



GUBERNUR JAWA TENGAH

PERATURAN GUBERNUR JAWA TENGAH

NOMOR 80 TAHUN 2013

TENTANG

SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL PADA TATARAN TRANSPORTASI WILAYAH
PROVINSI JAWA TENGAH

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR JAWA TENGAH,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka perwujudan Sistem Transportasi Nasional yang efektif dan efisien serta melaksanakan ketentuan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) perlu ditetapkan Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Jawa Tengah, sebagai acuan dalam penyelenggaraan transportasi yang terpadu di Provinsi Jawa Tengah;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Sistem Transportasi Nasional Pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Jawa Tengah;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1950 tentang Pembentukan Provinsi Jawa Tengah (Himpunan Peraturan-Peraturan Negara Tahun 1950 Halaman 86-92);
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
4. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);

5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);
6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
7. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
8. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
9. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
10. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
11. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);
12. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 147, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5066);
13. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Angkutan Di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4489) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2013 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun

2013 Nomor 101, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5422);

16. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
17. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, Dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070);
19. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199);
20. Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan Dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025;
21. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 4 Tahun 2008 tentang Urusan Pemerintahan Yang Menjadi Kewenangan Pemerintahan Daerah Provinsi Jawa Tengah (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2008 Nomor 4 Seri E Nomor 4, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 10);
22. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 3 Tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2005-2025 (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2008 Nomor 3 Seri E Nomor 3, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 9);
23. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS);
24. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Multimoda;
25. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 11 Tahun 2010 tentang Tata Letak Kebandarudaraan Nasional;
26. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional;
27. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
28. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2006 tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan;

29. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN GUBERNUR TENTANG SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL PADA TATARAN TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI JAWA TENGAH.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Gubernur ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Provinsi Jawa Tengah.
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
3. Gubernur adalah Gubernur Jawa Tengah.
4. Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antar moda terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat keras membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, 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.

BAB II
SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL PADA TATARAN TRANSPORTASI
WILAYAH PROVINSI JAWA TENGAH

Pasal 2

- (1) Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Jawa Tengah merupakan panduan dalam penyelenggaraan transportasi di Provinsi Jawa Tengah bagi para pemangku kepentingan terkait.
- (2) Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berfungsi sebagai acuan bagi semua pihak terkait dalam rangka penyusunan rencana kerja penyelenggaraan transportasi di Provinsi Jawa Tengah dan kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah.
- (3) Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dengan sistematika sebagai berikut:
 - a. Bab I Pendahuluan;
 - b. Bab II Pendekatan;
 - c. Bab III Visi, Misi, Kebijakan, Strategi dan Program;
 - d. Bab IV Penutup.

- (4) Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Jawa Tengah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Gubernur ini.

Pasal 3

Koordinasi pelaksanaan Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Jawa Tengah dilakukan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Jawa Tengah.

BAB III
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 4

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Jawa Tengah.

Ditetapkan di Semarang
pada tanggal 27 Desember 2013

GUBERNUR JAWA TENGAH,

TTD

GANJAR PRANOWO

Diundangkan di Semarang
Pada tanggal

Plt. SEKRETARIS DAERAH PROVINSI
JAWA TENGAH,

TTD

SRI PURYONO KARTOSOEDARMO

BERITA DAERAH PROVINSI JAWA TENGAH TAHUN 2013 NOMOR 80

LAMPIRAN
PERATURAN GUBERNUR JAWA TENGAH
NOMOR 80 TAHUN 2013
TENTANG
SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL PADA
TATARAN TRANSPORTASI WILAYAH
PROVINSI JAWA TENGAH

**SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL PADA TATARAN TRANSPORTASI
WILAYAH PROVINSI JAWA TENGAH**

**BAB I
PENDAHULUAN**

A. LATAR BELAKANG

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan-keamanan. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Perwujudan sistem transportasi yang efektif dan efisien menghadapi berbagai tantangan, peluang dan kendala sehubungan dengan adanya perubahan lingkungan yang dinamis seperti otonomi daerah, globalisasi ekonomi, perubahan perilaku permintaan jasa transportasi, kondisi politik, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kepedulian pada kelestarian lingkungan hidup serta adanya keterbatasan sumber daya manusia. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, sistem transportasi nasional perlu terus ditata dan disempurnakan dengan dukungan sumber daya manusia yang berkualitas, sehingga terwujud keterpaduan antar dan intra moda transportasi, dalam rangka memenuhi kebutuhan pembangunan, tuntutan masyarakat serta perdagangan nasional dan internasional dengan memperhatikan kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

Berdasarkan kondisi seperti yang disebutkan di atas dan memperhatikan perkiraan perubahan pola aktivitas, pola pergerakan, serta peruntukan lahan, maka perlu disusun dokumen Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah berupa jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi wilayah jangka menengah atau panjang sebagai salah satu perwujudan

Sistranas dan menjadi pedoman atau acuan pembangunan transportasi di wilayah.

B. TUJUAN

Tujuan penyusunan dokumen Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah adalah sebagai acuan penyelenggaraan transportasi di wilayah provinsi.

C. PENGERTIAN

1. Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermodal yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan sungai dan danau dan/atau bandar udara.
3. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan penggunaan jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung.
4. Transportasi antarmoda adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan.
5. Transportasi multimoda adalah transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda transportasi yang berbeda, atas dasar satu kontrak yang menggunakan Dokumen Transportasi Multimoda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.
6. Transportasi jalan yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah lalu lintas angkutan jalan dan jaringan jalan.
7. Transportasi kereta api yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah perkeretaapian.
8. Transportasi sungai dan danau yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah pelayaran di sungai dan danau.
9. Transportasi penyeberangan yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah pelayaran yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau kereta api yang terputus.
10. Transportasi laut yang dimaksud dalam dokumen ini adalah pelayaran di laut.
11. Transportasi udara yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah penerbangan.

12. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
13. Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
14. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
15. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
16. Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap, baik berjadwal maupun tidak berjadwal.
17. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
18. Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
19. Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
20. Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muatan angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

21. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
22. Rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.
23. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.
24. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
25. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
26. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
27. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
28. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
29. Bandar Udara Pengumpul (hub) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
30. Bandar Udara Pengumpan (spoke) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.
31. Wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional.

32. Wilayah Nasional adalah seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi berdasarkan peraturan perundang-undangan.
33. Pusat Kegiatan Nasional (PKN) adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:
- Berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor atau pintu gerbang menuju kawasan internasional;
 - Berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa skala nasional atau yang melayani beberapa provinsi;
 - Berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa provinsi.
34. Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:
- Berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa-jasa yang melayani beberapa kabupaten;
 - Berpotensi atau berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani beberapa kabupaten;
 - Berpotensi atau berfungsi sebagai simpul kedua kegiatan ekspor-impor mendukung PKN.

D. SISTEMATIKA

Dokumen Sistranas Pada Tatrawil ini terdiri dari pendahuluan, pendekatan tataran transportasi, visi, misi, kebijakan dan strategi serta program pengembangan transportasi wilayah yang selanjutnya dijadikan sebagai dasar dalam penyusunan program pengembangan transportasi wilayah meliputi program optimalisasi dan pembangunan, sebagai berikut:

- Bab I. Pendahuluan, berisi tentang latar belakang perlunya penyusunan Dokumen Sistranas Pada Tatrawil, Tujuan, Pengertian serta Sistematika Penulisan.
- Bab II. Pendekatan berisi Gambaran Sistranas, Sistranas pada Tatranas, dan Sistranas pada Tatrawil.
- Bab III. Visi, Misi, Kebijakan, Strategi, dan Program Pengembangan Transportasi Wilayah
- Bab IV. Penutup

BAB II PENDEKATAN

A. SISTRANAS

1. DEFINISI

Sistranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antar moda terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

2. TATARAN TRANSPORTASI

Sistranas diwujudkan dalam tiga tataran, yaitu Sistranas pada Tataran Transportasi Nasional (Sistranas pada Tatranas), Sistranas pada Tataran Transportasi Wilayah (Sistranas pada Tatrakil) dan Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Sistranas pada Tatalok).

3. ARAH PERWUJUDAN

Pengembangan transportasi nasional diorientasikan pada upaya keseimbangan antara permintaan jasa transportasi dengan penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi. Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dilakukan pada masing-masing tataran dengan memperhatikan aspek komersial dan aspek keperintisan, aspek keselamatan, keunggulan masing-masing moda transportasi sesuai dengan kondisi geografi, kependudukan, dan sumber daya alam, yang diarahkan untuk mengintegrasikan dan mengkombinasikan moda yang ada, baik transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut, dan udara, maupun pipa, sesuai dengan potensial wilayah.

Perwujudan Sistranas berupa Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS), tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) dan Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK). Tataran transportasi tersebut memuat tatanan mengenai pelayanan, jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi. Keterkaitan ke tiga tataran tersebut secara terintegrasi menjadi acuan bagi semua pihak terkait dalam penyelenggaraan dan pembangunan transportasi untuk

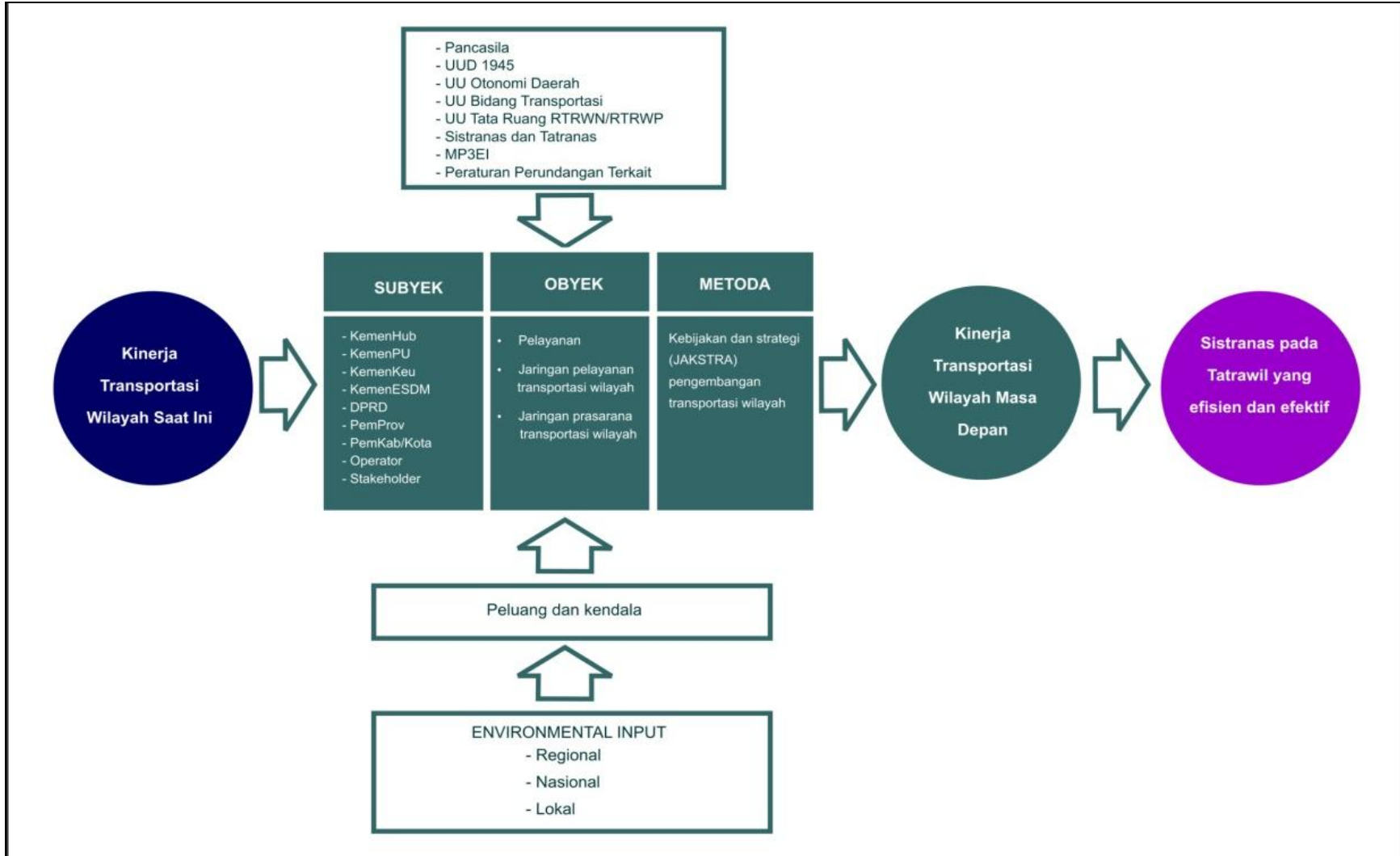
perwujudan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien baik pada tataran wilayah maupun lokal.

Di dalam undang-undang bidang transportasi diamanahkan penetapan rencana induk dan tatanan mengenai simpul transportasi. Dokumen-dokumen tersebut antara lain meliputi:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Multimoda
- b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan
- c. Cetak Biru Angkutan Sungai dan Danau (sedang dalam proses penyelesaian)
- d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 Tatanan Kebandar Udara Nasional

Penyelarasan dokumen Sistranas sejalan dengan perkembangan dan dinamika nasional dan lingkungan strategis serta harmonisasi dengan berbagai dokumen perencanaan lainnya seperti Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), dan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) serta empat peraturan perundang-undangan transportasi, Sistem Logistik Nasional, Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda mempunyai korelasi yang kuat dengan ekonomi.

Kedudukan Sistranas, Sistranas pada Tatranas, Sistranas pada Tatrabil serta dokumen terkait di masing-masing moda transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar 1. Pola Pikir Sistranas pada Tatrabil

B. SISTRANAS PADA TATRANAS

1. DEFINISI

Sistranas pada Tattranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antar moda terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota nasional dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya.

2. FUNGSI SISTRANAS PADA TATRANAS

Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Nasional (Sistranas pada Tattranas) berfungsi sebagai pedoman untuk pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan/atau barang antar simpul atau kota nasional dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya.

3. ARAH PENGEMBANGAN

Arah pengembangan transportasi didekati dari tiga sisi, yaitu geografi, demografi, dan sumber daya alam. Dari sisi geografi, Indonesia terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil, pengembangan transportasi diarahkan untuk penyediaan pelayanan yang sesuai dengan karakteristik wilayah dalam bentuk transportasi antar moda dalam pulau dan antar pulau. Dari sisi demografi, pengembangan transportasi antar moda diarahkan untuk penyediaan pelayanan yang disesuaikan dengan kepadatan populasi yang terbagi dalam dua kategori yaitu untuk kawasan perkotaan (urban transport) dan perdesaan (rural transport).

Dari sisi sumber daya alam, pengembangan transportasi harus mempertimbangkan moda transportasi yang lebih efektif dan efisien seperti transportasi pipa untuk mengangkut LNG, transportasi kereta api mengangkut hasil perkebunan dan hasil pertambangan.

C. SISTRANAS PADA TATRAWIL

1. DEFINISI

Sistranas pada Tatrawil adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antar moda terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari

sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, 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.

2. FUNGSI SISTRANAS PADA TATRAWIL

Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah (Sistranas pada Tatrabil) berfungsi sebagai pedoman untuk pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah dan dari simpul kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

BAB III

VISI, MISI, KEBIJAKAN, STRATEGI DAN PROGRAM

A. VISI

Berdasarkan kondisi Provinsi Jawa Tengah saat ini, tantangan yang dihadapi dalam dua puluh tahunan mendatang, juga dengan memperhitungkan modal dasar yang dimiliki oleh Jawa Tengah dalam konstelasi Negara Kesatuan Republik Indonesia, maka dirumuskan visi pembangunan daerah tahun 2005–2025:

“JAWA TENGAH YANG MANDIRI, MAJU, SEJAHTERA, DAN LESTARI”

Visi pembangunan daerah tahun 2005-2025 itu mengarah pada pencapaian cita-cita dan harapan masyarakat Jawa Tengah.

Visi pembangunan daerah tersebut diterjemahkan ke dalam visi menurut sektor kegiatan yang diharapkan memberi arah dalam penentuan program-program kegiatan. Sejalan dengan visi pembangunan daerah tahun 2005-2025 sebagaimana disebutkan di atas, serta tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, maka visi transportasi di Jawa Tengah adalah : mewujudkan pelayanan transportasi yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu dan berkelanjutan dalam upaya mendorong terwujudnya masyarakat Jawa Tengah yang mandiri, maju, sejahtera dan lestari.

B. MISI

Dalam mewujudkan visi transportasi daerah tersebut ditempuh melalui misi pembangunan transportasi sebagai berikut.

1. Mewujudkan pelayanan dan prasarana transportasi yang merata, yang ditandai dengan meningkatnya indeks pembangunan manusia, meningkatnya pemerataan pembangunan dan kesempatan memperoleh pendidikan yang layak, meningkatnya akses, dan meningkatnya dan menguatnya sumber daya manusia.
2. Mewujudkan tata kelola sektor transportasi yang baik (*good governance*), demokratis, dan bertanggung jawab, didukung oleh kompetensi dan profesionalitas aparatur, bebas dari praktik korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN), serta pengembangan jejaring, yang ditandai dengan semakin meningkatnya kinerja penyelenggaraan transportasi, peningkatan kualitas pelayanan publik sesuai dengan standar mutu pelayanan yang berorientasi pada terciptanya kepuasan masyarakat, peningkatan kemampuan dan kemandirian daerah dalam mendukung pembangunan, penguatan kelembagaan lokal yang mampu mengakomodasi

tuntutan perubahan dan berperan aktif dalam pembangunan daerah, dan peningkatan hubungan kerja sama yang saling menguntungkan dengan berbagai pihak pada tingkat lokal, nasional, dan internasional.

3. Mewujudkan penyelenggaraan pelayanan dan prasarana transportasi yang aman, tertib, selamat, lancar, terpadu, dan ramah lingkungan dalam menopang kehidupan masyarakat, yang ditandai dengan meningkatnya pengelolaan sumber daya alam yang berorientasi pada pelestarian lingkungan hidup dan mengurangi laju pemanasan global, meningkatnya kualitas dan pengelolaan kekayaan keragaman jenis dan kekhasan sumber daya alam untuk mewujudkan nilai tambah, daya saing, dan modal pembangunan daerah.
4. Mewujudkan kualitas dan kuantitas pelayanan dan prasarana transportasi yang menunjang pengembangan wilayah, penyediaan pelayanan dasar dan pertumbuhan ekonomi daerah, yaitu menyusun dan memantapkan jaringan infrastruktur wilayah yang andal sehingga dapat meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas faktor-faktor yang mendukung berkembangnya aktivitas produksi dan mampu membuka isolasi daerah serta membentuk kawasan-kawasan pertumbuhan baru.

C. KEBIJAKAN

Provinsi Jawa Tengah sendiri memiliki kebijakan dan strategi pembangunan transportasi yang diarahkan pada:

- Peningkatan dan pengembangan potensi-potensi unggulan daerah secara merata, seimbang dan serasi mendasarkan pada Rencana Tata Ruang dan dinamika perkembangan masyarakat dan daerah guna meningkatkan kompetensi dan kemandirian Provinsi Jawa Tengah.
- Peningkatan kualitas prasarana transportasi mengarah pada pemenuhan standar teknis guna menjamin keamanan, keselamatan, kenyamanan penggunaannya.
- Peningkatan dan pengoptimalisasian pelayanan transportasi darat, laut, udara, kereta api dan pos, telekomunikasi, meteorologi dan SAR kepada masyarakat;
- Peningkatan produktifitas kinerja operasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi daerah.

1. Kebijakan Pengembangan Transportasi Antar Moda

Keterhubungan antar simpul-simpul transportasi masih terkendala dengan rendahnya permintaan, sehingga angkutan taksi lebih berperan dalam menjawab kebutuhan tersebut. Kebijakan pengembangan transportasi antar moda adalah sebagai berikut :

- a. Melakukan kajian potensi pengembangan transportasi antar moda, sebagai langkah awal untuk menentukan bentuk pelayanan yang mungkin dikembangkan.
- b. Keterlibatan pemerintah daerah atau pusat sangat diperlukan, saat pelayanan transportasi antar moda belum layak secara finansial.
- c. Keterlibatan sektor swasta dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi antar moda perlu didorong, khususnya pada rute-rute yang layak secara finansial.
- d. Fasilitas transfer atau halte disediakan oleh pemerintah daerah, pengelola bandar udara, pelabuhan, stasiun ataupun pemerintah pusat.

2. Kebijakan Pengembangan Perkeretaapian

Permasalahan investasi di bidang perkeretaapian mempunyai dampak investasi pengembalian jangka panjang dan biaya yang besar serta beresiko, maka diperlukan perencanaan secara matang, dengan memperhatikan berbagai aspek yang terkait, baik secara teknis, ekonomis dan finansial, sosial maupun politis.

Kedepan, kebijakan dan program strategis pengembangan perkeretaapian yang perlu dikembangkan adalah sebagai berikut.

- a. Kebijakan revitalisasi aset perkeretaapian. Aset yang melampaui umur teknis perlu segera diganti secara bertahap berdasarkan prioritas yang jelas yang berbasis pada koridor pelayanan.
- b. Kebijakan strategi pengembangan teknologi perkeretaapian terpadu.
- c. Kebijakan untuk meningkatkan kinerja pelayanan dan keselamatan perkeretaapian.
- d. Kebijakan penataan dan sinergi sistem jaringan pelayanan.
- e. Kebijakan peningkatan efisiensi dan keterpaduan transportasi antarmoda.
- f. Kebijakan efisiensi dan akuntabilitas pendanaan, antara lain melalui program penyempurnaan sistem pendanaan dan

program pengembangan alternative pendanaan dari peran swasta dan pemerintah daerah, salah satu skema pendanaan yang telah dilaksanakan adalah melalui skema PSO-IMO-TAC.

- g. Kebijakan peningkatan kualitas dan akuntabilitas kinerja pelayanan kereta api melalui program pengembangan profesionalitas manajemen, SDM, penerapan teknologi tepat guna, standarisasi teknis dan sistem informasi perkertaapian nasional
- h. Kebijakan reformasi sistem manajemen pelayanan.
- i. Kebijakan untuk pemberdayaan dan peningkatan peran angkutan perkeretaapian di Jawa Tengah secara nasional dan antarmoda.

3. Kebijakan pengembangan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Transportasi sungai, danau dan penyeberangan saat ini kurang efektif dikarenakan ketergantungannya dengan air yang mengalir. Pengembangan transportasi sungai, danau dan penyeberangan mengikuti pola :

- a. Memberikan pelayanan sesuai dengan perkembangan permintaan untuk menjamin mobilitas orang dan barang yang aman, tertib, lancar, selamat, terpadu dan berkelanjutan.
- b. Mendorong keterlibatan operator swasta dalam memberikan pelayanan angkutan sungai danau dan penyeberangan.
- c. Menjamin keterhubungan daerah-daerah terisolir.

4. Kebijakan Transportasi Laut

Kebijakan transportasi laut tetap harus mengacu kepada penetapan penyelenggaraan transportasi laut nasional sebagai berikut:

- a. Peningkatan pelayanan transportasi laut.
- b. Peningkatan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi laut.
- c. Peningkatan pembinaan perusahaan transportasi laut.
- d. Peningkatan kualitas sumber daya manusia serta ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang transportasi laut.
- e. Peningkatan pemeliharaan dan kualitas lingkungan hidup serta penghematan energi di bidang transportasi laut.
- f. Peningkatan penyediaan dana pembangunan transportasi laut.

- g. Peningkatan kualitas administrasi negara pada sub sektor transportasi laut.

5. Kebijakan Tansportasi Udara

- a. Kebijakan untuk peningkatan pelayanan dan penggunaan kapasitas prasarana dan sarana secara efisien.
- b. Kebijakan yang perlu dilaksanakan dalam bidang keselamatan penerbangan.
- c. Kebijakan subsidi melalui program perintis udara perlu dilanjutkan sampai tingkat *break even point* secara ekonomis tercapai.

6. Kebijakan Transportasi Jalan

Kebijakan berkenaan dengan angkutan darat secara garis besar memberikan beberapa kebijakan diantaranya

- a. Kebijakan tarif yang berlaku sesuai tarif batas atas dan batas bawah.
- b. Kebijakan penekanan tingkat polusi udara akibat gas buang kendaraan.
- c. Kebijakan mengendalikan muatan lebih untuk perangkutan barang.
- d. Kebijakan untuk peningkatan keselamatan di jalan raya.
- e. Kebijakan peningkatan kualitas dan kuantitas pelayanan perangkutan darat.
- f. Kebijakan mewujudkan keterpaduan antara moda transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi laut, transportasi udara, transportasi sungai dan danau serta penyeberangan.

D. STRATEGI

Strategi merupakan bagian dari rencana yang disusun untuk mewujudkan kebijakan yang ada. Strategi yang ditempuh untuk menunjang kebijakan itu antara lain.

1. Strategi Transportasi Antar Moda

Secara umum kebijakan transportasi antar moda adalah sebagai berikut:

- a. Mengembangkan dan meningkatkan konektivitas antar simpul-simpul transportasi kereta api, transportasi laut, transportasi udara melalui pelayanan pemadu moda.

- b. Menyediakan fasilitas transfer moda di simpul-simpul transportasi laut, transportasi udara dan transportasi kereta api.
- c. Mendorong keterlibatan sektor swasta dalam mengembangkan pelayanan pemadu moda.
- d. Mengembangkan pelayanan sistem ticketing (single ticketing).
- e. Terkoneksinya simpul-simpul transportasi kereta api dengan bandar udara untuk angkutan penumpang dan transportasi kereta api dengan pelabuhan untuk angkutan peti kemas.

2. Strategi Transportasi Kereta Api

Beberapa strategi yang dilakukan untuk mendukung kebijakan berkenaan dengan pengembangan perkeretaapian antara lain:

- a. Pengembangan masterplan teknologi perkeretaapian yang melibatkan semua pihak secara komprehensif, terpadu dan berkelanjutan. Pengembangan teknologi tersebut harus dapat mengoptimalkan kemampuan dan sumber daya dalam negeri secara efisien, sehingga industri dan SDM perkeretaapian nasional semakin berkembang, mandiri dan kompetitif.
- b. Keberpihakan secara politis dan kebijakan yang konsisten agar sebagian beban angkutan jalan raya dapat dialihkan ke moda angkutan perkeretaapian secara bertahap, terutama untuk menghindari kerugian ekonomi dan lingkungan akibat pelanggaran beban muatan di jalan dan polusi angkutan jalan.
- c. Peningkatan jangkauan, kualitas dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi kereta api secara bertahap terutama pada koridor yang potensial serta angkutan peti kemas.
- d. Meningkatkan pelayanan transportasi kereta api lintas utara dan selatan dengan double track.
- e. Strategi yang dilakukan untuk mencapai kualitas dan kuantitas pelayanan yang diinginkan oleh pelanggan/pengguna jasa.

3. Strategi Transportasi ASDP

Strategi yang diambil untuk mewujudkan kebijakan:

- a. Kewenangan pengembangan dan pengelolaan sungai perlu diintegrasikan diantara instansi terkait baik pusat maupun daerah.
- b. Pemanfaatan dan pemberdayaan alur sungai, kanal dan danai secara optimal di masa mendatang perlu ditingkatkan sehingga mempunyai peran yang lebih besar dalam memberikan

alternative angkutan orang maupun barang. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 1999 sebagaimana diganti dengan Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, Departemen Perhubungan telah menerbitkan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2000 tentang Rincian Kewenangan kabupaten/Kota di sektor perhubungan dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah. Saat ini daerah memiliki kewenangan yang luas dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan sungai dan danau termasuk penetapan jaringan trayek.

- c. Angkutan penyeberangan pada awalnya sebagai penghubung jalur jalan yang terputus oleh perairan, di masa mendatang dapat dikembangkan sebagai angkutan point to point secara shuttle service, terutama di wilayah yang mempunyai karakteristik muatannya akan efisiensi bila diangkut dengan kapal jenis *Roll On Roll Off* (Ro-Ro). Selanjutnya pengembangan angkutan penyeberangan dapat bersinergi dengan angkutan laut, baik untuk angkutan domestik maupun internasional
- d. Strategi untuk meningkatkan kualitas pelayanan ASDP dan menghubungkan daerah terisolir.

4. Strategi Transportasi Laut

Strategi yang perlu dilakukan untuk transportasi laut adalah sebagai berikut :

- a. Strategi yang dapat diterapkan dalam Penyediaan Kapasitas Transportasi Laut, antara lain:
 - 1) Memprioritaskan dan mendorong pelayanan dalam upaya mendorong ekspor dan pertumbuhan ekonomi daerah dan tetap memberikan pelayanan pada rute non-komersial serta membuka rute perintis.
 - 2) Meningkatkan partisipasi swasta.
 - 3) Mengembangkan pelayanan angkutan peti kemas domestik.
- b. Peningkatkan kapasitas armada angkutan laut nasional berupa :
 - 1) Mempertahankan dan memperdalam alur pelayaran menuju pelabuhan.
 - 2) Merancang jenis kapal yang tepat untuk daerah operasi tertentu.
 - 3) Mengoptimalkan lembaga pendanaan baik bank maupun non bank.
 - 4) Memberikan insentif yang wajar dalam iklim usaha angkutan laut.

- 5) Menyederhanakan pemberian fasilitas pajak bagi usaha di bidang angkutan laut nasional.
- 6) Melakukan kontrak jangka panjang muatan antara shippers dan ship owners yang dimulai oleh BUMN dan perusahaan pelayaran nasional.
- 7) Membangun industri galangan secara bertahap dengan jaminan kepastian muatan.
- 8) Mendorong perubahan term of trade sehingga ekspor dapat dilaksanakan dengan CIF (Cost Insurance Freight) dan impor dapat dilaksanakan dengan FOB (Freight on Board).
- 9) Melaksanakan azas cabotage secara penuh.
- 10) Melaksanakan pelayanan perintis secara efektif dan sistematis.
- 11) Membangun kapal perintis sebagai embrio pengembangan armada niaga nasional.
- 12) Melakukan monitoring dan evaluasi terhadap keberhasilan angkutan laut perintis secara periodik.
- 13) Melakukan kontrak jangka panjang angkutan laut perintis dengan swasta untuk peremajaan armada.
- 14) Mengurangi subsidi pemerintah secara bertahap dengan cara memperkuat daya saing operator angkutan laut perintis.
- 15) Mendorong pelayaran rakyat memanfaatkan teknologi dan manajemen untuk penyelenggaraan yang efisien dan efektif.

5. Strategi Transportasi Udara

Strategi yang diambil penanganan untuk transportasi udara antara lain sebagai berikut.

- a. Menetapkan pola operasi pelayanan yang berdasarkan asas menambah jumlah frekuensi penerbangan sampai mencapai tingkat lebih optimal
- b. Penegakan *liability of services* terhadap masing-masing operator baik dari aspek keandalan sarana, kelaikan, *maintenance facilities*.
- c. Penyusunan rute penerbangan domestik dalam rangka memberikan pelayanan ke seluruh penjuru tanah air, perlu diupayakan keseimbangan hak dan kewajiban operator dalam memberikan pelayanan jasa.
- d. Khusus untuk angkutan udara domestik perlu dilakukan reformasi di bidang *ticketing system*.
- e. Pelayanan jasa penerbangan internasional perlu diintensifkan melalui *Bilateral air service agreement* (BAA)

- f. Mempersiapkan penerapan CNS/ATM sesuai dengan ketetapan ICAO artinya selain harus mengikuti perkembangan internasional juga menyesuaikan program desentralisasi pengelolaan transportasi udara.

6. Strategi Transportasi Jalan

Strategi untuk perangkutan darat yang diterapkan antara lain sebagai berikut.

- a. Memberikan kebebasan para operator untuk menentukan tarifnya sendiri sesuai dengan batas yang telah ditentukan berdasarkan Keputusan Gubernur.
- b. Uji kelayakan kendaraan dengan melalui uji KIR kendaraan.
- c. Menerapkan pembatasan umur kendaraan operasional bagi angkutan umum.
- d. Mewujudkan prasarana transportasi yang berkualitas, memenuhi standar keselamatan pengguna jalan, menjamin kelancaran, ketertiban dan ramah lingkungan.
- e. Pengawasan Muatan angkutan barang dengan instrumen Perda Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 tahun 2012 tentang Pengendalian muatan angkutan barang di jalan.

E. PROGRAM

1. Arah Pengembangan Transportasi Jalan

Pengembangan transportasi jalan disusun dengan memperhatikan strategi kebijakan sistem transportasi jalan Provinsi Jawa Tengah serta permasalahan umum yang ada. Pengembangan transportasi jalan terbagi menjadi dua arahan, yaitu pengembangan jaringan pelayanan dan pengembangan jaringan prasarana. Sedangkan untuk peningkatan kinerja pelayanan perlu dilakukan peningkatan penyelenggaraan transportasi baik dari sudut pandang jaringan pelayanan maupun pengembangan prasarana infrastrukturnya. Beberapa rencana arah pengembangan transportasi jalan antara lain:

a. Jaringan pelayanan transportasi jalan

Pengembangan jaringan pelayanan transportasi jalan. Pengembangan jaringan jalan berdasarkan pada dua pendekatan, jalan sebagai "*servicing fuction*" dan jalan sebagai "*promoting fuction*". Arahan pengembangan pelayanan jaringan jalan secara bertahap adalah sebagai berikut, peningkatan status, fungsi, atau kapasitas jalan, misalnya yang semula merupakan jalan provinsi, diusulkan untuk menjadi jalan

nasional atau jalan kabupaten/kota menjadi jalan provinsi, jalan lokal menjadi jalan kolektor primer, jalan 2 lajur 2 arah menjadi jalan 4 lajur 2 arah. Peningkatan ini bertujuan mendorong atau memfasilitasi pertumbuhan ekonomi dan meratakan pertumbuhan ekonomi wilayah.

1) Usulan peningkatan status jalan.

Usulan peningkatan status jalan untuk periode 2013-2014 antara lain meliputi:

- a) Usulan sebagai jalan nasional untuk ruas jalan Prupuk-Pejagan.
- b) Usulan sebagai jalan nasional untuk ruas jalan Lintas Selatan-Selatan (Batas Jawa Timur-Batas Yogyakarta-Batas Yogyakarta-Batas Jawa Barat).
- c) Usulan sebagai jalan provinsi untuk ruas jalan Ungaran-Bandung-Sumowono-Temanggung.
- d) Usulan sebagai jalan provinsi untuk ruas jalan Salatiga-Kota Magelang.
- e) Usulan sebagai jalan provinsi untuk ruas jalan Blabak-Boyolali.
- f) Usulan sebagai jalan provinsi untuk ruas jalan Tingkir (Salatiga)-Gemolong.
- g) Usulan sebagai jalan provinsi untuk ruas jalan Pakis-Baleman-Baki-SoloBaru (Surakarta).

Usulan peningkatan status jalan untuk periode 2014-2019 antara lain meliputi:

- a) Usulan sebagai jalan nasional untuk ruas jalan Semarang-Godong.
- b) Usulan sebagai jalan nasional untuk ruas jalan Godong-Purwodadi.
- c) Usulan sebagai jalan nasional untuk ruas jalan Purwodadi-Blora.
- d) Usulan sebagai jalan nasional untuk ruas jalan Blora-Cepu-Batas Jawa Timur.
- e) Usulan sebagai jalan nasional untuk ruas jalan Surakarta-Sukoharjo-Wonogiri-Girimoyo-Batas Jawa Timur.

2) Usulan peningkatan fungsi jalan ini antara lain meliputi:
Usulan peningkatan fungsi jalan untuk periode 2013-2014 antara lain meliputi:

- a) Usulan sebagai jalan arteri primer untuk ruas jalan Purwokerto-Purbalingga-Banjarnegara-Wonosobo-Temanggung-Secang.
- b) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Parakan-Weleri.
- c) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Surakarta-Purwodadi.
- d) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Pati-Jepara-Demak.

Usulan peningkatan fungsi jalan untuk periode 2014-2019 antara lain meliputi:

- a) Usulan sebagai jalan arteri primer untuk ruas jalan Prupuk-Pejagan.
- b) Usulan sebagai jalan arteri primer untuk ruas jalan Semarang-Purwodadi-Cepu-Batas Jawa Timur.
- c) Usulan sebagai jalan arteri primer untuk ruas jalan Prupuk-Pejagan.
- d) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Pemalang-Purbalingga.
- e) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Pekalongan-Dieng-Banjarnegara/Wonosobo.
- f) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Purwodadi-Pati.
- g) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Rembang-Blora-Cepu.
- h) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Wonosobo-Purworejo.
- i) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Wonosobo-Kebumen.
- j) Usulan sebagai jalan kolektor primer untuk ruas jalan Majenang-Salem-Brebes.

3) Usulan peningkatan kapasitas jalan ini antara lain meliputi:

Usulan peningkatan kapasitas jalan untuk periode 2013-2014 antara lain meliputi:

- a) Usulan peningkatan menjadi 4 lajur 2 arah untuk ruas jalan Bawen-Secang-Magelang.

Usulan peningkatan fungsi jalan untuk periode 2013-2014 antara lain meliputi:

- a) Usulan peningkatan menjadi 4 lajur 2 arah untuk ruas jalan Purwokerto-Purbalingga-Banjarnegara-Wonosobo-Temanggung-Secang.
- b) Usulan peningkatan menjadi 4 lajur 2 arah untuk ruas jalan Pejagan-Prupuk-Bumiayu-Purwokerto/Wangon.
- c) Usulan peningkatan menjadi 4 lajur 2 arah untuk ruas jalan Purworejo-Kebumen-Buntu.
- d) Usulan peningkatan menjadi 4 lajur 2 arah untuk ruas jalan Semarang-Purwodadi-Cepu-Batas Jawa Timur.

b) Jaringan Prasarana Transportasi Jalan

Pengembangan Jaringan Prasarana Transportasi Jalan. Arah pengembangan prasarana jaringan jalan meliputi jangka pendek, jangka menengah I, jangka menengah II dan jangka panjang antara lain peningkatan dan perbaikan jalan, pelebaran jalan, pengembangan jaringan jalan baru, pengembangan jalur lambat perkotaan dan antar kota, pengembangan simpul transportasi jalan.

1) Pembangunan jalan baru.

Usulan pembangunan jalan baru untuk periode 2013-2014 antara lain meliputi :

- a) Pengembangan jalan lingkar untuk Kota Tegal/Brebes (2013-2014).

Usulan pembangunan jalan baru untuk periode 2014-2019 antara lain meliputi :

- a) Pengembangan jalan lingkar untuk wilayah Wiradesa (Kabupaten Pekalongan) (2014-2019)
- b) Pengembangan jaringan jalan tol Bawen-Solo (2014-2019)
- c) Pengembangan jaringan jalan tol Batang-Semarang (2014-2019).
- d) Pengembangan jaringan jalan tol Solo-Batas Jawa Timur (2014-2019).
- e) Pengembangan jaringan jalan tol Yogyakarta-Solo (2014-2019).
- f) Pengembangan jaringan jalan tol Pejagan-Tegal (2014-2019).

g) Pengembangan jaringan jalan tol Pejagan-Purwokerto (2014-2019).

Usulan pembangunan jalan baru untuk periode 2020-2025 antara lain meliputi :

- a) Pengembangan jaringan jalan tol Bawen-Magelang-Yogyakarta (2020-2025).
- b) Pengembangan jaringan jalan tol Tegal-Pekalongan (2020-2025).
- c) Pengembangan jaringan jalan tol Pekalongan-Batang (2020-2025).

Usulan pembangunan jalan baru untuk periode 2025-2030 antara lain meliputi :

- a) Pengembangan jaringan jalan tol Purwokerto-Yogyakarta (2025-2030).
- b) Pengembangan jaringan jalan tol Semarang-Kudus-Pati-Rembang (2025-2030).

2) Pembangunan jalur lambat pada jalan arteri antar kota.

Usulan pembangunan jalur lambat pada jalan arteri antar kota 2014-2019 antara lain meliputi :

- a) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Semarang-Bawen-Salatiga (2014-2019).
- b) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Semarang-Demak (2014-2019).
- c) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Surakarta-Boyolali (2014-2019).
- d) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Surakarta-Palur-Sragen (2014-2019).
- e) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Magelang-Batas Yogyakarta (2014-2019).
- f) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Kartosuro-Klaten (2014-2019).
- g) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Tegal-Slawi (2014-2019).
- h) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Tegal-Brebes (2014-2019).

Usulan pembangunan jalur lambat pada jalan arteri antar kota 2020-2025 antara lain meliputi :

- a) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Semarang-Kendal (2020-2025).

- b) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Surakarta-Sukoharjo (2020-2025).
- c) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Wates-Batas Yogyakarta (2020-2025).
- d) Pengembangan jalur lambat untuk jalan arteri antar kota Klaten-Batas Yogyakarta (2020-2025).

3) Peningkatan jalur layanan dan peningkatan layanan bus.

Peningkatan jalur layanan dan peningkatan layanan bus untuk wilayah Jawa Tengah pada periode 2013-2014 ini diarahkan pada jalur-jalur strategis untuk pengembangan wilayah yang meliputi:

- a) Usulan jalur bus Pejagan-Prupuk;
- b) Usulan jalur bus Blabak-Boyolali;
- c) Usulan pengembangan trayek dan pelayanan angkutan umum massal berbasis BRT hingga wilayah Kedungsepur dengan konsentrasi angkutan BRT perkotaan Semarang.
- d) Peningkatan jalur bus AKAP. Pengembangan status jalur bus AKAP untuk wilayah Jawa Tengah diarahkan pada jalur-jalur strategis untuk pengembangan wilayah yang meliputi, Magelang-Temanggung-Wonosobo-Purwokerto, Surakarta-Purwodadi-Kudus-Pati dan Temanggung-Parakan-Sukorejo

Peningkatan jalur layanan dan peningkatan layanan bus untuk wilayah Jawa Tengah pada periode 2014-2019 ini diarahkan pada jalur-jalur strategis untuk pengembangan wilayah yang meliputi:

- a) Usulan pengembangan angkutan massal dengan pengembangan angkutan BRT perkotaan Purwokerto; dan
- b) Usulan pengembangan trayek dan pelayanan angkutan massal berbasis BRT hingga wilayah Surakarta dan sekitarnya (Surakarta, Boyolali, Sukoharjo dan Karanganyar) dengan konsentrasi angkutan BRT perkotaan Surakarta.

4) Pengembangan simpul transportasi jalan.

Usulan pengembangan simpul transportasi jalan pada periode 2012-2014 diarahkan sebagai berikut:

- a) Pengembangan terminal bus tipe A di Demak.
- b) Pengembangan terminal bus tipe A di Bawen.
- c) Pengembangan terminal bus tipe B di Rembang.

d) Perluasan terminal bus Tirtonadi.

Usulan pengembangan simpul transportasi jalan pada periode 2014-2019 diarahkan sebagai berikut:

- a) Pengembangan terminal terpadu tipe A di Brebes;
- b) Relokasi terminal A Wonogiri; dan
- c) Pengembangan dan relokasi terminal B di Klaten.
- d) Pengembangan terminal tipe A di Blora.

2. Arah Pengembangan Transportasi Kereta Api

Pengembangan transportasi kereta api disusun dengan memperhatikan strategi kebijakan sistem transportasi kereta api di Provinsi Jawa Tengah serta permasalahan umum yang ada. Pengembangan transportasi kereta api terbagi menjadi dua arahan perencanaan, yaitu pengembangan jaringan pelayanan dan pengembangan jaringan prasarana. Untuk peningkatan kinerja pelayanan perlu dilakukan beberapa kebijakan mengenai peningkatan penyelenggaraan transportasi baik dari segi jaringan pelayanan maupun pengembangan prasarana infrastrukturnya. Beberapa rencana arah pengembangan transportasi kereta api antara lain:

a. Jaringan pelayanan transportasi Kereta Api (KA)

- 1) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi kereta api jangka pendek. Arahan pengembangan pelayanan jaringan kereta api jangka pendek (2013-2014) meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api jangka pendek untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain:
 - Usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api Semarang-Surakarta.
 - Usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api Semarang-Bojonegoro.
 - b) Usulan pengembangan jalur kereta api. Usulan pengembangan jalur Kereta api untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain:
 - Usulan pengembangan jalur kereta api Gundih-Semarang-Kendal;
 - Usulan pengembangan jalur kereta api Tegal-Purwokerto;
 - Usulan pengembangan jalur kereta api Semarang-Brebes; dan

- Usulan pengembangan jalur kereta api Wisata Semarang-Solo-Wonogiri.
- c) Peningkatan dan pengembangan sarana kereta api. Peningkatan dan pengembangan sarana kereta api di wilayah Jawa Tengah, antara lain:
- Usulan pengembangan sarana KA bisnis dan eksekutif Semarang-Bojonegoro;
 - Usulan pengembangan sarana KA eksekutif Semarang-Tegal; dan
 - Usulan pengembangan sarana KA eksekutif Semarang-Solo-Yogya.
- 2) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi KA periode 2014-2019. Arahan pengembangan pelayanan jaringan KA periode 2014-2019 meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api jangka menengah untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api Semarang-Tegal.
- b) Usulan pengembangan jalur kereta api. Usulan pengembangan jalur kereta api untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain:
- Usulan pengembangan jalur kereta api Kroya-Banjar.
 - Usulan pengembangan jalur kereta api Surakarta-Madiun.
 - Usulan pengembangan jalur kereta api Yogya-Purwokerto.
 - Usulan pengembangan jalur kereta api Semarang-Demak-Kudus.
- 3) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi kereta api periode 2020-2025. Arahan pengembangan pelayanan jaringan kereta api periode 2020-2025 meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api jangka menengah untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan kereta api Solo-Wonogiri.
- b) Usulan pengembangan jalur kereta api. Usulan pengembangan jalur kereta api untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain:

- Usulan pengembangan jalur kereta api Semarang-Rembang.
 - Usulan pengembangan jalur kereta api Semarang-Ambarawa.
- 4) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi kereta api periode 2025-2030. Arahan pengembangan pelayanan jaringan kereta api periode 2025-2029 meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan pengembangan jalur kereta api. Usulan pengembangan jalur Kereta api untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain:
 - Usulan pengembangan jalur KA Semarang-Magelang-Yogya.
 - Usulan pengembangan jalur KA Yogya-Purwokerto.
 - Usulan pengembangan jalur KA Semarang-Pacitan.
 - b) Peningkatan dan pengembangan sarana kereta api. Peningkatan dan pengembangan sarana kereta api di wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan sarana KA bisnis dan eksekutif Surakarta-Wonogiri.

b. Jaringan prasarana transportasi Kereta Api

- 1) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi kereta api periode 2013-2014. Arahan pengembangan pelayanan jaringan kereta api periode 2013-2014 meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan peningkatan prasarana jalan rel.

Usulan peningkatan prasarana jalan rel di wilayah Provinsi Jawa Tengah pada periode 2013-2014, antara lain:

 - Usulan peningkatan jalur rel ganda Tegal-Pemalang.
 - Usulan peningkatan jalur rel ganda Pemalang-Pekalongan.
 - Usulan peningkatan jalur rel ganda Pekalongan-Batang.
 - Usulan peningkatan jalur rel ganda Batang-Semarang.
 - Usulan peningkatan jalur rel ganda Semarang-Cepu.
 - Usulan peningkatan jalur rel Cepu-Batas Jawa Timur.
 - Usulan peningkatan jalur rel Semarang-Gundih.

- Usulan peningkatan jalur rel Gundih-Surakarta.
 - Usulan peningkatan jalur rel Surakarta-Wonogiri.
- b) Usulan pengembangan simpul transportasi kereta api.
- Usulan pengembangan simpul transportasi kereta api ini wilayah Jawa Tengah untuk periode 2014-2019, antara lain:
- Usulan pengembangan dryport Solo Jebres dan dryport Kalijambe.
- 2) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi kereta api periode 2020-2025. Arah pengembangan pelayanan jaringan kereta api periode 2020-2025 meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan peningkatan prasarana jalan rel.
- Usulan peningkatan jalur rel ganda Kroya-Bumiayu dan Bumiayu-Tegal.
 - Usulan pengembangan dryport Tegal.
- 3) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi kereta api periode 2025-2030. Arah pengembangan pelayanan jaringan kereta api periode 2025-2030 meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan peningkatan prasarana jalan rel.
- Usulan peningkatan jalur rel Semarang-Grobogan-Blora-Cepu dan jalur rel ganda Surakarta-Sragen-Madiun.
 - Usulan pengembangan jaringan rel Semarang-Ambarawa, Ambarawa-Magelang, dan Wonogiri-Pacitan.
 - Usulan pengembangan high speed train Jakarta-Surabaya dengan rel 1.435 mm.
- b) Usulan pengembangan simpul transportasi kereta api.
- Usulan pengembangan simpul transportasi kereta api di Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan stasiun Wonogiri.

3. Arahan Pengembangan Transportasi Penyeberangan

a. Jaringan pelayanan transportasi penyeberangan

- 1) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi penyeberangan periode 2013-2014. Arahan pengembangan pelayanan jaringan penyeberangan meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi penyeberangan. Usulan peningkatkan frekuensi dan layanan transportasi penyeberangan jangka pendek untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan penyeberangan Jepara-Karimunjawa.
 - b) Usulan pengembangan jalur penyeberangan. Usulan pengembangan jalur penyeberangan untuk wilayah Jawa Tengah diberikan, antara lain usulan pengembangan jalur penyeberangan Kendal (Jateng) - Kumai (Kalteng).
- 2) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi penyeberangan periode 2014-2019. Arahan pengembangan pelayanan jaringan penyeberangan meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan Peningkatan frekuensi dan layanan transportasi penyeberangan. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi penyeberangan jangka pendek untuk wilayah Jawa Tengah diberikan, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan penyeberangan Semarang-Karimunjawa.
 - b) Usulan pengembangan jalur penyeberangan. Usulan pengembangan jalur penyeberangan untuk wilayah Jawa Tengah diberikan, antara lain usulan pengembangan jalur penyeberangan Kendal (Jateng) - Kumai-Pisau (Kalteng).
 - c) Peningkatan dan pengembangan sarana transportasi penyeberangan. Peningkatan dan pengembangan pelayanan angkutan penyeberangan di wilayah Jawa Tengah, yaitu usulan pengembangan sarana Kapal Motor Penumpang Muria Jepara-Karimunjawa.

b. Jaringan prasarana transportasi penyeberangan

- 1) Pengembangan jaringan prasarana transportasi periode 2013-2014. Arahan pengembangan jaringan prasarana transportasi untuk wilayah Jawa Tengah diberikan antara lain sebagai berikut

- a) Usulan peningkatan fasilitas terminal pelabuhan penyeberangan:
 - Pengembangan dan perbaikan Pelabuhan Penyeberangan Karimunjawa.
 - Pengembangan dan perbaikan Pelabuhan Penyeberangan Jepara;
 - Pengembangan dan perbaikan Terminal Pelabuhan Penumpang Semarang.
 - b) Usulan pengembangan simpul pelabuhan penyeberangan:
 - Pengembangan dan pembangunan pelabuhan penyeberangan Kendal.
- 2) Pengembangan jaringan prasarana transportasi periode 2014-2019. Arahan pengembangan jaringan prasarana transportasi jangka menengah untuk wilayah Jawa Tengah diberikan pada usulan peningkatan fasilitas terminal pelabuhan penyeberangan sebagai berikut.
- a) Pengembangan dan perbaikan pelabuhan penyeberangan Lomanis;
 - b) Pengembangan dan perbaikan pelabuhan penyeberangan Segara Anakan.

4. Arahan Pengembangan Transportasi Laut

a. Jaringan pelayanan transportasi laut

- 1) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi laut periode 2013-2014. Arahan pengembangan pelayanan jaringan laut meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi laut. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi laut jangka pendek untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan pelayaran laut Semarang-Kumai, Semarang-Ketapang, Semarang-Banjarmasin, Semarang-Sampit, Semarang-Jakarta, dan Semarang-Surabaya.
 - b) Usulan pengembangan jalur pelayaran. Usulan pengembangan jalur pelayaran untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan jalur pelayaran ke Pelabuhan Semarang-Panjang (Lampung) dan jalur pelayaran ke Pelabuhan Semarang-Sadai (Bangka Belitung).
- 2) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi penyeberangan periode 2014-2019. Arahan pengembangan

pelayanan jaringan laut meliputi perkembangan sebagai berikut.

- a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi laut. Usulan peningkatkan frekuensi dan layanan transportasi laut untuk wilayah Jawa Tengah.
 - b) Usulan pengembangan jalur pelayaran. Usulan pengembangan jalur pelayaran untuk wilayah Jawa Tengah.
- 3) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi laut periode 2020-2025. Arahannya pengembangan pelayanan jaringan laut meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi laut. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi laut untuk wilayah Jawa Tengah.
 - b) Usulan pengembangan jalur pelayaran. Usulan pengembangan jalur pelayaran untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan jalur pelayaran lintas Utara Jawa Tengah.
- 4) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi laut periode 2025-2030. Arahannya pengembangan pelayanan jaringan laut meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi laut. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi laut jangka panjang untuk wilayah Jawa Tengah.
 - b) Usulan pengembangan jalur pelayaran. Usulan pengembangan jalur pelayaran untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan jalur pelayaran Semarang-Nanning (Cina), Semarang Philipina, Semarang-Singapura.

b. Pengembangan jaringan prasarana transportasi laut

- 1) Pengembangan jaringan prasarana transportasi periode 2013-2014. Arahannya pengembangan jaringan prasarana transportasi laut untuk wilayah Jawa Tengah meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan fasilitas terminal pelabuhan laut, antara lain pengembangan dan perbaikan terminal Pelabuhan Tanjung Emas dan Pelabuhan Tegal.
 - b) Usulan pengembangan simpul pelabuhan laut, antara lain relokasi, pengembangan, dan pembangunan Pelabuhan Sluke Rembang.

- 2) Pengembangan jaringan prasarana transportasi periode 2014-2019. Arahannya pengembangan jaringan prasarana transportasi laut untuk wilayah Jawa Tengah meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan fasilitas terminal pelabuhan laut, antara lain pengembangan terminal angkutan barang/peti kemas Pelabuhan Tanjung Intan, serta pengembangan dan perbaikan dermaga barang Pelabuhan Tanjung Emas.
 - b) Usulan pengembangan simpul pelabuhan laut, antara lain pengembangan dan pembangunan Pelabuhan Laut Jepara.
- 3) Pengembangan jaringan prasarana transportasi periode 2020-2025. Arahannya pengembangan jaringan prasarana transportasi laut untuk wilayah Jawa Tengah meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan fasilitas terminal pelabuhan laut, antara lain pengembangan dermaga dan lapangan penumpukan Pelabuhan Tanjung Intan, pengembangan dan perbaikan lapangan Terminal Peti Kemas dan kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, serta pengembangan Terminal Kargo (barang) Kabupaten Rembang.
 - b) Usulan pengembangan simpul pelabuhan laut, antara lain pengembangan dan pembangunan Pelabuhan Laut Kendal.
- 4) Pengembangan jaringan prasarana transportasi periode 2025-2030. Arahannya pengembangan jaringan prasarana transportasi laut untuk wilayah Jawa Tengah meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan fasilitas terminal pelabuhan laut, antara lain pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas, serta pengembangan terminal peti kemas (TPK) Pelabuhan Tanjung Intan dan TPK Tegal.
 - b) Usulan pengembangan simpul pelabuhan laut, antara lain pengembangan dan pembangunan Pelabuhan Laut Kendal.

5. Arahan Pengembangan Transportasi Udara

a. Jaringan pelayanan transportasi udara

- 1) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi udara periode 2013-2014. Arahan pengembangan pelayanan jaringan udara meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi udara. Usulan peningkatkan frekuensi dan layanan transportasi udara jangka pendek untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan penerbangan Semarang-Jakarta dan Semarang-Pangkalan Bun.
 - b) Usulan pengembangan jalur penerbangan. Usulan pengembangan jalur penerbangan untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan jalur penerbangan Semarang-Denpasar, Semarang-Malaysia (internasional), Surakarta-Malang, Surakarta Bandung, Semarang-Pontianak, Semarang-Medan, dan Semarang-Manado.
- 2) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi udara periode 2014-2019. Arahan pengembangan pelayanan jaringan udara meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi udara. Usulan peningkatkan frekuensi dan layanan transportasi udara untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan penerbangan Semarang-Surabaya, Surakarta-Jakarta, dan Semarang-Singapura.
 - b) Usulan pengembangan jalur penerbangan. Usulan pengembangan jalur penerbangan untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan jalur penerbangan Semarang-Makasar, Semarang-Palangkaraya, Semarang-Samarinda, Semarang-Jeddah (Haji), dan Surakarta-Surabaya.
- 3) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi udara periode 2020-2025. Arahan pengembangan pelayanan jaringan udara 2020-2025 meliputi perkembangan sebagai berikut.
 - a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi udara. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi udara untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan penerbangan Surakarta-Malaysia, Surakarta-Singapura, Semarang-Karimunjawa, Semarang-Bandung, dan Cilacap-Jakarta.

- b) Usulan pengembangan jalur penerbangan. Usulan pengembangan jalur penerbangan untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan jalur penerbangan Semarang-Palembang, Semarang-Batam, Surakarta-Palangkaraya, Surakarta-Manado, Surakarta-Ambon, Cilacap-Bandung, Blora-Surabaya, Blora (Blok Cepu)-Semarang, Semarang-Manila (internasional), dan Semarang-Beijing (internasional).
- 4) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi udara periode 2025-2030. Arahannya pengembangan pelayanan jaringan udara jangka panjang 2025-2030 meliputi perkembangan sebagai berikut.
- a) Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi udara. Usulan peningkatan frekuensi dan layanan transportasi udara untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan peningkatan frekuensi dan layanan penerbangan Semarang-Karimunjawa.
 - b) Usulan pengembangan jalur penerbangan. Usulan pengembangan jalur penerbangan untuk wilayah Jawa Tengah, antara lain usulan pengembangan jalur penerbangan Karimunjawa-Surakarta, Karimunjawa-Yogyakarta, Semarang-Surakarta-Cilacap, Blora (Blok Cepu)-Jakarta, serta usulan pengembangan jalur penerbangan internasional Semarang-Guangzhou, Semarang-Bangkok (Thailand), Semarang-Sidney (Australia), Semarang-Hongkong, dan Semarang-Jepang.

b. Pengembangan jaringan prasarana transportasi udara

- 1) Pengembangan jaringan prasarana transportasi 2012-2014. Arahannya pengembangan jaringan prasarana transportasi udara jangka pendek untuk wilayah Jawa Tengah adalah dengan mengusulkan peningkatan fasilitas bandar udara sebagai berikut.
- a) Pengembangan terminal penumpang internasional Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.
 - b) Pengembangan landasan pacu Bandar Udara Adi Sumarmo Surakarta.
 - c) Pengembangan terminal dan lingkungan Bandar udara Adi Sumarmo Surakarta.
 - d) Pengoperasian Bandara Wirasaba sebagai bandara komersial.
- 2) Pengembangan jaringan prasarana transportasi periode 2014-2019. Arahannya pengembangan jaringan prasarana transportasi udara untuk wilayah Jawa Tengah adalah

dengan mengusulkan peningkatan fasilitas bandar udara sebagai berikut.

- a) Pengembangan Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap; dan
 - b) Pengembangan landasan pacu dan terminal Bandara Dewandaru Karimunjawa.
- 3) Pengembangan jaringan prasarana transportasi periode 2020-2025. Arahan pengembangan jaringan prasarana transportasi udara untuk wilayah Jawa Tengah adalah dengan mengusulkan peningkatan fasilitas bandar udara, antara lain pengembangan Bandar Udara Ngloram (Blora).

6. Arahan Pengembangan Transportasi Multimoda/Intermoda

Pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi intermoda/multimoda di Provinsi Jawa Tengah melalui beberapa program pengembangan sistem transportasi multimoda sebagai berikut.

- a. Pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi multimoda/intermoda. Arahan pengembangan pelayanan transportasi multimoda/intermoda periode 2013-2014 meliputi perkembangan peningkatan layanan dan pengembangan transportasi multimoda/intermoda sebagai berikut.
 - 1) Pengembangan jalur akses angkutan umum (shuttlebus) pada simpul-simpul transportasi terutama pada Bandara Ahmad Yani, Bandara Adi Sumarmo, dan Pelabuhan Tanjung Emas.
 - 2) Pengembangan terminal angkutan penumpang umum pada simpul-simpul transportasi terutama pada Pelabuhan Tanjung Emas.
 - 3) Pengembangan dan peningkatan dryport Solo Jebres/Kalijambe.
- b. Pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi multimoda/intermoda periode 2014-2019. Arahan pengembangan pelayanan transportasi multimoda atau intermoda meliputi peningkatan layanan dan pengembangan transportasi multimoda atau intermoda sebagai berikut.
 - 1) Pengembangan dan peningkatan akses rel/jalur kereta api pada simpul-simpul transportasi terutama pada Pelabuhan Tanjung Emas, Tanjung Intan, dan Bandara Adi Sumarmo Surakarta.

- 2) Pengembangan dan peningkatan halte bandara pada Bandar Udara Ahmad Yani dan Bandar Udara Adi Sumarmo Surakarta.
 - 3) Pengembangan terminal angkutan penumpang umum pada simpul-simpul transportasi terutama pada Pelabuhan Jepara.
- c. Pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi multimoda/intermoda periode 2020-2025. Arahan pengembangan pelayanan transportasi multimoda atau intermoda 2020-2025 meliputi perkembangan peningkatan layanan dan pengembangan transportasi multimoda/intermoda sebagai berikut.
- 1) Pengembangan terminal terpadu Provinsi di Jawa Tengah; dan
 - 2) Pengembangan akses dan terminal peti kemas Tanjung Intan Cilacap.
- d. Pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi multimoda/intermoda periode 2025-2030. Arahan pengembangan pelayanan transportasi multimoda atau intermoda meliputi peningkatan layanan dan pengembangan transportasi multimoda atau intermoda sebagai berikut.
- 1) Pengembangan dryport Tegal dan Kutoarjo.
 - 2) Pengembangan akses jalan rel pada kawasan KEK Kendal (Pelabuhan Kendal).

BAB IV

PENUTUP

Sebagai perwujudan dari Sistranas, maka pengembangan transportasi pada tataran wilayah diorientasikan kepada upaya pengembangan keseimbangan antara penyedia jaringan prasarana dan pelayanan dengan permintaan jasa transportasi (*supply dan demand*) yang memperhatikan *potential demand* namun juga tetap memperhatikan kebutuhan jasa transportasi bagi masyarakat yang terisolir dalam upaya meningkatkan perekonomian wilayah.

Berhasilnya pelaksanaan Sistranas pada Tatrabil secara konsekuen dan penuh tanggung jawab, sangat tergantung kepada sumber daya manusia dan partisipasi seluruh masyarakat dan berbagai sektor terkait lainnya serta seluruh aparaturnya transportasi baik di provinsi, maupun kabupaten atau kota.

Dokumen Sistranas pada Tataran Transportasi Wilayah ini merupakan pedoman yang digunakan dalam pembangunan dan penyelenggaraan transportasi wilayah secara terintegrasi.

GUBERNUR JAWA TENGAH,

ttd

GANJAR PRANOWO