata-rata 1/10 dibandingkan dengan moda kereta api (Rp 17.057,- < Rp172.482,). Sehingga untuk memperoleh nilai keekonomisan angkutan barang menggunakan moda angkutan kereta api, diperlukan lebih banyak gerbong atau volume dalam sekali jalan (10 kali lipat), sehingga memperoleh biaya unit gerbong angkutan moda kereta api yang lebih murah. 34. Hasil perhitungan waktu tempuh kereta api dan truck dengan pertimbangan waktu operasional, terhadap asumsi yang digunakan diperoleh nilai waktu perjalanan menggunakan truck lebih cepat dibandingkan menggunakan angkutan kereta api. Hal ini disebabkan karena adanya tambahan waktu perjalanan ke stasiun dan waktu bongkar/muat. 35. PTE-Inland Port Jogja: Truck 3,88 jam : KA 6,10 jam 36. PTE-Solo Jebres: Truck 3,38 jam : KA 4,92 jam 37. PTE-Pel. Tegal: Truck 4.46 jam : KA 4.72 jam Namun demikian, angkutan kereta akan mempunyai kelebihan pada: (a) Ketepatan dan kejelasan waktu kedatangan; (b) Kesamaan waktu kedatangan untuk sejumlah kapasitas yang mampu ditarik oleh lokomotif; (c) Kendala pada rute angkutan kereta akan lebih bisa diantisipasi dibandingkan dengan rute angkutan truck; dan (d) Komoditas akan lebih terjamin pada angkutan kereta dibandingkan angkutan truck. 38. Formulasi kebijakan dijelaskan dengan pendekatan manajemen Strategik, Taktis dan Operasional (STO). Pada level strategik, kebijakan dilakukan untuk menentukan arah kebijakan pengembangan simpul; pada level taktis, kebijakan dilakukan untuk menjembatani strategik dan operasional (efisiensi), misalnya membuat acuan atau standar fasilitas simpul; sedangkan level operasional dilakukan untuk menyediakan layanan dan pemeliharaan simpul angkutan barang berbasis standar yang telah ditetapkan. 39. Penanggung jawab dan tugas pokok penyelenggara simpul multimoda: 40. Level Strategik, penanggung jawab adalah kementerian perhubungan, tugas pokok: 41. Kebijakan Simpul Layanan Angkutan Barang 42. Alokasi Pembiayaa 43. Penetapan Lokasi dan Konektifitas 44. Level Taktis, penanggung jawab adalah Contracting Body (badan yang berkontrak) – di bawah kementerian perhubungan atau bisa beberapa kementerian (misal perindustrian, perdagangan, dll), tugas pokok: 45. Kebijakan Simpul Layanan Angkutan Barang 46. Kontrak layanan dengan operator 47. Penetapan Tarif 48. Menjamin kelancaran distribusi barang di simpul 49. Monitoring &evaluasi kualitas layanan (SPM) 50. Pengumpulan pendapatan (Gross or Nett Contract) 51. Level Operasional, penanggung jawab adalah operator simpul (berbadan hukum), tugas pokok: 52. Operasional layanan berbasis standar; 53. Pemeliharaan sarana dan prasarana; | Merubah pendekatan pembangunan angkutan barang dari penyediaan layanan umum inisiatif pasar menjadi inisiatif pemerintah (kebijakan level strategik). Dengan merubah pendekatan pembangunan angkutan barang ini menjadi inisiatif pemerintah, maka:   1. lokasi/peletakan simpul/terminal multimuda angkutan barang sudah sesuai dengan arah pembangunan wilayah, (b) Pemerintah menjamin ketersediaan demand, yang harus dilayani oleh simpul/terminal multimoda angkutan barang; (c) Pemerintah bertanggung jawab mengembangkan infrastruktur pendukung simpul 2. Keterlibatan negara dalam hal ini sangat penting, karena negara harus bertanggung jawab atas “kerugian” yang diakibatkan oleh tidak mencukupinya demand yang direncanakan pada simpul-simpul ini 3. Penentuan lokasi atau perencanaan simpul/terminal multimoda harus direncanakan secara komprehensif dengan memandang Pulau Jawa sebagai satu kesatuan sistem jaringan angkutan barang (basis pulau), artinya lokasi simpul/terminal multimoda angkutan barang yang direncanakan harus mampu mewakili distribusi di Pulau Jawa tidak hanya berbasis administrasi wilayah (“ego” daerah). Simpul/terminal multimoda angkutan barang di Pulau Jawa (tentunya dengan memperhatikan jarak dan jenis komoditi) harus menjadi hinterland untuk semua in let dan out let di Pulau Jawa (main sea port atau main air port), bahkan termasuk memastikan kebutuhan dan lokasi main port itu sendiri 4. Kebutuhan keterlibatan Pemerintah (BUMN/D) dan swasta sebagai investor untuk mengelola dan menjalankan operasional simpul dengan mematuhi standar pelayanan yang ditetapkan oleh pemerintah (atau badan yang ditugaskan) dalam bentuk SPM dan turunannya. Sebagai instrument dalam pelaksanaan SPM maka, sanksi dan reward harus dikedepankan. 5. Untuk menjamin ketercapaian standar yang ditetapkan diperlukan monitoring dan evaluasi yang dilakukan oleh pemerintah atau badan (pengatur) yang mewakili pemerintah (untuk memisahkan fungsi kepemilikan dan pengusahaan). 6. Kebutuhan badan pengatur dari simpul/terminal multimoda (pengumpul) angkutan barang ini perlu menjadi wacana yang dikedepankan sebagaimana badan-badan pengatur lainnya yang kegiatan bisnisnya menguasai hajat hidup orang banyak, misalnya Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi (BPH Migas), Badan Regulasi Telekomunikasi Indonesia (BRTI), dan lainnya. Tugas dari badan ini antara lain: (a) membuat aturan dan standar pelayanan/operasional simpul multimoda angkutan barang (kebutuhan aturan dan standar untuk memastikan layanan yang prima karena melibatkan banyak stakeholders); (b) berkontrak dengan operator yang akan menjalankan operasional simpul/terminal multimoda angkutan barang ini; dan (c) melakukan monitoring dan evaluasi dari layanan yang diberikan oleh operator yang menjalankan simpul/terminal multimoda angkutan barang ini. 7. Sebagai langkah awal dan antara, pengembangan simpul/terminal multimoda angkutan barang berbasis kereta api dikembangkan tidak langsung fokus pada angkutan petikemas (kedepan), tetapi berdasarkan pada jenis barang yang saat ini ada dan menjadi potensi di wilayah tersebut. 8. Untuk memastikan target yang akan digunakan sebagai acuan produktifitas simpul, sudah seharusnya dalam kajian kelayakan atau masterplan Pelabuhan dan Bandara di tetapkan tahun ultimit dan kapasitas produksi yang direncanakan dari masing-masing main sea port dan air port sebagai inlet dan outlet nya. Hal ini penting, sebagai acuan pembangunan, sehingga jelas bahwa pembangunan simpul dan jaringan angkutan barang direncanakan by design bukan by order atau accident. | Menteri Perhubungan |
| 6 | Integrasi Rencana Induk Transportasi Nasional (Sistranas Pada Tatranas) | 1. Sektor transportasi di Indonesia idealnya dibangun dengan berpedoman pada konsep Sistem Transportasi Nasional (Sistranas). Sistranas semestinya menjadi payung bagi pembangunan dan penyelenggaraan sub-sub sektor transportasi turunannya, seperti transportasi jalan, sungai, danau dan penyeberangan (SDP), kereta api, laut, dan udara. Agar dapat berfungsi sebagai payung yang kuat dan mampu memadukan dan mensinergikan penyelenggaraan transportasi dari berbagai moda, Sistranas perlu dikukuhkan menjadi suatu undang-undang sebagai produk hukum yang tertinggi. Hingga saat ini, meski sub-sub sektor transportasi justu telah dipayungi oleh undang-undangnya masing-masing, Sistranas sebagai undang-undang yang mengintegrasikan seluruh sub-sektor belum terwujud. Sistranas secara efektif masih diatur dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 49 tahun 2005. 2. Terlepas dari polemik dasar hukum Sistranas yang masih terus berkembang, Sistranas dituntut untuk mampu menghasilkan jasa transportasi yang berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efisien dan efektif sehingga diharapkan dapat: (1) menggerakkan dinamika pembangunan; (2) mendukung mobilitas manusia dan barang serta jasa; (3) mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah, peningkatan hubungan nasional dan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara dalam lingkup Negara Kesatuan Republik Indonesia. 3. Tatranas dipahami sebagai sebuah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota nasional, dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya. 4. Pembangunan dan pengembangan simpul transportasi membutuhkan investasi yang besar, dikarenakan pada umumnya fasilitas yang harus tersedia di masing-masing simpul transportasi memiliki life cycle yang panjang. Hal ini membutuhkan tahapan perencanaan yang sistematis, terinci dan teliti. Selain itu, pembangunan dan pengembangan simpul transportasi juga harus memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, dan juga kelestarian lingkungan serta kesehatan. Oleh karena itu, dalam pembangunan dan pengembangan simpul perlu perencanaan yang baik, terstruktur, menyeluruh dan tuntas. Perencanaan tersebut dituangkan dalam suatu dokumen rencana induk agar dapat dimanfaatkan dengan efektif dan efisien. Rencana induk transportasi nasional merupakan arah dan kebijakan transportasi pada tataran transportasi nasional, yang penyusunannya diperintahkan dalam undang-undang transportasi. 5. Saat ini, penyusunan rencana induk yang masih bersifat sektoral adalah adanya pembangunan suatu simpul transportasi yang tidak didukung dengan pembangunan moda lain sebagai angkutan lanjutan (misalnya kereta api) atau jaringan jalan yang memadai sehingga pergerakan orang dan barang tidak dapat berlangsung secara efektif dan efisien. Kereta api dapat mengangkut orang atau barang yang dapat berfungsi baik sebagai main trunk maupun angkutan lanjutan. Sebagai angkutan lanjutan, kereta api dapat mengangkut penumpang ke bandar udara atau mengangkut barang ke pelabuhan. 6. Agar dapat dicapai pembangunan dan pengembangan jaringan transportasi yang terpadu yang akan menghasilkan pergerakan orang dan barang secara secara efektif dan efisien, maka diperlukan suatu rencana induk yang terintegrasi yang dapat dijadikan sebagaipedoman pembangunan transportasi yang terintegrasi antarmoda. Untuk itu maka perlu dilakukan upaya untuk mengintegrasikan rencana induk nasional secara komprehensif dan integral. 7. Dalam kerangka penyusunan Rencana Induk Transportasi Nasional, diusulkan struktur Rencana Induk yang terdiri dari Rencana Induk tentang Jaringan Prasarana (yang meiliputi simpul dan ruang lalulintas) serta Rencana Induk tentang Jaringan Pelayanan. 8. Dalam mewujudkan Tatranas dalam kerangka Sistranas, perlu dilakukan upaya penguatan konektivitasnasional.Penguatan konektivitas Nasional bertujuan untuk mengintegrasikan perekonomian nasional untuk mencapai distribusi yang lebih adil atas manfaat dan konvergensi dalam standar kualitas kehidupan. Untuk itu dikembangkan koridor transportasi nasional yang dikembangkan dalam rangka meningkatkan prioritas pembangunan dan penguatan konektivitas nasional yang memiliki unsur-unsur utama meliputi: 9. mengikat kepulauan nusantara dalam Kerangka Kesatuan NKRI dan Wawasan Nusantara dengan konektivitas transportasi sebagai pengikat antar pulau yang merupakan pusat kegiatan dan pembangunan. 10. menghubungkanpusat-pusat pertumbuhan utama dalam koridor ekonomi dan untuk memaksimalkan pertumbuhan atas dasar integrasi. 11. memperluas pertumbuhan dengan memperkuat hubungan antara daerah tertinggal dengan pusat-pusat pertumbuhan melalui antar-moda sistem rantai pasokan 12. meningkatkan pertumbuhan inklusif dengan penyediaan infrastruktur dan pelayanan dasar untuk daerah terisolasi dan terpencil untuk mendistribusikan manfaat pembangunan yang lebih besar. 13. mengurangi disparitas pembangunan antara wilayah “Barat – Timur” dan “Utara – Selatan” NKRI secara terarah dan terprogram |  | Menteri Perhubungan |
| 7 | Pengembangan Urban Logistics dalam Mendukung Kelancaran Arus Barang di Kota Surabaya | 1. Visi dan misi penataan ruang kota sesuai RTRW Kota Surabaya adalah terwujudnya kota perdagangan dan jasa internasional berkarakter lokal yang cerdas, manusiawi dan berbasis ekologi, yang dicapai salah satunya dengan peningkatan kualitas penataan ruang kota dan infrastruktur kota yang menjamin aksesibilitas publik berwawasan lingkungan dan nyaman. Secara tata guna lahan, menurut Perda Nomor 12 Tahun 2014 mengenai RTRW Kota Surabaya pembangunan dan pengembangan terminal barang pada lokasi-lokasi strategis yang dilalui jalur distribusi barang yaitu antara lain Unit Pengembangan III Tambak Wedi, Unit Pengembangan V Tanjung Perak dan Unit Pengembangan XI Tambak Oso Wilangon. Beberapa bagian yang memiliki fungsi perindustrian dan diharapkan menjadi kawasan untuk lalu lintas barang adalah Unit Pengembangan XI Tambak Oso Wilangon; Unit Pengembangan I Rungkut; Unit Pengembangan V Tanjung Perak; Unit Pengembangan VIII Dukuh Pakis; Unit Pengembangan X Wiyung; kawasan industri meliputi kawasan Rungkut, Tandes, Margomulyo 2. Pengembangan sistem jaringan transportasi kota Surabaya meliputi pengembangan transportasi darat yang dikembangkan secara terpadu dengan cara mengembangkan jaringan jalan secara berhirarki dengan mengutamakan peningkatan akses yang setara antara koridor utara-selatan dan koridor timur-barat; maupun dengan cara meningkatkan pelayanan angkutan umum penumpang dan barang dalam dan antar kota dengan mengutamakan angkutan umum massal. 3. Sampai tahun 2013, panjang keseluruhan jalan yang ada di Surabaya adalah 1.677.979,24 km yang merupakan panjang keseluruhan jalan yang ada di masing-masing kecamatan, dengan Kecamatan Rungkut memiliki jalan terpanjang dengan total panjang jalan 193,7 km (dengan 189,7 km dalam kondisi baik). 4. Infrastruktur angkutan barang utama meliputi jaringan jalan, jalan rel, pelabuhan laut, dan pelabuhan udara. 5. Infrastruktur utama jaringan angkutan barang berbasis jalan meliputi Jalan lingkar luar barat (Rencana); Jalan Tol Waru - Tanjung Perak (eksisting); Jalan Tol Surabaya – Mojokerto; Jalan Tol Surabaya – Gresik; Jalan Kalianak; Jalan Kenjeran; Jalan Lingkar Luar Timur; dan Suramadu 6. Jaringan angkutan barang berbasis rel meliputi Waru - Wonokromo - Gubeng - Sidotopo - Tanjung Perak; Sidoarjo - Krian - Wonokromo - Gubeng -Sidotopo - Tanjung Perak; Pelabuhan Tanjung Perak - Pelabuhan Teluk Lamong; Juanda - Waru - Gubeng – Perak; dan Surabaya – Gresik. 7. Jaringan barang melalui laut adalah Pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Teluk Lamong. 8. melalui udara dilakukan melalui Bandar Udara Internasional Juanda 9. Lokasi rawan kemacetan dan kecelakaan akibat angkutan barang: 10. Jalan arteri menuju luar kota, menuju Pelabuhan (Perak barat dan timur), Tol pasar turi 11. Lokasi pergudangan jl margomulyo tandes dan jl rungkut, dan jalan greges asemrowo 12. Jl kalianak, jl mastrip, jl. Jakarta, akses ke suramadu, akses masuk ke tol dupak, legundi 13. Pada kawasan industri yang melintas jaringan jalan menuju jalan tol (tj perak, demak, rungkut industri sier dll) maupun driyorejo 14. Di lokasi karakteristik lalu lintas yang campur terutama pada jaringan jalan sibuk pagi dan sore 15. Asal tujuan angkutan barang 16. Antar wilayah kota 17. Kawasan industri – pelabuhan 18. kawasan industri - pusat-pusat perniagaan (kembang jepun, jembatan merah), 19. kawasan industri - kawasan pergudangan margomulyo, 20. kawasan industri SIER - kawasan PIER, 21. Sering terjadi penumpukan barang antara lokasi pergudangan marmomulyo, menuju ke pelabuhan tanjung perak dan teluk lamong, dan dari margomulyo menuju rungkut, juga sebaliknya 22. Dari pusat-pusat industri (produksi) ke daerah pasar (konsumen) melalui jalur-jalur distribusi (jalan distribusi/akses) 23. Dari dan ke luar kota 24. Surabaya- menuju Pandaan, Pasuruan, Pantura 25. Dari dan menuju ke Gresik, Lamongan, Sidoarjo dan Pasuruan 26. Koridor tengah, selatan dan utara 27. Port to door, port to production, production to door 28. Dari pelabuhan atau bandar udara ke wilayah dalam kota 29. Pelabuhan ke kawasan pergudangan Margomulyo, ke SIER, ke daerah-daerah perniagaan 30. Dari pelabuhan Teluk Lamong, Tanjung perak dan dari moda udara ke kawasan industri 31. Ke pusat-pusat produksi (kawasan industri) dan jalur-jalur distribusinya 32. Analisis demografi memperlihatkan kepadatan kegiatan permukiman saat ini berada di kawasan tengah dan timur kota Surabaya dibandingkan di wilayah barat. 33. Analisis aspek lingkungan terhadap kondisi angkutan barang eksisting di Kota Surabaya, berbasis data lalulintas harian rata-rata pada 25 ruas jalan utama tahun 2015, mengindikasikan share panjang perjalanan kendaraan angkutan barang sebesar 3% (2.376.899.526 km-kend) dari total panjang perjalanan yang ada dengan estimasi konsumsi bahan bakar sebesar 140.617.482 liter dan besarnya emisi CO2 (tahunan) sebesar 291.641 ton (10% dari total emisi kendaraan bermotor). Dari beragam jenis kendaraan angkutan barang, mobil mini truck dan pick-up paling dominan sebagai kendaraan angkutan barang terutama untuk wilayah padat perkotaan. 34. Analisis sebaran fasilitas perdagangan memperlihatkan kondisi sebaran fasilitas yang agak berkonsentrasi di wilayah tengah dan timur Kota Surabaya, yang mana merupakan konsekuensi logis dari lebih tingginya kepadatan kegiatan di wilayah tersebut. 35. Hasil pemilihan lokasi simpul angkutan barang memperhatikan beberapa kriteria berikut: 36. Ketersediaan Lahan dan Tata Ruang (Ketersediaan lahan pengembangan; Kemudahan mendapatkan lahan pengembangan; Kesesuaian lokasi dengan tata ruang kota/provinsi) 37. Aspek Operasional (Konflik dengan jaringan transportasi eksisting; Jumlah proses transfer barang; Jarak sirkulasi; Sistem administrasi) 38. Aspek Teknis (Kondisi tanah; Kondisi topografi; Ketersediaan infrastruktur pendukung (listrik/air/BBM dll); Kemudahan mengatasi bencana) 39. Sosial (Relokasi rumah/fasilitas umum; Konversi lahan pertanian/sawah) 40. Lingkungan Hidup (Kerawanan bencana; Aspek perubahan lingkungan hidup) 41. Finansial/ Ekonomi (Kapasitas sistem untuk masa depan; Komponen biaya utama) 42. Hasil dari pemilihan lokasi tersebut adalah: 43. Untuk lokasi dekat tol wilayah dengan skor tertinggi adalah di sekitar gerbang tol Romo Kalisari 44. Untuk lokasi consolidation center, kedua lokasi yang diusulkan yaitu wilayah Krembangan/Perak dan wilayah Waru memiliki nilai yang sama-sama tinggi sehingga keduanya diusulkan terpilih. 45. Untuk lokasi stasiun, lokasi yang terpilih adalah di wilayah stasiun Sidotopo dan sekitarnya. 46. Keberadaan simpul angkutan barang tersebut akan mampu meningkatkan kinerja lalulintas jaringan jalan perkotaan Surabaya dengan menurunkan jumlah dan ukuran kendaraan barang yang masuk ke dalam kota. Beban lalulintas di jaringan jalan perkotaan berkurang, kemacetan lalulintas akan menurun dan kecelakaan lalulintas dapat di tekan jumlahnya. Disamping itu perlu didukung dengan upaya manajemen lalulintas dan kebijakan pemerintah yang berorientasi pada penggunaan kendaraan barang yang efisien dan ramah lingkungan. Dengan demikian dampak sistem logistic yang dikembangkan akan semakin optimal. | 1. Rekomendasi lokasi untuk simpul yaitu di: 2. Wilayah sekitar gerbang tol Romo Kalisari 3. Lokasi consolidation center, diusulkan di wilayah Krembangan/Perak dan wilayah Waru. 4. Untuk lokasi stasiun di wilayah stasiun Sidotopo dan sekitarnya. Setelah simpul ditentukan, perlu dilanjutkan dengan studi tentang desain dan kelayakan operasional consolidation center. 5. Sistem Logistik dengan mengembangkan 4 simpul logistic dapat memberikan dampak pergerakan lalulintas yang lebih baik bila diikuti dengan implementasi manajemen lalulitas dan pembuatan kebijakan transportasi yang berkelanjutan. Oleh karena itu direkomendasikan: 6. Mensosialisasikan 4 simpul logistic kepada seluruh stake holder (pemerintah, pengusaha angkutan, pengusaha berbagai industry) untuk bisa ditindaklanjuti dengan pemilihan lokasi yang lebih rinci dan tepat yang mampu mengakomodasi berbagai kepentingan. 7. Sosialisasi juga untuk mencari pola pengelolaan consolidation Center yang tepat dengan karakter barang yang didistribusikan serta disepakati bersama sehingga bisa diperoleh sistem logistic yang efisien di kota Surabaya 8. Studi banding ke Negara Jepang (atau Negara lain) bisa dilakukan untuk belajar secara langsung sistem logistic disana yang terbukti telah berhasil dengan baik 9. Pemerintah sebagai regulator harus selalu mendukung berbagai upaya pengembangan sistem logistic dengan kebijakan-kebijakan yang aplikatif dan berorientasi pada pegembangan iklim logistic yang sehat dengan biaya yang terjangkau. Insentif dan disinsentif bagi pelaku logistic dapat diterapkan untuk mendorong terciptanya sistem logistic yang efisien. 10. Manajemen lalulintas angkutan barang harus diintegrasikan dengan manajemen lalulintas kota Surabaya secara umum, khususnya pada manejemen simpang dan pengaturan waktu atau ruang bagi pergerakan kendaraan barang.Peningkatan kinerja lalulintas kota Surabaya tidak hanya semata-mata dilakukan dengan pengurangan kendaraan barang tetapi juga pengurangan kendaraan pribadi yang lebih dominan. 11. Perbaikan sistem logistic tidak hanya melibatkan institusi kementrian perhubungan saja, tetapi juga kementrian lain seperti perdagangan, pekerjaan umum dan tata ruang. Oleh karena itu diperlukan koordinasi dan kesepahaman dengan pihak-pihak lain yang terkait. | Menteri Perhubungan dan  Dinas Perhubungan Kota Surabaya |
| 8 | Peningkatan Aksesibilitas dan Mobilitas Transportasi di Propinsi Bengkulu Dalam Konteks Negara Maritim dan Penguatan Daerah Tertinggal | 1. Sehubungan dengan pengumpulan data, studi ini telah menghimpun data terkait dengan; jaringan prasarana transportasi (jaringan prasarana didefinisikan sebagai susunan simpul-simpul transportasi) di Provinsi Bengkulu, yang meliputi: 2. Transportasi moda darat meliputi; tersusunnya perkembangan jumlah kendaraan bermotor, perkembangan sarana angkutan dan lainnya. Demikian pula tersusunnya ratio panjang jalan per kabupaten/kota, dari ratio ini dapat dihitung angka indeks aksesibilitas dan mobilitas tiap kabupaten dan kota di Provinsi Bengkulu 3. Transportasi SDP (sungai, danau dan penyeberangan) meliputi; tersusunnya matriks konektivitas antar pelabuhan di lingkup internal dan eksternal di Provinsi Bengkul 4. Transportasi laut meliputi; tersusunnya matriks konektivitas antar pelabuhan di lingkup eksternal di Provinsi Bengkulu dengan provinsi lain di Indonesia dan luar negeri. 5. Transportasi udara meliputi; tersusunnya matriks konektivitas antar bandara di lingkup internal dan eksternal di Provinsi Bengkulu. 6. Kesemua lingkup transportasi (transportasin darat, ASDP, laut dan udara) tersebut telah meliputi sarana transportasi di Provinsi Bengkulu, jaringan pelayanan transportasi (jaringan pelayanan berupa rute-rute pelayanan angkutan umum yang menghubungkan pusat kegiatan dan simpul transportasi) di Provinsi Bengkulu, pusat kegiatan utama di Provinsi Bengkulu. 7. Terkait dengan identifikasi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan daerah tertinggal di Provinsi Bengkulu dalam Konteks Negara Maritim dan Penguatan Daerah Tertinggal; telah ditetapkan; Jaringan prasarana dan jaringan pelayanan, yaitu Nakau-Batas Kota Kepahiang, Jalan Santoso, Jalan Lintas Bengkulu di Kepahiang, Batas Kota Kepahiang-SP Taba Mulan-Batas Kota Curup, Jalan Thamrin, Jalan Merdeka, Jalan A. Yani, Curup-S. Nangka, SP. Nangka-Batas Provinsi Sumsel. 8. Berdasarkan hasil analisis telah ditetapkan pengukuran besarnya nilai indeks aksesibilitas dan mobilitas di seluruh Kabupaten dan Kota Provinsi Bengkulu. Dari hasil analisis angka indeks aksesibilitas dan indkes mobilitas tersebut, tidak ditemukan satu kabupaten/kota pun kedua angka indeks nya berada dibawah angka indeks standar. Artinya ke 10 (sepuluh) kabupaten dan kota di Provinsi Bengkulu memiliki aksesibilitas dan mobilitas yang baik. 9. Terkait dengan penyusunan konsep peningkatan aksesibilitas dan mobilitas transportasi di Provinsi Bengkulu dalam Konteks Negara Maritim dan Penguatan Daerah Tertinggal, telah tersusun konsep untuk: 10. Transportasi Darat 11. Penanganan infrastruktur transportasi 12. Aktivitas Transportasi 13. Utilisasi 14. Indeks Pembangunan Manusia 15. Transportasi ASDP 16. Penjadwalan pemeliharaan draft kolam pelabuhan 2 (dua) tahunan, dengan penetapan pengerukan reguler yang didukung regulasi penyediaan anggaran rutin di pusat dan daerah untuk kegiatan pengerukan. 17. Instalasi peralatan modern paling mutakhir untuk pelayanan angkutan laut-barang di Pelabuhan Pulau Bai, untuk ukuran dan kapasitas yang sesuai dengan pelayaran ‘short sea shipping’. 18. Perancangan dan pembangunan kapal dengan ukuran dan kapasitas yang sesuai untuk ‘short sea shipping’, dengan komponen paling mutakhir untuk mendukung peningkatan kecepatan dan peningkatan keselamatan. 19. Transportasi Laut; 20. Perangsangan melalui insentif (pengurangan tarif secara khusus =/ subsidi) selama 5 tahun kedepan kepada operator transportasi laut, untuk lintasan ‘short sea shipping’ Pulau Bai – Teluk Bayur, dan Pulau Bai – Panjang. 21. Pembentukan dan penggalangan kerja-sama khusus tiga pelabuhan ‘Poros short sea shipping Teluk Bayur-Pulau Bai-Panjang’, untuk menciptakan atraksi khusus di masing-masing pelabuhan secara bersama-sama untuk menarik kapal singgah. 22. Transportasi Udara Penyusunan konsep diarahkan kepada peningkatan utilisasi transportasi udara mengingat, Bandara Fatmawati Soekarno di Provinsi Bengkulu masih rendah utilisasinya. Hingga saat ini hanya terhubung langsung dengan 2 provinsi yaitu DKI Jakarta dan Kepulauan Riau (via Batam). 23. Sehubungan dengan perumusan pengembangan, strategi dan program jaringan pelayanan dan jaringan prasarana terkait dengan Konteks Negara Maritim dan Penguatan Daerah Tertinggal di Provinsi Bengkulu. 24. Berdasarkan analisis serta sintesa, studi ini juga memberikan pokok-pokok penting yang dirumuskan dalam rekomendasi dibawah ini. | 1. Program Transportasi Darat  Sekalipun aksesibilitas dan mobilitas di Provinsi Bengkulu tidak bermasalah namun perlu melakukan upaya terutama yang terkait dengan rendahnya utilisasi pada jaringan dan pelayanan transportasi darat. Oleh karena itu, program utama untuk transportasi darat adalah melakukan beberapa hal sebagai berikut: 2. Jangka Pendek dan Menengah 3. Kampanye penggunaan angkutan umum, di semua kabupaten/kota 4. Subsidi tarif angkutan umum, disemua kabupaten/kota 5. Bus sekolah gratis, terutama di kabupaten Rejang Lebong, Seluma dan Lebong 6. Angkutan bus perintis, di semua kabupaten/kota 7. Meningkatkan keamanan angkutan AKAP, AKDP dan AUDK, di semua kabupaten/kota 8. Meningkatkan kenyaman angkutan AKAP, AKDP dan AUDK, di semua kabupaten/kota 9. Jangka Panjang 10. Peningkatan Kapasitas Jalan:Batas Provinsi Lampung - Muara Dua - Muara Sahung - Datar Lebar - Batu Ampar - Palak Bengkelung - Simpang Pino - Sendawar - Padang Capo - Lubuk Sini - Pelajau - Lubuk Durian - Gunung Selan - Giri Mulya - Dusun Baru - Napal Putih - Suka Merindu - Talang Gelumbang - Talang Arah - Tunggang – Bunga (Sumber Tatrawil Bengkulu, 2012) 11. Penambahan kapasitas jalan (ruang jalan): Linggau – Curup – Bengkulu dan Bengkulu Outer Ring Road (BORR) 12. Program Transportasi Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP)  Seperti halnya angkutan lain, permasalahan utama di transportasi ASDP untuk provinsi Bengkulu adalah masih rendahnya utilisasi Pelabuhan Pulau Baai. Walau saat ini sudah terhubung langsung dengan 10 pelabuhan internasional, dan tidak langsung dengan 34 provinsi di Indonesia, namun volume nya masih sangat rendah, dan didominasi produk primer seperti batubara dan CPO. 13. Jangka Pendek: 14. Penjadwalan pemeliharaan draft kolam pelabuhan 2 (dua) tahunan, dengan penetapan pengerukan reguler yang didukung regulasi penyediaan anggaran rutin di pusat dan daerah untuk kegiatan pengerukan. 15. Instalasi peralatan modern paling mutakhir untuk pelayanan angkutan laut-barang di Pelabuhan Pulau Bai, untuk ukuran dan kapasitas yang sesuai dengan pelayaran ‘short sea shipping’. 16. Perancangan dan pembangunan kapal dengan ukuran dan kapasitas yang sesuai untuk ‘short sea shipping’, dengan komponen paling mutakhir untuk mendukung peningkatan kecepatan dan peningkatan keselamatan.  Karena program utama untuk angkutan laut di provinsi Bengkulu adalah meningkatkan utilisasi Pelabuhan Pulau Baai tersebut melalui penambahan rute pelayanan dan akses dari dan ke hinterland dari pelabuhan Pulau Baai tersebut. Berdasarkan analisis dan data origin–destination (OD 2011), maka rute-rute potensial untuk dikembangkan adalah: 17. Bengkulu – Banten (Pel.Merak) 18. Bengkulu - Jawa barat (Cirebon) 19. Bengkulu – Sumatera Barat (Teluk Bayur) 20. Bengkulu – Sumatera Selatan (Tanjung Api-api) 21. Bengkulu – Lampung (Pel.Panjang & Bakauheni) 22. Bengkulu – Muko-muko (penambahan freksuensi). 23. Bengkulu – P.Enggano (Internal Provinsi Bengkulu, penambahan frekuensi) 24. Pemadu moda Bandara Fatmawati – Terminal Kota Bengkulu – Pelabuhan ASDP di Pulau Baai 25. Jangka Menengah 26. Perpanjangan Dermaga Pulau Baai 27. Pemeliharaan kolam pelabuhan 28. Pulau Baai dipersiapan sebagai pelabuhan utama 29. Program Transportasi Laut 30. Jangka Panjang 31. Penambahan rute pelayaran ke Indonesia Timur (ke titik integrasi dengan Tol Laut) 32. Pembukaan rute baru ke luar negeri 33. Operasionalisasi Pelabuhan Pulau Baai sebagai Pelabuhan Utama di Pantai Barat Sumatera   Selain angkutan laut, program kelautan/ kemaritiman lainnya justru yang harus lebih ditingkatkan, seperti:   1. Pelabuhan Perikanan (PPI) di Pulau Baai 2. Pengembangan Mina Bahari 3. Pengembangan Wisata Bahari 4. Program Transportasi Udara   Permasalahan utama di angkutan udara untuk provinsi Bengkulu adalah masih rendahnya utilisasi Bandara Fatmawati. Saat ini hanya terhubung langsung dengan 2 provinsi yaitu DKI Jakarta dan Kepulauan Riau (via Batam).  Karena itu program utama untuk angkutan udara di provinsi Bengkulu adalah meningkatkan utilisasi bandara Fatmawati tersebut melalui penambahan rute penerbangan. Berdasarkan analisis dan data origin–destination (OD 2011), maka rute-rute potensial untuk dikembangkan adalah:   1. Jangka Pendek: 2. Bengkulu – Bandung(Jawa barat) 3. Bengkulu – Padang 4. Bengkulu – Palembang 5. Bengkulu – Bandar Lampung 6. Bengkulu – Internal Provinsi Bengkulu, berupa penambahan frekuensi Muko-muko, Enggano, Lampung, Padang, Krui, Pagar Alam, Muaro Bungo, Jambi) 7. Bengkulu – P.Enggano (Internal Provinsi Bengkulu, penambahan frekuensi) 8. Pemadu moda Bandara Fatmawati – Terminal Kota Bengkulu – Pelabuhan ASDP di P.Baai 9. Jangka Menengah 10. Perpanjangan landasan pacu Bandara Fatmawati 11. Penambahan rute penerbangan ke wilayah Jawa Timur dan Bali 12. Persiapan sebagai bandara embarkasi 13. Jangka Panjang 14. Penambahan rute ke Indonesia Timur 15. Pembukaan rute ke luar negeri (Singapura, Malaysia, Thailand, India) 16. Operasionalisasi Bandara Fatmawati sebagai Bandara Embarkasi Haji (untuk Wilayah pelayanan Lampung, Sumatera Barat, Sibolga/ Pantai Barat Prov.Sumatera Utara) | Menteri Perhubungan  dan  Dinas Perhubungan Provinsi Bengkulu |
| 9 | Penyusunan Pedoman Evaluasi Kemanfaatan Investasi Transportasi Publik | 1. Pembangunan dan pengembangan infastruktur transportasi termasuk didalamnya sarana dan prasarana transportasi membutuhkan investasi di sektor transportasi. 2. Investasi sektor transportasi harus dapat memberikan kemanfaatan bagi penyenggaraan transportasi. 3. Sesuai KP No.48 Tahun 2015, investasi sektor transportasi dengan anggaran diatas 10 milyar dan merupakan kegiatan pembangunan fisik, wajib terlebih dahulu dilakukan evaluasi kemanfaatan investasi. 4. Perlu disusun pedoman evaluasi rencana investasi sektor transportasi untuk memastikan output dari kegiatan dapat memberikan outcome maupun benefit dan impact sesuai harapan. 5. Evaluasi kemanfaatan rencana investasi sector transportasi ini direncanakan nantinya akan menjadi bagian dari tahapan penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran dari Kementerian Perhubungan. Dimana pada tahapan penyusunan RKA tersebut selama ini terdapat 3 (tiga) kali evaluasi (yaitu: pada tahapan pembahasan terpadu KEMENHUB untuk memeriksa kelengkapan data; pada tahapan penelitian oleh biro perencanaan dan review oleh Inspektorat Jenderal (Tahapan penyusunan Pagu Anggaran) dan pada tahapan penelitian oleh biro perencanaan dan review oleh Inspektorat Jenderal (tahapan penyusunan Pagu Alokasi Anggaran). Proses evaluasi kemanfaatan tersebut nantinya dapat menjadi bagian dari salah satu dari 3 (tiga) tahap evaluasi dalam tahapan penyusunan RKA atau dapat menjadi tahapan evaluasi yang ke 4 (empat). Sehingga pada saat DIPA keluar, jenis-jenis kegiatan fisik dan diatas Rp 10 M pada sector transportasi sudah melewati proses evaluasi kemanfaatan. 6. Untuk melakukan evaluasi kemanfaatan rencana investasi sektor transportasi, maka perlu untuk menentukan kriteria, indikator dan variable yang akan digunakan untuk menilai dan mengevaluasi rencana investasi sektor transportasi tersebut. 7. Pengelompokan jenis dari evaluasi beserta kriteria evaluasi adalah berdasarkan pada KP No.48 Tahun 2015, tentang Pembentukan Tim Evaluasi Kemanfaatan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi Di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2015. 8. Jenis evaluasi untuk rencana investasi sektor transportasi yang akan dilakukan dibagi menjadi 2 aspek, yaitu evaluasi di bidang Dukungan Teknis dan evaluasi di bidang Kemanfaatan (Untuk evaluasi administrasi dilakukan oleh Sekretariat Jenderal dan untuk evaluasi biaya dilakukan oleh Inspektorat Jenderal). Tiap-tiap jenis evaluasi memiliki kriterianya masing-masing. 9. Untuk evaluasi di bidang dukungan teknis, memiliki kriteria sarana dan prasarana pendukung, dengan indikatornya adalah pemenuhan seluruh sarana dan prasarana pendukung utama serta seluruh sarana dan prasarana pendukung penunjang. 10. Untuk evaluasi di bidang kemanfaatan, memiliki kriteria:     1. Pemenuhan kapasitas transportasi nasional, dengan indikator: 11. Kapasitas 12. Konektivitas 13. Aksesibilitas     1. Pemenuhan aspek keamanan dan keselamatan, dengan indikator: 14. Keselamatan 15. Keamanan     1. Peningkatan pelayanan jasa transportasi, dengan indikator: 16. Standar pelayanan 17. Alih teknologi     1. Untuk variabel adalah berbeda-beda untuk setiap indikator dan tergantung pada jenis kegiatan dari setiap bidang dan sub bidang transportasi.     2. Untuk melakukan penilaian terhadap investasi transportasi publik, maka diperlukan pembobotan terhadap kriteria dan indikator. Pembobotan yang dilakukan adalah berdasarkan justifikasi dari narasumber dan Tim Evaluasi Kemanfaatan Balitbang dan kemudian dikalibrasi dengan nilai/bobot masukkan dari hasil wawancara di wilayah kajian serta pusat. 18. Pembobotan tersebut adalah sebagai berikut: 19. Kriteria Pemenuhan kapasitas transportasi nasional, mempunyai bobot: 30%, dengan bobot dari indikatornya adalah:     * 1. Kapasitas, bobot: 5%       2. Konektivitas, bobot: 15%       3. Aksesibilitas, bobot: 10%     1. Kriteria Pemenuhan aspek keamanan dan keselamatan, mempunyai bobot: 50%, dengan bobot dari indikatornya adalah: 20. Keselamatan, bobot: 30% 21. Keamanan, bobot: 20%     1. Kriteria Peningkatan pelayanan jasa transportasi, mempunyai bobot: 20%, dengan bobot dari indikatornya adalah: 22. Standar pelayanan, bobot: 15% 23. Alih teknologi, bobot: 5%     1. Keluaran dari studi ini akan menghasilkan 76 set nilai bobot evaluasi kemanfaatan yang terdiri dari sarana/prasarana pendukung utama dan penunjang dan 76 set bobot penilaian per kelompok kegiatan. 24. Kelompok kegiatan ini terdiri dari: 25. 3 set evaluasi kemanfaatan untuk Ditjen Perhubungan Darat (jalan) 26. 6 set evaluasi kemanfaatan untuk Ditjen Perhubungan Darat (ASDP)     1. 12 set evaluasi kemanfaatan untuk Ditjen Perhubungan Darat (Perkeretaapian)     2. 17 set evaluasi kemanfaatan untuk Ditjen Perhubungan Laut     3. 15 set evaluasi kemanfaatan untuk Ditjen Perhubungan Udara     4. 6 set evaluasi kemanfaatan untuk Ditjen Perhubungan BPSDM | 1. Perlu dilakukan justifikasi lebih lanjut untuk pemberian bobot pada variabel dari narasumber dan Tim Evaluasi Kemanfaatan Balitbang, karena bobot dari setiap variabel akan berbeda untuk tiap jenis kegiatan. 2. Perlu dilakukan penyempurnaan terhadap hasil dari studi ini sebelum masuk pada pembuatan peraturan pemerintah, terutama dari variabel penilaian, data dukung yang dibutuhkan, pembobotan dan metoda penilaian, karena apabila sudah jadi peraturan akan bersifat mengikat. | Menteri Perhubungan |
| 10 | Updating Pengukuran Kinerja Logistik Indonesia (LPI Indonesia) | 1. Penilaian LPI Indonesia (World Bank) Tahun 2014 mengindikasikan tiga indikator (customs, infrastruktur, dan international shippment) dinilai di bawah 3 (skala 5), di mana untuk ketiga indikator tersebut peran pemerintah sangat besar. 2. Penilaian LPI Indonesia oleh World Bank tidak dapat dibandingkan secara langsung dengan hasil penilaian LPI Indonesia yang dilakukan Puslitbang MTM pada Tahun 2012-2014 karena berbeda sampel dan metoda pengukurannya. 3. Nilai LPI domestik Indonesia yang dilakukan pada penelitian ini menghasilkan nilai rata-rata yang moderat (3 sampai dengan 4 (skala 5)) di mana penilaian responden yang cenderung rendah adalah pada indikator kualitas infrastruktur pelabuhan, sistem IT, pelayanan domestic shippment, kompetensi penyedia moda jalan serta operator bongkar muat. 4. Pengukuran kinerja LPI yang dilakukan dengan melakukan survey pada beberapa lokasi prioritas di seluruh wilayah Indonesia. Pengumpulan data pada lokasi studi dengan total 14 lokasi. Lokasi studi yang telah dikunjungi yaitu Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Makassar, Medan, Balikpapan, Ambon, Banjarmasin, Manado/Bitung dengan total jumlah responden sebanyak 120 responden (perusahaan). Komponen penilian dititikberatkan pada aktivitas logistik domestik dan tidak melakukan identifikasi aktivitas international logistic. 5. Para responden cenderung memberikan penilaian kurang pada beberapa aspek pelayanan berikut: keterlambatan (di gudang, bongkar muat, pemeriksaan, dan pengangkutan kapal), keamanan (kriminal, pungli, keamanan barang), serta biaya (gudang, bongkar muat, dan jasa pengiriman). 6. Evaluasi kinerja logistik pada koridor utama menghasilkan nilai biaya dan waktu pengiriman peti kemas yang sangat bervariasi, terutama dari sisi biaya dan waktu di pelabuhan (terutama akibat jadual keberangkatan kapal yang sulit dipastikan). 7. Biaya perjalanan untuk mengakses ke pelabuhan (trucking cost) di lokasi survei berkisar antara 2,430 USD/TEUs/km. 8. Biaya perjalanan laut domestik antar pelabuhan (domestic shipping cost) peti kemas di lokasi survei berkisar antara 0,349 USD/TEUs/km atau sekitar 3 kali lipat lebih besar dibandingkan dengan international shipping cost (0,146 USD/TEUs/km). 9. Skor komponen infrastruktur pada penilaian LPI tidak mengalami perubahan dibanding tahun sebelumnya karena infrastruktur jalan secara umum dinilai masih belum memadai bila ditinjau secara nasional berdasarkan penilaian responden yang dilakukan. Disamping itu juga belum dimanfaatkannya teknologi informasi dan komunikasi secara optimal, pergudangan dan fasilitas bongkar muat yang belum memadai, serta infrastruktur pelabuhan yang perlu ditingkatkan. 10. Untuk komponen competence seperti hal nya komponen yang lain, optimalisasi secara umum belum sesuai yang diharapkan hal ini karena belum memadainya SDM penyedia jasa moda transportasi jalan, operator pergudangan, dan operator bongkar muat dan distribusi. 11. Pada komponen shipment pada Pelabuhan Tanjung Perak mempunyai penilaian yang dinilai cukup signifikan dibandingkan lokasi lainnya. Selain Pelabuhan Tanjung Perak tidak mudahnya mendapatkan informasi biaya pengiriman menggunakan truk juga memberikan pengaruh yang signifikan terhadap skor komponen ini. 12. Penilaian tracking & tracing juga turun karena kontribusi angkutan jalan dan angkutan multimoda. Hal ini dikarenakan tidak semua angkutan jalan menggunakan kontainer, selain itu untuk angkutan multimoda yang umumnya menggunakan kontainer tidak seluruh kontainer yang digunakan difasilitasi dengan perangkat tracking & tracing. 13. Skor timelines mengalami penurunan karena faktor-faktor keterlambatan dalam proses pergudangan/bongkar muat, keterlambatan pemeriksaan sebelum pengiriman, keterlambatan pengangkutan dengan kapal laut/pesawat udara, serta pungutan tidak resmi atau pungli. 14. Hasil analisis diperoleh biaya akses menuju pelabuhan dengan moda truk rata-rata sebesar 2,430 USD/TEUs/km atau 0,121 USD/ton/km. Jika dibandingkan dengan data biaya angkutan moda truk di luar negeri, posisi Indonesia dalam hal biaya transportasi moda truk berada di bawah beberapa negara. Biaya transportasi moda truk pada beberapa negara rata-rata masih di bawah 10 USD cent/ton/km sedangkan biaya transportasi moda truk di Indonesia sebesar 12 USD cent/ton/km. | 1. Untuk meningkatkan nilai LPI (Internasional/Eksport Import) Indonesia oleh World Bank perlu dilakukan: 2. Peningkatan kinerja pelayanan eksport-import pada beberapa pelabuhan utama akan sangat membantu naiknya nilai LPI Indonesia oleh World Bank, khususnya pada aspek infrastruktur dan custom 3. Peningkatan aksesibilitas pelabuhan di Indonesia terhadap jaringan pelayaran internasional 4. Untuk meningkatkan LPI domestik perlu dilakukan: 5. Peningkatan kinerja pelayanan bongkar muat barang di pelabuhan untuk mengurangi keterlambatan serta biaya pengiriman 6. Penataan jaringan pelayaran nasional agar waktu tunggu di pelabuhan dapat diminimalisir serta biaya pengapalan dapat diturunkan 7. Peningkatan kualitas infrastruktur pelabuhan dan IT 8. Peningkatan kinerja pelayanan dan kompetensi penyedia jasa angkutan jalan 9. Rekomendasi bagi penelitian lanjutan: 10. Untuk mendapatkan informasi kinerja logistik pada koridor utama sebaiknya data diperoleh dari pengirim barang 11. Perlu dikumpulkan data kinerja logistik untuk metoda pengangkutan selain kontainer (terutama trucking dalam pulau) 12. Pelaksanaan survei LPI domestik sebaiknya dilakukan secara on-line dengan melibatkan sebanyak mungkin stakeholders | Menteri Perhubungan |
| 11 | Penyusunan Pedoman Implementasi Standar Pelayanan Bidang Perhubungan (studi kasus SPM bidang angkutan jalan) | 1. Berdasarkan hasil analisis terhadap survey yang ditujukan kepada operator dan pengguna sebagai identifikasi awal dalam penyusunan pedoman teknis khususnya pada dua lokasi pengumpulan data yang dapat merepresentasikan kondisi standar pelayanan minimal dengan variabel pelayanan yang meliputi keselamatan, keamanan, kehandalan/keteraturan, kenyamanan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan diperoleh bahwa persentase target capaian 3 tahunan terhadap Standar Pelayanan Minimal yang meliputi sarana dan prasarana angkutan darat, SDP, angkutan kereta api, angkutan laut, dan angkutan udara di Bandung dan Palembang masing-masing sebesar 73.31% (sarana) dan 73.95% (prasarana). 2. Terkait dengan nilai kepentingan terhadap masing-masing jenis pelayanan yang melekat pada standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan dengan skala 1-5, diperoleh hasil berdasarkan survey di dua kota besar bahwa kursi prioritas menjadi perhatian utama (4.25) sementara kaca film belum menjadi perhatian utama (3.01). Selanjutnya terhadap masing-masing jenis pelayanan yang melekat pada standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek khususnya terkait AKAP diperoleh hasil bahwa pengemudi (keahlian dan cara mengemudi) menjadi perhatian utama (4.38) sementara nomor tempat duduk belum menjadi perhatian utama (3.76). 3. Terkait dengan nilai kepentingan terhadap masing-masing jenis pelayanan yang melekat pada standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan dengan skala 1-5, diperoleh hasil berdasarkan survey di dua kota besar bahwa untuk pelayanan angkutan penyeberangan di pelabuhan, informasi dan fasilitas kesehatan (petugas kesehatan, P3K) menjadi perhatian utama (4.70) sementara pelayanan bagasi penumpang belum menjadi perhatian utama (4.00). Selanjutnya terhadap masing-masing jenis pelayanan untuk pelayanan angkutan penyeberangan di kapal diperoleh hasil bahwa mushola menjadi perhatian utama (4.60) sementara informasi dan fasilitas kesehatan (petugas kesehatan, perlengkapan P3K, kursi roda dan tandu) belum menjadi perhatian utama (4.17). 4. Terkait dengan nilai kepentingan terhadap masing-masing jenis pelayanan yang melekat pada standar pelayanan minimal untuk angkutan orang dengan kereta api dengan skala 1-5, diperoleh hasil berdasarkan survey di dua kota besar bahwa untuk Jenis Pelayanan Angkutan Kereta Api di Stasiun, mushola menjadi perhatian utama (4.63) sementara fasilitas layanan penumpang belum menjadi perhatian utama (4.03). Selanjutnya terhadap masing-masing jenis pelayanan untuk Pelayanan Angkutan Kereta Api di Kereta diperoleh hasil bahwa Informasi dan fasilitas keselamatan (alat pemadam api ringan, rem darurat, alat pemecah kaca, petunjuk jalur dan prosedur evakuasi) menjadi perhatian utama (4.48) sementara Rak bagasi belum menjadi perhatian utama (4.48) namun dianggap penting. 5. Terkait dengan nilai kepentingan terhadap masing-masing jenis pelayanan yang melekat pada Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut dengan skala 1-5, diperoleh hasil berdasarkan survey di dua kota besar bahwa untuk Jenis Pelayanan Angkutan Laut di Pelabuhan, tempat ibadah menjadi perhatian utama (4.40) sementara Area merokok belum menjadi perhatian utama (3.33). Selanjutnya terhadap masing-masing jenis pelayanan untuk Jenis Pelayanan Angkutan Laut di Kapal diperoleh hasil bahwa ruang ibadah menjadi perhatian utama (4.33) sementara Informasi pelabuhan yang akan disinggahi belum menjadi perhatian utama (3.27). 6. Terkait dengan nilai kepentingan terhadap masing-masing jenis pelayanan yang melekat pada Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Dalam Negeri dengan skala 1-5, diperoleh hasil berdasarkan survey di dua kota besar bahwa untuk Jenis Pelayanan Angkutan Udara di Terminal, toilet menjadi perhatian utama (4.55) sementara ruang merokok belum menjadi perhatian utama (3.83). Selanjutnya terhadap masing-masing jenis pelayanan untuk Pelayanan Angkutan Udara di Pesawat diperoleh hasil bahwa Peralatan kesehatan (set P3K) menjadi perhatian utama (4.65). | Hasil akhir dari studi ini nantinya dapat memberikan pedoman bagi pihak terkait di bidang transportasi darat baik prasarana maupun sarana. Terdapat 2 (dua) pedoman implementasi standar pelayanan minimal yang menjadi hasil akhir studi ini. Berikut merupakan kerangka dalam penyusunan pedoman implementasi pada kedua pedoman.   * + - 1. Pedoman Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan  1. Pendahuluan   Berisi latar belakang diperlukannya pedoman implementasi standar pelayanan minimal bidang perhubungan.   1. Ruang Lingkup   Berisi ruang lingkup pedoman implementasi.   1. Acuan Normatif   Berisi Peraturan dan perundang-undangan yang berkaitan dengan implementasi standar pelayanan minimal bidang perhubungan.   1. Definisi Variabel Standar Pelayanan   Berisi uraian singkat mengenai definisi masing-masing variabel standar pelayanan dan jenis pelayanannya.   1. Rencana pencapaian Standar Pelayanan   Berisi pertimbangan dalam menentukan rencana pencapaian dan implementasi yang harus diperhatikan serta cara menilai capaian standar pelayanan minimal bidang perhubungan.   1. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan   Berisi langkah-langkah identifikasi implementasi standar pelayanan di bidang perhubungan dari berbagai sudut pandang agar didapatkan metode penanganan yang paling optimal. Identifikasi yang dilakukan antara lain:   1. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Berdasarkan Kondisi Nyata di Lapangan 2. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Berdasarkan Kepuasan Pengguna. 3. Identifikasi Tingkat Kepuasan Pengguna terhadap Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan 4. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan berdasarkan skala prioritas penanganan 5. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Berdasarkan pada Kondisi Operator 6. Pemilihan Teknik Peningkatan Standar Pelayanan   Berisi analisis lanjutan dari identifikasi implementasi standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan berdasarkan kepuasan pengguna. Analisis lanjutan ini membahas tentang bagaimana mendapatkan tingkatan prioritas dalam kegiatan peningkatan standar pelayan. Analisis yang digunakana adalah Important Performance Analysis (IPA) dan Gap Analysis.   1. Monitoring dan Evaluasi   Berisi langkah-langkah pelaksanaan kegiatan monitoring dan evaluasi standar pelayanan minimal yang sudah diimplementasikan. Kegiatan monitoring dimaksudkan untuk mengetahui kualitas peningkatan standar pelayanan yang diimplementasikan. Sedangkan kegiatan evaluasi dimaksudkan untuk mengetahui ada atau tidaknya peningkatan kepuasan pengguna jasa setelah dilakukan peningkatan implementasi standar pelayanan. Analisis untuk kegiatan evaluasi dilakukan dengan teknik uji “before and after analysis” menggunakan analisis statistik Chi-Kuadrad.   1. Lampiran   Berisikan lampiran berupa contoh formulir kuesioner yang dibutuhkan, contoh penyajian hasil analisi, contoh perhitungan dan tabel nilai untuk keperluan analisis.   * + - 1. Pedoman Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan  1. Pendahuluan   Berisi latar belakang diperlukannya pedoman implementasi standar pelayanan minimal bidang perhubungan   1. Ruang Lingkup   Berisi ruang lingkup pedoman implementasi, persyaratan operator angkutan umum dan pengertian mengenai untuk siapa SPM dibuat   1. Acuan Normatif   Berisi Peraturan dan perundang-undangan yang berkaitan dengan implementasi standar pelayanan minimal bidang perhubungan   1. Memahami Standar Pelayanan Minimal   Berisi pemahaman mengenai pihak-pihak yang berperan dalam keberhasilan implemantasi standar pelayanan minimal beserta tugasnya dan bagan alir proses pelaksanaan SPM.   1. Rencana pencapaian Standar Pelayanan   Berisi pertimbangan dalam menentukan rencana pencapaian dan implementasi yang harus diperhatikan serta cara menilai capaian standar pelayanan minimal bidang perhubungan.   1. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan   Berisi langkah-langkah identifikasi implementasi standar pelayanan di bidang perhubungan dari berbagai sudut pandang agar didapatkan metode penanganan yang paling optimal. Identifikasi yang dilakukan antara lain:   1. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan Berdasarkan Kondisi Nyata di Lapangan 2. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan Berdasarkan Kepuasan Pengguna. 3. Identifikasi Tingkat Kepuasan Pengguna terhadap Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan 4. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan berdasarkan skala prioritas penanganan 5. Identifikasi Implementasi Standar Pelayanan Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan Berdasarkan pada Kondisi Operator 6. Pemilihan Teknik Peningkatan Standar Pelayanan   Berisi analisis lanjutan dari identifikasi implementasi standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan berdasarkan kepuasan pengguna. Analisis lanjutan ini membahas tentang bagaimana mendapatkan tingkatan prioritas dalam kegiatan peningkatan standar pelayan. Analisis yang digunakana adalah Important Performance Analysis (IPA) dan Gap Analysis.   1. Monitoring dan Evaluasi   Berisi langkah-langkah pelaksanaan kegiatan monitoring dan evaluasi standar pelayanan minimal yang sudah diimplementasikan. Kegiatan monitoring dimaksudkan untuk mengetahui kualitas peningkatan standar pelayanan yang diimplementasikan. Sedangkan kegiatan evaluasi dimaksudkan untuk mengetahui ada atau tidaknya peningkatan kepuasan pengguna jasa setelah dilakukan peningkatan implementasi standar pelayanan. Analisis untuk kegiatan evaluasi dilakukan dengan teknik uji “before and after analysis” menggunakan analisis statistik Chi-Kuadrad.   1. Lampiran   Berisikan lampiran berupa contoh formulir kuesioner yang dibutuhkan, contoh penyajian hasil analisi, contoh perhitungan dan tabel nilai untuk keperluan analisis. | Menteri Perhubungan dan direktorat teknis terkait |
| 12 | Integrasi Pelayanan Penumpang di Simpul Transportasi Merak | 1. Persepsi masyarakat terhadap layanan penumpang pada simpul transportasi Merak saat ini sangat jelek. Terbukti dengan hasil penelitian Badan Litbang Kementerian Perhubungan Tahun 2015, 63,92% pengguna jasa menyatakan bahwa layanan alih moda pada simpul transportasi Merak “sangat jelek”. 2. Sudah semestinya, simpul transportasi Merak sebagai pusat layanan transportasi berbasis penyeberangan, kereta api dan angkutan jalan, dalam penyelenggaraannya harus dilakukan secara terintegrasi dalam satu kesatuan sistem yang baik. 3. Terdapat 2 (dua) strategi integrasi pelayanan penumpang di simpul transportasi Merak yaitu strategi quick win yang bersifat mendesak dan cepat, serta strategi restrukturisasi kawasan simpul transportasi Merak yang lebih bersifat jangka menengah berkelanjutan. 4. Strategi quick win meliputi perbaikan fasilitas integrasi pelabuhan penyeberangan dengan stasiun kereta api, perbaikan fasilitas integrasi pelabuhan penyeberangan dengan terminal bus antar kota dan pengadaan signage. 5. Strategi restrukturisasi integrasi kawasan simpul transportasi Merak dilakukan dengan melakukan integrasi lokasi terminal penyeberangan, stasiun kereta api dan terminal bus, dan penataan sistem sirkulasi lalu lintas, serta penataan kawasan simpul transportasi Merak dengan sisitem zoning yang terbagi atas kawasan inti (core zone) dan kawasan penyangga (buffer zone). 6. Sinkronisasi antar lembaga dan pemangku kepentingan pada simpul transportasi Merak menjadi faktor kunci keberhasilan terhadap rencana pelaksanaan restrukturisasi kawasan simpul transportasi Merak. | 1. Studi ini masih bersifat basic design sehingga diperlukan tindak lanjut untuk membuat studi-studi yang lain yaitu penyusunan masterplan, business plan, dan detail engineering design (DED) kawasan simpul transportasi Merak. 2. Dalam rangka percepatan pelaksanaan konstruksi serta efisiensi dalam penganggaran, maka restrukturisasi kawasan simpul transportasi Merak dapat melibatkan swasta terutama dalam hal pengembangan kawasan penunjang (buffer zone) yang lebih bersifat komersial. 3. Untuk memberikan pilihan kepada masyarakat pengguna jasa penyeberangan, maka layanan premium dapat desain pada lokasi pengembangan dermaga 6, sehingga akan lebih memberikan warna dalam peningkatan kualitas pelayanan pada simpul transportasi Merak. | Menteri Perhubungan dan direktorat teknis terkait |
| 13 | Distribusi Pengguna Commuter Line (CL) dalam Pemanfaatan Fasilitas Publik Pejalan Kaki Mencapai Objek Wisata Kebun Raya Bogor | Berdasarkan pengumpulan data terlihat bahwa minimnya minat pengguna *commuterline* dalam pemanfaatan fasilitas pejalan kaki di sekitar Stasiun Bogor menuju Kebun Raya Bogor, dilihat dari hasil simulasi, diperoleh waktu tempuh pejalan kaki dari Stasiun Bogor menuju Kebun Raya Bogor yaitu 1.212 detik atau 20 menit 12 detik, dengan kecepatan rata-rata pejalan kaki 0,78 km/jam.  Untuk menarik minat perlu perbaikan dari pemangku kebijakan sesuai dengan kewenangan dari Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Bogor dan PT. Kereta Api (Persero). Usaha perbaikan tersebut antara lain pengembalian fungsi fasilitas fasilitas pejalan kaki dari para pedagang kaki lima, pelebaran jalur pejalan kaki (trotoar) di Jalan Kapten Muslihat, sekitar pintu keluar Stasiun Bogor, penambahan atau pengadaaan lampu penerangan diletakkan pada jalur fasilitas yang terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, pengadaan pelindung atau peneduh pada fasilitas pejalan kaki dari Stasiun Bogor menuju Kebun Raya Bogor, jenis pelindung atau peneduh ini bisa berupa pohon pelindung dan atap, pengadaan fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus (*diffabel*), petunjuk informasi mengenai arah, jarak dan waktu tempuh menuju Kebun Raya Bogor serta pengadaaan fasilitas pendukung lainnya, seperti : tempat duduk, tempat sampah, dll. | Selain perbaikan fasilitas pejalan kaki, dilakukan skenario penambahan gate out di Jalan Nyi Raja Permas. Dari hasil simulasi, skenario ini dapat mengurangi waktu tempuh perjalanan dari Stasiun Bogor menuju Kebun Raya Bogor. Selain itu, pembukaan gate out di Jalan Nyi Raja Permas mengarahkan pejalan kaki untuk memanfaatkan fasilitas pejalan kaki di sekitar Taman Topi, yang sudah didesain nyaman untuk pejalan kaki. | Dinas Perhubungan Kota Bogor |
| 14 | Pengembangan Angkutan Pemadu Moda Terminal Dhaksinarga Wonosari-Bandara Adi Sutjipto-Stasiun Tugu | Berdasarkan hasil analisis dapat diperoleh kesimpulan bahwa konsep pengembangan pemadu moda untuk outlet naik turun penumpang dapat dilakukan di Pasar Piyungan, Pasar Prambanan, Eks Terminal Rejowinangun dan Terminal Dhaksinarga. Sedangkan, jenis kendaraan yang diinginkan oleh penumpang untuk melayani adalah minibus kapasitas 11-16 orang yang dilengapi penyejuk udara dengan tarif yang ditawarkan, berada pada kisaran Rp. 35.000,00, serta waktu tempuh rata-rata adalah 2 jam perjalanan dan waktu tunggu penumpang adalah 1 jam kecuali waktu tunggu dari jam 05.00 wib sampai dengan jam 07.00 wib yang berkisar selama 2 jam. Hal ini karena menunggu penumpang yang datang penerbangan pagi. | 1. Pemadu Moda adalah angkutan yang khusus melayani rute antar bandara, bandara dan pelabuhan, bandara dan stasiun, bandara ke zona pelayanan tertentu yang sudah ditentukan, dan tidak melayani penumpang dari terminal ke terminal. 2. Pemadu Moda, adalah pelayanan angkutan bandara yang melakukan kegiatan naik – turun penumpang di tempat yang telah di tentukan. Hal ini berati bahwa, angkutan pemadu moda tidak melakukan kegiatan naik – turun penumpang di sepanjang jalan (sebarang tempat), sehingga hal ini akan bisa mengurangi gesekan persaingan (rebutan penumpang) dengan angkutan umum reguler.3. Jadwal pelayanan angkutan pemadu moda diatur berdasarkan ketetapan, dengan mempertimbangkan jadwal keberangkatan dan kedatangan pesawat, jumlah potensi penumpang rata-rata dan tidak melakukan perjalanan di luar jadwal yang telah ditetapkan. | Dinas Perhubungan Kabupaten Gunung Kidul |
| 15 | Penyusunan Rencana Jaringan Multimoda di Kota Gorontalo) | 1. Akses jalan ke pelabuhan penyeberangan relatif sempit, di bawah standar teknis jalan Arteri Primer yang menghubungkan simpul utama pelabuhan nasional Gorontalo dan terminal tipe A Leato; 2. Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo maupun Terminal Leato belum mempunyai sistem layanan angkutan lanjutan yang terpadu, baik dari sisi penjadualan maupun ticketing. 3. Aksesibilitas ke lokasi angkutan pemadu moda dari lokasi pelabuhan masih belum memadai, sehingga menyulitkan para calon pengguna; 4. Layanan Bentor yang bisa *door-to-door* dan fleksibel, dengan beaya perjalanan yang relatif bersaing dan waktu perjalanan yang lebih cepat menjadikan masyarakat lebih tertarik menggunakan Bentor dibandingkan dengan Trans Hulonthalangi. | * 1. Membangun fasilitas alih moda di simpul transportasi, khususnya di Pelabuhan Penyeberangan, Terminal Leato, dan Bandara Djaluddin) diantaranya: fasilitas halte/naik turun angkutan alih moda, jalan penghubung, informasi dan ticketing, dan ruang tunggu;   2. Menyediakan jaringan pelayanan angkutan umum dalam kota maupun antar kota dengan trayek/rute dari dan menuju pelabuhan penyeberangan Gorontalo dan Terminal Leato;   3. Memadukan sistem layanan dengan angkutan pemadu moda, khususnya dalam hal jadual (time-table) yang tetap dan teratur, integrasi dan reservasi ticketing;   4. Penyesuaian lebar jalan menuju terminal Leato dan Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo sesuai dengan persyaratan teknis jalan arteri primer;   5. Rencana jalan penghubung Terminal Leato dengan Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo dengan membangun fasilitas pejalan kaki under-ground perlu dipandang sebagai upaya pemaduan moda yang state-of-the art untuk wilayah perkotaan yang sedang berkembang di Indonesia. | Dinas Perhubungan Kota Gorontalo |
| 16 | Pengembangan Shuttle Bus Destinasi Pariwisata di Kabupaten Gunung Kidul | * 1. Hasil studi ini masih bersifat indikatif dengan dukungan databerbasis informasi kecenderungan wisatawan sebagai calon pengguna terhadap penyediaan angkuta *shuttle* destinasi wisata di Gunungkidul.   2. Peluang pengembangan angkutan *shuttle* di Kabupaten Gunungkidul memiliki potensi yang sangat besar, dikarenakan beberapa alasaan berikut:   3. ketersediaan infrastruktur jaringan jalan menuju obyek wisata;   4. potensi jumlah wisatawan sebagai calon pengguna (*demand*) angkutan shuttle cukup besar, mengingat perkembangan jumlah wisatawan ke obyek wisata pantai di Gunungkidulyang meningkat secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir, meskipun kegiatan wisata mayoritas hanya pada akhir pekan (sabtu dan minggu) serta hari-hari libur. Rata-rata jumlah wisatawan pada hari-hari kunjungan diperkirakan sebanyak 7.000 orang per hari atau 300 orang per jam per obyek wisata;   5. dukungan kebijakan di sektor pariwisata daerah yang secara eksplisit dituangkan dalam Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Daerah (RIPPARDA) Kabupaten Gunungkidul tahun 2014-2025,menyatakan perlunya pengembangan sistem transportasi wisata untuk mendukung kegiatan wisata di Gunungkidul, dan kebijakan di sektor perhubungan untuk mereduksi kepadatan lalu lintas di sepanjang koridor wisata akibat peningkatan aktivitas berkendaraan pribadi ke obyek-obyek wisata di Gunungkidul.   6. Usulan rancangan jalur rute angkutan *shuttle* (angkutan penghubung) dari/menuju lokasi wisata di Kabupaten Gunungkidul:   7. alternatif-1: jalur angkutan menerus (*point-to-point*) dari sepanjang lintasan menuju obyek wisata untuk melayani sekitar 15 obyek wisata;   8. alternatif-2: jalur angkutan (*point-to-point*) dibagi dalam 3 zona/rute: rute sisi barat, sisi tengah, dan sisi timur, masing-masing rute melayani 5 obyek wisata.   Masing-masing alternatif tersebut membawa manfaat terutama dari sisi potensi meminimalisir kepadatan lalu lintas di pusat Kota Wonosari dan sepanjang koridor menuju lokasi obyek wisata, serta implikasi terhadap kebutuhan penyediaan armada dan fasilitas pendukung operasionalnya.   * 1. Apabila pilihan rute layanan *shuttle* yang dioperasikan adalah alternatif-2, maka perlu diikuti penyediaan fasilitas pendukungnya, seperti:   2. area parkir kendaraan pribadi sekaligus sebagai simpul transfer ke angkutan *shuttle,* dengan beberapa alternatif lokasi yaitu: (1) di wilayah Gading (sisi barat Kota Wonosari) dan (2) di Terminal Dhaksinarga (sisi timur Kota Wonosari);   3. area transfer antar angkutan *shuttle,* dengan beberapa alternatif lokasi yaitu: (1) di sekitar Desa Panggang (ujung barat); (2) di sekitar Desa Kemadang (sisi tengah-barat); (3) di sekitar Desa Tepus (sisi tengah-timur); dan (4) di sekitar Desa Rongkop (sisi timur);   4. ruang tunggu bagi calon penumpang angkutan *shuttle,* dengan lokasi di simpul-simpul transfer dan di tiap lokasi obyek wisata;   5. fasilitas pendukung yang lain seperti: pusat informasi pariwisata dan layanan tiket angkutan, toilet, musholla, restoran.   6. Mekanisme penetapan tarif layanan angkutan shuttle destinasi wisata di Kabupaten Gunungkidulmasih membutuhkan kajian yang lebih mendalam. Penentuan besarnya tarif layanan angkutan shuttle dapat diintegrasikan dengan tarif layanan obyek wisata, yang terdiri atas: (a) komponen biaya transportasi; dan (b) komponen biaya tiket masuk ke obyek wisata (sifatnya fleksibel sesuai pilihan wisatawan). Layanan shuttle dapat dimungkinkan tidak dipungut tarif (gratis), dengan prinsip bahwa penggunaan angkutan shuttle merupakan bagian dari jasa layanan wisata. | 1. jumlah pengunjung pada jam puncak di setiap obyek wisata; 2. data teknis simpul transfer angkutan pribadi ke angkutan shuttle, mencakup: lokasi, luasan lahan, ketersediaan infrastruktur pendukung (air bersih, akses, dan lain sebagainya); 3. pilihan alternatif rute layanan angkutan shuttle, apakah akan menerus sepanjang koridor wisata atau berbasis zonasi (3 zona layanan: barat, tengah, timur), masing-masing perlu dikaji dalam hal prospek/peluang dan kendala teknis yang dihadapi; 4. jika layanan shuttle ini berbayar, maka mekanisme penentuan tarif layanan shuttle perlu dikaji secara mendalam dengan memperhatikan aspek biaya operasi kendaraan dan biaya-biaya lain yang terkait seperti: tarif tiket masuk ke lokasi wisata, tarif parkir kendaraan yang berlaku, dan lain sebagainya. Jika layanan shuttle ini tidak berbayar (gratis), maka penyediaan layanan diposisikan sebagai bagian dari jasa layanan wisata yang mana hal ini perlu dikoordinasikan lebih lanjut dengan pihak instansi terkait, dalam hal ini Dinas Kebudayaan dan Kepariwisataan Kabupaten Gunungkidul. | Dinas Perhubungan Kabupaten Gunung Kidul |
| 17 | Integrasi Jaringan Transportasi Penumpang dan Barang di Kabupaten Pringsewu | Berdasarkan analisis berdasarkan hasil observasi atau pengamatan langsung di lokasi dan tinjauan literatur, telah didapat beberapa kesimpulan yaitu:   1. Kondisi transportasi yang terdapat di Kabupaten Pringsewu saat ini antara lain: 2. Masih terdapatnya beberapa ruas jalan yang rusak. 3. Masih terdapatnya kemacetan di beebrapa ruas jalan, terutama di kawasan sekitar pasar dan pada saat *peak hour*. 4. Terdapat beberapa tikungan di ruas jalan di Kabupaten Pringsewu yang belum dilengkapi fasilitas pendukung keselamatan. 5. Belum ada akses ruas jalan yang menghubungkan antar kecamatan. 6. Terdapat permasalahan drainase sehingga mengakibatkan genangan air saat terjadi hujan. 7. Kurangnya ketersediaan kantong parkir, terutama di kawasan perkotaan Pringsewu. 8. Masih terdapat jembatan penghubung yang perlu diperbaiki. 9. Kurangnya tingkat kenyamanan dan ketepatan waktu pada angkutan umum yang dimiliki. 10. Masih terdapat angkutan umum yang masih berplat hitam dan menggunakan mobil *pick up* beratap. Hal tersebut pelu menjadi perhatian khusus bagi pemerintah Kabupaten Pringsewu demi penyediaan angkutan umum yang layak, aman, dan nyaman. 11. Pola transportasi penumpang di Kabupaten Pringsewu cenderung mengarah ke pusat-pusat kegiatan, seperti pusat kegiatan industri, perdagangan dan jasa, serta pendidikan, yang sebagian besar terdapat di Kecamatan Pringsewu dan Kecamatan Gadingrejo. 12. Pola pergerakan barang di Kabupaten Pringsewu cenderung memiliki bangkitan di sekitar kawasan *hinterland* atau kecamatan-kecamatan yang memiliki kawasan agropolitan dan minapolitan menuju ke arah Kecamatan Pringsewu sebagai pusat kegiatan perdagangan dan jasa di mana di Kecamatan tersebut merupakan pusat pemasaran komoditas-komoditas tersebut. Selain Kecamatan Pringsewu, wilayah yang menjadi tarikan pergerakan barang di Kabupaten Pringsewu adalah menuju Kota Bandar Lampung dan Kabupaten perbatasan, seperti Kabupaten Pesawaran dan Kabupaten Tanggamus. | 1. Pembangunan ruas jalan lingkar luar yang menghubungkan antar kecamatan. Ruas jalan tersebut melewati Kecamatan Gadingrejo – Sukoharjo – Adiluwih – Banyumas – Pagelaran – Ambarawa – Pardasuka – Gadingrejo 2. Peningkatan kualitas ruas jalan penghubung antara Wates, Kecamatan Pringsewu dan Fajaresuk, Kecamatan Gadingrejo, baik dari aspek pelebaran jalan maupun penambahan lajur jalan 3. Perencanaan pembuatan jalur rute pariwisata, terutama jalur menuju kawasan wisata budaya di Kecamatan Pardasuka dan Kecamatan Pringsewu, serta jalur menuju wisata lainnya yang di sekitar Kabupaten Pringsewu, misalnya Teluk Kiluan di Kabupaten Tanggamus 4. Perbaikan dan peningkatan kualitas jaringan jalan dan jembatan (terutama jembatan yang terdapat di Kecamatan Sukoharjo) 5. Pemasangan traffic light di semua persimpangan jalan 6. Pembangunan dan pengembangan terminal angkutan penumpang tipe C di Kecamatan Sukoharjo dan tipe B di Kecamatan Gadingrejo 7. Pembangunan halte atau subterminal angkutan penumpang di pusat masing-masing kecamatan 8. Pembangunan terminal tipe C di setiap kecamatan 9. Pengembangan pelayanan angkutan pedesaan 10. Pengembangan angkutan pelajar, bisa berupa bus sekolah 11. Pengembangan angkutan karyawan, bisa berupa bus karyawan 12. Pembangunan dan pemeliharaan drainase 13. Pembangunan dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki, berupa trotoar, zebra cross, atau jembatan penyeberangan orang (JPO) 14. Pengembangan jalur lambat untuk kendaraan tidak bermotor 15. Perencanaan penyediaan kantong parkir 16. Pembangunan jaringan rel kereta api 17. Pembangunan stasiun kereta api di Kecamatan Gadingrejo dan Kecamatan Pagelaran 18. Pengembangan dan pembangunan terminal angkut barang 19. Pembangunan rest area kendaraan angkutan barang 20. Pengembangan sentral distribusi barang 21. Pengembangan jalur angkutan barang | Dinas Perhubungan Kabupaten Pringsewu |
| 18 | Penentuan Lokasi Terminal Angkutan Barang di Kab. Banyuwangi | 1. Hasil studi ini masih bersifat indikatif dengan dukungan data berbasis informasi data spasial serta kecenderungan pengguna angkutan barang sebagai calon pengguna terhadap rencana pengembangan terminal barang di Kabupaten Banyuwangi. 2. Kebutuhan pengembangan terminal barang di Kabupaten Banyuwangi sangat diperlukan, dikarenakan beberapa alasaan berikut:    1. ketersediaan infrastruktur jaringan jalan serta simpul transportasi yang memadai;    2. potensi jumlah pergerakan barang *(demand)* yang cukup besar, mengingat peran sektor perdagangan, hotel dan restoran sebagai pembentuk PDRB nomor dua (31,14%) setelah pertanian. Disisi lain, dorongan menumbuhkan sektor pariwisata akan berdampak terhadap permintaan barang khususnya barang-barang penunjang industri pariwisata. Ha ini bisa terlihat dari perkembangan kepemilikan kendaraan pengangkut barang (10 ribu lebih pick up dan 7 ribu lebih truk pada tahun 2013).    3. dukungan kebijakan di sektor transportasi daerah yang secara eksplisit dituangkan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Banyuwangi Nomor 08 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banyuwangi Tahun 2012-2032, menyatakan pengembangan terminal barang di Kecamatan Kalipuro dan Kecamatan Wongsorejo. 3. Lokasi potensial dikembangkan sebagai terminal barang adalah wilayah disekitar jalan arteri (500 m kiri kanan jalan). Hal ini berdasarkan analisis spasial dengan metode *overlay* mengindikasikan wilayah dikoridor jalan arteri optimal digunakan sebagai terminal barang. Berdasarkan diskusi dengan stakeholder beberapa lokasi indikatif yang bisa dikembangkan sebagai terminal barang adalah Terminal Bus Sritanjung, Kawasan Industri di Desa Bangsring serta gudang Bulog di Jalan Letjend Suprapto (Jalan Argopuro) Desa Klatak, Kecamatan Kalipuro. | 1. arus pergerakan dan volume angkutan barang di Kabupaten Banyuwangi; data mengenai kebutuhan pengembangan terminal barang, mencakup: luasan lahan, ketersediaan infrastruktur pendukung (air bersih, akses, dan lain sebagainya) 2. Terkait dengan kebutuhan pengembangan terminal angkutan barang di Kabupaten Banyuwangi ini, perlu diperdalam dengan melakukan kajian kelayakan pengembangan terminal barang secara komprehensif dari aspek teknis, finansial maupun ekonomi. | Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi |
| 19 | Pengembangan Jaringan Transportasi dan Simpul Transportasi (Gunung Kidul) | * 1. Penyusunan Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan dan Simpul Transportasi di Kabupaten Gunungkidul ini merupakan pedoman dalam penyelenggaraan dan perencanaan transportasi diKabupaten Gunungkidul pada umumnya dan Kota Wonosari pada khususnya;   2. Penataan transportasi Kabupaten Gunungkidul diarahkan pada penataan kawasan perencanaan Kota Wonosari dan memperhatikan Kota Wonosari sebagai kawasan strategis kabupaten serta pusat pergerakan;   3. Keberadaan kawasan strategis kabupaten, sebaran kawasan perbatasan maupun koridor pertumbuhan ekonomi dan sebaran lokasi wisata menjadi dasar bagi ketersediaan layanan angkutan umum sebagai alat aksesibilitas dan mobilitas masyarakat;   4. Keberadaan Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan harus bisa disinergikan sehingga akan dapat tercipta suatu layanan angkutan umum yang terintegrasi, harmonis dan merupakan satu kesatuan layanan;   5. Masih terdapat rute layanan angkutan umum yang berputar-putar dan saling berpotongan, sehingga layanan yang ada tidak efektif dan efisien;   6. Zona layanan lalulintas di Kabupaten Gunungkidul dibagi menjadi 2 (dua) zona kawasan yakni Kawasan Zona I yang meliputi perkotaan Wonosari dan sekitarnya dan Zona II merupakan kawasan Interface;   7. Layanan transportasi di Zona I lebih mengedepankan layanan angkutan umum dengan dukungan moda kendaraan tidak bermotor. Hal ini untuk menghindari kemungkinan kepadatan lalulintas di Perkotaan Wonosari akibat pemakaian kendaraan bermotor pribadi. | 1. Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan dan Simpul Transportasi di Kabupaten Gunungkidul sebaiknya diarahkan pada penataan kawasan perencanaan Kota Wonosari dan memperhatikan Kota Wonosari sebagai kawasan strategis kabupaten dan pusat aktifitas dan pergerakan lalulintas. 2. Penataan Transportasi Kabupaten Gunungkidul diarahkan pada pengembangan Kawasan Perkotaan Wonosari. 3. Penataan dan pengembangan simpul Transportasi dilakukan dengan terintegrasi dengan moda lain, khususnya moda kendaraan tidak bermotor di Perkotaan Wonosari. 4. Penataan sistem transportasi kedepan harus sesuai dengan visi misi yang dibangun oleh Pemerintah Kabupaten Gunungkidul, sehingga harapannya tidak lari pada koridor yang ingin dicapai, yakni Kabupaten Gunungkidul yang lebih maju, makmur dan sejahtera. | Dinas Perhubungan Kabupaten Gunung Kidul |
| 20 | Evaluasi Jaringan Lintas Angkutan Barang di Bengkulu | 1. Secara umum kapasitas jalan angkutan barang di kota Bengkulu masih mempunyai kapasitas yang sangat besar. Namun, dengan rusaknya jalan yang dilewati angkutan barang merupakan hal yang perlu mendapatkan perhatian dan perlakuan khusus dan kerusakan jalan pada Kota Bengkulu disebabkan oleh Kota Bengkulu yang menjadi perlintasan angkutan barang denga tonase tinggi dan tidak adanya penindakan aparat. 2. Hal lain yang merupakan sebab rusaknya jalan di Kota Bengkulu adalah mutu perkerasan jalan yang kurang baik namun untuk hal ini diperlukan studi yang lebih lanjut. | 1. Perlu adanya studi mengenai kelayakan mutu perkerasan jalan di Propinsi Bengkulu;2. Pembuatan jalan kelas khusus angkutan barang yang mana di operasikan oleh Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) atau Private Public Partnership (PPP); 2. Pembuatan simpul jaringan angkutan barang di Kota Bengkulu; 3. Pembuatan jembatan timbang dan penindakan kepada angkutan barang yang tonasenya melebihi standar oleh pihak yang berwenang; 4. Studi ini belum sampai pada tahap level program aksi untuk itu perlu dilakukan studi lebih lanjut untuk mempertajam daftar usulan kebijakan strategis jaringan angkutan barang di Bengkulu. | Dinas Perhubungan Kota Bengkulu |
| 21 | Sistem Informasi Pergudangan di Palembang |  | Diperlukan suatu tatanan lokasi komplek pergudangan yang berdekatan dengan lokasi industri tapi juga tidak terlalu jauh dengan lokasi retailer berada karena lokasi gudang yang berada saat ini jaraknya dirasa sudah ideal dengan retailer. Pembatasan akses kendaraan yang sekarang diberlakukan memang sudah efektif untuk mengurangi tingkat kemacetan yang terjadi di Jalan Pangeran Ayin tapi selanjutnya perlu didukung lagi dengan penambahan akses ataupun penataan lokasi gudang yang baru secara bertahap untuk menekan tingkat kemacetan. | Dinas Perhubungan Kota Palembang |
| 22 | Revitalisasi Layanan Intermoda Angkutan Laut Tanjung Tiram - Kuala Tanjung | 1. Manfaat Pelabuhan Tanjung Tiram terhadap pergerakan penumpang dan barang masih rendah saat ini hanya digunakan sebagai pelabuhan nelayan. 2. Perekonomian yang berkembang saat ini adalah pelabuhan Tanjung Tiram sebagai pelabuhan ikan. 3. Pendangkalan alur di dermaga Tanjung Tiram menyebabkan layanan penumpang dari Tanjung Tiram tidak dapat lagi beroperasi. 4. Moda darat lebih dipilih karena waktu tempuhnya lebih cepat dan dari segi biaya lebih murah daripada moda laut. 5. Pembangunan terminal penumpang yang baru saat ini sedang dibangun untuk mempersiapkan dibukanya kembali layanan penumpang. 6. Peningkatan rencana pembangunan jalan akan lebih mempercepat waktu tempuh dan kemudahan distribusi barang dan penumpang. 7. Pelabuhan Kuala Tanjung didesain menjadi pelabuhan multipurpose barang, sehingga tidak didesain untuk pelabuhan penumpang. 8. Berdasarkan hasil analisis maka rute layanan angkutan laut dari Tanjung Tiram ke Kuala Tanjung saat ini tidak layak dilaksanakan. | * + 1. Pelabuhan Tanjung Tiram dapat dibuka kembali menjadi layanan penumpang dengan persyaratan wajib yang harus dipenuhi terlebih dahulu yaitu:   1. Pengerukan alur di dermaga sehingga kapal penumpang bisa bersandar   2. Pembangunan kantor dan peralatan imigrasi   3. Penyediaan kapal layanan penumpang   4. Penataan kawasan pelabuhan Tanjung Tiram, saat ini banyak bangunan ilegal nelayan yang sulit untuk di revitalisasi.      1. Pengerukan alur di dermaga membutuhkan biaya yang sangat besar, dan mengingat bahwa lokasi ini merupakan muara sungai maka harus diperhatikan kembali pengerukan kedepan (pemeliharaan) secara rutin.      2. Rekomendasi yang paling efektif dan efisien adalah penyediaan angkutan umum atau penyediaan sarana dan prasarana pendukung untuk melayani penumpang dari Tanjung Tiram menuju ke Tanjung Balai Asahan karena hanya berjarak waktu tempuh 1 (satu) jam. Jika jaringan jalan ditingkatkan maka waktu tempuh menjadi lebih singkat lagi.Pemanfaatan terminal C yang ada di Tanjung Tiram sebagai layanan intermoda di darat akan jauh lebih efektif dan efisien daripada menggunakan sisi laut.      3. Perbaikan transportasi darat dan infrastruktur jalan lebih murah daripada pengerukan alur sungai yang harus dilakukan secara rutin, sehingga sisi darat menjadi prioritas yang lebih penting baik dari segi biaya, waktu dan kenyamanan. | Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara |