

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

- **Tataralok Sebagai Acuan Pengembangan Sistem Transportasi Terpadu**

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, yang mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong, dan penunjang aktivitas sosial, ekonomi dan budaya, bahkan penunjang aspek pertahanan keamanan dan politik. Transportasi berwujud suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana, yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan.

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi. Karenanya sistem transportasi nasional (SISTRANAS) diharapkan mampu menghasilkan jasa transportasi yang berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; mendukung mobilitas manusia dan barang serta jasa; mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah, peningkatan hubungan nasional dan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.

Dalam pembangunan transportasi, baik Pemerintah Pusat, Pemerintah Propinsi maupun Pemerintah Kabupaten/Kota mempunyai tugas dan peranan sesuai cakupan kewenangannya masing-masing, yaitu berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi. Salah satu kewajiban dimaksud adalah menetapkan jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan. Termasuk dalam tugasnya itu, kewajiban penting adalah untuk melaksanakan tugas pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang tidak diusahakan, dengan prioritas daerah-daerah tertinggal yang kurang berkembang.

Penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kota Tual

Dalam mengantisipasi laju globalisasi, khususnya dalam mendongkrak kinerja perekonomian Indonesia, pembangunan sektor transportasi dipacu dengan merujuk pada pembenahan transportasi antara pusat dan daerah yang serasi untuk mencapai keseimbangan pembangunan antar daerah yang mantap dan dinamis, sehingga mampu menumbuhkan dan mengembangkan potensi ekonomi daerah yang merupakan komponen ekonomi nasional, dengan jalan memanfaatkan sarana dan prasarana transportasi secara optimal sejalan peningkatan pelaksanaan desentralisasi dan otonomi daerah.

Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) merupakan sistem transportasi yang lahir pada dua dekade yang lalu, kemudian mengalami penyempurnaan–penyempurnaan yang diikuti dengan diterbitkannya undang–undang di bidang transportasi. Perkembangan tatanan pemerintahan yang merubah paradigma sentralisasi ke arah desentralisasi, pada akhirnya telah merubah pula kebijakan sektor transportasi terutama dalam perencanaannya dengan mewujudkan SISTRANAS dalam 3 (tiga) tataran transportasi, meliputi Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS), Tataran Transportasi Wilayah dan Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK).

Pengembangan sistem dalam Transportasi Maluku menerapkan seluruh aspek moda yang ada, baik prasarana maupun sarana yang saling berinteraksi untuk memberikan pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien baik antar simpul atau kota wilayah (SKW) maupun dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional dan sebaliknya. Oleh karenanya pengembangan jaringan transportasi dalam Transportasi Maluku tetap mengacu pada SISTRANAS dan TATRANAS sebagai bagian dari jaringan transportasi pulau–pulau besar dan pulau–pulau kecil.

Dokumen Tataran Transportasi Wilayah Maluku sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari SISTRANAS dan TATRANAS merupakan acuan utama dalam penyusunan Tataran Transportasi di tingkat provinsi Maluku yang selanjutnya akan menjadi referensi utama dalam penyusunan TATRALOK di tingkat kabupaten atau kota di Wilayah Maluku.

Dengan demikian, keterkaitan ketiga tataran tersebut tidak dapat dipisahkan yang pada akhirnya ketiga dokumen tersebut menjadi acuan utama bagi semua pihak terkait dalam

Penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kota Tual

penyelenggaraan transportasi untuk perwujudan pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien baik pada tataran lokal, wilayah maupun nasional.

TATRALOK pada prinsipnya adalah rangkaian konsep bersifat strategis untuk mengarahkan bagaimana tatanan sistem transportasi yang berupa jaringan transportasi dapat tertata untuk dapat mendukung pengembangan wilayah kabupaten/kota yang membawa konsekuensi pada tingkat keterhubungan antar Kabupaten/Kota, antar kecamatan dan antar pulau-pulau berpenghuni, meskipun kecil.

Disamping secara natural mengikuti pola-pola perkembangan keterhubungan secara historis, untuk mengantisipasi perkembangan wilayah dimasa depan, dapat diarahkan melalui perumusan garis-garis besar kebijakan dan pembangkitan arah-arrah baru, terutama yang melekat dengan tujuan-tujuan pemerataan pelayanan secara teritorial serta tujuan perangsangan perkembangan dan pertumbuhan daerah-daerah tertinggal. Tujuan akhirnya adalah terwujudnya pemerataan aksesibilitas dan mobilitas (bagi segala kepentingan penduduk) di semua pelosok wilayah propinsi Maluku, di masa depan, yang direncanakan dicapai secara bertahap dalam jangka panjang. Dengan demikian perlu disusun TATRALOK pada Kota Tual sebagai acuan untuk mengembangkan transportasi bertujuan terutama untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas penduduk.

- **Pemekaran Wilayah Kota Tual**

Pemekaran Kota Tual akan mempengaruhi secara tidak langsung sistem transportasi yang berlaku dalam tataran lokal Kota Tual. Sebagai akibat dari penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Tual, maka struktur jaringan transportasi di Kota Tual akan mengalami perubahan akibat berubahnya struktur dan pola ruang dalam RTRW Kota Tual. Hal-hal yang terkait dengan Tataran Transportasi Lokal di Kota Tual akibat pemekaran dari Kabupaten Maluku Tenggara adalah sebagai berikut :

Aspek Terkait	Tatralok Kota Tual
Perubahan struktur dan pola ruang	Perubahan struktur dan pola jaringan transportasi
Perubahan Sistem Pusat-pusat Kegiatan	Perubahan hierarkhi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan

Penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kota Tual

Perubahan arah orientasi pergerakan	Perubahan gerbang utama wilayah (outlet)
Perubahan luas wilayah	Perubahan moda transportasi yang digunakan

Untuk menjamin sinkronnya Tatalok dengan RTRW Kota Tual yang sedang disusun, maka koordinasi dengan Pemerintah Daerah (Bappeda dan Dinas Perhubungan) maupun Tim Penyusun RTRW Kota Tual sangat diperlukan

1.2. MAKSUD DAN TUJUAN

Maksud melakukan kegiatan ini adalah menyusun arah pengembangan jaringan pelayanan prasarana dan sarana transportasi dalam wilayah Kota Tual yang secara langsung merupakan bagian dari kerangka Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS), TATRANAS dan TATRAWIL Provinsi Maluku.

Sedangkan tujuannya adalah tersedianya dokumen yang bisa dijadikan pedoman pelaksanaan pembangunan transportasi untuk mewujudkan transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia dan barang, mendukung kelancaran pola distribusi dalam wilayah dan menunjang kelancaran pola distribusi nasional serta perdagangan antar wilayah, pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka terwujudnya Wawasan Nusantara dan peningkatan hubungan internasional.

1.3. RUANG LINGKUP

Ruang lingkup kegiatan penyusunan Tatalok Kota Tual adalah sebagai berikut:

- (1). Melakukan inventarisasi peraturan-peraturan yang terkait dengan Sistranas, Tatranas, Tatrabil maupun peraturan lain yang relevan.
- (2). Pengumpulan data sekunder dan primer melalui survey mengenai data-data prasarana, sarana serta sistem operasi jaringan pelayanan transportasi, termasuk data perencanaan yang terbaru atau tengah dalam proses penanganan di tahun ini.
- (3). Melakukan pengumpulan data sekunder tentang sosio ekonomi, sistem transportasi, RTRW provinsi Maluku dan Kota Tual.

- (4). Melakukan pengumpulan data primer, antara lain data Asal-Tujuan untuk orang atau barang.
- (5). Melakukan review studi atau kegiatan-kegiatan perencanaan sistem transportasi di Provinsi Maluku dan perencanaan sistem transportasi Kota Tual.
- (6). Melakukan review SISTRANAS dan TATRANAS juga RTRWN dan RTRW Provinsi Maluku dan Kota Tual.
- (7). Melakukan evaluasi kondisi eksisting sistem transportasi pada Kota Tual.
- (8). Melakukan pemodelan transportasi untuk angkutan barang dan penumpang pada Kota Tual.
- (9). Melakukan peramalan mengenai sosio-ekonomi seperti penduduk, PDRB dan variabel lain sebagai masukan pemodelan transportasi.
- (10). Melakukan peramalan permintaan transportasi untuk orang atau barang.
- (11). Merancang konsep perencanaan pengembangan sistem transportasi pada Kota Tual.
- (12). Menyusun program pembangunan sistem transportasi Kota Tual untuk jangka menengah dan panjang.
- (13). Menyusun prioritas program pembangunan dan pengembangan sistem transportasi Kota Tual sebagai pedoman/arahan dalam pengembangan sistem transportasi.

1.4. SISTEMATIKA PELAPORAN

Sistem pelaporan dalam kegiatan penyusunan Tatalok ini dalam 3 tahap yaitu Laporan Pendahuluan, Laporan Antara, Laporan Draft Akhir dan Laporan Akhir. Pada tahap Laporan Akhir sistematikanya adalah sebagai berikut

Bab I. PENDAHULUAN

Bab II. KEADAAN TRANSPORTASI SAAT INI DAN MASA DATANG

Bab III. LANDASAN PEMIKIRAN DAN LINGKUNGAN STRATEGIS

Bab IV. KEBIJAKAN STRATEGIS DAN UPAYA

Bab V. ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI

Bab VI. PENUTUP

1.5. PENGERTIAN

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

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

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

1.6. LANDASAN

Landasan penyusunan Tataran Transportasi Lokal antara lain sebagai berikut:

- (1). Landasan idiil, Pancasila;
- (2). Landasan konstitusional, UUD 1945;
- (3). Landasan visional, wawasan Nusantara;
- (4). Landasan konsepsional, Ketahanan Nasional;
- (5). Landasan operasional, kebijakan nasional yang relevan dan peraturan perundangan di bidang transportasi serta UU No. 32 Tahun 2004 tentang pemerintah Daerah serta peraturan perundangan terkait lainnya.

1.7. ASAS

Sesuai dengan Pedoman Teknis Penyusunan TATRAWIL, konsep ini disusun berdasarkan azas-azas sebagai berikut:

- (1). Keadilan
- (2). Transparansi

- (3). Akuntabilitas
- (4). Realistis
- (5). Kesisteman
- (6). Keunggulan Moda
- (7). Keterpaduan Intra dan antar Moda
- (8). Koordinasi dan Sinkronisasi

1.8. TUJUAN

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

1.9. SASARAN

Sasaran Tatralok sesuai dengan Sistranas adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta rendah polusi. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

- (1). **Selamat**, dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang dan atau barang.
- (2). **Aksesibilitas tinggi**, dalam arti bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan ketahanan nasional. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain dengan perbandingan antara panjang dan kapasitas jaringan transportasi dengan luas wilayah yang dilayani.

- (3). **Terpadu**, dalam arti terwujudnya keterpaduan intramoda dan antarmoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan, yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien.
- (4). **Kapasitas mencukupi**, dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.
- (5). **Teratur**, dalam arti pelayanan transportasi yang mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan waktu kedatangan. Keadaan ini dapat diukur antara lain dengan jumlah sarana transportasi berjadwal terhadap seluruh sarana transportasi yang beroperasi.
- (6). **Lancar dan cepat**, dalam arti terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan per satuan waktu.
- (7). **Mudah dicapai**, dalam arti bahwa pelayanan dari tempat asal perjalanan menuju sarana transportasi dan dari kendaraan ke tempat tujuan perjalanan mudah dicapai oleh pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapatkan tiket, dan kemudahan alih kendaraan. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain melalui indikator waktu dan biaya yang dipergunakan dari tempat asal perjalanan ke sarana transportasi dan dari sarana transportasi ke tempat tujuan perjalanan.
- (8). **Tepat waktu**, dalam arti bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat, baik saat keberangkatan maupun saat kedatangan, sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain dengan jumlah pemberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah sarana transportasi berangkat dan datang.
- (9). **Nyaman**, dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam sarana transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya.

- (10). **Tarif terjangkau**, dalam arti terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.
- (11). **Tertib**, dalam arti pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan norma atau nilai-nilai yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan jumlah pelanggaran terhadap peraturan yang berlaku dengan jumlah perjalanan.
- (12). **Aman**, dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.
- (13). **Polusi rendah**, dalam arti polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang di udara dan air, polusi suara, maupun polusi getaran serendah mungkin. Keadaan ini dapat diukur antara lain dengan perbandingan antara tingkat polusi yang terjadi terhadap ambang batas polusi yang telah ditetapkan.
- (14). **Efisien**, dalam arti mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, operator, masyarakat dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dapat dinyatakan dengan indikator seperti faktor muat penumpang, faktor muat barang dan tingkat penggunaan sarana dan prasarana.