**REKOMENDASI HASIL STUDI/ PENELITIAN**

**PUSLITBANG TRANSPORTASI JALAN DAN KERETA API**

| **NO** | **JUDUL STUDI** | **HASIL STUDI** | **REKOMENDASI** | **DISAMPAIKAN KEPADA** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Studi Aplikasi Pencatatan dan Verifikasi Kendaraan Masuk dan Keluar Wilayah | 1. Sistem yang terpasang tidak mengganggu operasionalisasi sistem IT dan proses kerja yang berlaku kantor ASDP di Pelabuhan Gilimanuk, Bali. 2. Fungsi identifikasi nomor plat kendaraan masih belum berfungsi secara optimal, dimana masih terjadi kesalahan dan kegagalan identifikasi. 3. Fungsi identifikasi jenis kendaraan hanya dapat mengidentifikasi 3 jenis kendaraan saja, namun demikian, untuk keperluan vehicle counting, tiga jenis kendaraan tersebut dapat dianggap cukup. 4. Sistem sensor dan computer pemroses data sudah dapat mengirimkan data ke komputer server, dan menyimpan data hasil capture di computer server. 5. Sistem aplikasi pencatatan dan verifikasi kendaraan masuk dan keluar wilayah sudah terpasang dan berfungsi di server, tetapi belum dapat menerima data dari computer pemroses data karena mekanisme komunikasi yang belum optimal. 6. Sistem aplikasi pelaporan pencatatan dan verifikasi kendaraan masuk dan keluar wilayah berbasis web sudah terpasang di server dan berfungsi dengan baik. 7. Sistem kamera video surveillance untuk monitoring kawasan pelabuhan sudah terpasang dan berfungsi dengan baik. Kawasan pelabuhan dapat dimonitor secara local dan online melalui web browser yang tersambung kejaringan LAN. 8. Fasilitas internet sudah tersedia dan berfungsi dengan baik (dapat mengakses internet). 9. Sistem kamera video surveillance belum dapat diintegrasikan dengan sistem ATCS di Kantor Dishub Pemprov Bali melalui internet karena masih terdapat keterbatasan fitur untuk pengaturan remote monitoring. | Secara umum terlihat bahwa system sudah terpasang dan berfungsi, namun masih memerlukan perbaikan dan penyempurnaan fungsi identikasi nomor plat kendaraan dan jenis kendaraan secara berkelanjutan sehingga semakin lama system beroperasi, maka akan didapatkan hasil yang semakin akurat. Sistem aplikasi pencatatan dan verikasi kendaraan masuk dan keluar wilayah juga perlu diperbaiki pada bagian  komunikasi data sehingga data yang dikirimkan oleh computer pemroses data dapat disimpan dalam basis data dan ditampilkan di server. Selain itu, fitur internet yang diberikanoleh penyedialayanannya (ISP) perlu dievaluasi kembali terutama tur yang memungkinkan dilakukannya fungsi remote monitoring NVR melalui internet sehingga dimungkinkan integrasi dengan sistem ATCS di Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Bali. | Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Bali. |
| 2 | Studi Penyusunan Master Plan Pelabuhan Penyeberangan di Kabupaten Morowali Sulawesi Tengah | Terdapat 4 (empat) alternatif lokasi pelabuhan penyeberangan di Kabupaten Morowali. Berdasarkan alternatif-alternatif di atas, yang dipilih untuk dijadikan sebagai lokasi pelabuhan penyeberangan adalah alternative 3 (Desa Lafeu). Hal tersebut didasarkan atas penilaian terhadap aspek evaluasi yang telah dilakukan dan diperoleh bahwa alternatif 3 di Desa Lafeu memiliki nilai tertinggi daripada alternatif yang lain. | 1. Perencanaan sisi perairan perlu mempertimbangkan ukuran kapal, dimensi dermaga, bentuk dermaga, panjang dermaga, dan alur pelayaran. 2. Terminal seharusnya dilengkapi dengan fasilitas loket, ruang tunggu penumpang, ruang bagasi, toilet, pencahayaan yang cukup, alarm alat komunikasi, kantin, dan Mushalla. Bangunan penumpang dan fasilitas harus dirancang untuk menyediakan ruang gerak aman bagi orang tua dan penyandang disabilitas di kursi roda. Rancangan bangunan juga harus memepertimbangkan kondisi lokasi, karakteristik fasilitas, dan jumlah penumpang. 3. Parkir mobil di pelabuhan (berdasarkan parkir mobil yang dirancang untuk fasilitas pelabuhan) hendaknya juga mengacu pada standar struktur dan peralatan yang berlaku. Tempat parkir terbesar sesuai daerah pelayanan masing-masing bangunan yaitu daerah sekitar dermaga dan daerah sekitar bangunan fasilitas perkantoran. Ukuran dan lokasi parkir mobil hendaknya ditentukan sehingga tidak menemui perintang untuk menggunakan fasilitas pelabuhan, dengan pertimbangan lalu-lintas yang digerakkan dan kondisi jalan di sekitarnya. | Bupati Kabupaten Morowali Sulawesi Tengah |
| 3 | Profil Pelaksanaan Pengujian Berkala kendaraan Bermotor | Tersusunnya profil pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor | 1. Untuk pelaksanaan akreditasi dan sertifikasi rata-rata yang menjadi permasalahan adalah masalah fasilitas pengujian, peralatan, SDM, proses pengujian. Perlu dilakukan pemberdayaan berupa dukungan peralatan atau pelatihan untuk meningkatkan kinerja PKB baik dari pemerintah pusat ataupun dari pemerintah daerah. 2. Banyaknya praktek percaloan, banyaknya rekayasa kendaraan saat akan dilakukan pengujian merupakan indikator belum baiknya kinerja PKB khususnya dalam ketegasan SDM dalam melakukan proses pengujian, perlu dilakukan proses audit yang lebih baik mengenai kinerja PKB. 3. Unit PKB yang berkinerja baik dan siap untuk melaksanakan proses akreditasi seperti PKB Kota Tangerang Selatan, Kota Cilegon, Kabupaten Bekasi, Kota Semarang perlu dilakukan pendampingan untuk kesiapan proses akreditasi dan sertifikasi. 4. Unit PKB yang berkinerja kurang baik seperti unit PKB Kota Serang, PKB Kota Bekasi, perlu mendapatkan pembinaan lebih serius untuk meningkatkan kinerja yang lebih baik. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 4 | Lanjutan Penelitian Pengoperasian Motor Listrik di Jalan | 1. Kajian pustaka berbagai hal yang relevan dengan kendaraan sepeda motor listtrik sudah dilakukan. Beberapa perbandingan dasar antara sepeda motor konvensional dan sepeda motor listrik sudah dipaparkan. Selain itu fitur-fitur umum dari sepeda motor listrik sudah dijabarkan. 2. Sampai laporan akhir ini dibuat beberapa data kuantitatf terkait evaluasi dan pengujian 2 sepeda motor listrik jenis E-Supermoto dan E-Skutik berhasil diperoleh, meski masih dalam skala terbatas. 3. Dari beberapa hasil pengujian, banyak diperoleh kesimpulan tidak lulus uji, yang berarti untuk pengujian yang dimaksud harus diulang. 4. Untuk mendapatkan data-data kehandalan dari komponen yang ada dalam sistem sepeda motor listrik, pengujian tidak bisa dilakukan hanya 1 kali, tetapi harus berkesinambungan. 5. Kalau dikaitkan dengan target awal yang diinginkan, maka hasil dari penelitian sampai saat ini bisa dikatakan belum memenuhi sasaran, tapi tahapannya sudah semakin jelas.   . | Perlu adanya kajian lanjutan dari penelitian ini disertai dengan dukungan pemerintah, terkait dengan penggunaan dan komersialisasi motor listrik. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 5 | Survey Prediksi Angkutan Lebaran 2015 | 1. Karakteristik pemudik berdasarkan pekerjaan (Jabodetabek) yang memiliki prosentase tertinggi adalah karyawan swasta dengan prosentase sebesar 35% atau sebanyak 4,405,268 pemudik, urutan kedua adalah wiraswasta dengan prosentase 33% atau sebanyak 4,154,433 pemudik dan selanjutnya adalah PNS/TNI/POLRI dengan prosentase sebesar 21% atau sebanyak 2,642,187 pemudik. Sementara untuk jenis pekerjaan lainnya yang memiliki prosentase lebih rendah adalah ibu rumah tangga, pensiunan, pelajar, pengusaha, pegawai BUMN serta pekerjaan dengan tidak berpenghasilan secara tetap. 2. Karakteristik pendapatan tertinggi (Jabodetabek) dari para pemudik adalah berkisar 3-5 juta dengan prosentase sebesar 40 % atau sebanyak 5,035,984, urutan kedua adalah yang memiliki pendapatan 1-3 juta dengan prosentase 439 % dan selanjutnya adalah yang memiliki pendapatan 5-10 juta dengan prosentase sebesar 14 %, sementara untuk jumlah pendapatan lainnya adalah yang memiliki jumlah pendapatan lebih besar dari 10 juta dan kurang dari 1 juta 3. Besarnya bangkitan perjalanan yang menunjukkan jumlah orang yang melakukan perjalanan di daerah studi ini, diprediksi total jumlah perjalanan pemudik dari 13 wilayah aglomerasi adalah sebesar 28.534.195 orang pemudik. 4. Tujuan terbesar dari pemudik adalah dengan tujuan Provinsi Jawa Tengah sebesar 4.811.231 orang pemudik. 5. komposisi penggunaan moda pada mudik lebaran tahun 2015 didominasi moda mobil pribadi dengan prosentase sebesar 22,9% dan moda bus sebesar 21,6%. Untuk jenis kendaraan sepeda motor memiliki prosentase sebesar 20,5% dan pesawat udara memiliki prosentase sebesar 11,0%. 6. Prediksi pertumbuhan moda pada angkutan lebaran tahun 2015 paling banyak adalah kereta api yang prosentasenya mencapai 12% dibandingkan pada tahun 2014. Moda lainnya yang mengalami peningkatan adalah angkutan mudik gratis, hal ini yang menunjukkan minat yang cukup besar dari masyarakat terhadap pelayanan mudik gratis. 7. Dalam memilih moda pemudik cenderung memilih moda yang lebih murah. Disamping itu banyak juga pemudik lebih memilih moda yang dapat memberikan rasa nyaman dan moda yang lebih cepat. 8. Prosentase terbesar untuk kendaraan yang akan digunakan dilokasi mudik adalah mobil pribadi dengan prosentase sebesar 40%. Sepeda motor memiliki prosentase sebesar 37% 9. Prediksi puncak arus mudik adalah H-2 sebelum lebaran. Dimana Hari Raya Idul Fitri sendiri diprediksi terjadi pada tanggal 15 Juli 2015. Prediksi puncak arus balik tahun 2015 sendiri diperkirakan akan terjadi pada H+3 yang jatuh pada hari selasa tanggal 21 Juli 2015. Sedangkan pada H+2, H+4, dan H+5 juga memiliki fluktuasi yang cukup tinggi dan cenderung sama 10. Dari 74 % responden yang berminat menggunakan program mudik gratis, sebanyak 55 % memilih moda bus, 28 % memilih moda kereta api dan 17 % memilih kapal laut. Berdasarkan hasil wawancara di wilayah Jabodetabek diperoleh informasi jika disediakan pengiriman motor gratis reponden yang bersedia beralih menggunakan angkutan umum adalah 69 %. Kemudian responden diberikan pertanyaan lebih rinci seperti jika kapasitas angkutan umum dinaikkan 79% responden menyatakan bersedia. Kemudian responden diberikan pertanyaan lagi apabila kapasitas angkutan umum dinaikkan, tarif diturunkan didapatkan hasil 82% responden bersedia untuk beralih ke angkutan umum. |  | 1. Menteri Perhubungan 2. Dirjen Hubdat |
| 6 | Sistem Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan | Berdasarkan pengolahan data dan tinjauan dari lapangan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa perlu adanya penambahan jembatan timbang dan penambahan lajur pada jembatan timbang existing untuk dapat mengakomodir permasalahan yang terjadi di jembatan timbang selama ini. | Perlu adanya penambahan lokasi jembatan timbang antara lain :  A. Provinsi Jawa Barat   1. Pelabuhan Ratu, Kab. Sukabumi 2. Gekbrong, Kab. Cianjur 3. Leuwiliang, Kab. Bogor 4. Tanjung pura, Kab. Karawang 5. Cileunyi, Kab. Bandung 6. Ciracas, Kab. Kuningan 7. Losari, Kab. Cirebon   B. Provinsi Jawa Tengah   1. Kersana, Kab. Brebes 2. Bt. Sari, Kab. Cilacap 3. Buntu, Kab. Purwokerto 4. Randung dongkal, Kab. Pemalang 5. Kretek, Kab. Wonosobo 6. Giriwoyo, Kab. Wonogiri 7. Kuwu, Purwodadi   C.Provinsi Jawa Timur   1. Jalan antara Madiun-Ponorogo | Dirjen Perhubungan Darat |
| 7 | Penelitian Kinerja lalu lintas pada jalan nasional di Kota-Kota Metropolitan | 1. bahwa umumnya Kinerja Jaringan Jalan Nasional yang dilalui BRT untuk 4 kota adalah baik/lancar, hanya pada beberapa titik mengalami tundaan karena jalan menyempit, jenuh berlebih pada simpang, dan hambatan samping yang menerus. Hal ini dinyatakan oleh kecepatan rata-rata berkisar antara 30-40 km/jam dengan derajat kejenuhan dominan sebesar 0,8. 2. Derajat kejenuhan di Kota Surakarta pada umumnya rendah (< 0,71), tetapi rasio waktu perjalanannya tertinggi (2,83) yang terjadi di jalan sempit Yosodipuro (2/2UD) sehingga diperlukan pembangunan celukan pemberhentian bus. 3. Derajat kejenuhan di Kota Yogyakarta pada umumnya tinggi (1,01-1,35), tetapi rasio waktu perjalanannya relatif normal (1,2) kecuali yang terjadi di Jalan Laksda Adisucipto yang nilainya mencapai 1,73 karena arusnya fluktuatif sehingga diperlukan rekayasa dan manajemen lalu lintas. 4. Derajat kejenuhan di Kota Bandung pada umumnya normal (0,8-1) dan rasio waktu perjalanannya relatif normal (1,08-1,25) kecuali yang terjadi di Jalan Ahmad Yani yang nilai derajat kejenuhannya cukup tinggi (1,1) karena hambatan samping tinggi dan menerus sehingga perlu ditertibkan PKL yang menjadi sumber hambatan samping. 5. Derajat kejenuhan di Kota Palembang pada umumnya normal (0,8-1) kecuali Jalan Demang Lebar Daun. Rasio waktu perjalanan jaringan jalan tersebut tinggi (1,8) sehingga dalam waktu mendesak perlu pelebaran Jalan Demang Lebar Daun dan re-setting time signal di simpang Jend. Sudirman-Veteran. | Perlu ditetapkan peraturan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Tingkat Pelayanan pada ruas jalan Nasional | Dirjen Perhubungan Darat |
| 8 | Penelitian Implementasi Tachograph pada Kendaraan Bermotor di Jalan | 1. Secara umum hasil pengujian pemasangan tachograph pada kendaraan angkutan umum didapatkan bahwa setelah dilakukan peringatan dan nasihat dari alat tchograph maka terdapat perubahan dari kinerja pengemudi menjadi lebih baik dari sisi keselamatan maupun sisi pengoperasian kendaraan 2. Secara umum didapatkan hasil bahwa secara rata-rata terdapat penghematan bahan bakar kendaraan uji sebesar 4,6% setelah pengemudi mendapatkan peringatan dan nasihat dari alat tachograph. 3. Dari sisi keselamatan berlalu lintas didapatkan hasil bahwa terdapat penurunan potensi kecelakaan sebesar 9,3% setelah pengemudi mendapat nasihat dan peringatan dari alat tachograph. 4. Pada sisi lingkungan, didapatkan hasil bahwa terdapat penurunan emisi gas buang kendaraan pada kendaraan yang dipasang tachograph serta mendapat peringatan dan nasihat perbaikan kinerja. | Dari kajian ini diharapkan dapat dilanjutkan dengan penyusunan regulasi untuk memayungi kewajiban pemasangan tachograph sebagai alat bantu peningkatan perilaku pengemudi dalam  berkendara serta sebagai pemantau manajemen perusahaan untuk memastikan pelayanan yang terbaik kepada konsumen. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 9 | Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Umum Jalan | 1. Analisis dan Evaluasi Ditinjau dari Aspek Kebijakan Terminal Indhiyang, Raja Basa, PD Terminal Makassar Metro, Ambawang ALBN dan Purabaya telah melaksanakan ketentuan kebijakan yang ada seperti UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Angkutan dan Jalan Raya dan Peraturan Pemerintah Nomor: PM.40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, akan tetapi belum sepenuhnya melaksanakan tersebut dikarenakan hal tersebut terkendala dengan masalah anggaran yang tidak terpenuhi sesuai kebutuhan, aspek Sumber Daya Manusia yang belum bekerja sepenuhnya dan Pelayanan di terminal yng belum terpenuhi sesuai dengan SPM yang diinginkan. 2. Terminal dan Keberadaannya Ditinjau dari Aspek Pengoperasian   Terminal Indhiyang, Raja Basa, PD. Terminal Makassar Metro, Ambawang ALBN dan Purabaya telah melaksanakan pengorganisasian dengan baik sesuai dengan Standar Operasi Prosedure (SOP) walaupun dilihat dari aspek keselamatan dan keamanan ada beberapa nilai yang perlu diperbaiki seperti peningkatan kelaikan kendaraan, kelengkapan fasilitas keselamatan dan peningkatan keamanan dan keselamatan sedangkan nilai tinggi dan sangat bermanfaat terhadap keselamatan dan keamanan yaitu penurunan kecelakaan dan ketersediaan alat keselamatan. Dalam hal ini ada beberapa yang perlu di tingkatkan penampilannya seperti integritas fasilitas antar moda kemasa depannya, konektivitas pengaturan lalu lintas di luar terminal, kerjasama dengan pihak swasta, sedangkan aspek operasional yang telah baik dan perlu ditingkatkan antara lain Kesesuaian Lokasi Ketersediaan Angkutan Moda Lainnya Dampak Lingkungan Lalu Lintas Yang Tertib Sesuai dengan Pengembangan Pusat Kegiatan Sesuai dengan Kinerja Jaringan Jalan/Trayek Tersedianya Jalan Alses Keluar Masuk Kendraan yang Lancar Ketersediaan Lahan Terminal.   1. Adanya pengaturan kembali tentang Penyelenggaraan Terminal Tipe A, berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah harus dijadikan momentum untuk melaksanakan perbaikan penyelenggaraan terminal. 2. Selain tipologi terminal penumpang angkutan umum yang telah diatur berdasarkan peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas dan angkutan jalan (Tipe A, B dan C), perlu pula melakukan elaborasi dengan tipologi berdasarkan *Standar Guidlines Terminal-Station,* dimana terdapat 8 tipologi terminal. 3. Solusi perbaikan penyelenggaraan terminal dilakukan dengan melakukan **restrukturisasi** Terminal Penumpang Angkutan Jalan dengan pendekatan konsep Integrasi Inter dan Antar Moda, *Transit Oriented Development* dan konektivitas. 4. Percepatan pelaksanaan **restrukturisasi** terminal dapat dilakukan melalui kerjasama antara Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi dan Kabupaten/Kota serta swasta. | 1. Perlu ketegasan dari Pembina UPTD Terminal yaitu Dinas Pehubungan Kota/Kabupaten kepada pengelola Terminal Indhiyang, Raja Basa, PD. Terminal Makassar Metro, Ambawang ALBN dan Purabaya untuk memperbaiki kinerjanya dan selalu meningkatkan pelayanan kepada penumpang dan operator bus sehingga masalah penyelenggaraan terminal tetap berjalan baik 2. Rekomendasi yang diberikan untuk pelaksanaan kegiatan Terminal Indhiyang, Raja Basa, PD Terminal Makassar Metro, Ambawang ALBN dan Purbaya yang akan datang dengan arah perbaikan penyelenggaraan bisa dimungkinkan beberapa pemikiran pilihan sebagai konsep kebijakan pengelolaan terminal untuk perobahan dan pengembangan organisasi Terminal dimasa datang | Dirjen Perhubungan Darat |
| 10 | Penelitian Pengembangan Pendetiksi Dini Longsoran dan Anjlogan pada Prasarana Kereta Api | 1. Monitoring pergerakan tanah disekitar fasilitas jalan kereta api adalah sesuatu yang sangat penting untuk mewujudkan moda transportasi yang nyaman dan aman dengan menggunakan kereta api. 2. Melalui hasil pembacaan data dari sensor ekstensometer dan inkilinometer, didapatkan hasil bahwa pengembangan peralatan sensor ekstensometer, inkilinometer dan modul sensor mampu mendeteksi pergeseran tanah hingga orde millimeter secara real time dengan transmisi data wireless gateway 3. Hasil deteksi dari peralatan sensor ekstensometer, inkilinometer dan modul sensor dianggap mampu memberikan peringatan dini ketika terjadi pergerakan tanah yang terus menerus dan ekstrim. Dengan adanya peringatan dini ini diharapkan segera dilakukan penanganan yang tepat sehingga dapat meminimalisai terjadinya kecelakaan kereta api. | 1. Pembangunan Sensor Monitoring Tanah disekitar fasilitas jalan kereta api perlu mendapatkan dukungan dari semua instansi terkait (Ditjenka Perhubungan dan PT.KAI) sehingga hasil data dari sensor bisa digunakan sebagai deteksi pergeseran tanah. 2. Sensor Monitoring Pergerakan Tanah disekitar fasilitas jalan kereta api sebaiknya diletakkan pada area yang steril (jauh dari gangguan/aktivitas eksternal) | Direktorat Jenderal Perkeretaapian |
| 11 | Penyusunan Pedoman Akreditasi dan Sertifikasi Pengujian Kendaraan Bermotor | 1. Pada prinsipnya belum ada Unit PKB yang benar-benar baik 100%, walaupun Unit PKB tersebut sebenarnya cukup baik, tetapi masih saja terdapat beberapa penyimpangan dan kelemahan. Kelemahan yang terjadi bisa dari sisi fasilitas, peralatan, ketersediaan SDM penguji, system informasi, maupun dalam proses uji. 2. Masih terdapat beberapa Unit PKB yang menggunakan cat samping kendaraan, dengan alasan lebih awet, dan lebih baik dari sisi estetika. 3. Di beberapa PKB teridentifikasi, ketersediaan alat uji tapi alat uji tersebut tidak berfungsi karena kurangnya perawatan, dan usianya yang sudah cukup lama. Selain itu ada juga Unit PKB yang kekurangan suplly listrik untuk mengoperasikan alat, sehingga menjadi kendala untuk pelaksanaan uji, dan dilakukan uji manual karena biasanya konsumen tidak sabar menunggu. 4. Pada umumnya hampir semua Unit PKB masih memerlukan kompetensi tenaga penguji, sehingga penguji yang ada saat ini diberdayakan dengan beban kerja yang cukup banyak yang menyebabkan pengujian dilakukan kurang efektif. | 1. Perlu uji coba instrument penilaian akreditasi dan sertifikasi yang telah disusun sebelum diimplementasikan. 2. Perlu data kinerja seluruh PKB di Indonesia, agar dapat ditentukan tingkat akreditasinya. 3. Perlu keterlibatan semua pihak Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Pihak Swasta yang memang ingin terlibat dalam penyelenggaraan pengujian berkala dalam perencanaan dan implemantasi akreditasi PKB. 4. Karena akreditasi dan sertifikasi PKB juga melibatkan tenaga penguji yang akan bekerja pada Unit PKB swasta, maka sebaiknya dalam sertifikasi PKB melibatkan lembaga akreditasi dan sertifikasi yang independen. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 12 | Studi Pemodelan Transportasi untuk Wilayah Jawa dan Jabodetabek | 1. Model transportasi angkutan lebaran ini akan mengadopsi 2 (dua) model demand yaitu demand non-mudik dan demand mudik lebaran. *Demand* yang dikembangkan masih berfokus kepada *demand* jalan raya (pergerakan kendaraan di jalan raya) belum menyentuh *demand* angkutan umum (baik darat, laut, udara dan rel). 2. Perkiraan besaran demand mudik diambil dari hasil survey potensi angkutan lebaran 2015. Rata-rata jumlah pemudik sebesar 40% dari total pupulasi **di lokasi pelaksanaan survey**. 3. Berdasarkan hasil analisa panjang perjalanan diperoleh hasil sebagai berikut: 4. Rata-rata panjang perjalanan pengguna sepeda motor adalah sebesar 283.87 km; 5. Rata-rata panjang perjalanan pengguna kendaraan pribadi adalah sebesar 370.8 km; 6. Rata-rata panjang perjalanan pengguna angkutan umum (jalan raya) adalah sebesar 351.13 km. | 1. Desain jalan pada umumnya menggunakan rata-rata volume harian yang tidak mampu menampung volume kendaraan yang ada saat mudik lebaran. Jika kebijakan pelebaran jalan diambil untuk membantu mengatasi kemacetan seperti saat mudik lebaran maka perlu pemahaman bahwa saat hari biasa akan terjadi kondisi *idle capacity*. 2. Penanganan kasus khusus seperti mudik lebaran (dan hari libur lainnya) harus bersifat koridor secara menerus. Adanya kapasitas yang tidak konsisten di satu segmen (*bottleneck*) akan berimbas secara cepat dan panjang. 3. Untuk jalur Utara, penanganan dan koordinasi secara penuh minimal harus dilakukan mulai dari DKI Jakarta hingga kota Semarang. 4. Untuk jalur Selatan, penanganan dan koordinasi secara penuh harus mencakup 3 koridor yang ada secara bersamaan mulai Bandung hingga Tasikmalaya (koridor via Cipali diasumsikan telah dikoordinir oleh jalur Utara 5. Pemanfaatan secara maksimal jalur alternatif perlu didukung informasi dan kelengkapan fasilitas penunjang. 6. Jika melihat kasus penutupan akses tol Jagorawi ke Puncak dapat dilakukan (saat kondisi sangat padat) maka secara teori pengalihan lalu lintas selama mudik lebaran juga dapat diberlakukan. Sistem ”Buka/Tutup” perlu diupayakan jika kesiapan informasi dan fasilitas di jalur alternatif sudah cukup. Jika benar-benar ingin menjaga keseimbangan maka pengalihan rute pemudik dapat dilakukan mulai di Cikopo . Dengan arus lalu lintas tol yang tinggi perlu kerja keras bagi semua elemen (pengguna jalan, kepolisian, operator tol dan dinas terkait lainnya). 7. Skenario pengalihan volume lalu lintas serta detail manajemen lalu lintas untuk jalur mudik utara (Pantura) akan dibahas secara detail dibagian analisa jaringan mikro (model mikro). | Dirjen Perhubungan Darat |
| 13 | Studi Penyelenggaraan Angkutan Massal Wilayah Aglomerasi Mataram dan Sekitarnya | 1. Koridor Senggigi – Narmada (Koridor 1) dipilih sebagai pilot project untuk di implementasikan di tahap awal 2. Untuk melayani koridor terpilih, dapat menggunakan Bus sedang dan atau Bus Besar 3. Jumlah armada yang dibutuhkan adalah sebesar 24 Bus untuk jenis Bus Sedang atau 16 Bus untuk jenis Bus Besar 4. Bus dioperasikan berbagi lajur dengan kendaraan lain dengan selang waktu layanan (headway) di jam sibuk setiap 3 menit untuk Bus Sedang atau 4.5 menit untuk Bus Besar. 5. Bila hanya koridor terpilih saja yang dioperasikan, maka perlu dana tambahan selain dari hasil pendapatan penjualan tiket penumpang untuk bisa menutupi biaya operasional 6. Ada 15 belas lokasi disepanjang koridor yang berpotansi untuk dijadikan titik layanan (Halte) 7. Untuk mendukung dan meningkatkan penggunaan layanan, dengan asumsi ada koridor lain yang dioperasikan (sebagaimana hasil analisis), maka lokasi titik integrasi layanan ada disekitar lokasi simpang BI dan simpang Seruni serta disekitar Kebon Roek. 8. Lokasi dan kebutuhan fasilitas pendukung ada disepanjang koridor terpilih dan di titik-titik layanan (Halte) serta di beberapa simpang yang dilalui oleh trayek terpilih. | 1. Ada beberapa opsi bentuk kelembagaan yang berbentuk Tim AdHoc sampai dengan bentuk Badan Usaha Milik daerah (BUMD) 2. Ditahap awal bentuk lembaga pengelola bisa berupa Tim AdHoc atau Unit Pelaksana Teknis daerah (UPTD) 3. Perlu disiapkan surat pendelagasian wewenang pengendalian operasional dari Pemerintah Pusat cq Menteri/Dirjendat kepada Pemerintah daerah cq Tim AdHoc atau UPTD 4. Bentuk paling ideal untuk mengelola angkutan massal jalan raya adalah BUMD | Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Nusa Tenggara Barat |
| 14 | Penyusunan Pedoman Analisis Dampak Lalu Lintas dan Sertifikasi Analisis dampak Lalu Lintas | Tersusunnya pedoman mengenai kriteria, tata cara penyusunan dokumen dan pelaksanaan analisis dampak lalu lintas serta tata cara pemberian sertifikasi bagi penyusun dan penganalisis dokumen analisis dampak lalu lintas | Perlu dilakukan sosialisasi kepada Dinas Perhubungan Prov/Kota/Kab dan pengembang mengenai andalalin | Dirjen Perhubungan Darat |
| 15 | Penyusunan Evaluasi Desain Terminal Penumpang Tipe A | 1. Fungsi dari Terminal Tingkir tidak hanya sebagai pusat layanan untuk naik dan menurunkan penumpang, keluar-masuk kendaraan bus dan angkutan tetapi terminal juga memberikan fungsi dikomersilkan sehingga di dalam Terminal Tingkir terdapat toko atau resto/café. 2. Alur keluar-masuk Terminal Tingkir diubah dari yang pada kondisi awal alur keluar-masuk kendaraan terdapat di dua ruas jalan kemudian di konsentrasikan menghadap satu ruas. 3. Fasilitas untuk menaikan dan menurunkan penumpang perlu diperbaiki sehingga terkesan nyaman bagi penumpang. 4. Sirkulasi penumpang dan kendaraan di Terminal Poris Plawad masih belum tertata dengan baik karena masih terjadi konflik antara penumpang dengan kendaraan terutama bus AKDP. Kondisi yang ada penumpang memiliki jalur pejalan kaki yang terpisah dengan kendaraan bus pada jalur masuk terminal, namun ketika penumpang menuju parkir bus AKDP penumpang harus melewati parker bus AKAP sehingga terjadi konflik antara penumpang dengan kendaraan. Untuk mengatasi masalah yang ada perlu penataan kembali sirkulasi penumpang dengan kendaraan dengan cara menyediakan *sky bridge* yang menghubungkan penumpang menuju parkir bussehingga penumpang yang akan menuju ke bus AKAP, AKDP maupun angkutan kota tidak akan terjadi konflik dengan kendaraan. 5. Lokasi Terminal Poris Plawad berdekatan dengan Stasiun Batu ceper. Kondisi ini memungkinkan adanya perpindahan antarmoda dari bus ke kereta api ataupun sebaliknya, di mana Terminal Poris Plawad dan Stasiun Batu Ceper dipisahkan oleh Jalan Benteng Betawi. Hal ini akan menimbulkan adanya konflik bagi penumpang yang akan melakukan perpindahan antarmoda. Untuk mengatasi masalah tersebut maka perlu disediakan jembatan penghubung (*sky bridge*) yang menghubungkan Terminal Poris Plawad dengan Stasiun Batu Ceper. *Sky brigde* yang akan dibuat akan diperluas dengan memberikan fungsi komersil, di mana dalam sky brigde terdapat toko dan kafe sehingga tidak hanya difungsikan sebagai jembatan penghubung Terminal Poris Plawad dan Stasiun Batu Ceper 6. Sebagai alternatif pembangunan *sky brigde* yang menghubungkan Terminal Poris Plawad dengan Stasiun Batu Ceper perlu adanya penataan kembali bangunan terminal dengan cara menggabungkan Terminal Poris Plawad dengan Stasiun Batu ceper. Sehingga alternatif pertama Jalan Benteng Betawi di depan terminal akan dialihkan ke arah Selatan belakang Terminal Poris Plawad, sedangkan alternatif ke dua Ruas Jalan Benteng Betawi di buat akses lorong bawah tanah. 7. Luasan parkir di Terminal Poris Plawad akan ditambah karena akan menampung banyak. Lahan parkir terminal dan stasiun disatukan pada *Park and Ride* Terminal Poris Plawad dan akan dibuat bertingkat sehingga dapat menampung banyak kendaraan baik dari Terminal Poris Plawad dan Stasiun Batu Ceper. | 1. Agar Dinas Perhubungan khususnya petugas terminal menjaga pergerakan kendaraan dan penumpang di dalam maupun di luar terminal sehingga sirkulasi antara penumpang dan kendaraan berjalan dengan baik. 2. Agar Dinas Perhubungan dapat mengelola operasional dan menyediakan dana yang cukup untuk maintenance di dalam terminal. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 16 | Pengembangan Teknologi Penggunaan Jalur KA | Tersedianya aplikasi untuk mencatat penggunaan jalur kereta api (kilometer tempuh sarana kereta api) yang dapat dijadikan dasar bagi penentuan besarnya biaya yang harus dibayarkan oleh operator kereta api | Perlu dilakukan sosialisasi kepada operator kereta api dan perlu dilakukan uji coba | Dirjen Perkeretaapian |
| 17 | Studi Review Rencana Induk ASDP | Pengembangan jaringan transportasi darat sesuai dengan wilayah pengaruhnya diarahkan untuk mewujudkan keterpaduan antara moda transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau serta penyeberangan, sebagai upaya untuk menghubungkan seluruh wilayah tanah air dalam rangka memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara dan memperkukuh Ketahanan Nasional. Di sisi lain dalam hubungannya dengan moda transportasi laut dan moda transportasi udara dilakukan dengan menghubungkan pelabuhan laut dan bandar udara dengan daerah belakang (hinterland) sesuai dengan wilayah pengaruhnya. | 1. Penyempurnaan kelembagaan dan penyiapan regulasi dalam rangka pengembaangan SDM transportasi yang mengantisipasi perkembangan budaya, IPTEK, dan kesiapan produktivitas daya saing secara nasional maupun terkait dengan standar internasional; 2. Pemenuhan fasilitas sarana bantu navigasi pelayaran maupun perlengkapan navigasi pelayaran sesuai standar pelayanan minimal dan standar keselamatan transportasi internasional; 3. Meningkatkan kapabilitas institusi pusat dalam membentuk standar teknis dan standar pelayanan minimal, buku panduan teknis, dan pembinaan atau pelatihan pengelolaan dan kepengusahaan angkutan sungai. 4. Meningkatkan alokasi anggaran Pusat dan Daerah untuk pengembangan pelayanan lalu-lintas angkutan sungai | Dirjen Perhubungan Darat |
| 18 | Studi Prediksi Potensi Deman Kereta Api, Jalan Tol dan Angkutan Laut di Sumatera | 1. Berdasarkan hasil survey *stated preference* di empat lokasi studi (Medan, Palembang, Lampung, dan Jambi) menunjukkan bahwa untuk jarak dekat, menengah, dan jauh baik penumpang maupun barang, moda kereta api cenderung lebih besar untuk dipilih. 2. Berdasarkan hasil survey *stated preference* di empat lokasi studi (Medan, Palembang, Lampung, dan Jambi) menunjukkan bahwa variabel tariff (biaya total perjalanan), headway, tariff tol dan waktu tempuh menjadi variabel yang sangat sensitif yang mempengaruhi besarnya probabilitas pemilihan moda transportasi. 3. Berdasarkan analisis data hasil survey *stated preference,* semakin besar tarif suatu moda transportasi, semakin rendah pula probabilitas pemilihan moda tersebut, begitupun sebaliknya. Besarnya tarif (biaya total perjalanan) menjadi variabel yang paling sensitif dalam penentuan pemilihan suatu moda transportasi. 4. Dari analisis *potential demand*, dapat disimpulkan bahwa probabilitas pemilihan moda kereta api menurun seiring dengan pertambahan tarif. Pemilihan ini juga bervariasi dengan pertimbangan variasi waktu tempuh, keterlambatan, frekuensi perjalanan serta faktor kenyamanan dan keamanan di dalam kereta api. 5. Berdasarkan analisis data hasil survey pada angkutan penumpang, untuk Kota Medan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak dekat. Sedangkan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 90%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 3%, dan mobil tol adalah 7% untuk jarak menengah dan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak jauh. Dengan asumsi tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 100.000,00. 6. Berdasarkan analisis data hasil survey pada angkutan penumpang, untuk Kota Palembang besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 31%, kapal laut adalah 5%, mobil non tol adalah 30%, dan mobil tol adalah 34% untuk jarak dekat. Sedangkan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak menengah dan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak jauh. Dengan asumsi tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 100.000,00. 7. Berdasarkan analisis data hasil survey pada angkutan penumpang, untuk Kota Lampung besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 57%, kapal laut adalah 11%, mobil non tol adalah 17%, dan mobil tol adalah 15% untuk jarak dekat. Sedangkan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 79%, kapal laut adalah 3%, mobil non tol adalah 10%, dan mobil tol adalah 7% untuk jarak menengah dan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak jauh. Dengan asumsi tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 100.000,00. 8. Berdasarkan analisis data hasil survey pada angkutan penumpang, untuk Kota Jambi besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 17%, kapal laut adalah 22%, mobil non tol adalah 51%, dan mobil tol adalah 10% untuk jarak dekat. Sedangkan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak menengah dan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak jauh. Dengan asumsi tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 100.000,00. 9. Dari hasil analisis data, dapat diketahui bahwa kereta api merupakan moda transportasi yang banyak dipilih sebagai angkutan penumpang untuk jarak menengah dan jarak jauh di empat lokasi studi jika tarif yang diberlakukan sebesar Rp 100.000,00. Sedangkan moda transportasi angkutan penumpang untuk jarak dekat masih berbeda-beda di empat lokasi studi. Akan tetapi kecenderungan untuk memilih moda kereta api akan lebih besar di empat lokasi studi jika tarif yang diberlakukan kurang dari Rp 100.000,00. Hal ini terjadi dikarenakan adanya perbedaan dari tingkat pendapatan responden di empat lokasi studi, sehingga ada perbedaan biaya perjalanan minimum yang rela dikeluarkan oleh responden untuk memilih kereta api sebagai moda transportasinya. 10. Dari hasil analisis data, dapat diketahui bahwa untuk Kota Medan dan Kota Lampung terdapat *potensial demand* calon penumpang kereta api untuk moda transportasi jarak dekat, menengah dan jauh sehingga perlu dikembangkan kembali jaringan kereta api di dua kota tersebut. Sedangkan untuk Kota Palembang dan Kota Jambi para responden lebih cenderung memilih moda transportasi kendaraan roda empat sehingga lebih baik mengembangkan infrastruktur jalan (jalan tol maupun non tol) untuk dua kota tersebut. 11. Berdasarkan analisis data hasil survey pada angkutan barang, untuk Kota Medan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 0%, kapal laut adalah 35%, mobil non tol adalah 63%, dan mobil tol adalah 3% untuk jarak dekat. Sedangkan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 90%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 1%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak menengah dan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak jauh. Dengan asumsi tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 400.000,00. 12. Berdasarkan analisis data hasil survey pada angkutan barang, untuk Kota Palembang besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 8%, kapal laut adalah 52%, mobil non tol adalah 21%, dan mobil tol adalah 19% untuk jarak dekat. Sedangkan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 90%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 3%, dan mobil tol adalah 7% untuk jarak menengah dan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak jauh. Dengan asumsi tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 400.000,00. 13. Berdasarkan analisis data hasil survey pada angkutan barang, untuk Kota Lampung besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 2%, kapal laut adalah 25%, mobil non tol adalah 21%, dan mobil tol adalah 52% untuk jarak dekat. Sedangkan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak menengah dan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak jauh. Dengan asumsi tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 400.000,00. 14. Berdasarkan analisis data hasil survey pada angkutan barang, untuk Kota Jambi besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 3%, kapal laut adalah 56%, mobil non tol adalah 24%, dan mobil tol adalah 17% untuk jarak dekat. Sedangkan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak menengah dan besarnya probabilitas pemilihan moda kereta api adalah 100%, kapal laut adalah 0%, mobil non tol adalah 0%, dan mobil tol adalah 0% untuk jarak jauh. Dengan asumsi tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 400.000,00. 15. Berdasarkan hasil analisis data, menunjukkan bahwa untuk angkutan barang dengan tarif kereta api yang berlaku sebesar Rp 400.000,00 probabilitas responden memilih moda kereta api besar dan menjadi pilihan pertama pada jarak menengah dan jauh di empat lokasi studi. Sedangkan untuk jarak dekat, moda transportasi kereta api kurang dilirik dan dipilih sebagai angkutan barang karena dianggap kurang efektif dan asumsi tarif berlaku yang cukup mahal. Moda transportasi kereta api mempunyai probabilitas yang tinggi jika tarif yang berlaku untuk angkutan barang jarak dekat kurang dari sama dengan Rp 200.000,00. 16. Berdasarkan hasil analisis data, menunjukkan bahwa proyeksi *potensi demand* selama 25 tahun ke depan (2015-2040) baik untuk angkutan penumpang maupun angkutan barang moda kereta api menjadi pilihan pertama dan mempunyai prospek yang menjanjikan untuk investasi dan dikembangkan di masa yang akan datang. | 1. Perlu diadakan kajian mendalam kembali mengenai potensial demand calon penumpang dan pengguna jasa angkutan barang kereta api, kapal laut, dan jalan tol secara berkala dan berkelanjutan, sehingga dapat diperoleh nilai potensial demand yang lebih tepat pada setiap tahunnya sehingga tersedia data yang akurat tentang potensial demand dari masing-masing moda transportasi. 2. Mengembangkan dan membangun simpul angkutan penumpang pada daerah-daerah pusat ekonomi dan kegiatan nasional saat ini dan dimasa depan. 3. Mengembangkan jaringan trayek angkutan penumpang yang mendukung sistem simpul nasional 4. Mengembangkan dan Membangun simpul angkutan barang pada daerah-daerah pusat ekonomi /kegiatan nasional. 5. Mengembangkan jaringan lintas angkutan barang yang menghubungkan simpul angkutan barang pada daerah pusat ekonomi dan kegiatan nasional. 6. Percepatan implementasi pembangunan kereta api. 7. Perbaikan simpul perpindahan moda untuk penumpang dan barang. 8. Analisis penentuan simpul perpindahan moda untuk penumpang dan barang. 9. Percepatan implementasi tol laut. 10. Peningkatan konektivitas dan integrasi antar pulau. 11. Mengintegrasikan pelayanan moda angkutan jalan dengan moda transportasi lainnya. | 1. Dirjen Perhubungan Darat 2. Dirjen Perkeretaapian 3. Dirjen Bina Marga PU |
| 19 | Studi Kelembagaan BPTJ | 1. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dibentuk dalam rangka penyelenggaraan sistem transportasi di wilayah Daerah Khusus ibukota Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek) secara terintegrasi. 2. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek merupakan unit organisasi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. 3. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek mempunyai tugas mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jabodetabek dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik 4. Wilayah tugas Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek meliputi: 5. Seluruh wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta; 6. Sebagian wilayah Provinsi Jawa Barat, yaitu : Kota Depok, Kota Bogor, Kota Bekasi, Kabupaten Bogor dan Kabupaten Bekasi; dan 7. Sebagian wilayah Provinsi Banten, yaitu : Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, dan Kabupaten Tangerang. 8. Dalam melaksanakan tugas, Badan Penyelenggara Transportasi Jabodetabek mengacu kepada Rencana Induk Transportasi Jabodetabek yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden. | Dalam rangka peningkatan pelayanan, keterpaduan konektivitas dan mobilitas pergerakan orang dan barang, mengurai kemacetan, meminimalkan polusi, biaya logistik, dan tingkat kecelakaan maka dipandang perlu dibentuk Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. | 1. Presiden RI 2. Menteri Perhubungan |
| 20 | Kajian Updating Data dan Informasi Alur Sungai di Kota Palembang | 1. Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi air dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman. 2. Alur pelayaran yang aman harus memenuhi kriteria keselamatan pelayaran, salah satunya adalah ketersediaan petunjuk berupa rambu dan tanda-tanda yang terpasang di sepanjang alur pelayaran yang berfungsi sebagai petunjuk dan penuntun bagi operator kapal sungai agar kapalnya dapat diarahkan ke area yang aman untuk dilayari dan terhindar dari bahaya pelayaran.Pada alur pelayaran Sungai Musi sebenarnya sudah terdapat rambu pelayaran sungai namun keberadaannya sangat minim apalagi rambu yang ada dari aspek kelayakan sudah tidak memenuhi syarat sesuai dengan peraturan yang berlaku.Oleh karena itu perlu adanya penambahan rambu pelayaran di sepanjang Sungai Musi, Sungai Ogan dan Sungai Buaya yang berada di wilayah administrasi Kota Palembang. | 1. Mengingat betapa penting dan perlunya pembinaan pelayaran sungai dewasa ini, kiranya perlu mendapatkan perhatian tentang bagaimana cara-cara untuk mengadakan pembersihan alur dari kotoran-kotoran sungai seperti tonggak-tonggak, pohon yang terapung, rumput-rumput dan gosong pasir yang mana semua hambatan-hambatan tersebut akan mengganggu keamanan dan keselamatan pelayaran melalui sungai. 2. Oleh karena itulah maka sungai-sungai sebagai prasarana transportasi perlu dibenahi dan dibina dengan sebaik-baiknya. | Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang |
| 21 | Penelitian Pemanfaatan Sungai Talo untuk pengangkutan Barang dan Penumpang guna Mengurangi Beban Lalu Lintas Angkutan Jalan di Kota Makasar | 1. Pola pergerakan barang maupun orang di Kota Makassar sangat dipengaruhi oleh 3 (tiga) wilayah sekitarnya, yakni Kabupaten Gowa, Maros dan Takalar. Ketiga wilayah ini merupakan wilayah produsen atas kebutuhan barang tambang galian C untuk bahan bangunan. Sedangkan Kota Makassar sendiri sebagai wilayah produsen untuk barrang-barang industri, sekaligus sebagai pusat koleksi dan distribusi barang hasil-hasil industri. 2. Jumlah potensi pergerakan orang dalam Kota Makassar sesuai dengan alur DAS Tallo yang melintasi dan terkoneksi dengan 5 wilayah kecamatan. Jika dilihat dari potensi pergerakan dari 5 kecamatan tersebut, yakni Kecamatan Biringkanaya, Tamalanrea, Manggala, Tallo, dan Ujung Tanah mencapai 51,34% dari total potensi pergerakan Kota Makassar. Potensi ini masih bertambah jika dikaitkan dengan adanya pergerakan dari 3 wilayah hinterlandnya. 3. Kondisi fisik lingkungan DAS Tallo memiliki syarat untuk pemanfaatannya sebagai media transportasi air. Dengan kedalaman 3-9,5 meter saat air pasang sangat memungkinkan jenis kapal-kapal penumpang untuk beroperasi. Sedangkan untuk angkutan barang hanya terdapat beberapa bagian sungai yang tidak dapat dilalui oleh kapal dengan tinggi draft lebih dari 3 meter, kecuali dilakukan pengerukan dasar sungai. Pengangkutan barang, terutama barang bahan bangunan ini jika melalui sungai dapat mengurangi beban lalulintas jalan saat ini dan masa yang akan datang. 4. Untuk penentuan lokasi simpul-simpul angkutan sungai berupa dermaga dapat dilakukan di beberapa titik lokasi, baik yang sifatnya baru maupun rencana pengadaan. Penempatan dan arahan lokasi dermaga angkutan sungai Tallo ini didasarkan pada dermaga eksisting dan tata letak kawasan permukiman dan jalur-jalur angkutan jalan raya. Sedangkan untuk angkutan barang dapat dialokasikan di beberapa lokasi menurut wilayah administrasi yang kemudian dikembangkan secara konsolidasi terhadap angkutan jalan raya. Untuk pengembangan ini membutuhkan peninggian jembatan yang melintas sungai Tallo, sehingga hambatan pergerakan kapal dalam operasionalnya tidak mendapatkan kendala. 5. Melalui sungai Tallo sebagai media transportasi air untuk angkutan barang di Kota Makassar diharapkan dapat mengurangi jumlah truk barang beroperasi, terutama yang hanya melintasi Kota Makassar semakin berkurang. Dengan pengembangan tersebut yang dapat mengurangi jumlah truk 20%, maka kinerja jaringan jalan akan meningkat dari klasikasi pelayanan jalan adalah F menjadi C. Kecepatan kendaraan pada penguran tersebut dari 27,5 km/jam menjadi 33 km/jam. Peningkatan kinerja ini akan diikuti dengan kualitas lingkungan dan biaya transportasi di dalam kota juga berkurang. 6. Jenis kapal yang dapat dikembangkan dalam kerangka pemanfaatan Sungai Tallo sebagai media transportasi angkutan barang dan penumpang adalah, untuk angkutan penumpang dapat memanfaatkan kapal kayu milik masyarakat setelah dimodikasi atau dengan menggunakan kapal khusus dari fiber atau speedboat. Sedangkan untuk angkutan barang, terutama bahan material hasil tambang atau petikemas dapat menggunakan kapal tongkan. Kapasitas kapal tongkang dapat disesuaikan dengan karakteristik sungai sehingga dapat melakukan penghantaran muatan hingga depo-depo atau simpul-simpul koleksi dan distribusi barang | 1. Untuk pengembangan Sungai Tallo sebagai media transportasi air bagi angkutan penumpang dan barang yang efektif dan esien perlu diintegrasikan dengan sistem jaringan jalan dan pelayanan angkutan penumpang jalan raya. Dermaga-dermga yang ada saat ini tetap dipertahankan dan penyediaan di beberapa lokasi sesuai dengan pusat tarikan dan bangkitan penumpang. Sedangkan untuk angkutan barang yang membutuhkan izin pemanfaatan lahan karena DAS Tallo sebagai aliran sungai yang mendapatkan perlindungan lingkungannya, terutama penentuan lokasi depo pusat koleksi dan distribusi barang. 2. Dalam kerangka pemanfaatan dan pengembangan Sungai Tallo sebagai media transportasi alternative, terutama untuk penentuan depo-depo koleksi dan distribusi barang dibutuhkan studi kelayakan karena Sungai Tallo sebagai unsur ruang yang dilindungi dari kerusakan. 3. Perlu dilakukan penyesuaian dengan kapal yang dapat dioperasikan terhadap sik lingkungan sungai dan dermaga sehingga terjadi sinkronisasi pada saat proses bongkar muat barang maupun penumpang. 4. Perlu adanya studi lebih lanjut terkait kajian teknis pengembangan terhadap pemanfaatan sungai Tallo sebagai media transportasi angkutan barang yang mengarah ke prototype jenis kapal yang dapat dioperasikan. 5. Koordinasi antara pemerintah dan swasta serta masyarakat dalam hal pengelolaan potensi wilayah dan infrastruktur transportasi sungai yang mendukung kelancaran distribusi barang perlu dijalin dengan baik, terkait dengan penggalangan kerjasama dengan investor swasta terkait penyediaan fasilitas dan pengerukan serta perbaikan dermaga dalam mendukung kelancaran bongkar muat barang. Oleh karena itu, perizinan dan segala hal terkait dengan kelancaran administrasi perlu diperhatikan dengan baik. | Dinas Perhubungan Kota Makassar |
| 22 | Penelitian Pengoperasian Angkutan Lingkungan | 1. Hasil pengamatan kinerja mendapatkan hasil bahwa erawatan komponen penggerak listrik (motor listrik*, controller, converter* dll) adalah sebagai berikut: 2. Perawatan komponen penggerak listrik adalah prosedur yang membutuhkan ketelitian. Berikut ini adalah poin-poin penting yang harus diperhatikan saat melakukan perawatan komponen penggerak listrik: 3. Posisi kunci kontak harus OFF 4. Gunakan sarung tangan kain / material yang bukan penghantar listrik dan kacamata pelindung; 5. Gunakan lap kering dan kuas kering (yang tidak mengandung besi, paku atau penghantar listrik) untuk membersihkan komponen dari debu. Hindari menggunakan lap basah atau lap lembab, karena akan menyebabkan korosi atau tersengat arus listrik; 6. Lap komponen dengan lembut dan jangan membersihkan kabel dengan cara menarik kabel, karena beresiko mengendurkan baut dan soketnya; 7. Gunakan kuas kering (yang tidak mengandung besi, paku atau penghantar listrik) untuk bagian-bagian yang tidak dapat dibersihkan dengan kain lap kering; 8. Terdapat kemungkinan anda menemukan baut yang kendur akibat operasional kendaraan. Jika baut tersebut adalah baut pengencang komponen maka kencangkan. Jika baut tersebut adalah baut pengencang kabel maka kencangkan dengan peralatan yang dilengkapi isolator listrik. 9. Perawatan baterai utama (*Lithium ferro phosphate*/ LifePO4)   Perawatan baterai tidak terlalu sulit, karena hanya memerlukan prosedur yang sama dengan prosedur pengisian baterai (*charging*). Perawatan dibutuhkan agar performa baterai selalu dalam kondisi prima. Terutama untuk kendaraan yang jarang digunakan dalam waktu cukup lama atau jarang dilakukan pengisian ulang sampai penuh (SOC 100%). Langkah – langkah perawatannya adalah:   1. pada kondisi kontak Off, nyalakan BMS (tekan tombol BMS ke atas); 2. masukkan plug pengisian (*charging*) ke kendaraan dan plug tegangan AC ke soket standar PLN; 3. amati status pada BMS, jika berhasil maka tulisan *Discharge* akan menjadi *Charge* (lihat kotak kuning pada Gambar dibawah); 4. lakukan perawatan baterai utama minimal 5 hari sekali (untuk kendaraan yang jarang digunakan dalam waktu lama); 5. amati nilai yang ditunjukkan pada monitor BMS, terutama Min V (lihat kotak merah pada Gambar dibawah). Terdapat kemungkinan nilai tersebut berada dibawah 2.900 V. Hindari kondisi tersebut dengan cara memperpendek jadwal perawatan (misalnya, perawatan dijadwalkan menjadi 2 hari sekali). Lakukan hingga nilai Min V kembali ke kondisi normal yaitu diatas 3.100 V; 6. perawatan baterai utama, tidak memperhatikan nilai dan indikator yang ditampilkan pada SOC. Terdapat kemungkinan nilai SOC yang ditunjukkan masih cukup, namun prosedur perawatan tetap harus dilakukan, karena perawatan baterai utama berpatokan pada nilai Min V. 7. Kendaraan tidak dapat dioperasikan meskipun kontak sudah di ON. Kondisi tersebut dapat disebabkan: 8. terdapat bagian sekering yang putus. Jika Ya, lihat bagian blok sekering kendaraan dan blok sekering motor listrik. Jika didapatkan putus, maka segera ganti dengan nominal/ukuran yang sama. CATATAN sangat dilarang menggunakan sekering dengan ukuran yang tidak sesuai dengan sekering asal. 9. baterai asesoris (aki kendaraan) lemah. Salah satu sistem pengaman pada kendaraan ini yaitu kendaraan tidak dapat dioperasikan jika baterai asesoris lemah. Untuk mengetahui baterai lemah atau tidak, gunakan voltmeter atau bola lampu 12V untuk uji. Jika voltmeter menunjukkan dibawah 8 V atau bola lampu redup maka baterai lemah. Lakukan pengisian ulang baterai menggunakan setrum aki dari luar, atau ganti baterai jika perlu. 10. CATATAN dalam kondisi normal, pada saat kunci kontak ON, ketika diukur menggunakan voltmeter, baterai asesoris (aki kendaraan 12V) akan menunjukkan angka sekitar 13.6 - 13.8 V. Kondisi tersebut menunjukkan pengisian baterai asesoris berjalan normal. 11. kerusakan fisik kabel karena faktor yang tidak diperkirakan. Misalnya, kabel digigit tikus atau putus atau terkelupas dll. Solusinya, posisikan kontak pada OFF, kemudian hubungi teknisi terkait. 12. Motor listrik tidak berputar sebagaimana mestinya. Kondisi tersebut dapat disebabkan: 13. sensor pedal percepatan (pedal gas) kotor, sehingga masukan sinyal tidak halus. Hubungi terknisi terkait jika terjadi kondisi ini. 14. terdapat kabel arus kuat (Ampere tinggi / kabel besar) yang kendor atau berkarat atau aus. Hubungi terknisi terkait jika terjadi kondisi ini. 15. muncul indikasi tidak normal pada Motor Controller. Ditunjukkan dengan munculnya kedip lampu LED merah pada Motor Controller. Hubungi teknisi terkait jika terjadi kondisi ini. 16. terdapat bagian sekering yang putus. Jika Ya, lihat bagian blok sekering kendaraan dan blok sekering motor listrik. Jika didapatkan putus, maka segera ganti dengan nominal/ukuran yang sama. Catatan: sangat dilarang menggunakan sekering dengan ukuran yang tidak sesuai dengan sekering asal. 17. kerusakan pada komponen motor listrik. Kerusakan bisa terjadi pada bagian rotor atau bearing motor listrik. Kondisi tersebut dapat disebabkan oleh faktor umur. 18. Baterai utama tidak dapat diisi ulang/dicas (charging). Kondisi tersebut dapat disebabkan: 19. baterai utama rusak. BMS memiliki kemampuan mendeteksi sebuah sel rusak didalam populasi baterai. Petunjuk-petunjuk yang menjadi indikator baterai ruang yaitu:  * ketika monitor BMS menyala, Min V menunjukkan angka dibawah 2.500 V; * muncul indikator gambar sel baterai bertuliskan OD pada monitor BMS; * umur baterai yang lebih dari 2 000 siklus ( lebih dari 5 tahun ). Menurunnya kemampuan baterai karena umur; | 1. Terkait dengan pelaksanaan pengujian di kota Bogor maka harus dilengkapi dengan sumber listrik bertegangan tinggi karena daya yang dibutuhkan tinggi; 2. Perlu pelatihan ke pengemudi dikarenakan batrei bila tidak diisi lama maka akan mati keseluruhan. Selain itu penegmudi juga harus tahu cara pengoperasian; 3. Perlu adanya jalur tersendiri yang terbebas dari jalur lain demi keselamatan. Di Malaysia bus bertenaga listrik di jalur tersenndiri, di Korea Selatan juga sama. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 23 | Studi Peningkatan dan Pengembangan Terminal bobotsari Kabupaten Purbalingga | 1. Terminal Bobotsari merupakan terminal Tipe B yang melayani angkutan Antar Kota Antar Povinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Perkotaan dan Angkutan Pedesaan. Namun kondisi fisik bangunan dan kapasitas terminal sudah tidak mampu menampung dan melayani aktivitas kendaraan dan calon penumpang yang ada, sehingga banyak angkutan umum dan calon penumpang yang tidak dapat masuk ke dalam terminal. 2. Pada tahun 2013 telah dilaksanakan perencanaan untuk dikembangkan menjadi terminal Tipe A. Rencana terminal tersebut akan dikerjakan di atas tanah Pemda Kabupaten Purbalingga yang merupakan terminal Bobotsari lama dan penambahan lahan baru di sebelah terminal. Namun di atas lahan baru tersebut masih ada bangunan Sekolah Dasar (SD) yang sudah direlokasikan. Terminal Bobotsari yang lama mempunyai luas 7.498 m2 ditambah dengan lahan baru menjadi 29.441 m2. 3. Perencanaan terminal tipe A tersebut, sudah dilengkapi dengan dokumen perencanaan secara lengkap meliputi Dokumen *Feasibility Study*, Dokumen Rencana Induk Terminal, Dokumen Rancang Bangun Terminal, Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas, serta Sertifikat Tanah. 4. Pemerintah melalui Satuan Kerja (Satker) Pengembangan LLAJ Provinsi Jawa Tengah telah mengalokasikan anggaran pada Tahun 2013 sebesar Rp. 2.474.000.000,- yang dimanfaatkan untuk pematangan lahan. Tahap kedua Tahun 2014 Pemda mengeluarkan anggaran melalui APBD 1 sebesar Rp. 1.500.000.000,- untuk perkerasan lahan, Tahap ketiga Tahun 2015 Pemda melalui APBD 2 mengeluarkan anggaran sebesar Rp. 5.000.000.000,- untuk relokasi Sekolah Dasar (SD). 5. Lokasi Terminal penumpang Bobotsari direncanakan sesuai dengan RTRW Kabupaten Purbalingga tahun 2011-2031 yang tertuang dalam PERDA Kabupaten Purbalingga Nomor 5 Tahun 2011, dimana untuk struktur ruang berupa sistem jaringan prasarana utama khususnya sistem jaringan transportasi darat telah ditetapkan atau direncanakan sebagai Terminal Tipe A di Kabupaten Purbalingga. 6. Perencanaan Terminal penumpang Bobotsari sudah mempertimbangkan kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan sekitar. Hasil kajian analisis dampak lalu lintas yang dilakukan menujukkan bahwa adanya pengembangan Terminal Bobotsari masih memiliki kinerja yang baik pada ruas jalan dan persimpangan. Tingkat pelayanan *Level of Service* (LOS) ruas jalan dan persimpangan terkena dampak nilainya bervariasi yaitu berada pada level A, B dan C sehingga masih berada pada LOS yang disarankan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. 7. Terminal penumpang Bobotsari direncanakan agar tercipta keterpaduan intramoda sebagai simpul angkutan jalan, untuk melayani angkutan AKAP, AKDP dan Angkutan Perkotaan/Pedesaan. Sedangkan keterpaduan antar moda dengan kereta api, transportasi laut dan transportasi udara yang lokasi simpulnya di wilayah sekitar Kabupaten Purbalingga seperti Purwokerto, Cilacap dan daerah lainnya dengan trayek AKDP. | 1. Dari kelengkapan dokumen perencanaan dan hasil telaahan terminal Bobotsari layak untuk dikembangkan, namun dukungan pengalokasian anggaran APBN tahun 2015 belum bisa dilaksanakan. Terlebih dahulu harus dilakukan proses usulan peningkatan kelas terminal menjadi terminal Tipe A kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 2. Sebelum pelaksanaan pekerjaan dimulai harus terlebih dahulu berkonsultasi dan berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Tengah selaku instansi teknis penyelenggara perhubungan di wilayah Jawa Tengah, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dan instansi terkait lainnya. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Purbalingga |
| 24 | Pengembangan Sistem Transportasi di Kabupaten Sumedang Terkait adanya Rencana Pembukaan Jalan Tembus Sukasari - Lembang | 1. Perjalanan menuju Lembang – Sukasari bukanlah pergerakan mayor. Pergerakan ini merupakan pergerakan minor dikarenakan penduduk kabupaten Sumedang melakukan aktifitas sebagian besar di dalam area Sumedang. Aktifitas yang dimaksud adalah aktifitas ekonomi, dan sosial seperti bersekolah dan bekerja dimana kesemuanya dilakukan rutin setiap hari; 2. Kemacetan di jalan Tanjungsari sebagian besar diakibatkan oleh angkutan barang dimana peak angkutan ini terjadi dari pagi hingga malam; 3. Bagi penduduk Lembang lebih menarik untuk menuju ke Bandung daripada ke Kabupaten Sumedang dari segi ekonomi maupun sosial; 4. Bagi penduduk Kabupaten Sumedang, lebih menarik ke Bandung daripada ke Lembang untuk melakukan aktifitas ekonomi dan sosial; 5. Perjalanan Sukasari – Lembang didominasi oleh pergerakan penduduk lokal Sukasari membawa hasil pertanian untuk dijual dan untuk melakukan aktifitas rutin seperti bersekolah dan bekerja dimana kesemuanya dilakukan di Kabupaten Sumedang saat ini; 6. Pergerakan Lembang - Sukasari berpotensi dari segi periwisata bagi penduduk Kabupaten Sukabumi, dan hal ini tidak terjadi setiap hari hanya di hari libur atau saat liburan; 7. Pergerakan Lembang – Sukasari juga berpotensi bagi penduduk Kabupaten Sumedang yang sebagian besar petani untuk menjual hasil pertanian di Lembang meskipun akan bersaing dengan penduduk Lembang; 8. Perbandingan jarak dan waktu dari Kabupaten Sumedang ke Lembang dengan 3 alternatif jalan adalah sebagai berikut: 9. Bila melewati Bandung maka memakan waktu 4 jam dengan kemacetan dan bisa lebih meskipun jarak sekitar 80 km dengan jalur berliku dan terdapat beberapa lokasi *blackspot area*. 10. Bila melewati Subang maka memakan waktu 3,5 jam tanpa kemacetan namun jarak lebih jauh sekitar 90 km dengan jalur berliku. 11. Bila melewati Sukasari – Lembang diperkirakan waktu 1,5 jam dengan jarak sekitar 40 km. | 1. Manajemen rekayasa persimpangan dilakukan dengan melakukan peningkatan kinerja dari Simpang *Uncontrol* ke simpang berAPILL. Simulasi persimpangan dilakukan merubah simpang *uncotrol* ke simpang ber-APILL dengan waktu hijau fase-1 adalah 55 detik dan waktu hijau fase ke-2 adalah 30 detik. Dari hasil uji coba didapatkan *level of service* meningkat menjadi level B; 2. Membebaskan lahan sehingga jalan dari segi lebar layak digunakan. Lebar jalan saat ini hanya 3 m sehingga memerlukan pelebaran karena bila tidak maka akan menciptakan kemacetan tersendiri; 3. Mengurangi *parkir on street.* Dari hasil pengamatan di lapangan, meskipun jalan utama sudah padat dengan lalu lintas terutama lalu lintas angkutan barang, namun hal ini tidak menyurutkan pengguna untuk melakukan *parkir on street* dengan penggunakan bahu jalan yang tersisa. Hal ini menyebabkan jalan semakin padat dan pergerakan semakin tidak lancar; 4. Bila jalan Sukasari-Lembang ingin diterapkan sebagai alternatif menuju Lembang maka harus dibuat terminal penumpang di ujung jalan Sukasari-Lembang sehingga penumpang tidak naik turun di sembarang tempat. Lokasi terminal harus menjorok ke dalam dari jalan utama sehingga tidak menambah kemacetan jalan Tanjungsari; 5. Menerapkan kebijakan pengalihan angkutan barang hanya beroperasi pada saat malam hari meskipun hal ini sangat sulit diterapkan dan lalu lintas angkutan barang diarahkan untuk lebih menggunakan tol Cipali sehingga tidak menumpuk di sepanjang jalan Tanjungsari; 6. Memperbanyak rambu dan marka sesuai dengan kondisi lapangan yang ada sehingga lalu lintas dapt berjalan lebih lancar. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sumedang |
| 25 | Kajian Pengembangan Sistem Transportasi Dengan Adanya Rencana Pembukaan Akses Jalur Lingkar Selatan di Sumedang | 1. Sumedang merupakan jalur utama transportasi penumpang maupun barang dari Bandung ke Cirebon maupun sebaliknya. Selama puluhan bahkan ratusan tahun, jalur Sumedang via Cadas Pangeran sudah memainkan peranan penting dalam denyut perekonomian Wilayah Pasundan terutama dalam memenuhi kebutuhan yang dipasok dari wilayah tiga Cirebon. 2. Perjalanan antara Sumedang-Bandung yang berjarak hanya 45 kilometer bisa biasa ditempuh selama 2-2,5 jam. Tetapi saat ini waktu tempuh antara kota Sumedang menuju Bandung bisa sampai 3-4 jam lebih, kira-kira pada awal dekade 2000-an, gelombang penggunaan truk besar mengangkut batu bara dari Cirebon yang lebih dikenal dengan truk gajah ini mulai massif. Jalan yang kapasitas maksimalnya tidak lebih dari delapan ton ini mulai dilalui truk dengan tonase dua kali lipat kemampuan maksimumnya. Tidak hanya puluhan truk bertonase jumbo sampai 30 ton, bahkan 300 truk sampai 500 truk bisa melintas di jalur utama Bandung-Cirebon melalui Kabupaten Sumedang. 3. Hal ini lambat laun mengakibatkan jalan-jalan utama di sepanjang jalan utama Cirebon-Bandung di Kabupaten Sumedang sepanjang kurang lebih 80 km rusak dengan kategori kerusakan sedang hingga parah. Setiap tahun warga kabupaten Sumedang sering mengeluhkan jalan yang tak kunjung baik, bila satu ruas sudah bagus di ruas lain masih saja ditemukan lubang dalam hasil karya truk besar yang melintas. Setiap tahun pula angka kecelakaan tragis antara pengendara sepeda motor maupun mobil dengan truk besar dikategorikan tinggi di jalur ini. Sudah puluhan bahkan ratusan jiwa melayang akibat kondisi jalan rusak dan terlalui truk dengan tonase super besar itu. 4. Permasalahan lainnya yang dihadapi adalah lebar lajur jalan di jalan protokol di daerah tengah Sumedang kota tidaklah terlalu besar. Jalan dari mulai Jalan Prabu Geusan Ulun di depan Mapolres Sumedang sampai dengan ujung Jalan Mayor Abdurrahman di daerah bunderan Dano hanya terdiri dari dua lajur dan dua arah yang memiliki lebar berfariasi dari 6 sampai dengan 7 meter atau dengan kapasitas rata-rata 3500 smp perjam sedangkan volume kendaraan yang lewat rata-rata pada jam sibuk adalah 2500 smp perjam yang berarti tingkat pelayanan jalan (V/C ratio) adalah 0,7 dengan demikian kondisi arus lalu lintas di kota sumedang adalah *unstabile* cukup macet dengan rata-rata 20 s.d 30 km/jam. 5. Yang memperparah kondisi lalu lintas Kota Sumedang adalah semerawutnya perparkiran di Sumedang. Utamanya di Jalan Mayor Abdurrahman sehingga tidak jarang terjadi kemacetan panjang dari pertigaan jalan Angkrek sampai ke jalan patung di selatan dan dari jalan Angkrek sampai ke bunderan Dano di utara. Hal tersebut selalu saja terjadi setiap akhir pekan apalagi jika musim *long weekend,* musim-musim arus mudik dan arus balik, libur tahun baru serta musim libur anak sekolah. Banyaknya kendaraan yang berhenti dan membeli tahu untuk oleh-oleh para pengunjung memang sangat baik jika ditinjau dari segi ekonomi sehingga bisa meningkatkan pendapatan asli daerah Kabupaten Sumedang. | 1. Berdasarkan pengamatan kami bahwa rencana Pembangunan Akses Jalur Lingkar Selatan di Sumedang ini menuntut perhatian yang serius dari pemerintah pusat dan pemerintah daerah kota Sumedang dan harus komprehensif menanganinya karena mengatasi permasalahan transportasi kota Sumedang bukanlah hanya masalah pemerintah kota Sumedang saja tetapi masalah dari pemerintah pusat dan pemerintah propinsi; 2. Pembangunan jalur lingkar selatan nampaknya masih akan menemui hambatan dan kendala yang cukup besar karena akan membutuhkan biaya yang cukup besar, selain biaya pembebasan lahan yang masih banyak permasalahannya juga disebabkan geopgrafi dari kota Sumedang yang berbukit dan berlembah dan kondisi jalannya masih terpotong-potong, sehingga untuk menyambungkannya perlu ada pengerjaan cut and fill (pematangan lahan) dengan pengurukan cekungan dan pengikisan tebing. 3. Untuk mengkaji permasalahan transportasi di kota Sumedang sesungguhnya membutuhkan data pola pergerakan baik penumpang dan barang, data volume lalu lintas, data jaringan jalan dan kondisi jalan tetapi sampai saat ini data tersebut di atas belum dimiliki instansi terkait baik tingkat propinsi atau kabupaten sehingga untuk memperoleh data tersebut diperlukan survei yang membutuhkan banyak personil, biaya dan waktu yang tidak mungkin tercover oleh kajian kecil atau perorangan, Sehingga untuk memperkirakan kebutuhan pengembangan transportasi kota Sumedang di masa yang akan datang tidak dapat dilakukan. 4. Apabila dikembangkan atau dibangunnya jalur lingkar selatan maka kajian tentang “Pengembangan Sistem Transportasi Dengan Rencana Pembukaan Akses Jalur Lingkar Selatan di Sumedang “ tidak dapat dilakukan oleh studi kecil, karena keterbatasan personil, biaya dan waktu ); | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sumedang |
| 26 | Kajian Penanganan Kemacetan di Ruas Jalan Raya Tanjungsari Kabupaten Sumedang | Kemacetan di ruas Jalan Raya Tanjung sari Kabupaten Sumedang, selain karena volume kendaraan, juga akibat rusaknya sebagian jalan di jalur Sumedang. banyak kendaraan yang memperlambat laju kendaraannya karena berusaha menghindari jalan berlubang. Kondisi itu, selalu berujung pada antrean yang panjang. | 1. Perlu dilakukan penelitian untuk seberapa besar volume kendaraan yang dapat dialihkan apabila dibuat jalan baru dengan cara melakukan sodetan. 2. Meningkatkan peran Kementerian PU dalam membuat jalan-jalan baru baik jalan nasional maupun jalan tol. 3. Perlu menambah jumlah personel dan Satuan Petugas di beberapa titik khusus, seperti belokan dan tempat penyeberangan orang, jalur alternatif Cijelag dan Parakanmuncang 4. Dari Dinas Perhubungan hendaknya segera memasang rambu-rambu lalu lintas, termasuk larangan kendaraan besar melintasi jalur tertentu agar tidak terjadi antrean panjang kendaraan. 5. Perlu dibangun jalur poros tengah sebagai penghubung di beberapa daerah lainnya seperti pantura. 6. Pengguna jalan agar mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan mengecek kondisi kendaraannya. pengawasan di beberapa titik yang diduga rawan aksi kriminalitas. 7. PKL ( Pedagang Kaki Lima) yang menjadi masalah harus bersih dari pinggir jalan. 8. Penataan kembali pasar Tanjung Sari. 9. Perlunya pemasangan Apill. 10. Pelebaran jalan secara bertahap lebar jalan 10 meter menjadi 14 meter. 11. Pengendalian kendaraan Pada musim mudik lebaran dengan memberdayakan jalan akses baru dan lama pada jalan pedesaan, kabupaten kota. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sumedang |
| 27 | Kajian Konsep Kebijakan Pengelolaan Terminal Bus Tipe A (Terminal Harjamukti, Cirebon) | 1. Analisis dan Evaluasi Ditinjau dari Aspek Kebijakan   Terminal Harjamukti Kota Cirebon telah melaksanakan ketentuan kebijakan yang ada seperti UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Terminal, Standar Pelayanan Minimal (SPM) Keterminalan dan beberapa dokumen-dokumen yang mendukung untuk penyelenggaraan terminal belum didukung seperti Rencana Induk, Studi Kelayakan, Amdal serta Andalalin.   1. Terminal Ditinjau Dari Aspek Managemen Terminal Harjamukti Kota Cirebon belum sepenuhnya melaksanaan kemanfaatan pelayanan kepada penumpang dan operator sesuai yang diamanatkan oleh Standar Pelayanan Minkmal dengan katagori pelayanan nilai sedang antara lain terpenuhi SPM Terminal, Kelaikan kendaraan dan Peningkatan Jadwal Operasi Bus AKAP sedangkan dalam aspek pelayanan nilai tinggi yaitu Peningkatan kelancaran Angkutan Bus AKAP, Pelayanan Penumpang, Kelancaran Arus Barang, Ketertiban dan Pemberian Informasi Perjalanan. 2. Terminal dan Keberadaannya Ditinjau dari Aspek Kelembagaan   Terminal Harjamukti Kota Cirebon telah melaksanakan pengorganisasian dengan baik sesuai dengan Standar Operasi Prosedure (SOP) walaupun dilihat dari aspek keselamatan dan keamanan ada beberapa nilai yang perlu diperbaiki seperti peningkatan kelaikan kendaraan, kelengkapan fasilitas keselamatan dan peningkatan keamanan dan keselamatan sedangkan nilai tinggi dan sangat bermanfaat terhadap keselamatan dan keamanan yaitu penurunan kecelakaan dan ketersediaan alat keselamatan.   1. Terminal dan Keberadaannya Ditinjau dari Aspek Operasionalnya   Terminal Harjamukti Kota Cirebon apabila ditinjau dari aspek operasional ada beberapa yang perlu di tingkatkan penampilannya seperti integritas fasilitas antar moda kemasa depannya, konektivitas pengaturan lalu lintas di luar terminal, kurang kerjasama dengan pihak swasta, kekurangan dan kesiapan SDM untuk pengoperasian di terminal sedangkan aspek operasional yang telah baik dan perlu ditingkatkan antara lain kesesuaian lokasi ketersediaan angkutan moda lainnya dampak lingkungan lalu lintas yang tertib sesuai dengan pengembangan pusat kegiatan sesuai dengan kinerja jaringan jalan/trayek tersedianya jalan alses keluar masuk kendraan yang lancar ketersediaan lahan terminal.   1. Opini Masyarakat   Pendapat dari perwakilan masyarakat Cirebon adalah sangat prihatin melihat Terminal Harjamukti yang tidak difungsikan, hampir semua kios-kios yang berada di Terminal Harjamukti Kota Cirebon yang terlihat setiap malamnya di pakai tempat berjualan miras dengan diiringi musik yang sangat keras serta perempuan-perempuan penghibur malam yang sangat mencolok sehingga menggangu tempat peribadatan umat muslim (masjid), mengganggu norma-norma agama, Asrama Maritim Pelayaran, menggangu masyarakat sekitarnya dikarenakan kegiatan tersebut dimulai pukul 21.00 WIB hingga 04.00 WIB dan tidak ada tindakan dari Dinas Perhubungan Kota Cirebon dan aparat kepolisian. | 1. Perlu ketegasan pengelola Terminal Harjamukti Kota Cirebon untuk memperbaiki kinerja nya dan selalu meningkatkan pelayanan kepada penumpang dan operator bus sehingga maslah-maslah penyelenggaraan terminal tetap berjalan bai antara lain:    1. Walaupun Terminal terlalu jauh dari pusat keramaian kota dan berada dipinggiran kota penanganannya yang baik adalah kesiapan angkutan kota mengantisipasi sebagai kendaraan yang mendistribusikan penumpang yang dari luar kota.    2. Diharapkan bus masuk ke terminal dan di PO hanya sebagai tempat pemberhentian sementara bukan sepenuhnya menjadi tempat naik turun penumpang sehingga bus tidak keterminal.    3. Menata ulang kembali kondisi lahan di terminal secara proposial mana yang menjadi alokasi utama untuk lahan bus dan operasionalnya sedangka kegiatan usaha di sekita terminal hendaknya diatur sedemikian nyaman dan tidak mengganggu keluar masuknya kendaraan.    4. Memberi ketegasan bahwa angkutan kota yang ngetem di sekitar atau diluar terminal harus masuk terminal serta member ketegasan kepada angkutan pribadi yang ngetem diluar terminal sebagai angkutan luar kota dan begitu juga para penumpang di haruskan masuk sehingga tidak menganngu arus lalu lintas di sekitar terminal serta menghilangkan kesan bahwa terminal sebagai sumber kemacetan lalu lintas.    5. Cepat dan tanggap untuk segera memperbaiki pelataran terminal yang sering kali rusak dan berkubang dan juga pengaturan agar terminal tidak terkesan sempit karena kurang baik penataan.    6. Peningkatan target Pendapatan Asli Daerah (PAD) terminal yang baik akan sebagai nilai balik APBD untuk usaha perbaikan terminal dan pembinaan kelembagaan terminal serta peningkatan pendapatan bagi SDM terminal sehingga lebih professional dan meningkatkan kompetensi SDM Terminal. 2. Rekomendasi yang diberikan untuk pelaksanaan kegiatan Terminal Harjamukti yang akan datang dengan arah perbaikan penyelenggaraan bisa dimungkinkan beberapa pemikiran pilihan sebagai konsep kebijakan pengelolaan Terminal Harjamukti Kota Cirebon untuk perobahan dan pengembangan organisasi Terminal Harjamukti dimasa datang adalah sebagai berikut:    1. sterilisasi terminal agar kinerja penyelenggaraan akan lebih baik;    2. penyerahan sepenuhnya kewenangan pengelolaan terminal dengan memenuhi syarat-syarat perbaikan pengelolaan;    3. penyerahan sepenuhnya dengan waktu yang ditentukan dalam pengelolaannya (contoh 1, 3, 5 tahun);    4. penyerahan kewenangan pengelolaan dalam bentuk dalam kerjasama antara pemerintah pusat dan daerah;    5. penyerahan kewenangan dalam pengelolaan pendapatan daerah secara proposional dalam bentuk kerja sama (misalnya 50:50, dan seterusnya);    6. penyerahan kewenangan sumber daya manusia, pendanaan, peralatan dengan membentuk badan otoritas terminal oleh pemerintah pusat;    7. penyerahan kewenangan sumber daya manusia, pendanaan, peralatan dengan membentuk badan otoritas terminal dalam bentuk kerjasama pemerintah pusat dan daerah;    8. agar terminal lebih efektif dan efisien penyelenggaraannya maka izin penetapan lokasi terminal ditetapkan oleh pemerintah pusat atas rekomendasi pemda antara lain tata ruang;    9. restrukturisasi sebagai lembaga yang ideal dalam pembinaan pemerintah pusat; dan    10. penerapan information technologi (IT) sebagai informasi operasional dan pengawasan. | Kepala Dinas Perhubungan Kota Cirebon |
| 28 | Dampak Lalu Lintas Pada Perlintasan Sebidang di Perlintasan Sebidang Jalan Teuku Amir Hamzah (21+600) Lintas Kereta Api Bandara Kualanamu | 1. Keberadaan perlintasan sebidang kereta api memberikan pengaruh yang signifikan terhadap hubungan antara elemen – elemen karakteristik lalulintas yang terdiri dari aliran lalulintas, kecepatan dan kepadatan lalulintas. 2. Berdasarkan hasil analisa kecepatan, waktu tempuh dan lamanya waktu yang dibutuhkan untuk menutup pintu perlintasan sebidang serta peningkatan kinerja persimpangan maka dapat disimpulkan bahwa lamanya waktu penutupan perlintasan sebidang tidak lebih dari 2 (dua) menit baik untuk kereta api yang berjalan meninggalkan stasiun, berjalan memasuki stasiun maupun berjalan langsung telah meningkatkan kinerja persimpangan, 3. Berdasarkan hasil analisa fail safe atau penanganan terhadap kesalahan dan kegagalan peralatan terdapat perbedaan peralatan yang telah ada dengan penambahan peralatan pengintegrasian ini yaitu pada peralatan yang telah terpasang apabila terdapat kereta melintas dan pintu perlintasan ditutup maka alat pemberi isysrat lampu lalu lintas (APIIL) tidak mengalami perubahan fase. 4. Permasalah pada konstruksi perlintasan sebidang yang ada adalah rawannya kecelakan dimana tiap tahunnya selalu terjadi kecelakaan yang cukup tinggidengan jumlah korban jiwa yang meninggal cukup banyak. 5. Panjang antrian maksimum (Qm) yang terjadi dan waktu penormalan (T) yang dibutuhkan tergantung pada besarnya arus lalulintas dan lamanya waktu terjadinya hambatan atau lamanya waktu pintu perlintasan tertutup, namun pengaruh aliran lalulintas lebih dominan terhadap besarnya panjang antrian maksimum (Qm) yang terjadi dibandingkan dengan pengaruh lamanya penutupan pintu perlintasan kereta api | Perlu di bangun fly over atau underpass pada ruas jalan yang sebidang dengan jalur kereta api untuk mengurangi kemacetan lalu lintas akibat banyaknya kereta yang melintas | Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara |
| 29 | Kajian Fasilitas perlengkapan dan pendukung jalan di kota Wonosari Kabupaten Gunungkidul (Ruas Jalan Agus Salim - Sugiyapranata) | 1. Geometri jalan Agus Salim-Sugiyapranata adalah jalan datar dengan perkerasan aspal, dengan kondisi jalan tersebut maka pengguna jalan dapat memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. 2. Jumlah rambu lalu lintas pada ruas jalan Agus Salim masih terdapat kekurangan sebanyak 27 unit dari 29 unit yang dibutuhkan karena rambu lalu lintas yang sudah terpasang sebanyak 2 unit. Jumlah rambu lalu lintas untuk ruas jalan Sugiyapranata masih terdapat kekurangan sebanyak 26 unit dari 28 unit yang dibutuhkan karena rambu lalu lintas yang sudah terpasang sebanyak 2 unit. 3. Total panjang ruas jalan jalan Agus Salim adalah 1,44 km, panjang marka jalan utuh pada tepi jalan yang terpasang sepanjang 1,20 km sehingga terdapat kekurangan marka jalan utuh pada tepi jalan sepanjang 0,30 km.Total panjang ruas jalan Sugiyapranata adalah 1,50 km, panjang marka jalan utuh pada tepi jalan yang terpasang sepanjang 1,16 km sehingga terdapat kekurangan marka jalan utuh pada tepi jalan sepanjang 0,28 km. Kondisi ini menunjukkan bahwa ruas jalan Agus Salim-Sugiyapranata belum seluruhnya dipasang marka jalan utuh pada tepi jalan. 4. Marka jalan untuk pemisah jalur yang tersedia pada ruas jalan Agus Salim yaitu marka jalan pemisah jalur putus-putus sepanjang 1,20 km. Jika melihat panjang jalan Agus Salim, maka terdapat kekurangan marka jalan pemisah jalur putus-putus sepanjang 0,30 km tetapi tipe ruas jalan Agus Salam tidak seluruhnya jalan empat lajur dua arah tak terbagi (4/2 UD) tetapi pada segmen tertentu ruas jalan tersebut bertipe jalan empat lajur dua arah terbagi (4/2 D), dimana terdapat median jalan. Marka jalan putus-putus untuk pemisah jalur yang tersedia pada ruas jalan Sugiyapranata sepanjang 1,16 km. Kondisi ini menggambarkan bahwa ruas jalan Sugiyapranata sepanjang 1,44 km belum seluruhnya dilengkapi dengan marka jalan utuh pada tepi jalan baik sisi kanan maupun kiri, sedangkan marka jalan untuk pemisah jalur yang sudah tersedia yaitu marka jalan pemisah jalur putus-putus sepanjang 1,16 km, masih terdapat kekurangan marka jalan pemisah jalur putus-putus sepanjang 0,28 km. 5. Fasilitas perlengkapan jalan lainnya yang sudah tersedia pada ruas jalan Agus Salim-Sugiyapranata adalah simpang dan zebra cross. | 1. Perlu dilakukan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan yang dapat mengendalikan kecepatan kendaraan agar terwujud penyelenggaraan transportasi yang selamat. 2. Kekurangan rambu lalu lintas pada ruas jalan Agus Salim-Sugiyapranata hendaknya segera dipenuhi karena rambu lalu lintas merupakan salah satu fasilitas perlengkapan jalan raya yang harus tersedia. 3. Perlu melakukan pemasangan marka jalan utuh pada tepi jalan untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. 4. Perlu melakukan perawatan terhadap marka jalan yang sudah terpasang karena marka jalan pemisah jalur berfungsi untuk mengatur lalu lintas dengan jangka waktu sementara dan membantu untuk melindungi pengendara, pejalan kaki, dan pekerja dari daerah yang berpotensi tinggi akan menimbulkan kecelakaan. 5. Perlu dilakukan perawatan fasilitas perlengkapan jalan lainnya agar kondisinya selalu dalam keadaan baik dan dapat berfungsi sebagaimana mestinya. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Gunungkidul |
| 30 | Reaktifasi Jalur Kereta api lintas Rangkasbitung - Pandeglang - Labuhan | 1. Pembangunan jalur KA Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan pada zaman Belanda berorientasi untuk angkutan hasil perkebunan. Bilamana menggunakan pendekatan demand untuk angkutan penumpang saat sekarang belum memenuhi sasaran. Namun bilamana mengacu kepada jangka panjang antara 5 (lima) tahun ke depan sangat optimis karena terdapat potensi wilayah dan rencana pengembangan transportasi lainnya, diantaranya pengembangan bandara perintis dan letak geografis Kabupaten Pandeglang di pesisir pantai dan Selat Sunda, sehingga dapat mewujudkan transportasi terpadu antara beberapa moda (Jalan, KA, Laut, Udara)      1. Untuk reaktivasi Jalur KA lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan perlu mendapatkan dukungan penuh Pemerintah Daerah mengingat kondisi jalur, stasiun, jembatan dan fasilitas penunjang sudah sangat berat, sehingga secara teknis harus membangun jalur KA baru dengan menggunakan trase jalur yang ada ; 2. Perlu penataan kembali terhadap jaringan angkutan jalan yang berhimpitan dengan jalur KA, sehingga terciptanya persaingan transportasi yang sehat ; 3. Tingginya dukungan masyarakat, karena dengan dibukanya jalur KA Rangkasbitung - Pandeglang - Labuan akan mempermudah pergerakan penumpang dan barang. Dengan pertimbangan tarif terjangkau, kenyamanan, ketepatan waktu, dan kecepatan. 4. Mendukung alternatif pengangkutan batubara untuk memasok PLTU, dimana saat ini hanya menggunakan angkutan laut saja. 5. Terkait dengan dengan butir 2 (dua), untuk saat sekarang pengaktifan kembali jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan, masih diperlukan perencanaan dan koordinasi lebih lanjut dengan instansi terkait baik pusat maupun daerah. 6. Dalam skala prioritas keunggulan moda kereta api dan kecepatan, ketepatan waktu, tarif terjangkau menunjukan kekuatan (strenghts) , dan permintaan terhadap moda KA merupakan peluang (opportunities), serta kondisi lingkungan merupakan ancaman (threats), untuk skala urgensi persaingan moda lain merupakan ancaman (threats), sedangkan untuk skala dukungan tidak mampu memberikan pelayanan door to door merupkan ancaman (threats). | 1. Pembangunan jaringan layanan jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan, diupayakan harus terintegrasi dengan moda-moda lain. Mengingat kondisi sekarang bilamana berorientasi terhadap angkutan penumpang dari sisi demand masih rendah, tidak memenuhi target dari sisi bisnis oriented. 2. Untuk pengaktifan jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan harus mempertimbangkan untung dan ruginya, antara membuat trase baru dengan mengreaktivasi jalur yang lama, karena kondisi jalur yang lama sudah rusak berat dan secara teknis sudah tidak mungkin. 3. Diupayakan dalam penataan jalur kereta api dengan jalan tidak berhimpitan kondisinya, bilamana berhimpitan menimbulkan persaingan tidak sehat. 4. Pemerintah pusat dan daerah harus bisa merespon permintaan masyarakat Kabupaten Pandeglang, dengan pertimbangan perlu memperhitungkan cost benefit dan unsur pembinaan kepada masyarakat untuk memahami kondisi antara demand dan suplay. 5. Reaktivasi jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan harus memperhatikan terhadap kebutuhan akan angkutan batubara sebagai pemasok PLTU Labuan, karena PLTU tersebut sebagai aliran listrik Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. 6. Perlu dilakukan perencanaan yang matang dan koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. 7. Perlu memperhatikan skala prioritas keunggulan moda kereta api dan kecepatan, ketepatan waktu, tarif terjangkau yang merupakan kekuatan (strenghts), dan permintaan terhadap moda KA merupakan peluang (opportunities), serta kondisi lingkungan merupakan ancaman (threats), untuk skala urgensi persaingan moda lain merupakan ancaman (threats), sedangkan untuk skala dukungan tidak mampu memberikan pelayanan door to door merupkan ancaman (threats). | Direktorat Jenderal Perkeretaapian |
| 31 | Analisis dan Evaluasi Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kota Boroko Kabupaten Bolaang Mongondow Utara | * 1. Kabupaten Bolmut belum memiliki pelayanan angkutan perdesaan/perkotaan sehingga untuk memenuhi kebutuhan mobilisasi masyarakatnya terpaksa menggunakan kendaraan pribadi dan bentor yang termasuk angkutan tidak resmi dan sistem kepemilikannya masih perorangan. Bentor dirasa belum memiliki asaz keselamatan dan tidak memenuhi spesifikasi kendaraan angkutan umum   2. Angkutan Plat hitam atau sering disebut taksi gelap yang beroperasi secara door to door dan *by phone* di wilayah Kabupaten Bolaang Mongondow Utara berpengaruh terhadap jumlah permintaan angkutan AKAP dan AKDP menuuju Gorontalo , Manado dan Kotamobagu.   3. Tidak berfungsinya halte di Kabupaten Bolaang Mongondow Utara menyebabkan sulitnya mencari kantong penumpang sebagai tempat pemberhentian atau mencari pusat-pusat yang memiliki potensi adanya penumpang yang tinggi.   4. Belum berfungsinya terminal yang ada di Kabupaten Bolaang Mongondow Utara baik terminal tipe A Boroko dan terminal tipe C Bintauna menyebabkan operator tidak memiliki tempat singgah untuk kendaraannya dan tidak adanya tempat berkumpulnya penumpang yang akan diangkut, selain itu juga tidak adanya titik awal dan titik akhir yang jelas untuk kendaraan angkutan umum dalam melakukan perjalanan.   5. Frekuensi angkutan AKDP dan AKAP yang sangat minim membuat penumpang merasa tidak nyaman dan mencari alternatif pilihan lain.   6. Angkutan AKAP dan AKDP yang juga mengangkut barang yang muatannya seringkali melebihi kapasitas sangat mengganggu kenyamanan penumpang dan tidak menjamin keselamatan penumpang.   7. Jumlah armada bus sekolah yang terbatas sehingga tidak memenuhi kebutuhan dan jumlah permintaan anak sekolah di Kabupaten Bolaang Mongondow.   8. Dikarenakan akses jalan yang hanya 1 jalan utama dan cabang sedang ke rendah serta panjang jalan utama mencapai 93 Km membuat angkutan dalam wilayah atau angkutan pedesaaan jika ada kurang maksimal karena tingkat perjalanan warga yang relative rendah untuk jarak jauh dengan pesaing yakni bentor yang melayani rute jarak pendek. Diperlukan solusi yang ekstrem maksimal yakni dengan pelarangan bentor menjadi mobil penumpang umum dengan fasilitas yang maksimal missal pemberian fasilitas pendingin udara,pelayanan tanpa nge –tem dan murah. | Dari identifikasi permasalahan yang ada dan hasil analisa untuk penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Bolaang Mongondow sebagai berikut :   1. Merencanakan jaringan trayek baru dengan pertimbangan Rute yang dilewati harus mencakup wilayah yang paling banyak kantong penumpang untuk pelayanan angkutan perdesaan/perkotaan yang melayani wilayah Kabupaten Bolaang Mongondow Utara. 2. Usulan trayek Rute yang direncanakan menurut OD perjalanan masyarakt dalam per hari: 3. Usulan kebutuhan jumlah bus secara totalitas terhadap 7 trayek yang diusulkan sejumlah jenis MPU (Mobil Penumpang Umum) sebanyak 102 armada dan jenis Elf sebanyak 64 armada yang pengadaannya diberikan secara bertahap. 4. Apabila penyelenggaraan angkutan umum akan dilaksanakan hendaknya ada beberapa yang perlu dilakukan antara lain ; 5. Pembuatan shelter 6. Sosialisasi terhadap pengemudi bentor dan ojek 7. Perbaikan dan pelebaran jalan menuju ke pemukiman( transmigrasi dan penduduk desa) 8. Penambahan rambu – rambu lalu lintas untuk keselamatan penumnpang. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bolaang Mongondow Utara |
| 32 | Pengukuran Kinerja Lalu Lintas sebagai akibat pembatasan sepeda Motor pada kawasan koridor jalan utama DKI Jakarta | 1. Ruas Jalan M.H Thamrin arah Utara ke Selatan pada peak pagi mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 1,1 menjadi 0,8 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih baik. 2. Ruas Jalan M.H Thamrin arah selatan ke utara pada peak pagi mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 1 (satu) menjadi 0,9 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih baik. 3. Ruas Jalan M.H Thamrin arah Utara ke Selatan pada peak sore mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 1 (satu) menjadi 0,7 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih baik. 4. Ruas Jalan M.H Thamrin arah Utara ke Selatan pada peak sore mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 0,8 menjadi 0,7 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih baik. 5. Ruas Jalan Abdul Muis arah Utara ke Selatan pada peak pagi mengalami kenaikan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 0,7 menjadi 0,8 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih buruk. 6. Ruas Jalan Abdul Muis arah selatan ke utara pada peak pagi mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 0,7 menjadi 0,8 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih buruk. 7. Ruas Jalan Abdul Muis arah Utara ke Selatan pada peak sore mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 0,9 menjadi 1,1 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih buruk. 8. Ruas Jalan Abdul Muis arah Utara ke Selatan pada peak sore mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 1,1 menjadi 1,5 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih buruk. 9. Ruas Jalan Agus Salim arah Utara ke Selatan pada peak pagi mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 0,6 menjadi 0,8 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih buruk. 10. Ruas Jalan Agus Salim arah selatan ke utara pada peak pagi mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 0,7 menjadi 0,8 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih buruk. 11. Ruas Jalan Agus Salim arah Utara ke Selatan pada peak sore mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 0,6 menjadi 0,8 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih buruk. 12. Ruas Jalan Agus Salim arah Utara ke Selatan pada peak sore mengalami penurunan V/C ratio, dimana sebelum diterapkannya kebijakan pembatasan lalu lintas sepeda motor memiliki V/C ratio 0,6 menjadi 0,8 setelah diterapkannya kebijakan tersebut, artinya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut menjadi lebih buruk. 13. Setelah adanya kebijakan pembatasan lalu – lintas berupa pelarangan kendaraan sepeda motor melintasi ruas Jalan Medan Merdeka Barat – Bundaran H.I, waktu tempuh perjalanan menjadi lebih baik. 14. Untuk jalur alternatif 1 atau jalur sisi barat waktu tempuh menjadi lebih lama dan jumlah rit atau perjalanan berkurang setelah kebijakan. 15. Untuk jalur alternatif 2 atau jalur sisi timur waktu tempuh menjadi lebih lama dan jumlah rit atau perjalanan berkurang setelah kebijakan. | * 1. Kebijakan ini sebaiknya di imbangi dengan sarana dan prasarana yang baik, sehingga output dari hasil penerapan kebijakan ini dapat mencapai tujuan yang sesuai harapan, yaitu beralihnya para pengguna kendaraan pribadi ke kendaraan umum.   2. Perlunya sosialisasi yang lebih ke masyarakat pengguna sepeda motor karena masih banyak masyarakat yang kurang mengerti ruas jalan mana tidak boleh dilintasi, serta sosialisasi mengenai tujuan dari penerapan kebijakan ini termasuk manfaat dan keuntungan bagi berasama.   3. Perlu kajian lebih lanjut mengenai studi dampak pengaruh kebijakan pembatasan lalu lintas kendaraan sepeda motor baik dari segi ekonomi, sosial dan dampak lalu lintas di sekitarnya. | Kepala Dinas Perhubungan Prov DKI Jakarta |
| 33 | Studi Pengaruh Pembatasan kendaraan sepeda motor di kawasan koridor jalan utama DKI Jakarta | 1. Sebagian pengguna sepeda motor mulai menggunakan angkutan umum gratis yang disediakan. 2. Pengguna non motorized transport (Pesepeda, Pejalan Kaki) lebih aman dan nyaman dalam beraktivitas / pejalan kaki lebih aman saat menyeberang jalan di zebra cross dan Stopline. 3. Waktu tunggu layanan bus tingkat gratis masih terlalu lama (> 30 menit) dan belum banyak diminati | 1. Pemprov DKI hanya menyediakan 10 unit bus gratis. Sedangkan Kegiatan pengguna sepeda motor sangat padat dan terpacu oleh waktu sehingga perlu adanya penambahan armada 2. Perlu lebih di informasikan ke masyarakat. 3. Masih kurangnya penegakan hukum bagi pelanggar lalu lintas. Masih banyak pelanggaran – pelanggaran yang dibiarkan oleh pihak berwajib. | Kepala Dinas Perhubungan Prov DKI Jakarta |
| 34 | Evaluasi Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab Keselamatan | Setelah semua tahap penelitian dilakukan, mulai dari pembuatan proposal penelitian, kemudian pengkajian teori, penyusunan instrument penelitian, sampai dengan pengumpulan data, pengolahan dan analisis data dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa:   1. Masih banyak terjadi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas khususnya bagi pengguna kendaraan roda dua dan roda empat karena penegakan hukum belum maksimal dan kesadaran masyarakat akan keselamatan berlalu lintas masih kurang. Kurangnya desiplin berkendara mengakibatkan kecelakaan lalu lintas untuk pengguna sepeda motor, yang paling banyak terjadi di Kabupaten Bekasi tercatat ada 771 kejadian, Bekasi Kota 384 kejadian, Kota Bogor 538 kejadian dan Kabupaten Tangerang 412 kejadian 2. Jenis-jenis pelanggaran yang paling sering terjadi di Kota Bogor, Tangerang dan Bekasi yaitu menggunakan telepon genggam saat mengendarai kendaraannya, mengangkut penumpang berlebihan, tidak menyalakan lampu pada siang hari, ngetem secara sembarangan, melewati batas berhenti lampu merah, melawan arus, memotong jalan secara tiba-tiba, membawa barang secara berlebihan dan lain sebagainya. | Untuk meningkatkan keselamatan berlalu lintas terutama untuk pengguna roda dua yang sangat pesat peningkatannya perlu dilakukan:   1. Penegakan hukum harus lebih tegas pengawasan lalu lintas perlu dilakukan secara rutin dan terjadwal 2. Sosialisasi tentang keselamatan lalu lintas perlu dilakukan secara rutin dan terjadwal dengan baik, bagi pengguna kendaraan bermotor, pejalan kaki dan anak-anak usia dini. | Direktorat Jenderal Perhubungan Darat |
| 35 | Studi Manajemen dan Rekayasa lalu lintas di Kota Boroko Kabupaten Bolaang Mongondow Utara | 1. Jalan Trans di Kuala Utara yang mempunyai peringkat terburuk dilihat dari hasil peringkatan statis (Prasarana kelengkapan jalan). Jalan ini merupakan jalan yang menghubungkan Antara Kota Manado dengan Provinsi Gorontalo. Pada jalan dengan link ini kelengkapan jalan seperti rambu dan fasilitas penerangan jalan tidak ada dan wilayahnya merupakan ladang. 2. Jalan Trans Di Bigo depan Citramart yang mempunyai peringkatan terburuk dilihat dari hasil peringkatan dinamis( unjuk kerja jalan). Hal ini dikarenakan pada link ini kerapatan lalu lintasnya tinggi yaitu 633 smp/jam, selain itu road occupancy 3,75, proporsi kendaraan berat mencapai 35,97%, rasio kecepatan hanya 0,91 dan distribusi antar waktu 4,77. | Perlu ditingkatkan kelengkapan jalan seperti rambu dan fasilitas penerangan jalan | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bolaang Mongondow Utara |
| 36 | Kajian Konsep kebijakan pengelolaan Terminal Bus Tipe A (Terminal BuluPitu di Purwokerto) | 1. Terminal Bulupitu berdasarkan penilaian tim Wahana Tata Nugraha tahun 2014 mendapat penilaian/apresiasi yang cukup baik, hal tersebut karena terminal ini mulai dari perencanaan sampai dengan pengelolaan dilaksanakan dengan cukup baik seperti penetapan lokasi, pengelolaan lingkungan (tata kelola air, pencemaran udara), sirkulasi kendaraan, sirkulasi perjalan kaki, kenyamanan, penerangan serta sistem keamanan. 2. Terminal Bulupitu memiliki luas sekitar 12 hektar dengan layanan angkutan umum seperti AKAP, AKDP, angkutan perkotaan (angkutan lanjutan) serta taksi. Terminal Bulupitu secara fasilitas, baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjang sudah sangat memadai. Berdasarkan hasil perbandingan terhadap pemenuhan standar pelayanan terminal, fasilitas utama terminal Bulupitu 100% didapati baik dan memenuhi persyaratan standar SPM Terminal, namun untuk fasilitas penunjang yang sudah memenuhi SPM hanya sebesar 86% dengan kondisi baik. 3. Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan selama 12 Jam, maka didapat bahwa bis Antar Kota Antar Provinsi yang memasuki terminal sejumlah 151 bis dengan rata-rata kedatangan kendaraan 13 kendaraan per jam. Bis Antar Kota Dalam Provinsi yang memasuki terminal 147 kendaraan dengan rata-rata kendaraan 12 kendaraan per jam. 4. Sirkulasi lalu lintas kendaraan yang masuk ke Terminal Bulu Pitu kondisi eksisting sudah terpisah antara kendaraan masuk dan keluar, namun secara umum masih terdapat konflik antara kendaraan dengan pejalan kaki. 5. Kondisi lalu lintas disekitar terminal berdasarkan hasil pengamatan berada pada *level of service* (LOS) A dengan kecepatan kendaraan disekitar terminal berkisar antara 30-40 km/jam. 6. Pengelolaan terminal Bulupitu yang menggunakan konsep “ramah pengguna” merupakan terobosan baru dalam penyelenggaraan terminal. Ketersediaan taman lalu lintas dan taman payung menarik orang ke terminal bukan hanya dengan tujuan akan melakukan perjalanan, namun juga tujuan sosial atau rekreasi. Fasilitas *park and ride* yang disediakan dengan kapasitas 500 kendaraan untuk sepeda motor menarik minat pengguna angkutan umum ke terminal. Fasilitas ini biasanya digunakan oleh masyarakat yang bekerja di daerah sekitar Purwokerto (balik harian) karena terdapat fasilitas penitipan sepeda motor. | * 1. Terminal identik dengan penyediaan layanan, baik terhadap kendaraan maupun penumpang sehingga meskipun hasil evaluasi pelayanan terminal Bulupitu dikatakan baik berdasarkan indikator-indikator yang dinilai, tetap perlu meningkatkan kinerja pelayanan terminal sehingga fungsi terminal sebagao pusat produksi terhadap angkutan umum tetap terjaga.   2. Standar Pelayanan Terminal wajib dipenuhi oleh penyelenggara terminal, fasilitas penunjang yang ada saat ini masih mencapai 86% dengan kondisi baik, sehingga perlu perbaikan terhadap fasilitas penunjang (fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui). Hal lain yang perlu diperbaiki adalah fasilitas perambuan dan informasi kedatangan maupun keberangkatan kendaraan.   3. Terminal tipe A berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan selama 12 Jam, secara persyaratan bahwa terminal tipe A minimal memiliki 150 kendaraan per hari, terminal Bulupitu sudah memenuhi persyaratan tersebut. Hal yang perlu diperbaiki adalah bagaimana meningkatkan jumlah penumpang yang akan diangkut oleh kendaraan dengan sejumlah intensitas kendaraan yang memasuki terminal tersebut.   4. Disain terminal sebaiknya menghindarkan konflik antara kendaraan dengan manusia, tempat turun dan tempat naik penumpang sebaiknya berada pada tempat yang nyaman sehingga penumpang tidak perlu was-was pada saat berjalan kaki disekitar terminal.   5. Kondisi lalu lintas disekitar terminal yang berada pada *level of service* (LOS) A dengan kecepatan kendaraan disekitar terminal berkisar antara 30-40 km/jam sebaiknya tetap dijaga sehingga tidak terdapat mengurangi *level of service* ruas jalan disekitar terminal yang dapat mempengaruhi kinerja terminal. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas |
| 37 | Studi Manajemen dan Rekayasa lalu lintas Kawasan CBD (Central Businees District) Kota Grogot Kabupaten Passer | 1. Dalam pelaksanaan kerangka pengembangan yang disusun berdasarkan kebutuhan pengembangan transportasi perlu dijabarkan dalam kebijakan-kebijakan yang lebih rinci ditingkat teknis SKPD-SKPD yang berkompeten seperti Dinas PU, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, sehingga mudah dalam pelaksanaan, monitoring dan evaluasinya untuk penajaman lebih lanjut dari Dokumen Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) dalam bentuk produk program implementasi yang lebih rinci harus dilakukan di masing-masing sub seksi dan bidang prasarana transportasi. 2. Dalam pelaksanaan lebih lanjut, dokumen Tatralok ini harus segera dibuatkan/dikukuhkan dalam produk hukum dalam bentuk daerah (PERDA) sebagai bentuk sinkronisasi lintas teknis dalam wilayah hukum administrasi Kabupaten Paser. Dalam mendukung penysusnan Perda tersebut perlu diawali dengan Peraturan Bupati di Tingkat Kabupaten Paser. | Implementasi program seharusnya disesuaikan dengan perubahan atau dinamika-dinamika yang terjadi di wilayah Kabupaten Paser baik menyangkut perubahan ekonomi maupun perubahan politik sehingga kebijakan-kebijakan pengembangan dapat disinergikan dengan baik. Kordinasi lintas sektor penting juga dilakukan dalam menyamakan persepsi dalam rangka penetapan kebijakan-kebijakan pengembangan sarana prasaran transportasi di masa mendatang. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Passer |
| 38 | Penelitian Pembangunan Dermaga Sungai Srimenanti di Kabupaten Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan | * + - 1. dengan adanya lokasi lahan yang tersedia serta adanya jalan akses yang menuju lokasi rencana pembangunan tersebut, dapat diusulkan bahwa pembangunan Dermaga Srimenanti yang terletak di Kecamatan Tanjung Lago dapat segera dibangun mengingat dermaga pasangannya yaitu Dermaga Karang Baru yang terletak di Kecamatan Muara Telang yang pada akhir tahun 2015 telah selesai pembangunannya.       2. Dengan terbangunnya Dermaga Srimenanti diharapkan akan membuka keterisolasian kedua wilayah disamping kelancaran terhadap distribusi angkutan penumpang maupun barang khususnya barang-barang produksi pertanian seperti padi maupun perkebunan yang merupakan hasil produksi nomor satu di Kabupaten Banyuasin. | 1. Perlu mengembangkan potensi angkutan sungai di wilayah Kecamatan Tanjung Lago dan Muara Telang mengingat besarnya peranan angkutan sungai bagi aktivitas masyarakat di kedua kecamatan tersebut. 2. Perlu disediakan sarana dan prasarana angkutan sungai yang handal untuk mendistribusikan komoditas potensial tersebut keluar wilayah Kecamatan Tanjung Lago dan Muara Telang serta untuk mempercepat perkembangan kawasan KTM Telang menjadi pusat pertumbuhan baru atau kawasan perkotaan. 3. Perlu melakukan pembinaan kepada operator angkutan sungai agar memberikan pelayanan yang optimal sehingga dapat mendukung pendistribusian komoditas potensial tersebut keluar wilayah Kecamatan Tanjung Lago dan Muara Telang pada khsususnya serta Kabupaten Banyuasin pada umumnya. 4. Dalam merencanakan pembangunan Dermaga Srimenanti perlu dilengkapi dokumen pendukungnya, antara lain Studi Kelayakan, Survei Identifikasi Desain (SID), *Design Enggineering Detail* (DED), Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL), serta dokumen administrasi lainnya. Selain itu, dalam proses pembangunan perlu dilakukan pengawasan, baik sebelum pembangunan, pada saat pembangunan, maupun setelah proses pembangunan. 5. Setelah dermaga selesai dibangun dan sebelum dioperasikan, perlu dibuat sistem operasional angkutan sungai yang meliputi jaringan trayek, rute, jenis kapal yang beroperasi, tarif, serta sistem bongkar muat kapal. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuasin |
| 39 | Kajian Pengembangan manajemen Rekayasa Lalu Lintas 3 (tiga) Jalur Kota Bangko Kabupaten Merangin Propinsi Jambi | Faktor yang mempengaruhi Arus Lalu Lintas Jalan   1. Faktor jalan : lebar lajur, bahu jalan, median, kondisi permukaan jalan, kelandaian jalan, trotoar, dll. 2. Faktor lalu lintas : komposisi lalu lintas, volume, distribusi lajur, gangguan lalu lintas, gangguan samping, dll 3. Faktor lingkungan : pejalan kaki, pengendara sepeda , binatang yang menyeberang, dll. | 1. Kewenangan jalan akan dialihkan menjadi jalan nasional 2. Perlu dihitung biaya perubahan dari 3 jalur menjadi 2 jalur antara lain  * Biaya pembongkaran lampu2 jalanan, * Biaya pembongkaran separasi jalan * Biaya pembuatan median dan pembatas jalan 2 jalur * Biaya pemasangan rambu dan marka * Biaya pemasangan lampu jalananBiaya pembuata penyeberangan orang dengan fasilitas pendukung * Biaya pembuatan ram strip pada daerah-daerah rawan kecelakaan * Biaya-biya lainya | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Merangin |
| 40 | Studi Implementasi CNG Pada Kendaraan Angkutan Umum | 1. Dari penelitian ini, terlihat permasalahan penggunaan CNG untuk angkutan umum di Indonesia berasal dari tiga aspek utama yaitu lambannya pembangunan stasiun pengisian bahan bakar dan permasalahan umum yang berkaitan dengan distribusi dan ketersediaan CNG; kualitas CNG; dan kemampuan untuk menyelaraskan tantangan penggunaan CNG pada bus Transjakarta terutama ketika beroperasi sebagai BLU. 2. Meskipun perbedaan harga antara CNG dan diesel telah menjadi lebih kompetitif, hal ini belum cukup untuk merangsang investasi dalam infrastruktur CNG oleh sektor swasta dan masyarakat umum telah menunjukkan keengganan untuk mengadopsi CNG sebagai bahan bakar di sektor transportasi; | 1. Perlunya untuk meningkatkan mutu penyelenggaran energi (bahan bakar) untuk sektor transportasi untuk jangka pendek dan menengah yang dapat dilakukan dengan reformasi kelembagaan. 2. Perlu adanya roadmap teknologi agar sektor transportasi dapat beralih menggunakan bahan bakar alternatif lainnya, yang mencakup non-tradisional biofuel (termasuk etanol). 3. Kementerian Perhubungan perlu memberikan pertimbangan kepada unit terkait untuk memberikan dukungan teknis dan bantuan di bawah penciptaan otoritas baru transportasi metropolitan yang menjadi badan pelaksana serta memberikan dukungan kepada TransJakarta dalam penggunaan CNG. | Direktoral Jenderal Perhubungan Darat |
| 41 | Analisis Walkability Dalam Upaya Meningkatkan Kenyamanan dan Keselamatan Pejalan Kaki di Stasiun Bogor dan Bandung | Kesimpulan dari kajian ini akan memberikan kesimpulan secara makro mengenai Global Walkability Index di Stasion Bogor dan Stasiun Bandung dan akan disettai rekomendasi kepada pihak terkait.   * + 1. Secara keseluruhan GWI di dari Stasiun Bogor ke Kebun Raya Bogor sesuai dengan daerah kajian di Bogor dengan kategori rendah. Dengan arti kata 9 parameter kriteria yang dinilai dari GWI masih rendah dan harus segera diperbaki. Hal ini menjadi hal yang sangat memprihatinkan dimana Kota Bogor menjadi Pilot Projek oleh Ditjen Darat Kenterian Perhubungan dalam hal Pembangunan fasilitas pejalan kaki secara nasional.     2. GWI di Stasiun Bandung dengan area pantauan 2 segmen jalan dengan kategori rendah. Tatpi sebenarnya GWI di segmen satu dengan kategori cukup. Di Segmen 1 ini sepenuhnya dibiayai dan dibangun oleh PT. KAI. Di jalan segmen 2 di stasiun bandung dengna Kategori rendah. Secara keseluruhan masih dalam katagori rendah. Perlu perhatian khusus juga pedesterian di Bandung dikarenakan Bandung juga menjadi Tujuan Wisata nasional. Disamping itu Kapasitas KA ke Jakarta-Bandung-Jakarta juga semakin hari semakin meningkat. Dan implikasinya akan meningkatkan jumlah pejalan kaki di daerah Stasiun Bandung.     3. Banyaknya pedagang kaki lima di trotoar di Stasiun Bandung dan Stasiun Bogor menjadi isu utama masalah peningkatan kinerja fasilitas pejalan kaki dan peningkatan Global Walkability Index. | Rekomendasi yang ditawarkan kepada pemangku kepentingan dapat berupa tidakan yang mengarah kepada penyelesaian masalah sosial dan masalah teknikal juga tidak dapat dilupakan. Penyelesaian masalah sosial harus diselesaikan dengan perencanaan yang melibatkan masyarakat dalam hal ini adalah melibatkan pedagang kaki lima, pejalan kaki, dan stakholeder yang terkait guna mendukung terciptanya perencanaan dan pada akhirnya fasilitas pejalan kaki yang memadai bagi masyarakat. Tetapi sisi teknis juga tidak dapat dilupakan mengeenai bagaimana membangun trotoar dan fasilitas pejalan kaki yang sesuai standar yang ada sesuai dengan peraturan yang ada.  Beberapa rekomendasi atau solusi untuk pemerintah daerah dan pemerintah pusat yang dapat dilaksanakan untuk menciptakan pedisterian yang lebih baik antara lain:   1. Pembangunan fasilitas pejalan kaki yang memadai; 2. Penataan Pedagang Kaki Lima; 3. Relokasi Pedagang Kaki Lima; 4. Penataan Parkir on street. | PT. KAI Daop I dan Daop II |
| 42 | Evaluasi Penyelenggaraan Pengujian berkala Kendaraan Bermotor | 1. Pelaksanaan pengujian bermotor saat ini banyak mengalami penyimpangan dan tujuan utamanya yaitu keselamatan angkutan jalan dan kelestaraian lingkungan menjadi tidak tercapai. 2. Penyimpangan tersebut terjadi pada kewenangan Pemerintah Pusat sebagai pembina dan pengawas, dan pemerintah daerah sebagai pelaksana pengujian berkala kendaraan bermotor. 3. Pemerintah Pusat, belum dapat menjalankan fungsinya dengan optimal sebagai pembina dan pengawas. 4. Beberapa kebijakan dan peraturan terkait, belum disesuaikan dengan perundang-undangan yang baru. 5. Beberapa kebijakan terkait yang merupakan turunan dari perundang-undangan dan peraturan pemerintah juga belum disusun, seperti SOP keterlibatan swasta dalam pengujian berkala kendaraan bermotor. 6. Kalibrasi alat uji kendaraan bermotor juga belum dilakukan dengan optimal, sehingga kalibrasi belum dapat menjamin bahwa peralatan uji berjalan dengan baik sebagaimana mestinya. 7. Banyak Pemerintah Kabupaten/Kota yang tidak memiliki gedung, peralatan, dan SDM penguji yang memadai akan tetapi dipaksakan tetap melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor, sehingga yang dilakukan hanya berupa pengujian berkala yang sifatnya hanya formalitas saja. 8. Beberapa Pemerintah Kabupaten/Kota dengan populasi kendaraan wajib uji yang cukup tinggi, melakukan penyimpangan dengan mempercepat proses uji karena ketidakseimbangan antara kapasitas uji dengan volume kendaraan wajib uji setiap harinya. 9. Pemerintah Kabupaten/Kota sudah melakukan perbaikan yang cukup terhadap pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor, dengan melengkapi sarana dan prsarana, serta menggunakan sistem informasi yang modern, akan tetapi masih terdapat penyimpangan karena adanya perilaku aparat dan users yang kurang bertanggungjawab. 10. Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor, secara sentralisasi bertentangan dengan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, apabila dipaksakan akan memerlukan waktu dan proses yang lama. | 1. Harus dibuat SPM tentang Pengujian Berkala; 2. Sarana dan Prasarana Pengujian di masing-masing daerah harus lengkap dan memadai sesuai dengan SPM; 3. SDM penguji harus disertifikasi, agar lebih profesional dan punya komitmen; 4. PKB diakreditasi, sehingga daat meminimalisir terjadinya pengujian oleh PKB yang tidak layak; 5. Sistem informasi harus terintegrasi antara daerah dan pusat, sehingga memudahkan untuk penindakan apabila terjadi pelanggaran 6. Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor, tetap dilakukan secara desentralisasi, permasalahan yang muncul pada penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor, harus ditanggulangi bersama antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah secara terkoordinasi dan bersinergi, serta berkelanjutan. 7. Pemerintah Pusat melakukan perbaikan sesuai dengan kewenangannya sebagai pembina dan pengawas, dan pemerintah daerah melakukan perbaikan pada tingkat pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor, dengan penuh tanggungjawab. Selanjutnya hasil perbaikan di evaluasi secara berkala perkembangannya, apabila terjadi kejanggalan harus segera dilakukan tindakan korektif dengan jelas dan tegas, sehingga kesalahan atau pelanggaran tidak berulang kembali. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 43 | Pengaruh Pengoperasian Tol Cikapali Terhadap Jalur Pantura pada Angkutan Lebaran 2015 | Berdasarkan uraian dari pembahasan yang dilakukan, maka didapat beberapa kesimpulan, sebagai berikut:   1. Saat periode arus mudik terjadi penurunan volume kendaraan pada tahun 2015 untuk ruas jalan Ciasem sebesar 74,62 % dan ruas Tol Cikampek sebesar 25,11 %. Hal ini dikarenakan banyaknya pemudik yang beralih menggunakan ruas tol Cikopo-Palimanan yang baru dibuka pada tahun 2015 ini sebanyak 310.278 kendaraan atau sebesar 64,01 %. Sementara kecepatan rata-rata kendaraan pada ruas jalan Ciasem terjadi peningkatan sebesar 38,44%, dimana kecepatan rata-rata kendaraan pada arus mudik tahun 2014 (30,17 Km/Jam) dan tahun 2015 (49,01 Km/Jam). Pada ruas tol Cikampek terjadi peningkatan sebesar 10,72 %, dimana kecepatan rata-rata kendaraan pada arus mudik tahun 2014 kecepatan rata-rata kendaraan pada arus mudik tahun 2014 (51,70 Km/Jam) dan tahun 2015 (57,91 Km/Jam). 2. Saat periode arus balik terjadi kenaikan volume kendaraan pada tahun 2015 untuk ruas jalan Ciasem sebesar 17,53 % dan ruas Tol Cikampek terjadi penurunan sebesar 18,96 %. Hal ini dikarenakan banyaknya pemudik yang beralih menggunakan arus tol Cikopo-Palimanan yang baru dibuka pada tahun 2015 ini sebanyak 332.972 kendaraan atau sebesar 33,49 %. Sementara kecepatan rata-rata kendaraan pada ruas jalan Ciasem terjadi peningkatan sebesar 42,95 %, dimana kecepatan rata-rata kendaraan pada arus mudik tahun 2014 (28,65 Km/Jam) dan tahun 2015 (50,22 Km/Jam). Pada ruas tol Cikampek terjadi penurunan sebesar 10,36 %, dimana kecepatan rata-rata kendaraan pada arus mudik tahun 2014 kecepatan rata-rata kendaraan pada arus mudik tahun 2014 (53,26 Km/Jam) dan tahun 2015 (47,74 Km/Jam). 3. Penyebab kemacetan pada tol Cikopo-Palimanan antara lain: 4. Kapasitas tol dan jumlah pintu (keluar/masuk). 5. *Rest Area.* 6. Disiplin pengguna jalan. 7. Gangguan sistem pembayaran. 8. Kekurangan persediaan uang kembalian. 9. Dari hasil wawancara dengan 100 orang pengguna tol Cikopo-Palimanan pada saat arus mudik, tariff tol dinilai masih terjangkau oleh para pengguna jalan tol (85%), fasilitas jalan dinilai masih kurang (89%), fasilitas lainnya dinilai kurang (94%) dan jarak antar rest area dinilai cukup (81%). Sementara pada saat arus balik tariff tol dinilai masih terjangkau oleh para pengguna jalan tol (90%), fasilitas jalan dinilai masih kurang (97%), fasilitas lainnya dinilai kurang (99%) dan jarak antar rest area dinilai cukup (53%). 10. Adapun masukan dari para pengguna jalan tol Cikopo-Palimanan antara lain terkait hal-hal sebagai berikut: penerangan, pagar pembatas, rambu, pita penggaduh, penambahan lajur, telepon darurat, kondisi jalan, patroli jalan, reflektor, jarak antar rest area, tarif, akses masuk, area parkir, petugas jaga, gerbang tol, ketersediaan air bersih, musholla, kebersihan, perlengkapan toilet, pedagang, penutupan saluran dan penghijauan. | Saran atau rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan hasil kajian ini adalah sebagai berikut:   1. Penambahan gerbang tol untuk pembayaran dan menempatkan papan petunjuk/informasi tentang adanya gerbang tol tambahan, sehingga pengguna jalan tol mengetahui lokasi gerbang tol tambahan. 2. Menerapkan sistem pembayaran manual dengan pola jemput bola, petugas mendatangi kendaraan untuk melakukan pembayaran. 3. Pengalihan arus lalu lintas kendaraan, apabila kapasitas gerbang tol sudah melebihi kapasitas. 4. Harus ada penanggungjawab untuk pengaturan buka tutup *rest area* (manajemen *rest area*) kerjasama pengelola tol dan Kepolisian serta penyediaan air bersih oleh pengelola tol. 5. Pemasangan pembatas (*barrier*) pada titik pelebaran jalan dari dua lajur menjadi lajur sesuai dengan lajur gerbang tol (perpanjangan *barrier*)*.* 6. Pemisahan antara kendaraan kecil dengan kendaraan besar dengan diberikan palang pembatas ketinggian kendaraan. 7. Sosialisasi terus menerus kepada pengguna jalan tol tentang pentingnya disiplin dan etika berkendara. 8. Penyesuaian dan sinkronisasi sistem pembayaran antara operator/pengelola tol yang berbeda. 9. Menerapkan sistem pembayaran dengan kartu (Non Tunai) 10. Melatih kecekatan dan kecepatan petugas tol dalam melayani transaksi pembayaran. 11. Mengadakan persediaan uang kembalian yang cukup (kerjasama dengan pihak bank), terutama pada saat waktu sibuk (seperti lebaran, musim libur sekolah dan natal). 12. Pembulatan Discount tarif tol sehingga menghemat waktu pengembalian. | 1. Menteri PU-PR 2. Badan Pengelola Jalan Tol |
| 44 | Kajian Penataan Pasar Tumpah Guna Meningkatkan Kelancaran Lalu Lintas di Jalur Pantai utara Jawa Barat | Berdasarkan uraian dari pembahasan yang dilakukan, maka kami dapat menyimpulkan beberapa kesimpulan dari pelaksanaan penelitian Penataan Pasar Tumpah guna meningkatkan kelancaran lalu lintas di jalur Pantai Utara Jawa Barat, antara lain :   1. Terdapat banyak hambatan samping di jalur Pantura Jawa Barat diantaranya : sebanyak 26 Pasar Tumpah, 24 Rumah Makan, 781 U Turn dan sebanyak 42 SPBU di sepanjang Jalur Pantura Jawa Barat. 2. Hambatan samping memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap kinerja jalan di wilayah studi (Jalur Pantura Jawa Barat) dengan rata-rata merupakan parkir kendaraan di tepi jalan di depan pasar. 3. Hambatan samping di lokasi pasar di sepanjang Jalur Pantura Jawa Barat memberikan kontribusi bagi menurunnya tingkat pelayanan jalan Pantura Jawa Barat sebagai akibat aktivitas guna lahan di sekitarnya. | Saran atau rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan hasil kajian ini adalah   1. Perlu diadakan peraturan daerah yang mengatur pemanfaatan lahan terutama pasar disepanjang jalur Pantura Jawa Barat yang dapat menimbulkan dampak negatif terhadap lalu lintas. 2. Perlu ditinjau dan dievaluasi akses jalan untuk sepeda motor yang akan menuju jalur pantura karena pada titik pertemuan di Jalur Pantura menimbulkan antrian lalu lintas. 3. Perlu dilakukan koordinasi antar lembaga dan kementerian dalam menyelesaikan permasalahan pasar tumpah di sepanjang jalur pantura Jawa Barat. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 45 | Studi Karakteristik dan Persepsi Pengguna Sepeda Motor Pada Arus Mudik dan Balik Lebaran 2015 (Bekasi - Brebes) | Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:   1. Karakteristik pengguna sepeda motor didominasi dengan rentang usia muda atau usia produktif dan merupakan usia yang sangat riskan terhadap kecelakaan yaitu antara 31 hingga 40 tahun. Dari sisi penghasilan, pemudik sepeda motor termasuk pada golongan ekonomi menengah ke bawah dengan pendapatan 2-3 juta per bulan. Pendapatan tersebut terkait dengan pendidikan minimum yaitu didominasi oleh tamatan SLTA sehingga masih sulit untuk mendapatkan pekerjaan tetap. 2. Tipe sepeda motor yang digunakan oleh pemudik adalah tipe skuter matic/bebek dengan usia kendaraan 5 hingga 10 tahun. Tipe dan umur sepeda motor merupakan kendaraan yang irit dan nyaman untuk digunakan sebagai moda untuk mudik. Biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh pemudik berkisar antara Rp 100.000 hingga Rp 300.000 dengan komposisi 38% untuk BBM, 51% untuk makan dan 10% untuk keperluan lain-lain. Biaya perjalanan dan kebutuhan BBM berbanding lurus dengan jarak perjalanan dengan model persamaan masing-masing Kebutuhan BBM =0,0151 jarak tempuh + 7,5347 dan biaya perjalanan = 143299 + 562.98 jarak tempuh. 3. Tujuan perjalanan paling banyak adalah ke Jawa Tengah dengan asal perjalanan paling banyak dari arah Jabodetabek. Jarak tempuh yang cukup jauh memerlukan istirahat yang cukup. Pada umumnya pemudik sepeda motor beristrahat lebih dari 2 kali dengan tempat istirahat fleksibel sesuai dengan kebutuhan pemudik. 4. Kepedulian pemudik sepeda motor terhadap *safety riding* sudah sangat baik karena hampir semua pemudi sudah dilengkapi dengan alat keselamatan yang memadai seperti helm dan jaket. 5. Untuk pulau Jawa, sepeda motor merupakan alat transportasi yang paling diminati untuk mudik lebaran karena murah, cepat dan fleksibel. 6. Harapan pemudik pada tahun depan 4 kelompok besar yaitu memperlancar arus lalu lintas, meningkatkan fasilitas-fasilitas keselamatan, meningkatkan kenyamanan dan keamanan di jalur mudik, memperbaiki kondisi jalan. 7. Mudik gratis motor gratis setiap tahunnya disediakan oleh Kementerian Perhubungan. Namun program tersebut kurang dapat dirasakan oleh pemudik sepeda motor karena sosialisasi yang masih kurang. Selain itu, lokasi mudik dan waktu yang tidak sesuai dengan tujuan dan waktu program mudik gratis. Hal ini disebabkan karena pekerjaan sebagai wiraswasta dan pegawai swasta, sehingga pemudik sepeda motor memilih waktu mudik pada saat menjelang lebaran. | 1. Perlunya peningkatan pengetahuan mengenai mengendarai/mengemudi yang memadai meliputi pengetahuan tentang interaksi manusia-kendaraan-lingkungan, mengembangkan keahlian berkendara dan mempengaruhi secara positif perilaku pengendara. Hal ini akan menciptakan kebiasaan mengendarai yang lebih aman, dan dapat menurunkan jumlah angka kecelakaan. Sedangkan hukum dan penegakannya akan memberikan petunjuk dan motivasi demi terwujudnya perilaku pengendara yang aman dan efisien. 2. Menjaga agar jalan tetap aman dan nyaman bagi pengedara motor seperti perbaikan jalan, fasilitas keselamantan (rambu-rambu dan penerangan jalan), serta informasi yang lengkap terhadap daerah rawan kecelakaan, kemacetan dan jalur alternatif. 3. *Check point* yang dilakukan oleh pihak kepolisian perlu dilakukan cek perlengkapan keselamatan bagi pemudi seperti: 4. Penggunaan perlengkapan keselamatan berkendara seperti helm, sepatu, pakaian yang memang dirancang untuk keselamatan dan kenyaman berkendara. 5. Menyiapkan fasilitas pengecekan sepeda motor seperti pemeriksaan tekanan angin dan keausan alur ban, pemeriksaan rem depan dan belakang, kesesuaian letak kaca spion dengan benar untuk mendapatkan pemandangan yang lebih luas, pastikan lampu *sign*, lampu rem dan lampu depan berfungsi dengan baik. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 46 | Studi Karakteristik dan Persepsi Pengguna Sepeda Motor Pada Arus Mudik dan Balik Lebaran 2015 (Cirebon - Subang) | Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:   1. Karakteristik pengguna sepeda motor didominasi dengan rentang usia muda atau usia produktif dan merupakan usia yang sangat riskan terhadap kecelakaan yaitu antara 25 hingga 34 tahun. Dari sisi penghasilan, pemudik sepeda motor termasuk pada golongan ekonomi menengah ke bawah dengan pendapatan 1-3 juta per bulan. Pendapatan tersebut terkait dengan pendidikan minimum yaitu didominasi oleh tamatan SLTA sehingga masih sulit untuk mendapatkan pekerjaan tetap. 2. Tipe sepeda motor yang digunakan oleh pemudik adalah tipe motor bebek/moped/cub dengan usia sepeda motor terbanyak keluaran tahun 2006-2010. Tipe dan umur sepeda motor merupakan kendaraan yang irit dan nyaman untuk digunakan sebagai moda untuk mudik. Biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh pemudik berkisar antara Rp 100.000 hingga Rp 300.000. 3. Tujuan perjalanan paling banyak adalah ke Jawa Tengah dengan asal perjalanan paling banyak dari arah Jabodetabek. Jarak tempuh yang cukup jauh memerlukan istirahat yang cukup. Pada umumnya pemudik sepeda motor beristirahat 2 kali dengan tempat istirahat fleksibel sesuai dengan kebutuhan pemudik. 4. Kepedulian pemudik sepeda motor terhadap *safety riding* sudah sangat baik karena hampir semua pengendara sudah dilengkapi dengan alat keselamatan yang memadai seperti penggunaan helm. 5. Harapan pemudik pada tahun depan yaitu memperlancar arus lalu lintas dengan pemisahan jalur untuk sepeda motor dan menambah petugas di titik kemacetan, memperbanyak armada mudik gratis, meningkatkan kenyamanan dan keamanan di jalur mudik seperti memperbaiki kondisi jalan dan rambu-rambu lalu lintas, tidak melibatkan anak sekolah dalam pengaturan lalu lintas, serta memperbanyak *rest area*. 6. Mudik motor gratis setiap tahunnya disediakan oleh Kementerian Perhubungan cukup membantu masyarakat yang ingin melakukan mudik. Namun, program tersebut kurang dapat dirasakan oleh pemudik sepeda motor karena sosialisasi yang masih kurang. Selain itu, lokasi mudik dan waktu yang tidak sesuai dengan tujuan dan waktu program mudik gratis. Hal ini disebabkan karena pekerjaan sebagai pegawai swasta dan wiraswasta, sehingga pemudik lebih cenderung menggunakan sepeda motor karena dapat memilih waktu mudik pada saat menjelang lebaran. | 1. Himbauan dan sosialisi mengenai bahaya penggunaan sepeda motor jarak jauh, dan penggunaan sepeda motor yang selamat perlu terus menerus dilakukan lewat berbagai media massa, media sosial maupun lewat pampflet, serta brosur/selebaran secara terkoordinasi dan bersinergi antar instansi terkait. 2. Perlunya peningkatan pengetahuan mengenai mengendarai/mengemudi yang memadai meliputi pengetahuan tentang interaksi manusia-kendaraan-lingkungan, mengembangkan keahlian berkendara dan mempengaruhi secara positif perilaku pengendara. Hal ini akan menciptakan kebiasaan mengendarai yang lebih aman, dan dapat menurunkan jumlah angka kecelakaan. Sedangkan hukum dan penegakannya akan memberikan petunjuk dan motivasi demi terwujudnya perilaku pengendara yang aman dan efisien. 3. Penggunaan sepeda motor untuk mudik lebaran terutama untuk jarak jauh diupayakan untuk dikurangi bahkan dilarang penggunaannya karena sangat berbahaya bagi keselamatan dan keamanan penggunanya. 4. Sebaiknya angkutan umum terutama untuk kelas ekonomi disubsidi pemerintah atau bus ekonomi dijadikan sarana untuk mudik gratis pada saat lebaran, sehingga biayanya lebih murah daripada penggunaan sepeda motor. Hal ini selain akan membuat pengguna sepeda motor beralih moda ke angkutan umum khususnya bus, juga akan meningkatkan pangsa angkutan umum khususnya bus. 5. *Check point* yang dilakukan oleh pihak kepolisian perlu dilakukan cek perlengkapan keselamatan bagi pemudik | Dirjen Perhubungan Darat |
| 47 | Evaluasi Arus Mudik Angkutan Motor Gratis Lebaran 2015 | 1. Karakteristik pengguna sepeda motor didominasi dengan rentang usia muda atau usia produktif dan merupakan usia yang sangat riskan terhadap kecelakaan yaitu antara 25 hingga 34 tahun. Dari sisi penghasilan, pemudik sepeda motor termasuk pada golongan ekonomi menengah ke bawah dengan pendapatan 1-3 juta per bulan. Pendapatan tersebut terkait dengan pendidikan minimum yaitu didominasi oleh tamatan SLTA sehingga masih sulit untuk mendapatkan pekerjaan tetap. 2. Tipe sepeda motor yang digunakan oleh pemudik adalah tipe motor bebek/moped/cub dengan usia sepeda motor terbanyak keluaran tahun 2006-2010. Tipe dan umur sepeda motor merupakan kendaraan yang irit dan nyaman untuk digunakan sebagai moda untuk mudik. Biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh pemudik berkisar antara Rp 100.000 hingga Rp 300.000. 3. Tujuan perjalanan paling banyak adalah ke Jawa Tengah dengan asal perjalanan paling banyak dari arah Jabodetabek. Jarak tempuh yang cukup jauh memerlukan istirahat yang cukup. Pada umumnya pemudik sepeda motor beristirahat 2 kali dengan tempat istirahat fleksibel sesuai dengan kebutuhan pemudik. 4. Kepedulian pemudik sepeda motor terhadap *safety riding* sudah sangat baik karena hampir semua pengendara sudah dilengkapi dengan alat keselamatan yang memadai seperti penggunaan helm. 5. Harapan pemudik pada tahun depan yaitu memperlancar arus lalu lintas dengan pemisahan jalur untuk sepeda motor dan menambah petugas di titik kemacetan, memperbanyak armada mudik gratis, meningkatkan kenyamanan dan keamanan di jalur mudik seperti memperbaiki kondisi jalan dan rambu-rambu lalu lintas, tidak melibatkan anak sekolah dalam pengaturan lalu lintas, serta memperbanyak *rest area*. 6. Mudik motor gratis setiap tahunnya disediakan oleh Kementerian Perhubungan cukup membantu masyarakat yang ingin melakukan mudik. Namun, program tersebut kurang dapat dirasakan oleh pemudik sepeda motor karena sosialisasi yang masih kurang. Selain itu, lokasi mudik dan waktu yang tidak sesuai dengan tujuan dan waktu program mudik gratis. Hal ini disebabkan karena pekerjaan sebagai pegawai swasta dan wiraswasta, sehingga pemudik lebih cenderung menggunakan sepeda motor karena dapat memilih waktu mudik pada saat menjelang lebaran. | * + - * 1. Himbauan dan sosialisi mengenai bahaya penggunaan sepeda motor jarak jauh, dan penggunaan sepeda motor yang selamat perlu terus menerus dilakukan lewat berbagai media massa, media sosial maupun lewat pampflet, serta brosur/selebaran secara terkoordinasi dan bersinergi antar instansi terkait.         2. Perlunya peningkatan pengetahuan mengenai mengendarai/mengemudi yang memadai meliputi pengetahuan tentang interaksi manusia-kendaraan-lingkungan, mengembangkan keahlian berkendara dan mempengaruhi secara positif perilaku pengendara. Hal ini akan menciptakan kebiasaan mengendarai yang lebih aman, dan dapat menurunkan jumlah angka kecelakaan. Sedangkan hukum dan penegakannya akan memberikan petunjuk dan motivasi demi terwujudnya perilaku pengendara yang aman dan efisien.         3. Penggunaan sepeda motor untuk mudik lebaran terutama untuk jarak jauh diupayakan untuk dikurangi bahkan dilarang penggunaannya karena sangat berbahaya bagi keselamatan dan keamanan penggunanya.         4. Sebaiknya angkutan umum terutama untuk kelas ekonomi disubsidi pemerintah atau bus ekonomi dijadikan sarana untuk mudik gratis pada saat lebaran, sehingga biayanya lebih murah daripada penggunaan sepeda motor. Hal ini selain akan membuat pengguna sepeda motor beralih moda ke angkutan umum khususnya bus, juga akan meningkatkan pangsa angkutan umum khususnya bus.         5. *Check point* yang dilakukan oleh pihak kepolisian perlu dilakukan cek perlengkapan keselamatan bagi pemudik seperti:  1. Penggunaan perlengkapan keselamatan berkendara seperti helm, sepatu, pakaian yang memang dirancang untuk keselamatan dan kenyaman berkendara. 2. Menyiapkan fasilitas pengecekan sepeda motor seperti pemeriksaan tekanan angin dan keausan alur ban, pemeriksaan rem depan dan belakang, kesesuaian letak kaca spion dengan benar untuk mendapatkan pemandangan yang lebih luas, pastikan lampu *sign*, lampu rem dan lampu depan berfungsi dengan baik. 3. Lokasi istirahat/pemberhentian pemudik. | Dirjen Perhubungan darat |
| 48 | Kinerja Simpul Strategis di Kota DKI Jakarta dan Bekasi Pada Angkutan Lebaran 2015 | Berdasarkan hasil analisis dalam penelitian ini, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :   1. Kondisi penggunaan moda bus mengalami penurunan pada mudik 2015 sebesar 10 %, sedangkan penggunaan moda kereta api meningkat hingga 9 %. 2. Kecenderungan kejadian kecelakaan setiap penyelenggaraan angkutan lebaran dari tahun ke tahun menurun disebabkan adanya peningkatan pelayanan di terminal dan stasiun dari *stakeholders* terkait, seperti penyediaan pos pengujian kendaraan bermotor, posko kesehatan, dan pos uji narkoba bagi sopir angkutan dan calon penumpang yang akan melakukan mudik. 3. Kepuasan masyarakat terhadap pelayanan angkutan lebaran di terminal dan stasiun di Jakarta dan Bekasi adalah sebagai berikut: 4. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan angkutan bus di Terminal Kampung Rambutan bernilai 70,84 yang mengindikasikan bahwa mutu pelayanan B (kinerja pelayanan angkutan bus di Terminal Kampung Rambutan menurut persepsi pengguna adalah baik). 5. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan angkutan bus di Terminal Pulogadung bernilai 68,03 yang mengindikasikan bahwa mutu pelayanan B (kinerja pelayanan angkutan bus di Terminal Pulogadung menurut persepsi pengguna adalah baik). 6. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan angkutan bus di Terminal Kalideres bernilai 69,20 yang mengindikasikan bahwa mutu pelayanan B (kinerja pelayanan angkutan bus di Terminal Kalideres menurut persepsi pengguna adalah baik). 7. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan angkutan bus di Terminal Induk Kota Bekasi bernilai 65,92 yang mengindikasikan bahwa mutu pelayanan B (kinerja pelayanan angkutan bus di Terminal Induk Kota Bekasi menurut persepsi pengguna adalah baik). 8. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan angkutan bus di Stasiun Gambir bernilai 73,01 yang mengindikasikan bahwa mutu pelayanan B (kinerja pelayanan angkutan bus di Stasiun Gambir menurut persepsi pengguna adalah baik). 9. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan angkutan bus di Stasiun Pasar Senen bernilai 74,00 yang mengindikasikan bahwa mutu pelayanan B (kinerja pelayanan angkutan bus di Stasiun Pasar Senen menurut persepsi pengguna adalah baik). 10. Perkembangan kinerja simpul strategis untuk angkutan jalan dan kereta api pada angkutan lebaran tahun 2015 di Jakarta dan Bekasi cenderung meningkat dilihat dari persepsi penumpang, baik dari segi keselamatan, kemudahan, ketertiban, dan kenyamanan. Namun, masalah keterlambatan kedatangan angkutan khususnya bus masih perlu dievaluasi pada tahun depan. | Beberapa saran yang dapat disampaikan antara lain :   1. Dinas Perhubungan Jakarta dan Bekasi sebaiknya memantau kesesuaian tarif/harga tiket pada masa angkutan lebaran agar tidak terjadi kenaikan yang cukup tinggi sehingga pengguna angkutan jalan dan kereta api lebih mudah dalam mendapatkan tiket, baik secara online atau melalui pembelian langsung langsung di loket. 2. Pelayanan yang ada di terminal dan stasiun di Jakarta dan Bekasi terkait waktu keberangkatan dan kedatangan angkutan perlu ditingkatkan dengan memberikan informasi secara detail kepada calon penumpang, baik melalui website maupun papan pengumuman yang dipasang pada tempat yang strategis sehingga jelas dan mudah dibaca. 3. Pengawasan terhadap kendaraan oleh petugas/penguji sebaiknya dilakukan per periodik untuk mempertahankan kedisiplinan awak kendaraan dalam mengendarai angkutan lebaran. 4. Sarana dan prasarana pendukung penyelenggaraan terminal untuk tipe A harus diakomodasi oleh pemerintah pusat sebagai penyelenggara angkutan AKAP secara nasional supaya pengguna angkutan jalan/bus merasakan aman, nyaman, dan selamat. | 1. Menteri Perhubungan 2. Dirjen Perhubungan Darat |
| 49 | Kinerja Simpul Strategis di Kota Yogyakarta Pada Angkutan Lebaran 2015 | Pada pelaksanaan angkutan lebaran tahun 2015 ini, terdapat tiga simpul strategis di Kota Yogyakarta yang menjadi obyek penelitian. Yang pertama terminal Giwangan yang mewakili untuk pelayanan angkutan bus, kedua dan ketiga adalah stasiun Lempuyangan dan stasiun Tugu yang mewakili pelayanan angkutan kereta api. Kesimpulan dari kajian ini adalah:   1. Fasilitas dan Pelaksanan Angkutan Lebaran 2015: 2. Adanya jadwal yang jelas dalam pemberangkatan kereta api baik untuk kereta api lokal maupun kereta api jarak jauh di stasiun Tugu dan stasiun Lempuyangan. Jadwal tersebut selain jadwal keberangkatan maupun kedatangan, juga keterlambatan kereta api dan lama keterlambatan. Di terminal Giwangan tidak ada jadwal bus yang jelas, dan tidak ada data tentang keterlambatan bus. Jadi memang terjadi beberapa bus terlambat karena kemacetan sepanjang waktu Lebaran namun data tidak ada. 3. Di stasiun Tugu dna Lempuyangan pembelian tiket sudah tersistemasi baik dari cara pembelian, cara penukaran tiket apabila beli online, cara penggantian tiket bila batal berangkat, cara upgrade tiket ke kelas lain, cara cetak sendiri tiket maupun cara pemeriksaan tiket. Di terminal Giwangan semua masih dilakukan manual, membeli tiket di agen harus datang langsung, dan pembatalan tiket nilai ganti rugi berbeda-beda sehingga merugikan pelanggan. 4. Tempat tunggu penumpang di stasiun Tugu dan Giwangan lebih memudahkan penumpang untuk naik ke kereta api. Disamping itu tempat tunggu lebih terang dan terbebas dari pedagang kaki lima. Tempat tunggu penumpang di terminal Giwangan gelap, di lantai dua sehingga jauh dari bus akibatnya penumpang banyak yang menunggu di tempat pemberangkatan bus dan masjid di terminal Giwangan. 5. Keamanan di Stasiun Tugu dan Lempuyangan lebih terjaga dikarenakan penjagaan ketat dari petugas pada saat keluar masuk stasiun. Di Terminal Giwangan hanya ada petugas jaga dan itupun hanya efektif selama masa Lebaran. 6. Kebersihan di dalam Stasiun Tugu dan Lempuyangan lebih terjaga dibandingkan dengan di Terminal Giwangan. Di Terminal Giwangan untuk menmukan tempat sampah juga susah. Fasilitas toilet di Stasiun Tugu dan Lempuyangan juga lebih bersih dan lebih terang daripada di Terminal Giwangan. 7. Fasilitas kesehatan juga lebih baik di Stasiun Tugu dan Lempuyangan karena meskipun kecil namun ada, sedangkan di Terminal Giwangan tidak ada. Fasilitas untuk ibu menyusui juga tidak ada di Terminal Giwangan. Di Stasiun Tugu dan Lempuyangan dijadikan satu ruang dengan ruangan kesehatan. 8. Untuk pelayanan cek kendaraan baik di Stasiun Tugu maupun Stasiun Lempuyangan tidak ada, dikarenakan kereta api dianggap sudah dicek di dipo. Untuk di Terminal Giwangan hanya ada cek kartu KIR dan tidak diuji keseluruhan kendaraan. 9. Untuk alur kendaraan keluar masuk Terminal Giwangan, penumpang mengalami kesulitan dikarenakan lokasi yang berbeda antara bus AKDP maupun bus AKAP dan antar lokasi rambu petunjuk kurang sehingga membingungkan. Sedangkan Stasiun Tugu buruk di arus penumpang. Semua penumpang harus lewat belakang dikarenakan pintu depan ditutup sedangkan layanan angkutan umum di pintu belakang tidak ada sehingga harus berhadapan dnegn sopir taksi yang menawar tinggi. Selain itu penumpang harus mekewati jalan bawah tanah untu mencai pintu belakangs ehingga menyusahkan penumpang yang membawa barang berlebih. Di Stasiun Lempuyangan arus penumpang paling baik karena penumpang mudah untuk mencapai pintu keluar. 10. Terjadi kenaikan arus mudik dan arus balik baik melalui Stasiun Tugu maupun Lempuyangan namun arus balik turun di Terminal Giwangan dikarenakan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. 11. Penumpang dari segi pelayanan mayoritas menilai baik untuk pelayanan awak di Stasiun Tugu, Lempuyangan dan Terminal Giwangan. 12. Posko Angkutan Lebaran yang ada: 13. Di stasiun Lempuyangan dan Tugu terdapat posko kesehatan selamaangkutan Lebaran namun di Terminal Giwangan hanya 1 hari. Hasil dari posko kesehatan tersebut semua masinis layak untuk mengemudi kereta api, sedangkan di terminal Giwangan ada seornag sopir terindikasi memakai narkoba sehingga tidak berangkat. 14. Posko keamanan selama angkutan Lebaran di Stasiun Tugu, Stasiun Lempuyangan, dan Terminal Giwangan ada selama masa Lebaran 15. Posko pengujian kendaraan selama musim Lebaran tidak ada baik di Stasiun Tugu dan Lempuyangan karena pengujian di dipo, maupun di Terminal Giwangan dikarenakan hanya cek kartu KIR. | Dalam pelaksanan angkutan Lebaran di Yogyakarta untuk perbaikan ke depan adalah sebagai berikut:   1. Untuk kereta api penumpang menginginkan adanya jadwal kereta tambahan yang pasti untuk mengangkut penumpang sehingga tidak menunggu dalam ketidakpastian; 2. Untuk Terminal, penumpang menginginkan adanya perbaikan fasilitas misal ruang lebih terang dan ada ruang khusus ibu menyusui. Selain itu perbaikan dalam tata letak rambu dan informasi sehingga mudah terlihat pengguan. 3. Berikut adalah usulan perbaikan layout Terminal Giwangan. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 50 | Kajian Penertiban Kendaraan Tidak Bermotor (Becak) di Wilayah Kota Cirebon | 1. Hasil penyeberan koesioner terhadap pengguna dan pengemudi kendaraan tidak bermotor (becak) sebanyak 100 responden menunjukan karekteristik sebagai berikut : pengguna myoritas kaum laki-laki sebesar 58 dengan usia antara 17 – 30 tahun mencapai 52%, status menikah 56%, dengan tingkat pendidikan SLTP/SMP sebanyak 76, pekerjaan 66% pegawai tidak tetap, asal/bertempat tinggal dari luar Kota Cirebon sebanyak 94%, berpenghasilan mayoritas < 1 juta hingga mencapai 88%, dan 52 % keberadaan becak ditempat tinggal sangat bermanfaat, 44% menyatakan dengan menggunakan becak lebih aman. Serta 84% dari mereka berpendapat bahwa dengan menggunakan becak dapat membantu menghemat pengeluaran karena tarif murah. dan sebanyak 98% dari mereka yang berpendapat bahwa mereka tidak setuju jika becak dihapuskan perumahan saja. sedangkan karakteristik pengemudi becak di wilayah Cirebon 100% berjenis kelamin laki-laki. Usia mayoritas 62% antara 41 – 50 tahun, status 98% berstatus telah/sudah menikah, 98% pendidikan terakhir lulusan SD atau bahkan tidak sekolah, dan asal pengemudi becak (100%) berasal dari luar Kota Cirebon. 2. Data jumlah kendaraan tidak bermotor (becak) di Cirebon yang beroperasi dan jumlah pemilik becak dari tahun 2012 s.d 2014 tidak terditeksi dan jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan tidak bermotor (becak) dari tahun 2010 s.d 2014 meningkat khususnya dari tahun 2012 s.d 2014 dan paling tinggi pada tahun 2014 hingga mencapai 14 kali kecelakaan sedangkan pada tahun 2010, 2011 hanya 5 kali kejadian | Perlu adanya Perda yang mengatur angkutan becak beserta Ritribusinya sehingga menyebabkan Perilaku pengemudi becak tidak terkendali yaitu dengan jalan melawan arus, nyeberang jalan disembarang tempat tanpa memperhatikan rambu- rambu lalu lintas, tidak ada aturan operasi siang dan malam, tidak adanya tempat mangkal becak sementara ini menggunakan badan jalan yang dapat menimbulkan kemacetan, dan belum adanya badan organisasi pengemudi becak resmi yang disebabkan tidak adanya sistem manajemen pengoperasian becak dikota Cirebon dari Dinas Perhubungan dan Komunikasi di Kota Cirebon sehingga lalu lintas di Kota Cirebon semrawut. | Kepala Dinas Perhubungan Kota Cirebon |
| 51 | Kajian Peningkatan Fasilitas Pejalan Kaki di Perkotaan Wonosari | 1. Menurut Highway Capacity Manual,kriteria rata-rata aliran jalur pejalan kakiyang melintaspadalokasi dan waktu pengamatanbaik di daerah Bundaran Siyono, di depan Pasar Argosari maupun di depan RSUD Wonosari termasuk dalam kategori A. Pada kategori ini ruang pedestrian yang tersedia adalah≥ 12 m2/pejalan kakidengan laju arus ≤ 6.5 pejalan kaki/menit/m. Pada kondisi ini terdapat arus bebas, pejalan kaki dapat memilih kecepatan berjalan dan dapat dengan nyaman untuk melewati pejalan kaki lainserta konflik antar pejalan kaki tidak mungkin terjadi. Berdasarkan data tersebut, dapat dikatakan bahwa jumlah pejalan kaki di kawasan tersebut pada waktu pengamatan masih tergolong sedikit. 2. Sedikitnya jumlah pejalan kaki tersebut salah satunya disebabkan oleh desain trotoar yang kurang tepat serta pemanfaatan trotoar yang tidak semestinya. Di beberapa lokasi, masih di temukan desain trotoar yang tidak standar dan pemanfaatan trotoar untuk tempat parkir sepeda motor maupun untuk tempat berjualan. | Perlu adanya fasilitas pejalan kaki yang ramah terhadap pejalan kaki terutama untuk pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik (difable) misalnya tuna netra atau pengguna kursi roda | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Gunung Kidul |
| 52 | Kajian Supply Demand BRT pada Rencana Koridor I Mataram | Dari hasil penelitian ini didapatkan beberapa kesimpulan yakni :   1. Berdasarkan potensi demand BRT dan dipetakan ke dalam jaringan jalan di kota Mataram, dapat terbagi atas 2 koridor yakni Koridor I dan Koridor II. Namun dalam penelitian ini membahas koridor I saja dengan rute Pasar Kebon Roek – Jl. Udayana – Jl. Airlangga – Jl. Gajah Mada – Jl. Lingkar Selatan dengan panjang 32,49 km dengan jarak tempuh rata – rata 49,75 menit dengan kecepatan 39 km/jam. Koridor I akan dilayani oleh 70 unit bus sedang dengan kapasitas maksimal 40 org/kend dengan headway Jalur ini melewati kawasan perkantoran dan perumahan sehingga potensi demand pada koridor 1 cukup besar. 2. Biaya operasional dan pemeliharaan pada Koridor I sebesar Rp 1.154.666.943 per bus dengan biaya *overhead O-M* sebesar Rp 230.613.698 per bus serta biaya untuk SDM Pramudi sebesar Rp 54.910.000 per orang per tahun. | Beberapa saran yang dapat diberikan dalam penelitian ini adalah :   1. Dalam mengimplementasikan angkutan umum massal diperlukan lembaga khusus untuk mengelola layanan sesuai dengan SPM, pengelolaan meliputi pengelolaan operasional layanan, pngelolaan dan pengawasan operator bus, pengelolaan tiket dan lain – lain. Lembaga yang dapat diusulkan berupa Tim Ad Hoc, UPTD, BLUD dan BUMD. Idealnya BUMD adalah lembaga yang tepat kerena untuk mencapai SPM diperlukan lembaga independen yang mempunyai otoriter penuh dan fleksibelitas dalam mengatur operasional dan keuangannya sehari – hari, namun karena kebutuhan yang cepat dalam pembentukan lembaga dalam pongeperasian BRT maka dapat diusulkan lembaga pengelola dalam bentuk UPTD. Transisi badan pengelola layanan dari UPTD menjadi BUMD sangat disarankan. 2. Kebutuhan regulasi juga diperlukan guna mendukung pembutukan badan pengelola dan pengoprasian BRT, diantaranya :    1. Surat resmi dari Menteri Perhubungan kepada lembaga pengelola mengenai pendelegasian kewenangan terhadap lembaga pengelola untuk mengelola layanan angkutan umum masal sesuai dengan SPM yang diinginkan, termasuk didalamnya mengawasi dan memberi teguran terhadap pihak terkait seperti operator bus atau operator tiket, jika tidak menghasilkan kinerja sesuai SPM    2. Peraturan Daerah tentang pembentukan UPTD Pengelolaan Angkutan Masal Trans Mataram sebagai lembaga pengelola angkutan masal Trans Mataram    3. Penempatan beberapa Staff    4. PNS Dinas untuk ditempatkan di lembaga pengelola    5. Penetapan SPM untuk layanan Angkutan Massal Trans Mataram | Kepala Dinas Perhubungan Prov. NTB |
| 53 | Kajian Pengembangan KA komuter Surabaya-Sidoharjo Lintas Surabaya Kota -Bangil ditinjau dari permintaan Penumpang di Surabaya | Secara umum operasional harian Kereta Api Komuter Surabaya-Sidoarjo sudah berjalan cukup baik, namun diperlukan peningkatan layanan lebih lanjut agar dapat menarik masyarakat menggunakan komuter dalam kegiatan transportasinya. Untuk mendukung peningkatan layanan tersebut, diperlukan strategi pengembangan layanan yang mencakup faktor-faktor berikut :   1. Kapasitas Tempat Duduk (38%) 2. Ketepatan Jadwal Keberangkatan (23%) 3. Kebersihan di Dalam Kereta (14,9%) 4. Harga Tiket Kereta (11,4%) 5. Frekuensi Keberangkatan Kereta (7%) 6. Keamanan Dalam Kereta (3%) 7. Fasilitas Umum Stasiun (2,8%) | Berdasarkan kesimpulan hasil analisis, maka dapat disarankan atau masukan sebagai berikut :   1. Mengingat Kereta Api Komuter berpotensi menjadi alternatif moda transportasi missal perkotaan, maka manajemen operasional Komuter Surabaya-Sidoarjo hendaknya melakukan promosi dengan menonjolkan kelebihan antara Kereta Api Komuter dengan transportasi lain terutama dalam kondisi lalu lintas yang padat. 2. Memberlakukan sistem tarif khusus untuk meningkatkan loyalitas pelanggan, misalnya menawarkan tariff bulanan yang relatif lebih murah daripada harian, dan lain sebagainya. | PT. KAI |
| 54 | Kajian Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Juknis Pelaksanaan DAK tahun 2016 | 1. Badan Litbang Perhubungan telah menyusun draft Rancangan Peraturan Menteri (RPM) Perhubungan tentang Petunjuk Teknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Sub Bidang Keselamatan Transportasi Darat dan Sub Bidang Transportasi Perkotaan pada tanggal 11 Agustus 2015. 2. Draft RPM yang disusun oleh Badan Litbang diajukan ke Biro Hukum Kementerian Perhubungan pada tanggal 12 Agustus 2015. 3. Draft RPM hasil rapat 12 Agustus 2015 di Biro Hukum Kementerian Perhubungan diperiksa dan disetujui oleh beberapa pejabat terkait di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk menjadi RPM dengan judul Petunjuk Teknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Sub Bidang Keselamatan Transportasi Darat dan Sub Bidang Transportasi Perkotaan. 4. Pada tanggal 13 Agustus 2015 RPM tersebut diajukan kepada Menteri Perhubungan. 5. Peratuan Menteri Perhubungan Nomor 120 tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Sub Bidang Keselamatan Transportasi Darat dan Sub Bidang Transportasi Perkotaan telah ditetapkan pada tanggal 18 Agustus 2015. 6. PM Nomor 120 tahun 2015 digunakan sebagai pedoman bagi daerah penerima dana DAK sub bidang Keselamatan Transportasi dan sub bidang Transportasi Perkotaan. 7. Beberapa indikator yang digunakan untuk penilaian Indeks Teknis adalah Indeks Kepadatan Penduduk dan Indeks Aksesbilitas. | 1. Dalam penyusunan RPM Terkait dengan petunjuk teknik penggunaan dana DAK tahun anggaran baru, sebaiknya disusun sebelum tahun anggaran tersebut berlangsung 2. Dana DAK sektor transportasi dapat ditambah dari sisa anggaran kementerian perhubungan yang tidak terserap. | 1. Sekjen Perhubungan cq. Biro Hukum 2. Dirjen Perhubungan Darat |
| 55 | Studi Profil Bidang Keselamatan Lalu lintas di Kota Banjarbaru | 1. Jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi terdapat pada tahun 2013 dengan jumlah kejadian 108 kejadian dengan 48 korban meninggal dunia, 4 korban luka berat serta 124 korban luka ringan. 2. Jumlah kecelakaan tertinggi pada tahun 2013 terjadi pada bulan November, yaitu sebanyak 15 kejadian dengan 1 korban meninggal dunia, 5 korban luka berat dan 19 korban luka ringan. Jumlah kejadian kecelakaan tertinggi ke-2 adalah bulan September, yaitu sebanyak 12 kejadian dengan 6 korban meninggal dunia, 2 korban luka berat dan 9 korban luka ringan. 3. Data diagnosa korban kecelakaan lalu lintas yang diperoleh dari RSUD KOTA BANJARBARU terdapat 472 korban pada tahun 2014 paling banyak dengan keterangan diagnosa dokter mengalami frakture sebanyak 252 korban 172 korban mengalami cidera kepala ringan 20 korban mengalami cidera kepala sedang dan 28 korban mengalamin cidera kepala berat. 4. Jumlah kecelakaan lalu lintas tertinggi ke-3 terjadi pada minggu ke-1, yaitu sebanyak kejadian 18 atau 21% dari total kejadian kecelakaan lalu lintas tahun 2014, dengan 13 korban meninggal dunia, 6 korban luka berat dan 19 korban luka ringan. Jumlah kecelakaan lalu lintas terendah terjadi pada minggu ke-3, yaitu sebanyak 16 kejadian atau 18% dari total kejadian kecelakaan lalu lintas tahun 2014, dengan 7 korban meninggal dunia, 5 korban luka berat dan 12 korban luka ringan. 5. Berdasarkan hari dan tahun, jumlah kecelakaan tertinggi pada tahun 2014 terjadi pada hari Senin, yaitu 31 kejadian atau 36% dari total kejadian kecelakaan lalu lintas tahun 2014, dengan 5 korban meninggal dunia, 2 korban luka berat dan 25 korban luka ringan. Kejadian kecelakaan tertinggi ke-2 terjadi pada hari Selasa, yaitu 21 kejadian atau 24% dari total kejadian kecelakaan lalu lintas tahun 2014, dengan 3 korban meninggal dunia, 1 korban luka berat dan 12 korban luka ringan. 6. Berdasarkan waktu kejadian, jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi pada tahun 2014 terjadi pada pukul 12.00-18.00, yaitu sebanyak 45 kejadian atau 52% dari total kejadian kecelakaan lalu lintas tahun 2014, dengan 20 korban meninggal dunia, 9 korban luka berat dan 45 korban luka ringan. Kejadian kecelakaan tertinggi ke-2 terjadi pada pukul 18.00-24.00, yaitu sebanyak 20 kejadian atau 23% dari total kejadian kecelakaan lalu lintas tahun 2014, dengan 9 korban meninggal dunia, 4 korban luka berat dan 19 korban luka ringan.. 7. Tingkat kecelakaan paling tinggi terjadi pada usia 21-65 tahun yaitu sebanyak 99 orang atau 71% dari jumlah korban kecelakaan lalu lintas tahun 2014. Korban kecelakaan tertinggi ke-2 adalah kurang dari 13-20 tahun yaitu sebanyak 33 orang atau 23% dari jumlah korban kecelakaan lalu lintas tahun 2014. 8. Berdasarkan jenis kelamin, korban kecelakaan lalu lintas tertinggi tahun 2014 adalah laki-laki yaitu sebanyak 104 orang atau 74% dari jumlah korban kecelakaan lalu lintas tahun 2014 dan terendah adalah perempuan dengan jumlah 36 orang atau 26% dari jumlah korban kecelakaan lalu lintas tahun 2014. 9. Berdasarkan profesi, korban kecelakaan lalu lintas tertinggi tahun 2014 adalah karyawan swasta yaitu sebanyak 41 orang atau 30% dari jumlah korban kecelakaan lalu lintas tahun 2014. Korban kecelakaan lalu lintas tertinggi ke-2 berprofesi sebagai mahasiswa, yaitu 21 orang atau 15% dari jumlah korban kecelakaan lalu lintas tahun 2014. Korban kecelakaan lalu lintas tertinggi ke-3 berprofesi sebagai ibu rumah tangga, yaitu 21 orang atau 15% dari jumlah korban kecelakaan lalu lintas tahun 2014. 10. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas tertinggi adalah faktor manusia, yaitu sebanyak 57 kejadian atau 66% dari jumlah kecelakaan lalu lintas tahun 2014. Faktor penyebab kecelakaan lainnya adalah faktor sarana, yaitu 16 kejadian atau 18% dari jumlah kecelakaan tahun 2014. 11. Berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat, dapat diketahui bahwa jenis kendaraan yang sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor, dengan jumlah 95 kendaraan atau 59% dari jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas tahun 2014. Jenis kendaraan ke-2 yang sering terlibat kecelakaan adalah mobil pribadi, yaitu 34 kendaraan atau 21% dari jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas tahun 2014. Jenis kendaraan ke-3 yang sering terlibat kecelakaan adalah truk, yaitu 17 kendaraan atau 11% dari jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas tahun 2014. 12. Tipe tabrakan paling sering terjadi di Kota Banjarbaru adalah tabrakan samping-samping, yaitu sebanyak 42 kejadian atau 49% dari jumlah kecelakaan lalu lintas tahun 2014. Tipe tabrakan terbanyak ke-2 adalah depan-belakang, yaitu sebanyak 20 kejadian atau 23% dari jumlah kecelakaan lalu lintas tahun 2014. Tipe tabrakan terbanyak ke-3 adalah tabrak lepas kendali, yaitu masing-masing sebanyak 13 kejadian atau 15% dari jumlah kecelakaan lalu lintas tahun 2014. 13. Rangking pertama ruas jalan rawan kecelakaan adalah jalan Ahmad Yani dengan total nilai 929 yang merupakan status jalan nasional dengan uraian meninggal dunia sebanyak 105 korban meninggal dunia,22 korban luka berat,223 korban luka ringan. Peringkat ke-2 Daerah Rawan Kecelakaan adalah jalan Mistar Cokrokusumo dengan total nilai 303 dengan status jalan provinsi. Dengan uraian 33 korban meninggal dunia,11 korban luka berat,dan 64 korban luka ringan. 14. Tingkat kedisplinan pengguna sepeda motor arah masuk CBD lebih baik dari pada arah keluar CBD.Untuk arah masuk CBD pengguna sepeda motor yang tidak menggunakan helm sebesar 10%, yang tidak menyalakan lampu siang hari sebesar 10%, kendaraan yang menyiap 9%, Dan pengemudi yang melakukan aktifitas diluar mengemudi sebesar 7%. Hal ini dikarenakan pengemudi sepeda motor merasa takut melakukan pelanggaran ketika menuju CBD, karena pada arah CBD terdapat pengawasan dari pihak terkait, selain itu kesadaran akan disiplin berlalu lintas di Kota Banjarbaru cukup tinggi. 15. Prosedur menyeberang yang benar sering kali diabaikan oleh para pejalan kaki, hal ini sangat berbahaya karena bisa membahayakan pejalan kaki itu sendiri. Dari gambar diatas banyak pejalan kaki telah melakukan tata cara baku menyeberang jalan dengan persentase 41% yang memenuhi standar menyeberang yang benar dan 41% yang tidak memenuhi standar baku menyeberang jalan. Tata cara menyeberang yang benar adalah dengan melakukan cara 4 T yaitu, Tunggu sejenak, Tengok Kanan, Tengok Kiri, Tengok Kanan lagi. | 1. Penyuluhan yang dilakukan terhadap masyarakat lebih digalakan. Seperti memasukan ke dalam kurikulum pelajar setingkat SMA Pengetahuan tentang cara berlalu lintas yang selamat. 2. Kerja sama antar semua instansi baik Pemerintah Kota Banajarbaru, Dinas Pehubungan Kota Banajarbaru, Dinas Pekerjaan Umum dan Polsek Kota Banajarbaru terkait regulasi, peningkatan kinerja keselamatan lalu lintas dalam aspek sarana dan prasarana. Kerja sama yang telah dilakukan hendaknya lebih dioptimalkan dan perlu adanya pencanangan kegiatan-kegiatan baru terkait peningkatan kinerja keselamatan lalu lintas di Kota Banajarbaru. 3. Pada daerah-daerah rawan kecelakaan perlu adanya pembenahan dan penambahan perlengkapan jalan seperti penambahan penerangan jalan khususnya pada tikungan, kelengkapan rambu peringatan seperti batas kecepatan terutama pada titik sebelum masuk ke daerah pusat kegiatan. 4. Perlu adanya pembenahan dan penambahan perlengkapan jalan untuk mencegah lokasi potensi kecelakaan menjadi lokasi rawan kecelakaan. 5. Penegakan hukum yang tegas bagi pengendara yang melanggar seperti menerobos APIIL, tidak menggunakan helm,dan tidak mengguanakan sabuk pengaman. | Kepala Dinas Perhubungan Kota Banjar Baru |
| 56 | Studi Manajemen Rekayasa Lalu - Lintas (SSA) di Kabupaten Sukabumi | 1. Kurangnya perlengkapan jalan seperti rambu-rambu lalu lintas, marka, lampu penerangan jalan dandrainase di ruas jalan maupun simpang. 2. Banyakjalan yang rusak atau berlubang baik itu jalan arteri, kolektor, maupun lokal. 3. Waktu sibuk di ruas kordon dalam lebih banyak terjadi pada pagi hari antara pukul 06.00 – 08.00 WIB. 4. Waktu sibuk di ruas kordon luar lebih banyak terjadi pada pukul 06.00 – 08.00 WIB. 5. Ruas jalan arteri yang memiliki kinerja terburuk pada perengkingan adalah jalan Suryakencana (102-101) dengan V/C ratio 0.80, kecepatan 17.21 km/jam, kepadatan 76.05 smp.menit/km. Hal ini dikarenakan jalan Suryakencana memiliki hambatan samping yang tinggi seperti adanya pasar, pedagang kaki lima dan parkir dibadan jalan. 6. Ruas jalan arteri yang memiliki kinerja terabaik pada perengkingan adalah jalan Raya Sukalarang (1605-1606) dengan V/C ratio 0.27, kecepatan 44.98 km/jam, kepadatan 9.13 smp.menit/km. 7. Ruas jalan kolektor yang memiliki kinerja terburuk pada perengkingan adalah jalan Pelabuhan II 2 (2408-2409) dengan V/C ratio 0.74, kecepatan 27.44 km/jam, kepadatan 21.69 smp.menit/km. Hal ini dikarenakan disekitar ruas jalan pelabuhan II 2 terdapat pabrik. 8. Ruas jalan kolektor yang memiliki kinerja terbaik pada perengkingan adalah jalan Klapanunggal-Cikidang 2 (2603-206) dengan V/C ratio 0.12, kecepatan 43.84 km/jam, kepadatan 3.17 smp.menit/km. | 1. Adanya perbaikan pada permukaan jalan yang berlubang dan penambahan fasilitas kelengakapan jalan baik baik pada ruas maupun persimpangan. 2. Penataan parkir pada badan jalan dan penertiban pedagang kaki lima pada trotoar di sepanjang daerah pasar, dari Pasar Cibadak maupun Pasar Cisaat . 3. Perlu penertiban fungsi jalan sebagaimana mestinya hambatan samping, parkir di jalan nasional , dan penggunaan fungsi trotoar yang tidak semestinya. 4. Mengevaluasi kinerja ruas yang belum optimal, seperti ruas jalan Suryakencana. 5. Mengevaluasi kinerja simpang yang belum optimal, seperti simpang Cipanas karenanya perlu studi pengendalian simpang. | Kepala Dians Perhubungan Kabupaten Sukabumi |
| 57 | Kajian electrifikasi jalur kereta api yogyakarta - Surakarta | Kesimpulan yang didapat dari Kajian Elektrifikasi Jalur Kereta Api Yogyakarta-Surakarta adalah sebagai berikut:   1. Jalur kereta api listrik yang semula rute Kutoarjo-Yogyakarta-Surakarta sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian, dalam pelaksanaannya mengambil rute Surakarta (Stasiun Purwosari) – Klaten (Stasiun Brambanan). Hal ini sangat disayangkan mengingat animo masyarakat akan adanya komuter Yogyakarta-Surakarta sangat tinggi. Karena dengan adanya kereta api yang cepat dan biaya rendah maka baiya hidup keseluruhan diharapkan turun. Hasil survei menunjukkan 70% menyatakan tidak setuju bila rute yang akan dibangun hanya rute Surakarta (Stasiun Purwosari) – Klaten (Stasiun Brambanan) dikarenakan sebagian besar tujuan pengguna kereta api adalah untuk bekerja dan belajar (mahasiswa), sehingga tujuan utama adalah Yogyakarta-Surakarta. 2. Rute Surakarta (Stasiun Purwosari) – Klaten (Stasiun Brambanan) merupakan rute untuk pariwisata, sedangkan minat masyarakat untuk pariwisata hanya pada saat hari libur. Sedangkan untuk keperluan liburan, masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi (76%) dikarenakan lebih efeisien dan tidak repot dengan pilihan *first mile* dan *last mile*. Hal ini akan berdampak terhadap pemasukan kereta api komuter secara keseluruhan. Mengingat adanya kejadian penghentian operasi *railbus* di Surakarta dikarenakan masalah BOK (biaya operasi kendaraan) tinggi namun hanya digunakan pada saat hari libur, maka sangat disayangkan bila kereta api ini juga berhenti nantinya dikarenakan kurang peminat. 3. Berdasarkan data jumlah penduduk di Provinsi DIY dan Jawa Tengah, maka diketahui bahwa jumlah pertumbuhan penduduk di Provinsi DIY rata-rata sebesar 1,01% per tahun, sedangkan pertumbuhan penduduk rata-rata Provinsi Jawa Tengah 1,26% per tahun. Dari kedua nilai pertumbuhan tersebut, bila diambil nilai rata-ratanya akan diperoleh angka pertumbuhan rata-rata untuk kedua provinsi tersebut sebesar 1,14% per tahun. Dengan asumsi bahwa KA Komuter akan mulai beroperasi pada tahun 2016, maka jumlah perjalanan untuk wilayah Provinsi DIY dan sekitarnya sekitarnya yang diasumsikan sebagai pelaku komuter kurang lebih sebesar 45.800 perjalanan (berdasarkan base line data OD Nasional 2006). 4. Hasil survei menunjukkan 93% pengguna kereta api Yogyakarta-Surakarta menggunakan Prameks, 4% Sriwedari, dan 3% lainnya Madiun Jaya. Artinya bila menginginkan pemasukan yang sepadan maka jalur kereta api listrik disarankan mengambil alih jalur kereta api Prameks sehingga pengguna kereta api Yogyakarta-Surakarta memiliki banyak pilihan. 5. Pada saat survei wawancara pengguna, untuk kriteria pendapatan, sekitar 37% berada dibawah Rp. 1.000.000, 34% diantara Rp. 1.100.000 - Rp. 2.000.000, 6% diantara Rp. 2.100.000 - Rp. 3.000.000, 19% diantara Rp. 3.100.000 - Rp. 4.000.000, dan 4% lebih dari Rp. 4.000.000. Artinya yang berpenghasilan di atas Rp 1.000.000,- mencapai 63%. Bila sebagian besar menggunakan kereta api Prameks yang nilai tiketnya Rp 8.000,- sekali jalan maka bila perjalananan PP dalam sebulan akan memakan biaya Rp 320.000,- dimana harga ini adalah 32% dari penghasilan Rp 1.000.000,-. Artinya nilai ini sudah terlalu besar. Idealnya nilainya kurang dari 10%. Untuk itu nilai tiket yang terlalu besar tidak disarankan. 6. Dikarenakan nilai uang yang dikeluarkan masih tinggi bila kereta api menjadi perjalanan harian maka 60% responden memilih menggunakan sepeda motor bila ke Yogyakarta dan sebaliknya, 30% menggunakan bus, dan 10% menggunakan kereta api. 7. Perjalanan dengan kereta api survei menunjukkan 62% melaksanakan perjalanan sebulan sekali, 20% seminggu 2-4 kali, 14% seminggu sekali, dan sisanya 4% setiap hari. Hal ini dikarenakan juga karena *travel cost* yang tinggi. 8. Lokasi awal pemberangkatan dari Yogyakarta, 40% responden mengatakan Stasiun Tugu dengan alasan luas dan nyaman, 24% responden mengatakan Stasiun Lempuyangan dengan alasan dekat rumah, 20% responden menyatakan di staisun Maguwo agar dekat bandara dan 16% responden mengatakan Stasiun Prambanan dengan alasan stasiun lebih luas. 9. Lokasi awal pemberangkatan dari Surakarta, 60% responden mengatakan Stasiun Balapan dengan alasan lebih dekat CBD, 40% responden menyatakan di Stasiun Purwosari dengan alasan dekat rumah. 10. Lokasi tempat pemberhentian yang diinginkan pengguna adalahs emua stasiun yang dilewati kereta api Prameks (67%). Namun pengguna juga menginginkan beberapa stasiun dibuka sebagai stasiun yang bisa menaik turnkan penumpang seperti stasiun Delanggu yang selama ini hanya dilewati saja. 11. Untuk pembangunan rel baru, 68% responden menyatakan tidak perlu, 32% responden menyatakan perlu. Alasanya 68% responden sudah cukup, dan 32% responden mengatakan mendukung aksesbilitas. 12. Untuk pengembangan jaringan menuju ke bandara Adi Soemarmo, responden 90% setuju dikarenakan responden rata-rata takut *landing* di Yogyakarta dengan landasan pacu yang pendek sehingga memilih *landing* di Surakarta kemudian naik kereta api ke Yogyakarta. 13. Nilai BCR untuk operasional dengan tingkat bunga 10%, 15 % dan 18% berkisar anatar 0,71 hingga 0,75 yang berarti masih di bawah 1 dan NPV < 0. Dengan kondisi seperti ini maka dapat dikatakan bahwa pengoperasian KA komuter tidak menguntungkan secara investasi. 14. Berdasarkan hasil-hasil di atas nampak bahwa operasional KA komuter akan bisa berjalan dengan memposisikannya sebagai bentuk pelayanan umum dimana biaya investasi ditanggung oleh pemerintah dan biaya operasional harus disubsidi. | Rekomendasi terkait kajian adalah sebagai berikut:   1. Pembangunan Tahap I yang dilaksanakan adalah pembebasan lahan untuk gardu induk dimana lokasi adalah di Desa Truno Klaten dimana proses hingga saat ini adalah proses pembuatan Amdal. Mengingat biaya pembangunan yang cukup besar maka disarankan agar benar-benar memetakan potensi. 2. Terkait dengan lokasi gardu induk yang berada di wilayah perkampungan maka Amdal perlu dilakukan dengan hati-hati karena di gardu induk tersebut terjadi proses perubahan daya listrik dari 150 kV ke 25 kV. | Dirjen Perkeretaapian |
| 58 | Kajian Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Tanjung Duri Terhadap Nilai Waktu dan Biaya Perjalanan di Kota Batam | Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan :   1. Kondisi kinerja ruas jalan A. Yani, Sudirman, Hasanudin dan Patimura pada tahun 2015 diketahui bahwa terjadi peningkatan V/C ratio yang sudah di atas 1,00 dan juga terjadi penurunan kecepatan pada ruas jalan tersebut. Hal ini dikarenakan adanya peningkatan jumlah perjalanan pada tahun 2015 yang mengakibatkan perubahan pada kinerja ruas jalan. 2. Pembangunan jalan lingkar selatan (Jl. Tanjung Duri) dapat mengurangi dan mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas terutama pada ruas jalan A. Yani, Sudirman, Hasanudin dan Patimura, hal ini ditandai dengan peningkatan kinerja pada ruas jalan tersebut dan terjadi efisiensi biaya dan waktu perjalanan. 3. Rencana pembangunan jalan lingkar selatan (Jl. Tanjung Duri) di Kota Batam diasumsikan beroperasi pada tahun 2015 dapat meningkatkan kinerja jaringan jalan eksisting, hal ini ditandai dengan penurunan V/C ratio 0,49 menjadi 0,41, selain itu terjadi peningkatan kecepatan jaringan jalan rata-rata dari 30,2 km/jam menjadi 31,1 km/jam. Peningkatan kinerja ruas jalan tersebut diakibatkan karena volume lalu lintas berpindah ke jalan lingkar selatan (Jalan Tanjung Duri). 4. Bila kita ingin mengetahui efisiensi dari suatu jaringan jalan maka tidak dapat diukur secara langsung ke dalam mata uang (Rp), melainkan efisiensi suatu jaringan jalan diukur dari segi manfaat yang ditimbulkan (dalam hal ini biaya perjalanan) kemudian dikonversi ke dalam mata uang (Rp). Suatu jaringan dapat dinyatakan efisien jika biaya perjalanan yang harus dikeluarkan lebih kecil. Pembangunan jalan lingkar dapat menurunkan biaya perjalanan, sehingga dalam penelitian ini dapat dinyatakan kondisi jaringan jalan dengan adanya pembangunan jalan lingkar lebih efisien daripada kondisi tanpa adanya jalan lingkar (eksisting). Efisiensi biaya perjalanan per tahun akibat adanya penghematan waktu perjalanan rata-rata sebesar Rp. 118.701.705.354,-. Dan rata-rata efisiensi konsumsi bahan bakar rata-rata per tahun adalah sebesar 8,92 % per tahun. 5. Jika melihat pada syarat penerimaan suatu proyek secara finansial yaitu suatu proyek dapat diterima apabila memiliki NPV > 0 dan BCR >1. Maka berdasarkan hasil analisis finansial, jalan lingkar tersebut dinyatakan layak dibangun karena memiliki NPV sebesar Rp. 108.300.884.592,- selanjutnya nilai dari BCR sebesar 1,13 dan nilai dari IRR sebesar 17,88 %. | Dengan melihat hasil analisa peramalan lalu lintas pada masa yang akan datang maka saran yang dapat penulis berikan adalah sebagai berikut :   1. Perlu dilakukan analisa lanjutan seperti analisis kelayakan lingkungan dan analisa dari segi sosial (dampak terhadap masyarakat), karena pada penelitian ini yang dapat disajikan hanya mencakup kelayakan ekonomi. 2. Pengawasan dan pemeliharaan yang bersifat kontinyu terhadap prasaranan jaringan jalan harus dilaksanakan dengan baik dan konsisten untuk mengantisipasi permasalahan-permasalahan yang mungkin timbul di masa yang akan datang. 3. Perencanaan dan peningkatan sarana dan prasarana fasilitas jalan seiring dengan peningkatan jumlah kendaraan dan perjalanan orang di masa yang akan datang. 4. Penegakan hukum sedini mungkin untuk mencegah pelanggaran-pelanggaran yang bersifat lebih besar dalam hal berlalu lintas, karena mencegah lebih baik daripada mengobati. | Kepala Dinas Perhubungan Kota Batam |
| 59 | Pengajian Stasiun di Wilayah Bandung dan Sekitarnya sebagai Lokasi Bongkas Muat Angkutan Batubara | Dari hasil analisis disimpulkan tentang beberapa stasiun di kota Bandung dan sekitarnya dapat dipergunakan untuk bongkar muat batubara, maka terkait hal tersebut terdapat dua stasiun yang memenuhi syarat baik untuk container freight station(CFS) maupun gudang penumpukan terbuka, yaitu stasiun Gedebage dan stasiun Padalarang :   1. Stasiun Gedebage   Stasiun Gedebage merupakan salah satu stasiun dryportdi Indonesia yang berada di kota Bandung, diamana saatsekarang kondisinya masih eksis untuk bongkar muat peti kemas dalam pengangkutan barang ekspor dan pembongkaran barang impor melalui pelabuhan Tanjung Priok. Selain itu termasuk dryport tingkat internasional dengan lintas pengiriman dan penerimaan barang dari dan ke Australia dan Amerika. Maka terkait dengan kondisi tersebut, untuk alternatif bongkar muat batubara menggunakan modakereta api dengan sarana angkut peti kemas dari stasiun Cirebon menuju kota Bandung, stasiun Gedebage sangat memungkinkan karena didukung dengan sistem manajemen bongkar muat yang sudah ada saat sekarang.   1. Stasiun Padalarang   Stasiun Padalarang memenuhi syarat untuk bongkar muat batubara menggunakan moda kereta api dari pelabuhan Cirebon menuju kota Bandung, baik menggunakan gerbong datar dengan sarana angkut peti kemas maupun gerbong terbuka. Dengan pertimbangan area stasiun tersebut masih sangat luas sekali untuk pengembangan kegiatan bongkar muat batubara, baik dengan lapangan penumpukan container yard maupun gudang terbuka.Selain itu untuk akses pendistribusian ke lokasi para pelaku usaha industri tekstil di kota Bandung dan sekitarnya sangat mudah dan strategis sekali, dengan melalui tol Padaleunyi dan pintu Padalarang dan jalan raya Cimarame. | 1. Perlu penataan akses jalan keluar masuk stasiun baik pada stasiun Gedebage maupun stasiun Padalarang karena kondisi jalannya kecil dan padat dengan kendaraan. Sehingga dalam pendistribusian batubara ke pelaku usaha industri tekstil bisa lancar dengan melalui jalan tol Padaleunyi, pintu Padalarang dan jalan raya Cimarame untuk stasiun Padalarang, sedangakan stasiun Gedebage melalui tol Padaleunyi, pintu Buahbatu, pintu Gedebage, dan jalan Soekarno-Hatta. 2. Perlu penataan untuk container freight station (CFS) dan fasilatas alat bongkar muat batubara pada stasiun Padalarang, seperti pengadaan reach stecker dan forklift. Selain itu perlu dukungan kebijakan dari pemerintah pusat baik dalam penataan stasiun bongkar muat batubra bagi kedua stasiun tersebut, maupun kebijakan penggunaan batubara bagi para pelaku usaha industri tekstil sebagai alternatif pengganti bahan bakar minyak (BBM) untuk proses produksi dalam menggerakan boiler. | 1. Dirjen Perkeretaapian 2. PT. KAI |
| 60 | Analisis Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan di Indonesia | 1. Pada Tahun 2010 terjadi 109.319 kecelakaan, dengan korban meninggal sebanyak 31.234 orang. Pada Tahun 2013 tercatat angka kejadian kecelakaan 100.106 dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 26.416 orang. Hal ini mengindikasikan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban meninggal dunia menurun dibanding Tahun 2010. 2. Berdasarkan analisis, selama periode 2010-2013, faktor penyebab kecelakaan pada moda jalan 76% disebabkan oleh faktor manusia/SDM, sebesar 19% disebabkan faktor sarana, dan 5% disebabkan oleh faktor prasarana. 3. Tahun 2010, tingkat kecelakaan sebesar 0,14 yang artinya terdapat 14 kecelakaan dari 10.000 kendaraan, dan tingkat fatalitasnya sebesar 0,29 yang artinya terdapat 29 korban meninggal dunia, pada setiap 100 kejadian kecelakaan lalu lintas. 4. Tingkat kecelakaan di perlintasan pada Tahun 2010 sebesar 0,50 yang artinya terdapat 5 kecelakaan setiap 1000 perlintasan sebidang, dengan tingkat fatalitas 1,38 atau terdapat 13 sampai 14 orang meninggal pada setiap 10 kecelakaan di perlintasan sebidang. Pada Tahun 2013, tingkat kecelakaan di perlintasan sebidang sebesar 1,52 yang artinya terdapat 15 kecelakaan setiap 1000 perlintasan sebidang, dengan tingkat fatalitas 0,38 atau terdapat 3 sampai 4 orang meninggal pada setiap 10 kecelakaan di perlintasan sebidang., yang mengindikasikan bahwa tingkat kecelakaan di perlintasan sebidang meningkat, akan tetapi tingkat fatalitasnya menurun dibanding Tahun 2010 | 1. Koordinasi dan sinergi antara stakeholder terkait. 2. Perlunya penanganan gawat darurat yang cepat tanggap, guna mengurangi korban meninggal. 3. Tindakan preventif (pencegahan yang efektif), refresif (pengawasan dan penindakan yang tegas dengan efek jera), dan penanganan paska kecelakaan yang responsif, harus terus diupayakan agar mampu menurunkan angka kejadian dan korban kecelakaan 4. Perlu dilakukan evaluasi internal masing-masing instansi/unit kerja secara berkala berkelanjutan, agar bisa diketahui kekurangan dan kelebihan program yang dilaksanakan sehingga bisa ditindaklanjuti dengan perbaikan berdasrkan hasil evaluasi. 5. menetapkan program rencana aksi yang jelas, 6. menetapkan komitmen yang jelas yaitu program harus dimasukkan pada Rencana Kerja Pemerintah (RKP) agar jelas pembiayaan dan pemantauannnya 7. mencantumkan target yang jelas baik berupa waktu maupun besaran tingkat keselamatan yang ingin dicapai 8. menetapkan siapa dan apa yang menjadi sasaran program 9. perlu juga dilakukan pengawasan dan evaluasi oleh lembaga khusus secara berkala dan berkelanjutan. Lembaga khusus tersebut bisa berupa dewan, atau badan yang langsung tanggungjawabnya kepada presiden. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 61 | Validasi Survey Potensi Angkutan Lebaran Tahun 2015 | 1. Pelaksanaan survey angkutan lebaran tahun 2015, responden survey wawancara adalah rumah tangga yang sebelumnya telah disurvey pada tahun 2014. Hal ini dilakukan untuk mengetahui apakah responden benar-benar merealisasikan rencana mudiknya. Validasi survey Home Interview dilakukan dengan menghubungi via telepon akan diambil sampel untuk validasi dengan sampel validasi dari 13 wilayah aglomerasi survey angkutan lebaran. 2. Terdapat 14% responden yang membatalkan rencana perjalanan mudik pada tahun 2015; 3. Untuk responden yang jadi melaksanakan mudik terdapat 13% responden yang berganti moda, 11% responden yang berganti hari keberangkatan dan 0% responden yang berganti tujuan mudik; 4. Responden yang membatalkan rencana perjalanan mudik pada tahun 2015 terdapat 19% responden yang tidak mendapatkan tiket, 21% responden yang tidak memiliki dana/biaya mahal, 12% responden yang karena macet,18% responden yang karena pekerjaan, 8% responden karena sekolah, 17% responden karena keperluan keluarga, dan 5% karena lain-lain. 5. Jumlah perjalanan laporan hasil Survey Angkutan Lebaran 2015 jika dibandingkan dengan hasil pencacatan Posko Angkutan Lebaran 2015 terdapat kesamaan hasil pada beberapa moda angkutan (jalan raya, kereta api), namun juga terdapat beberapa perbedaan pada amoda lainnya (udara, laut, SDP). Perbedaan ini disebabkan oleh perbedaan metode pengumpulan data, perbedaan wilayah studi, perbedaan pendefinisian angkutan lebaran (perjalanan versus penumpang, periode lebaran), dan terjadi penggunaan moda secara bersama (bus, sepeda motor dan kendaran pribadi menggunakan sarana ASDP untuk menyeberang pulau). 6. Pencatatan Survey Litbang pada periode Lebaran pada tahun 2015 yaitu 24.806.127 penumpang atau 2,4% lebih tinggi dibandingkan hasil Posko Lebaran (24.213.280 perjalanan). Terlihat dua kelompok data yang berbeda, yakni sepeda motor dan mobil pribadi hasil survey Badan Litbang memberikan jumlah lebih besar dibandingkan dengan moda angkutan umum (bus, kereta api, ASDP, kapal laut, dan pesawat udara). Perbedaan mencolok terjadi pada sepeda motor, mobil pribadi dan angkutan bus, dimana hasil pencatatan Posko lebih besar berturut-turut sebesar 1%, 4,74%, dan 6,4%. | Dari perbandingan tersebut dapat dilihat bahwa memang terjadi perbedaan yang cukup signifikan. Jumlah pemudik dari hasil pencatatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat cenderung lebih besar dari hasil pendataan yang dilakukan oleh Badan Litbang Perhubungan terutama untuk pengguna angutan umum darat. Untuk itu perlu dilakukan evaluasi dan pengkajian baik dari metode pencatatan dari masing-masing metode tersebut maupun sampel yang digunakan dalam rangka mencari sebab perbedaannya sehingga nantinya dapat digunakan sebagai bahan dalam rangka menyusun dan penyempurnaan metode pendataan angkutan lebaran tahun berikutnya. | Dirjen Perhubungan Darat |
| 62 | Studi Profil Bidang Multimoda di Kota Banjarbaru | 1. Angkutan yang menghubungkan antara kota Banjarbaru Banjarbaru dengan Bandara Syamsudin Noor belum terintegrasi dengan baik dan jumlah armada yang beroperasi masih kurang untuk memenuhi jumlah permintaan menuju dan dari Bandara Syamsudin Noor. Saat ini angkutan yang menghubungkan antara Kota Banjarbaru dan Bandara Syamsudin Noor dilayani oleh angkutan yang beroperasi Bandara namun kepastian keberangkatan/kedatangan angkutan ini belum terjadwal dengan baik. Masyarakat sekitar memanfaatkan keadaan ini untuk menghubungkan Bandara , Terminal Kargo dan Kota Banjarbaru dengan menggunakan kendaraan pribadi (plat hitam). 2. Angkutan pemadu moda menuju dan dari Terminal Angkutan barang masih mengguna kendaraan Pribadi, namun pengoperasian angkutan pemoda ini belum di atur dengan jadwal sehingga keberangkatan dan kedatangan angkutan ini belum dapat dipastikan | Perlu adanya dukungan dari prasarana bandara Terminal Kargo yang menunjang kenyamanan pengguna jasa angkutan baik menuju dan dari wilayah-wilayah dan Bandara, seperti:  1.Fasiitas pejalan kaki (Trotoar)  2.Fasilitas Penyebrangan  3.Fasilitas halte / shelter  4.Selasar | Kepala Dinas Perhubungan Kota Banjar Baru |
| 63 | Studi Penyusunan Profil Lalu lintas di Kabupaten FakFak | 1. Sebagai ruas jalan arteri primer yang paling diprioritaskan untuk diperbaiki kinerja lalu lintasnya adalah Jl. Soekarno Hatta nomor link 4 (102 - 103). Nilai V/C ratio sebesar 0,745 smp/jam, Kepadatan 3894,525 smp.mnt/km, dan 35,14 km/jam. Secara fisik kondisi geometri jalan yang lurus dan datar dengan panjang 200 meter. Ruas jalan ini berada di antara simpang yang padat yaitu Persimpangan Kasda (node 102) dan Persimpangan Tugu (node 103). Sedangkan untuk ruas jalan arteri primer yang memiliki kinerja terbaik adalah Jl. Soekarno Hatta nomor link 86 (1401 - 1404). Nilai V/C ratio menujukkan 0,045 smp/jam, kepadatan 193,154 smp.mnt/km, kecepatan 68,317 km/jam. Selain itu, bahu jalan pada ruas jalan ini digunakan sebagai tempat berjualan mulai pada 16.30 WIB s/d 23.00 WIB. 2. Ruas jalan arteri sekunder yang paling diprioritaskan untuk diperbaiki kinerja lalu lintasnya adalah Jl. Khatib Sulaiman nomor link 81 (1301 – 1302) yang menunjukkan nilai V/C ratio sebesar 0,362 smp/jam, kepadatan 713,260 smp.mnt/km, kecepatan 37,2 km/jam. Dan untuk ruas jalan arteri sekunder yang memiliki kinerja terbaik adalah Jl. Panglima Polem nomor link 64 (1006 – 903) dengan nilai V/C ratio 0,011 smp/jam, kepadatan 14,29 smp.mnt/km, kecepatan 53,45 km/jam. Hal ini dikarenakan ruas Jl. Panglima Polem merupakan daerah persawahan dengan lebar jalur efektif 7,1 meter. 3. Ruas jalan kolektor primer yang paling diprioritaskan untuk diperbaiki kinerja lalu lintasnya adalah Jl. Ahmad Yani nomor link 7 (103 – 1705) dengan nilai V/C ratio 0,877 smp/jam, kepadatan 1574,043 smp.mnt/km, dan kecepatan 37,35 km/jam. Ruas Jl. Ahmad Yani ini berada di depan Pasar Ibuh yang menjadi pusat kegiatan masyarakat Kabupaten Fakfak dengan lebar jalur efektif hanya 8 meter, hal ini sangat tidak sesuai bila diimbangi dengan besar arus lalu lintas yang melewatinya. Dan untuk ruas jalan kolektor primer yang memiliki kinerja terbaik adalah Jl. M. Yamin nomor link 76 (1107 - 1109) dengan nilai V/C ratio 0,099 smp/jam, kepadatan 106,318 smp.mnt/km, kecepatan 67,98 km/jam. 4. Untuk ruas jalan kolektor sekunder yang paling diprioritaskan untuk diperbaiki kinerja lalu lintasnya adalah Jl. Ade Irma Suryani nomor link 11 (106 - 301) dengan nilai V/C ratio 0,673 smp/jam, kepadatan 1129,182 smp.mnt/km, dan kecepatan 43,477 km/jam. Ruas ini merupakan jalur pintu masuk angkot ke terminal angdes, serta merupakan jalur menuju kawasan perkantoran dan Rumah Sakit Adnaan. Dan untuk ruas jalan kolektor sekunder yang memiliki kinerja terbaik adalah Jl. Dt. Prapatan nomor link 68 (1101 - 1102) dengan nilai V/C ratio 0,041 smp/jam, kepadatan 45,685 smp.mnt/km, dan kecepatan 63,28 km/jam. 5. Sedangkan untuk persimpangan yang mendapatkan prioritas untuk diperhatikan adalah Simpang Muhammadiyah jika dilihat sesuai indikator yang digunakan yaitu panjang antrian rata – rata yang mencapai 36,19 meter. Hal ini sesuai dengan letak persimpangan yang strategis diantara Pasar Fakfak yang baru saja diresmikan sehingga menjadi tarikan perjalanan yang dituju oleh sebagian masyarakat Kabupaten Fakfak saat ini, selain itu juga merupakan akses menuju Rumah Sakit Adnaan serta kawasan perkantoran seperti Kantor Bappeda, Dinas Pekerjaan Umum, dll. | Dari hasil analisis tersebut maka penulis memberikan saran yang dapat diterapkan berdasarkan skala prioritas sebagai berikut :   1. Perlu adanya penataan dan penertiban pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas penggunaan ruang jalan. 2. Pemerintah Kabupaten Fakfak dapat menyediakan fasilitas parkir off street di wilayah CBD Kabupaten Fakfak. Kendaraan yang parkir di badan jalan dapat dipindahkan ke gedung parkir off street tersebut sehingga tidak menngurangi kapasitas jalan akibat adanya parkir di badan jalan. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Fakfak |
| 64 | Studi Penyusunan Profil Angkutan Umum di Kota Magelang | 1. Salah satu indikator kemajuan daerah adalah tersedianya sarana transportasi yang memadai bagi seluruh warganya. Kondisi transportasi di Kota Magelang secara umum masih dalam tahap pengembangan, permasalahan yang sering terjadi pada tahap ini adalah diantaranya rendanya tingkat aksesibilitas baik untuk angkutan penumpang maupun angkutan barang. Hal ini harus menjadi perhatian serius jika tidak maka akan dihadapkan, pada permasalahan baru yang memerlukan pemecahan segera yaitu permasalahan transportasi lanjutan, yang akan memberikan dampak luar pada kegiatan di sektor lainnya. 2. Angkutan kota di Kota Magelang memiliki karakteristik berbeda-beda antar trayeknya. Sebagian besar memiliki karakteristik memiliki jam sibuk pagi selama satu jam yaitu pada jam 06.00 sampai jam 07.00 WIB, dan hanya jalur 2, 8 dan 10 yang memiliki jam sibuk pagi selama dua jam yaitu jam 06.00 sampai dengan jam 08.00. Sedangkan jam sibuk siang terjadi antara jam 10.00 sampai jam 15.00 WIB pada semua trayek. | 1. Penetapan moda unggulan didasari pada skenario kebijaksanaan pengembangan perwilayahan di Kota Magelang. Kebijaksanaan pembangunan mengarahkan pertumbuhan ke semua wilayah dan meningkatkan pelayanan di semua bidang di Kota Magelang dengan tetap menjaga kawasan - kawasan lindung. Untuk koridor wilayah Kota Magelang hingga tahun 2030 moda angkutan jalan raya masih merupakan moda unggulan. Pelayanan moda transportasi jalan raya yang tinggi terutama terjadi pada ring road yang menghubungkan Yogyakarta-Semarang. Sehingga skenario Pengembangan Moda Unggulan angkutan penumpang dan barang hingga tahun 2030 di Kota Magelang adalah dilayani oleh moda angkutan jalan. 2. Penetapan keterpaduan moda transportasi lain secara tidak langsung, karena kota magelang hanya moda jalan raya. Keterpaduan moda tersebut adalah dengan moda lainnya seperti dengan moda Kereta Api, Pesawat Udara dan Kapal Laut. | Kepala Dinas Perhubungan Kota Magelang |
| 65 | Analisis Pembangunan Tol Surabaya-Mojokerto terhadap Kinerja Lalu Lintas di Kabupaten Sidoharjo | 1. Manfaat dari adanya jalan tol Surabaya-Mojokerto adalah pencapaian waktu tempuh dan kecepatan perjalanan dari dalam maupun dari luar Kab. Sidoarjo dibandingkan tidak melewati jalan tol. Dikarenakan apabila menuju Mojokerto dari Sidoarjo tanpa melewati jalan tol maka waktu yang ditempuh adalah 1,2 jam, dengan jarak 38,4 km. sedangkan apabila melewati jalan tol maka jarak yang ditempuh adalah 36,27 km dengan waktu tempuh sekitar ± 22 menit. 2. Dengan adanya tol Surabaya-Mojokerto pada tahun 2015 dapat menghemat : 3. Nilai waktu perjalanan   Berdasarkan perhitungan nilai waktu perjalanan, maka diambil nilai waktu tertimbang yaitu nilai waktu yang dihitung berdasarkan pendapatan perkapita per jam penumpang kendaraan setelah dikalikan prosentase penggunaan moda tersebut dalam melakukan perjalanan. Pada kondisi tahun eksisting 2015 nilai waktu tertimbang untuk orang yang menggunakan moda mobil pribadi adalah sebesar Rp 7.986,19/ jam, nilai waktu tertimbang untuk orang menggunanakan angkutan barang adalah sebesar Rp 2.566,99/ jam dan nilai waktu tertimbang untuk orang menggunakan angkutan umum adalah sebesar Rp 2.395,86/ jam.   1. Biaya Perjalanan   Biaya perjalanan merupakan nilai uang per satuan waktu yang rela dikeluarkan oleh seseorang untuk menghemat atau memperoleh suatu unit waktu dari hasil keputusannya untuk melakukan perjalanan. Total biaya perjalanan pada kondisi tahun eksisting 2015 untuk semua moda adalah Rp 19.629.112,32/jam kemudian dihitung berdasarkan jam sibuk pagi, siang dan sore dalam satu hari. sehingga didapatkan total biaya perjalanan per hari sebesar Rp 58.887.336,97/hari. Setelah itu dikalikan dengan 302 hari kerja dalam 1 tahun untuk mendapatkan biaya perjalanan per tahun maka didapatkan biaya perjalanan per tahun sebesar Rp 17.783.975.764,99/tahun. | Sesuai dengan hasil analisis yang telah dilakukan, maka penulis dapat mengajukan saran-saran sebagai berikut :   1. Dengan dibangunya jalan tol Surabaya-Mojokerto maka terjadi peningkatan jumlah pergerakan perjalanan ke arah bagian utara Kab. Sidoarjo . Tentunya hal itu akan menambahkan beban jalan yang ada., oleh karena itu diharapkan Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo khususnya Dinas Perhubungan dapat melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas yaitu dengan peningkatan kapasitas ruas jalan sebagai antisipasi kemungkinan terjadinya penurunan kinerja jaringan jalan dan tingkat pelayanan jalan yang terdapat pada ruas-ruas jalan yang terkena dampak akibat pembangunan tol Surabaya-Mojokerto di kabupaten Sidoarjo. 2. Perlunya manajemen dan rekayasa lalu lintas pada ruas pintu masuk dan keluarnya tol dari Kab. Sidoarjo dikarenakan volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan dan seringnya terjadi antrian sehingga dapat menggangu aktivitas/ kegiatan dalam melakukan waktu transaksi loket tol. 3. Perlunya kajian lebih lanjut mengenai perubahan pola pergerakan untuk seluruh wilayah Kab. Sidoarjo terhadap pembangunan dan pengopersian tol Surabaya-Mojokerto mengenai perubahan pola pergerakan kendaraab eksternal-eksternal yang melalui Kab. Sidoarjo. | 1. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo 2. Dirjen Bina Marga PU |
| 66 | Analisis Kebutuhan Terminal Angkutan Barang di Kabupaten Bandung | Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan:  Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa pembangunan terminal barang di Kabupaten Bandung sangat dibutuhkan mengingat permintaan angkutan barang di Kabupaten Bandung cukup tinggi. Adanya daerah industri dan perdagangan menjadi tarikan dan bangkitan dari angkutan barang yang masuk dan keluar Kabupaten. Banyaknya angkutan barang yang masuk ke dalam Kabupaten dengan muatan tonase yang besar menyebabkan rusaknya permukaan jalan, perlu adanya pergantian moda menggunakan moda yang lebih kecil guna menghindari kendaraan dengan muatan yang besar masuk ke dalam Kabupaten. Terminal barang berfungsi sebagai tempat bongkar muat barang, memindahkan barang dari moda yang besar ke moda yang lebih kecil.  Berdasarkan pola distribusi barang perkotaan, terminal barang berfungsi sebagai tempat pergantian moda dari kendaraan bermuatan besar ke muatan kecil sebelum memasuki wilayah Kabupaten. Penempatan terminal barang di pintu masuk kabupaten untuk menghindari masuknya kendaraan barang bermuatan besar masuk wilayah Kabupaten.  Dari hasil penentuan lokasi dengan metode pembebanan didapatkan bahwa dengan adanya pembangunan terminal barang kinerja jaringan jalan di Kabupaten Bandung menjadi lebih baik dibandingkan sebelum adanya terminal. Dari hasil pembebanan lokasi terminal didapatkan bahwa pada lokasi Kecamatan Cileunyi kinerja jaringan jalan paling baik jika dibandingkan lokasi lain dengan hasil kecepatan rata-rata jaringan sebesar 27,60 km/jam dan prosentase kendaraan terhenti sebesar 23,93% dibandingkan sebelum adanya terminal sebesar 26,51%. Hasil seleksi lokasi dilihat dari segi jumlah penduduk, kondisi jaringan jalan, kinerja lalu lintas angkutan barang dan ketersediaan lahan kosong didapatkan bahwa Kecamatan Cileunyi paling baik dibandingkan lokasi yang lain. Ditinjau berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bandung, Kecamatan Cileunyi termasuk dalam wilayah pengembangan sebagai lokasi pusat pengelolaan/ pengumpulan barang. Maka didapatkan lokasi terminal barang terpilih yaitu di Kecamatan Cileunyi.  Terdapat dua proses kegiatan didalam terminal, yaitu : Pertama*,* kegiatan logistik yang menyangkut aspek kinetik pergerakan, meliputi proses loading dan unloading, membongkar muatan, menyeleksi muatan, membentuk kumpulan muatan untuk didistribusikan kembali, dan proses mempersiapkan distribusi.  Kedua*,* kegiatan yang menyangkut penundaan pengiriman barang, meliputi proses loading dan unloading, membongkar muatan, proses menyeleksi muatan, pencadangan muatan, penyimpanan untuk jangka pendek menengah dan panjang, melakukan perubahan bentuk seperti perakitan ringan dan lain sebagainya, mengemas dan menempatkan pada palet atau pengelolaan palet. | Pembangunan Terminal barang di Kabupaten Bandung sangat penting untuk sagera dilaksanakan, hal ini berkaitan kemudahan dalam proses bongkar muat barang dan proses pergudangan serta kelancaran dalam proses distribusi barang baik ke dalam Kabupaten maupun keluar Kabupaten Bandung.  Diperlukan pengawasan didalam terminal agar terminal dapat beroperasi dengan efektif dan optimal sesuai dengan fungsinya. | Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung |