Mengenang Bapak Dr. Giri Soeseno Hadi Hardjono , Dallam mempromosikan Keselamatan Transportasi Jalan (LLAJ)

FILOSOFI TRANSPORTASI

OLEH :

DR. IR. GIRI SOESENO HADI HARDJONO

Period of 2011-2015 | Beli Domain,...

Peran BAPAK DR. Giri Soeseno Hadi Hardjono hubungannya dengan keselamatan LLJ

1. Sebagai Ketua I , Global Road Safety Indonesia
2. Mendorong terselenggaranya Pekan Nasional Keselamatan LLAJ pertama di TMII yang dihadiri Presiden Bapak Soesilo Bambang Yudhayono.
3. Pada pekan Keselamatan LLAJ pertama tersebut diusung tema : *Keselamatan LLAJ tanggung Jawab Bersama.*
4. Mendorong isu keselamatan LLAJ menjadi penting sehingga dimuat UU 22 Th 2009, yang kemudian , ditetapkan aturan pelaksanaanya berupa :
   a. PP no. 37 th 2017 tentang KESELAMATAN LLAJ;
   b. Peraturan Presiden RI. No.1. th 2022 tentang RUNK LLAJ
5. Mendorong terbentuknya Pusat Penelitian Keselamatan LLAJ (belum terlaksana)

PELITA, 15 Januari 2007

Presiden Minta Transportasi Murah Sekaligus Aman

Mactan, Pelita

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengatakan ia menyambut baik tumbuh dan berkembangnya maskapai penerbangan murah (low cost carrier) *di Tanah-Air, namun para operator mutlak memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan penumpang.*

Pernyataan itu disampaikan Kepala Negara kepada wartawan Indonesia ketika menjelaskan berbagai hasil yang dicapai KTT ke-12 Perhimpunan Bangsa Asia Tenggara (ASEAN), di Mactan, Cebu, Filipina Tengah, Sabtu (13/1) malam.

Presiden Yudhoyono mengatakan ia telah mempelajari rekam jejak kondisi transportasi nasional, baik darat, laut, maupun udara, dan ia mendapati temuan yang serius dalam masalah keselamatan dan keamanan. "Jika masalah ini tidak diatasi akan menimbulkan kecemasan," katanya.

Karenanya, Presiden mengatakan ia telah mengeluarkan Keputusan Presiden (Keppres) No 3 Tahun 2007 tertanggal 11 Januari 2007 tentang pembentukan Tim Nasional untuk Evaluasi, Keselamatan, dan Keamanan Transportasi.

Hasil kerja tim ini nantinya dilaporkan kepada Presiden untuk kemudian diambil langkah-langkah konkret guna mengatasi masalah yang ada.

Yudhoyono menegaskan, semua pihak yang terlibat dapat juga mempelajari bagaimana maskapai penerbangan murah di negara-negara lain tetap dapat menjual tiket dengan harga murah serta memperhatikan faktor keselamatan dan keamanan pengguna jasa.

"Bagaimana agar murah tapi aman dan perjalanan selamat." Indonesia harus mampu mewujudkan hal ini terlebih lagi Indonesia menjadi bagian dari kerja sama transportasi negara-negara anggota ASEAN, katanya.

Bantu nelayan

Sementara itu saat berada di Bandara Sam Ratulangi Manado, Minggu (14/1), Presiden mengungkapkan pemerintah akan memberikan bantuan khusus kepada para nelayan yang tidak bisa melaut akibat jeleknya cuaca sekarang ini.

"Saya menginstruksikan Menteri Kelautan dan Perikanan Freddy Numbery untuk memberikan bantuan khusus kepada para nelayan yang benar-benar sangat terpukul akibat faktor cuaca," katanya seperti diberitakan *Antara*.

Presiden mengemukakan hal itu setelah mendengar laporan Gubernur Sulawesi Utara (Sulut) Sinyo Hary Sarundajang tentang masalah yang dihadapi para nelayan akibat jeleknya cuaca.

Yudhoyono mengatakan hal itu ketika mengadakan pertemuan dengan para pejabat pemerintah Sulut yang juga dihadiri Menko Kesra Aburizal Bakrie, Menteri Pertanian Anton Apriantono, dan Mendagri M Ma'ruf. Acara ini dihadiri pula Kepala BKPM Mohammad Lutfi serta Ketua Umum Kadin Indonesia Mohammad Hidayat.

Presiden yang berbicara tanpa teks menyebutkan, akibat cuaca yang jelek maka para nelayan tidak bisa melaut sehingga akhirnya mengalami kesulitan ekonomi.

Dalam kesempatan ini Presiden menanggapi berbagai kritik yang menyebutkan bahwa pemerintah tidak berbuat apa-apa untuk kepentingan rakyat. "Jangan terpengaruh anggapan bahwa pemerintah semuanya gagal dan pemerintah tidak berbuat apa-apa untuk kepentingan masyarakat," kata Presiden. **(jon)**

Apa Maknanya :

- <u>MURAH</u>
  - Apa yang dimaksudkan MURAH?
  - Murah bagi siapa?
    - Bagi penumpang murah, tetapi bagi Bangsa mahal dengan kejadian seperti saat ini karena citra Bangsa yang menjadi makin terpuruk di mata dunia.
  - Diukur dengan apa? Uang?
    - Apabila ukurannya uang, berapa biaya yang dikeluarkan akibat kejadian akhir-akhir ini. Berapa biaya untuk SAR?
  - Diukur dari kaca mata siapa?
    - Apakah secara Nasional pernah ditetapkan?

- AMAN
  - Aman bagi siapa?
    - Penumpang? Jelas ya.
    - Bagaimana bagi crew? Apa perlindungan terhadap supir taxi atau bis kota yang setiap hari diperas oleh “preman-preman”?
    - Bagaimana bagi masyarakat yang tidak mampu?

Harian KOMPAS, Kamis, 25 Januari 2007

6,4 Juta Angkutan Jadi Obyek Pungli

Organda di Seluruh Indonesia Ancam Mogok

JAKARTA, KOMPAS — Sebanyak 6,4 juta angkutan penumpang dan barang di seluruh Indonesia telah menjadi sasaran empuk pungutan liar oleh oknum aparat terkait dengan besar pungutan mencapai Rp 17,52 triliun per tahun. Seluruh kendaraan akan ditarik dari jalan jika pemerintah tidak menghentikan pungutan liar itu.

Demikian salah satu butir keputusan Musyawarah Kerja Nasional Organisasi Pengusaha Nasional Angkutan Bermotor di Jalan Raya (Organda) seperti disampaikan Ketua Organda DKI Jakarta Herry Rotty, Rabu (24/1). Mukernas berlangsung di Serang, Banten, 21-23 Januari, diikuti puluhan utusan pengurus Organda dari 29 provinsi.

Herry mengatakan, mukernas menghasilkan tiga skema keputusan, yakni terkait organisasi, program kerja, dan program khusus. "Tuntutan agar pemerintah harus segera memberantas pungli termasuk salah satu butir dari sekian banyak keputusan yang terkait dengan program khusus Organda ke depan, terutama di sepanjang tahun 2007," katanya.

Berdasarkan pengaduan dari berbagai daerah diketahui, aparat yang melakukan pungutan liar (pungli) adalah oknum polisi, jajaran Perhubungan (Dinas Perhubungan), dan preman. Angkutan yang menjadi obyek pungli tersebut adalah angkutan penumpang maupun barang di seluruh daerah di Indonesia yang kini berjumlah 6,4 juta unit.

Besar pungutan tersebut bervariasi. Untuk satu truk barang bisa mencapai ratusan ribu dan pada mikrolet bisa Rp 7.500 per hari. Satu kendaraan bisa dipungut di dua tempat atau lebih.

"Tetapi kita ambil rata-rata terkecil saja, seperti mikrolet, yakni Rp 7.500 per mobil per hari. Dana yang terhimpun dalam setahun (365 hari) dari pungli ini bisa mencapai Rp 17,52 triliun per tahun. Itu angka yang fantastis. Pungli menyusahkan semua pihak, terutama pengusaha dan awak angkutan, dan keluarganya," kata Herry.

Oleh karena itu, pihak Organda mengambil keputusan untuk mendesak pemerintah, baik dari daerah maupun pusat, untuk melakukan aksi nyata memerangi pungli. Akibat pungli, negara, pengusaha, dan pekerja di sektor itu menderita rugi hingga ada yang harus gulung tikar karena kesulitan keuangan.

Ancam mogok total

"Rekan-rekan pengurus Organda di berbagai daerah gerah. Mereka mendesak pemerintah di daerah, terutama instansi terkait, untuk menekan pungli. Jika pemerintah tidak atau gagal menekan pungli, kita akan stop beroperasi. Seluruh angkutan umum kita tarik dari jalan sampai situasi aman. Mogok akan dilakukan serempak di seluruh Indonesia," kata Herry mengutip keputusan mukernas.

Di samping itu, mukernas juga mendesak pemerintah menertibkan kendaraan pribadi. "Mobil pribadi juga sering beroperasi sebagai angkutan umum. Kami ingin ada penegakan hukum," katanya. (CAL)

PELITA, 22 JANUARI 2007

PT KA Alami "Fundamental Error" Bertahun-tahun

Jakarta, Pelita

Manajemen PT Kereta Api (KA) mengakui kesalahan mendasar (Fundamental Error) telah terjadi bertahun-tahun di tubuh BUMN Perkeretaapian ini, sehingga diperlukan perubahan mendasar yang menyeluruh.

"Kesalahan mendasar itu khususnya pada tataran operasi sehingga wajar jika berbagai kecelakaan terus dan akan terus terjadi," kata Direktur Keuangan PT KA, Kuntjoro H, di Jakarta, akhir pekan lalu.

Dikatakannya, pada tataran operasional seharusnya prasarana dan sarana KA sudah harus diganti. Tetapi karena minimnya anggaran, hal itu tidak dilakukan sehingga potensi untuk itu (*back log*) mencapai Rp11 triliun.

Dicontohkannya, dalam hal ketentuan yang melarang KA tidak berangkat (*no go item*), saat ini PT KA memberi toleransi 1 dan 4. Artinya, tiap empat kereta hanya satu yang ada remnya. "Padahal, reglemen operasional untuk keselamatan, mestinya empat kereta harus ada remnya. Ini yang terjadi di lapangan," katanya.

Senada dengan Kuntjoro, mantan Direktur Operasi Teknik PT KA, S. Siregar, menegaskan tren kecelakaan di PT KA selama ini disebabkan oleh kombinasi minimnya kondisi sarana dan prasarana seperti roda aus, rel rusak, bantalan rel keropos, dan lainnya.

Karena itu, Kuntjoro mendorong pihak terkait untuk mencarikan jalan keluar terhadap persoalan *back log* perkeretaapian nasional ini.

Dia memperkirakan perlu "revolusi" atau perubahan menyeluruh yang dimulai dengan terpenuhinya dana untuk pemeliharaan dan penggantian sarana dan prasarana yang seharusnya. "Konkretnya kami ingin 40-60 persen dari kebutuhan *back log* itu dipenuhi dalam waktu tiga tahun ke depan," katanya.

Jika itu dipenuhi, kata Kuntjoro, baru komitmen hukuman dan hadiah kepada manajemen PT KA layak diberikan jika masih terjadi beragam kecelakaan.

Terkait pemberian subsidi untuk penumpang kelas ekonomi dalam bentuk Public Service Obligation (PSO), Kuntjoro berharap, mekanisme pemberiannya hendaknya tepat waktu dan tidak diperhitungkan dalam bentuk piutang. "Akumulatif tagihan PSO untuk PTB KA dari pemerintah hingga 2005 yang belum cair tercatat sebesar Rp1,62 triliun," ungkapnya.

Sementara untuk PSO 2005, sudah cair Rp350 miliar dari Rp450 miliar yang diminta PT KA. Sedangkan untuk 2007, PT KA mengajukan Rp375 miliar.

Nilai PSO untuk penumpang ekonomi PT KA, jika dibanding dengan moda lain sangat kecil, yakni hanya Rp2.600 per orang. Sedangkan penumpang PT Merpati Nusantara Airlines untuk rute perintis Rp250 ribu per penumpang. **(y)**

Manajemen Risiko KA Amburadul

Faktor Keselamatan Dikorbankan

22 Januari 2007

JAKARTA, KOMPAS — Kecelakaan kereta api yang terus berulang mencerminkan manajemen risiko kereta api masih amburadul. Belum adanya aturan standar keselamatan kereta api menyebabkan operator dan regulator saling tuding.

"Kelaikan kereta dan pelayanan pun diabaikan. Buruknya standar yang diberikan itu sangat terlihat jelas jika mencermati kondisi kereta kelas ekonomi yang kerap mengalami keterlambatan," ujar Direktur Eksekutif Indonesian Railway Watch Taufik Hidayat akhir pekan lalu.

Taufik menegaskan, investigasi mendalam atas terjadinya kecelakaan merupakan kunci terciptanya keselamatan.

Hasil investigasi bukan hanya mencari penyebab kecelakaan, melainkan juga memberikan rekomendasi penting supaya peristiwa serupa tidak terjadi lagi.

Jenis kecelakaan KA yang sering terjadi adalah kereta anjlok atau terguling. Selama tahun 2000-2006 KA anjlok atau terguling sebanyak 508 kasus. Terakhir, Selasa pekan lalu, KA ekonomi Bengawan jurusan Solo-Tanah Abang (Jakarta) jatuh ke sungai di Banyumas, Jawa Tengah. Akibatnya, lima penumpang tewas dan ratusan penumpang lainnya luka-luka.

Dalam sistem perkeretaapian,

(Bersambung ke hal 15 kol 1-4)

PSO yang Belum Dibayarkan Pemerintah kepada PT KA

Kekurangan Pembiayaan PSO (public service obligation)

Tahun 2000	: Rp	344,02 miliar
Tahun 2001	: Rp	283,42 miliar
Tahun 2002	: Rp	197,80 miliar
Tahun 2003	: Rp	248,39 miliar
Tahun 2004	: Rp	263,72 miliar
Tahun 2005	: Rp	270 miliar
Jumlah	**: Rp**	**1.607,35 miliar**

Rekomendasi Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) agar kekurangan PSO tersebut ditetapkan statusnya sebagai piutang kepada pemerintah atau kerugian perusahaan.

Fundamental Error Indicator

Panjang jalan KA

Tahun 1939	6.811 km
Tahun 1956	6.096 km
Tahun 2000	4.830 km

(Turun 41 persen dalam 61 tahun)

Jumlah Stasiun dan Perhentian

Th 1955 — 1.516

Th 2000 — 571

(Turun 62 persen dalam 45 tahun)

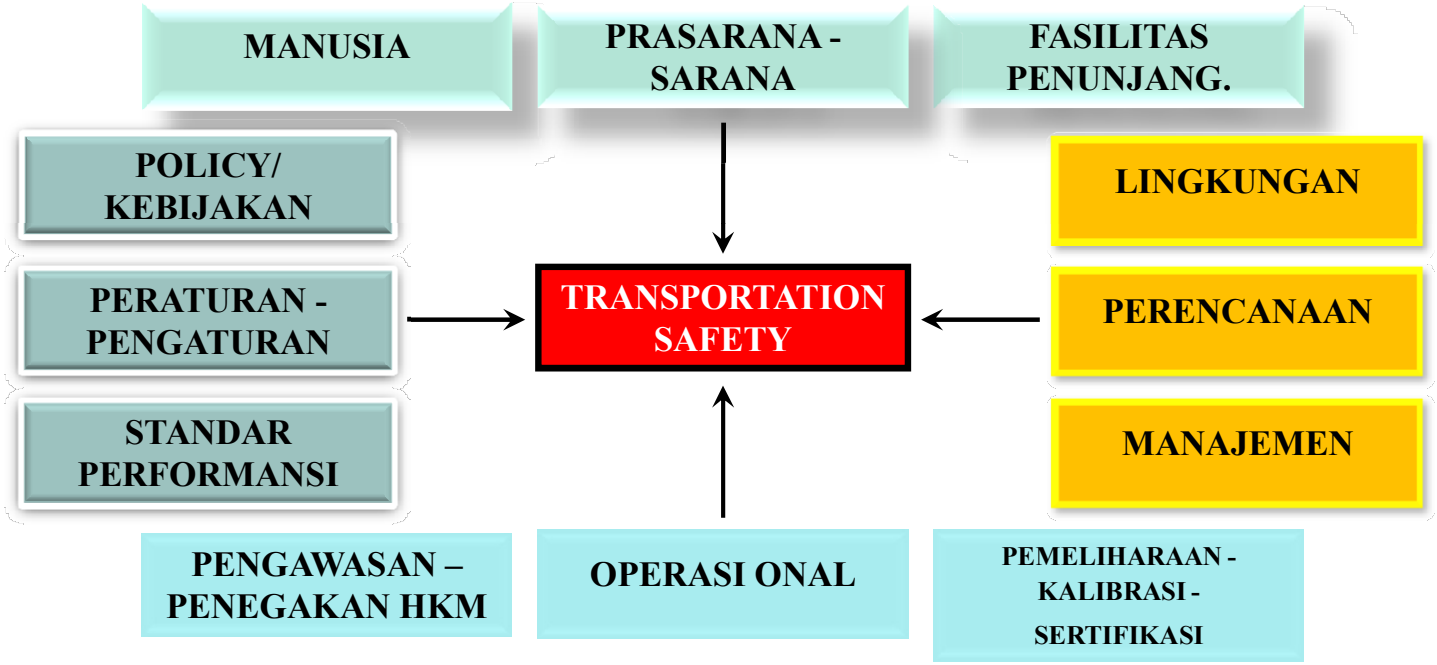
BUGADI

- Kasus PT KAI ini siapa yang bertanggung jawab? (pada saat itu)
  - Secara teknis operasional PT KAI salah.
  - Tetapi yang membuat PT KAI melanggar aturan seperti itu siapa? “Pemerintah”? Management? Politik?
  - Adakah kebijaksanaan Pemerintah mempunyai peranan dalam kebobrokan PT KAI?
  - Apakah masih perlu dipertahankan eksistensi PT KAI?
  - “Capex” besar, menjadi beban PT KAI. Apakah bukan saatnya untuk berubah menjadi “Opex”? Selektif?

- Transportation safety paling tidak menyangkut:
  - Aspek manusia
  - Sarana dan prasarana
  - Fasilitas penunjang
  - Kebijakan/policy nasional
  - Peraturan/perundang-undangan
  - Standar performansi

- Lingkungan
- Perencanaan nasional
- Manajemen
- Operasional transportasi
- Pengawasan – penegakan hukum
- Pemeliharaan – kalibrasi – sertifikasi
- Dll.

TRANSPORTATION SAFETY



ojo dumèh !

UNDANG-UNDANG DASAR REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945
PEMBUKAAN

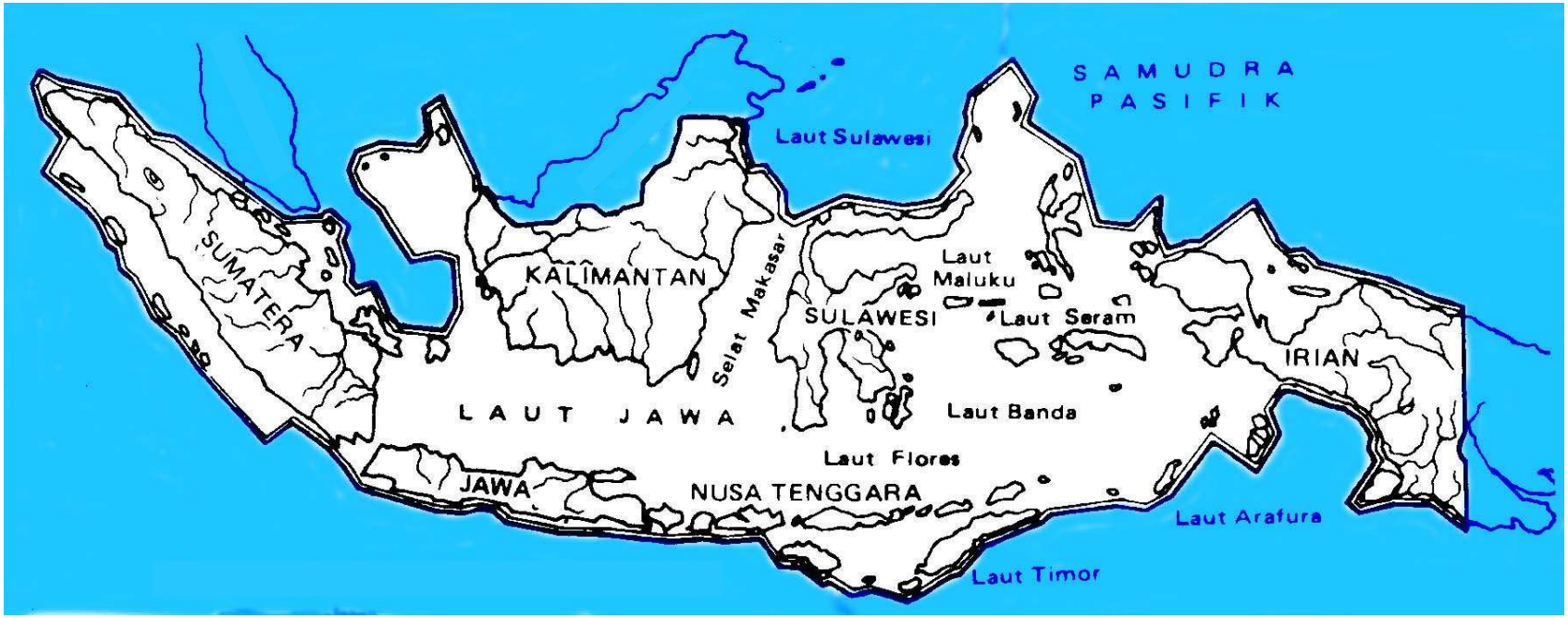
"Bahwa sesungguhnya Kemerdekaan itu ialah hak segala bangsa dan oleh sebab itu, maka penjajahan di atas dunia harus dihapuskan karena tidak sesuai dengan perikemanusiaan dan perikeadilan."

"Dan perjuangan pergerakan kemerdekaan Indonesia telah sampailah kepada saat yang berbahagia dengan selamat sentosa mengantarkan rakyat Indonesia ke depan pintu gerbang kemerdekaan negara Indonesia, yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur."

"Atas berkat rakhmat Allah yang Maha Kuasa dan dengan didorongkan oleh keinginan luhur, supaya berkehidupan kebangsaan yang bebas, maka rakyat Indonesia menyatakan dengan ini kemerdekaannya."

"Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu pemerintah negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut serta melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada: Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia, dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia."

WILAYAH NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA



GAMBARAN NEGARA YANG DICITA-CITAKAN
(dalam visi kearifan lokal-wayang)

"Nagari inkang panjang punjung, pasir wukir loh jinawi, gemah ripah tata tentrem karta raharja. Panjang dawa pocapane, punjung luhur kawibawane. Pasir samodra wukir gunung, dene nagari ngungkuraken pagunungan, nengenaken benawi, ngeringaken pasabinan, ngayunaken bandaran ageng. Loh tulus kang sarwi tinandur, jinawi murah kang sarwa tinuku. Gemah kang laku dagang layar rahinten dalu datan ana pedhote, labet tan ana sangsayaning dedalan. Ripah jalma manca kang samya bebadra sajroning praja hangraos jejel pipit, aben tritis tepung cukit wismanira. Papan wiyar katingal rupak, awit saking gemah raharjaning praja. Karta para kawula ing padhusunan samya ayem tentrem mungkul pangolahing tetanen. Ingon-ingon rajakaya, pitik iwen datan ana kang cinancangan. Yen awan aglar ing pangonan, wanci sore mulih marang kandange sowang-sowang, labet kalis ing dursila juti. Raharja tebih ing parangmuka, dene para mantri bupati samya kontap kautamane, wicaksana limpad ing kawruh, putus marang pangolahing praja, tansah ngudi wewah kaluhuraning nagara, miwah raharjaning para kawula."

PERAN DAN KEDUDUKAN TRANSPORTASI SAAT INI

- Sampai dengan saat ini peran serta kedudukan transportasi secara nasional tidak pernah ditetapkan.
- Secara sektoral memang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan, tetapi ini tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat semua pihak. Bahkan di lingkungan eksekutif sendiri saja tidak dipahami dan diterima.

PERAN DAN KEDUDUKAN TRANSPORTASI SAAT INI

- Karena tidak mempunyai kedudukan dan peran yang jelas secara nasional, maka transportasi hanya menjadi *concern* Departemen Perhubungan.
- Pemahaman tentang peran transportasi terbatas pada perannya mendukung kehidupan *ekonomi*.

HAKEKAT TRANSPORTASI

Dalam Undang-Undang Dasar Republik Indonesia yang diundangkan pada 18 Agustus 1945 (selanjutnya disingkat UUD45) terdapat pokok-pokok **Tujuan** Republik Indonesia yaitu **Nasional**negara yang bersatu, masyarakat yang sejahtera dan cerdas dalam kehidupannya, keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pokok-pokok ini terkandung dalam pandangan *Founding Fathers* tentang masa depan Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, cerdas, sejahtera, makmur, aman - tenteram, dalam suasana keadilan.

HAKEKAT TRANSPORTASI

Selanjutnya tujuan nasional mewarnai seluruh kehidupan bernegara dari Bangsa Indonesia, dan menjadi pegangan dalam kehidupan bernegara. Selain itu, tujuan nasional juga menjadi penjuru, rambu-rambu, *guiding principles*, lampu suar bagi perjalanan Bangsa. Pada tingkat kebijakan, rumusan itu mencakupi seluruh impian, cita-cita, keinginan, harapan, keyakinan, bahwa kehidupan semacam itulah yang akan dialami bangsa Indonesia.

HAKEKAT TRANSPORTASI

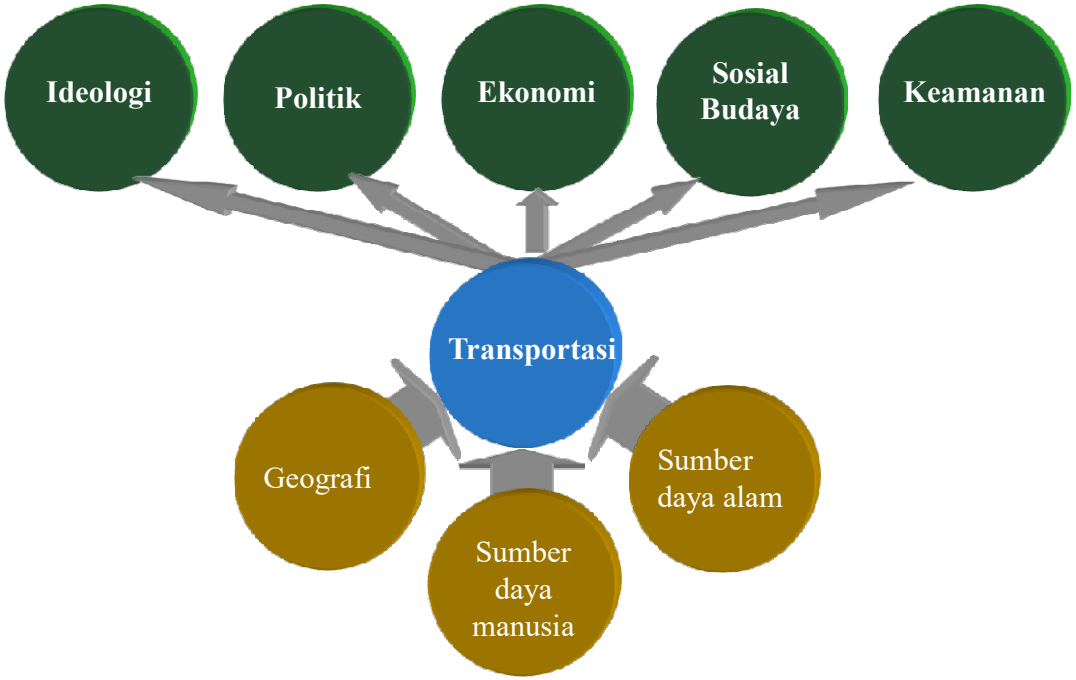
Transportasi “seharusnya” mendukung tercapainya Tujuan Nasional. Dokumen resmi yang menetapkan hal ini baru terjadi pada tahun 1993. Dalam GBHN 1993 transportasi ditetapkan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Rumusan ini termuat dalam GBHN yang merupakan arah pembangunan transportasi, bukan merupakan kebijakan pokok yang menempatkan peran transportasi dalam kehidupan Bangsa dan Negara, serta dalam perwujudan tujuan nasional.

HAKEKAT TRANSPORTASI

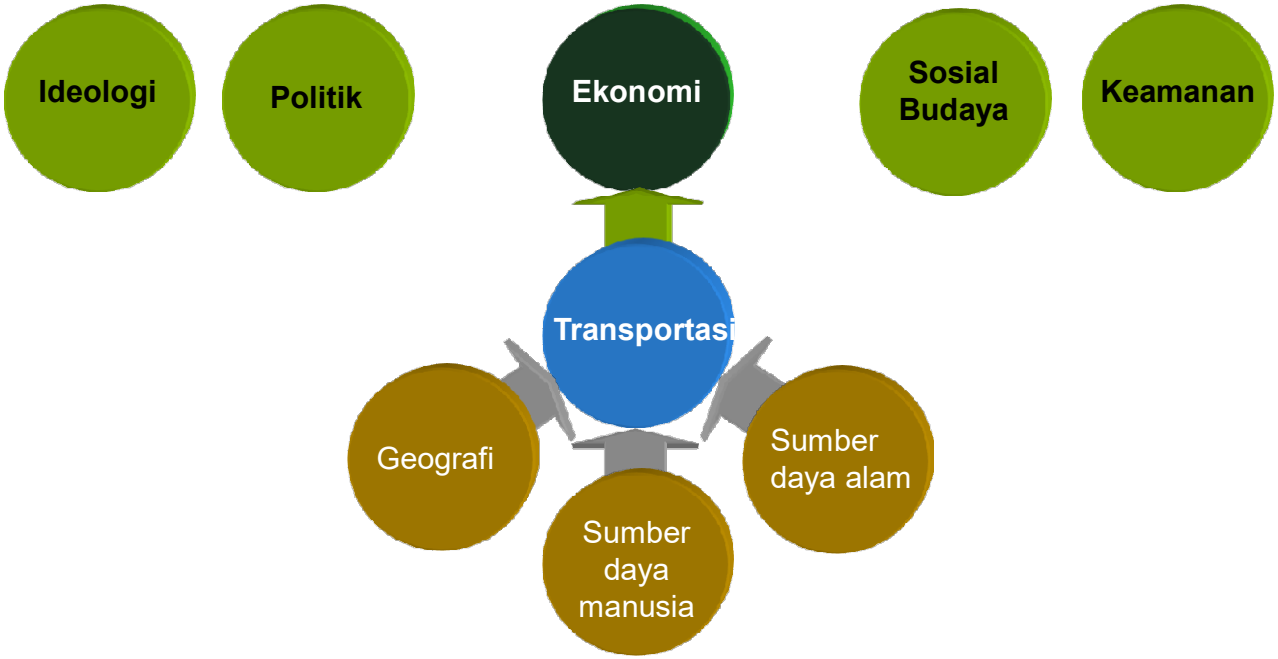
Pada hakekatnya transportasi adalah infrastruktur kehidupan Bangsa dan Negara. Apabila transportasi berhenti maka seluruh kehidupan Bangsa dan Negara terhenti.

Transportasi bukan hanya mendukung kehidupan ekonomi, tetapi seperti yang termuat dalam GBHN 1993, transportasi adalah urat nadi kehidupan Bangsa dan Negara yang tercakup dalam kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Bahkan pengaruhnya akan sampai pada kehidupan ideologi pula.

TRANSPORTASI SEBAGAI PRA-SARANA "KEHIDUPAN BANGSA"



TRANSPORTASI SEBAGAI PRA-SARANA "EKONOMI"



HAKEKAT TRANSPORTASI

Transportasi merupakan sistim yang utuh meliputi

- Jaringan pelayanan
- Jaringan infrastruktur transportasi
- Fasilitas penunjang
- Sarana transportasi
- Pengaturan
- Insan/manusia

Transportasi meliputi aspek perencanaan, pembangunan, operasional, keselamatan, penegakan hukum, perhitungan ekonomis, kepentingan politis, kepentingan sosial-budaya, kepentingan pertahanan-keamanan.

VISI NASIONAL

"Negara kesatuan yang utuh, meliputi seluruh wilayah Nusantara"

(Alinea kedua : " --- kemerdekaan negara indonesia, yang merdeka, bersatu, berdaulat,

"Bangsa sejahtera, makmur - aman/tenteram"

(Alinea kedua : "---adil dan makmur---",

Alinea keempat : " --- melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia --- memajukan kesejahteraan umum ---")

FILOSOFI DASAR NASIONAL

ADIL - MAKMUR - AMAN/TENTERAM

VISI NASIONAL TRANSPORTASI

Untuk memenuhi Visi Nasional Bangsa maka pada tataran nasional Visi Transportasi adalah:

"Transportasi tersedia di seluruh wilayah tanah air sesuai kebutuhan, terjangkau oleh anggota masyarakat."

FILOSOFI DASAR NASIONAL TRANSPORTASI

"Transportasi adalah wahana untuk mensejahterakan bangsa dan negara."

"Trade follows ship - ship follows trade."

"WAHANA MANGHAYU WARGA PERTIWI"

KEBIJAKAN DASAR NASIONAL TRANSPORTASI

"Jaringan pelayanan tersedia di seluruh pelosok tanah air"

Ketersediaan/availability terjamin

Keselamatan/safety terjamin

Kenyamanan terjamin

Masyarakat mampu membayar biaya transport

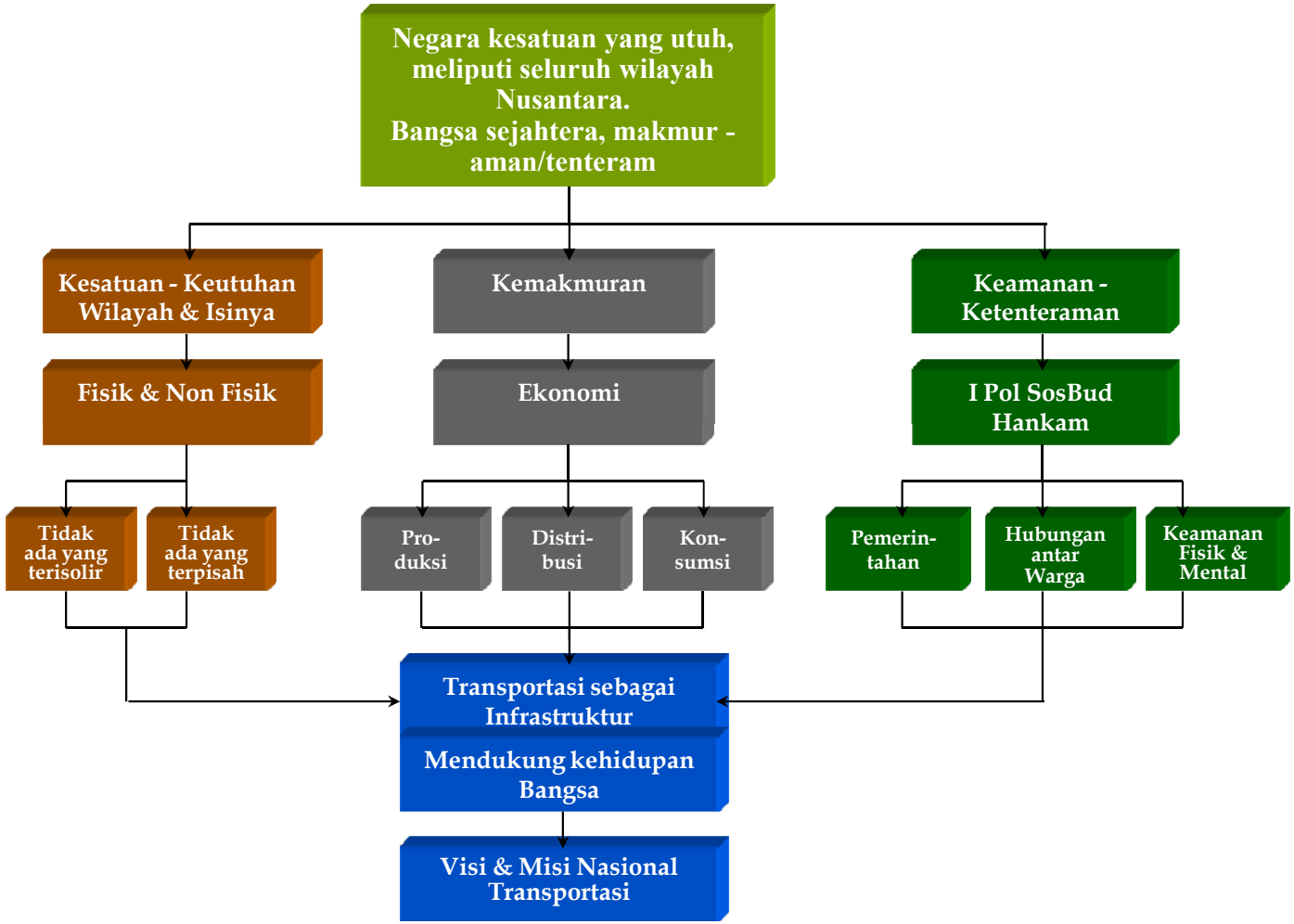
"Least cost to the nation."

KEBIJAKAN TEKNIS NASIONAL TRANSPORTASI

"Integrasi antara transportasi dengan pengembangan wilayah/rencana tata ruang serta kelestarian lingkungan hidup dan energi".

"Integrasi dalam satu sistem yang utuh" :

jaringan pelayanan - jaringan infrastruktur - multi moda - safety/kelaikan - availability armada - jadwal - tarif


Negara kesatuan yang utuh, meliputi seluruh wilayah Nusantara.
Bangsa sejahtera, makmur - aman/tenteram
Kesatuan - Keutuhan Wilayah & Isinya
Kemakmuran
Keamanan - Ketenteraman
Fisik & Non Fisik
Ekonomi
I Pol SosBud Hankam
Tidak ada yang terisolir
Tidak ada yang terpisah
Pro-duksi
Distri-busi
Kon-sumsi
Pemerin-tahan
Hubungan antar Warga
Keamanan Fisik & Mental
Transportasi sebagai Infrastruktur
Mendukung kehidupan Bangsa
Visi & Misi Nasional Transportasi

KEBIJAKAN OPERASIONAL NASIONAL TRANSPORTASI

Penetapan jaringan pelayanan meliputi seluruh wilayah tanah air, minimal sampai tingkat wilayah tertentu pada kurun waktu tertentu.

Pembangunan infrastruktur mendukung kebutuhan jaringan pelayanan

Penyediaan armada sesuai kebutuhan pelayanan

IMPLEMENTASI TINGKAT NASIONAL

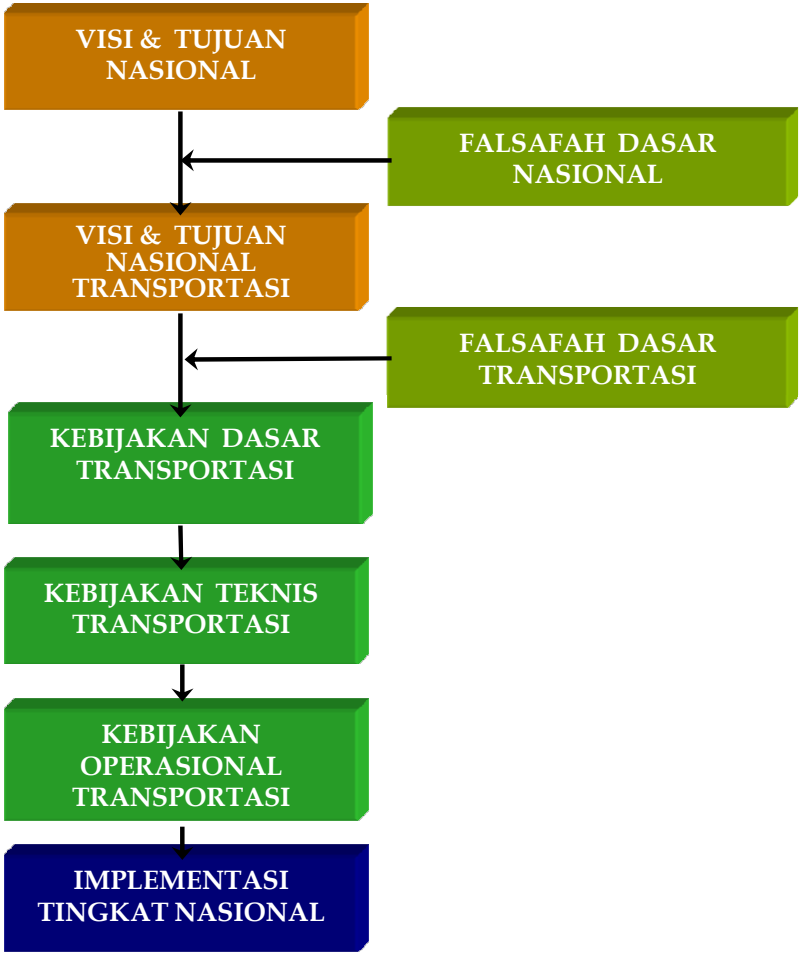
Kelengkapan implementasi :

- Rencana fisik dan non-fisik
  - Peraturan/perundangan
  - Penetapan jaringan pelayanan
  - Pembangunan infrastruktur transportasi
  - Penetapan armada yang sesuai
  - Penetapan jadwal operasi
  - Penetapan organisasi
  - Penetapan sdm
  - Penetapan operator, dll

IMPLEMENTASI TINGKAT NASIONAL

- Pelaksanaan dari rencana
  - Rancangan teknis
  - Pelaksanaan pembanguan (aspek fisik/non fisik)
  - Operasionalisasi

STRATIFIKASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI



Visi & Tujuan Nasional

Negara Kesatuan yang utuh, meliputi seluruh wilayah Nusantara. Bangsa sejahtera, makmur - aman /tenteram - sentosa

Falsafah Nasional

Adil, jujur.

Visi & Tujuan Nasional Transportasi

Transportasi tersedia di seluruh wilayah tanah air sesuai kebutuhan, terjangkau oleh anggota masyarakat *(sesuai kebutuhan: availability-setiap waktu-kapasitas-kualitas-jenis/type sarana)*

Falsafah Trp.

Transportasi adalah wahana untuk mensejahterakan bangsa dan negara - Wahana Manghayu Warga Pertiwi

Kebijakan Dasar Nasional Transportasi

Integrasi antara transportasi dengan pembangunan nasional. Jaringan pelayanan tersedia di seluruh pelosok tanah air. Masyarakat mampu membayar biaya transport.
Least cost to the nation.

Kebijakan Teknis Nasional Transportasi

Integrasi antara transportasi dengan pengembangan wilayah.
Memperhatikan ketersediaan energi dan lingkungan hidup.
Transportasi terintegrasi dalam satu sistim yang utuh *(jaringan pelayanan-jaringan infrastruktur-kelaikan-keselamatan-availability-jadwal-tarif-dsb)*

Kebijakan Operasional Nasional Transportasi

Penetapan jaringan pelayanan meliputi seluruh wilayah tanah air, minimal sampai tingkat tertentu.
Pembangunan prasarana mendukung kebutuhan jaringan pelayanan.
Penyediaan armada sesuai kebutuhan pelayanan.

Implementasi

Kelengkapan implementasi: rencana fisik dan non-fisik.

Harian KOMPAS, Sabtu, 27 Januari 2007

Lalu Lintas Sebagian Jakarta Lumpuh

Banjir Landa Beberapa Kawasan di Ibu Kota

JAKARTA, KOMPAS — Hujan lebat yang mengguyur Jakarta dan sekitarnya selama empat jam pada Jumat (26/1) dini hari menyebabkan banjir di sebagian Ibu Kota. Beberapa ruas jalan terendam sehingga lalu lintas di sebagian Jakarta lumpuh. Kemacetan sejak pagi hingga siang terjadi di banyak lokasi.

Arus lalu lintas di Jalan Daan Mogot, mulai dari Cengkareng hingga Grogol, dan Jalan S Parman, Jakarta Barat, tertahan. Kemacetan arus lalu lintas di daerah Grogol itu juga berpengaruh terhadap kelancaran Jalan Tol Sedyatmo dari arah Pluit hingga perempatan Tomang. Di jalan tol ini kendaraan bergerak merayap.

Situasi yang sama juga terlihat di sebagian ruas Jalan Panjang, Meruya Ilir, Tanjung Duren Raya, dan Tubagus Angke. Arus lalu lintas macet karena terganggu genangan air di badan jalan.

Ribuan warga pagi itu terlambat tiba di tempat kerja. "Mestinya saya masuk kerja pukul 08.00, tetapi hingga hampir pukul 11.00 saya masih di jalan," tutur Hendri (30), yang bekerja di Mal Taman Anggrek.

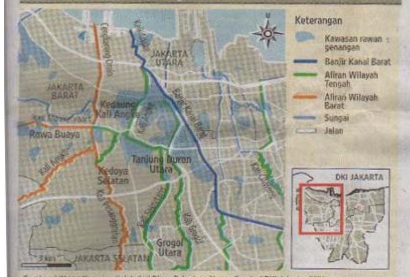
Banjir juga menyebabkan sekitar 600 rumah di enam kawasan di Jakarta terendam dengan ketinggian air bervariasi, antara 30 sentimeter sampai 1 meter.

Data di Crisis Center DKI Jakarta menyebutkan, kawasan yang terendam air adalah di Kelurahan Grogol Utara (Jakarta Selatan) serta Kelurahan Rawa Buaya, Kedaung, Kali Angke, Kedoya Selatan, dan Tanjung Duren Utara (kelimanya di Jakarta Barat). Banjir terjadi pada pagi hari dan mulai surut siang hari.

Menurut Camat Grogol Petamburan Rustam Effendi, banjir di Kelurahan Tanjung Duren Utara mencapai 50 sentimeter. Hal ini disebabkan meluapnya Kali Sekretaris dan mampatnya drainase di kawasan itu. Kawasan

(Bersambung ke hal 15 kol 1-4)

Kawasan Rawan Genangan di Jakarta



Sumber: Litbang Kompas, diolah dari Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta, 2006

GUNAWAN

KOMPAS/RIZA FATHONI

Banjir yang menggenangi Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat, tepatnya di sekitar kawasan Gedung Indosiar, menyebabkan kemacetan panjang di ruas ke arah Grogol hingga sekitar 5 kilometer, Jumat (26/1). Banjir ini terjadi setelah Jakarta diguyur hujan pada dini hari karena jebolnya tanggul Kali Sekretaris dan Kali Gembol. Sejumlah permukiman di kawasan Tanjung Duren juga dilanda banjir.

Lalu Lintas Sebagian Jakarta Lumpuh

(Sambungan dari halaman 1)

itu tergolong kawasan yang rendah dan akan tergenang jika terjadi hujan lokal sekalipun.

Masyarakat sempat menyelamatkan diri ke kawasan yang lebih tinggi, tetapi tidak sampai mengungsi ke posko pengungsian di Gelanggang Olah Raga Kecamatan Grogol Petamburan. Banjir diperkirakan merendam sekitar 150 rumah di kawasan itu.

Lurah Kedoya Selatan, Kecamatan Kebon Jeruk, Sugeng mengatakan, luapan Kali Sekretaris juga menggenangi sekitar 100 rumah di RW 05. Tidak berfungsinya pompa pada malam hari membuat luapan sungai tidak dapat dibuang. Banjir segera surut pada pagi hari ketika pompa air difungsikan kembali.

Sementara itu, Hariadi, warga RW 04 Grogol Utara, mengatakan, luapan Kali Grogol menggenangi permukiman hingga setinggi pinggang orang dewasa atau sekitar 80 sentimeter. Banjir yang terjadi sejak pagi itu membuat masyarakat tidak dapat melakukan aktivitas.

Banjir menggenangi pula Jalan Palmerah Barat sehingga menimbulkan kemacetan panjang. Sekitar 200 rumah di RW 04, RW 05, dan RW 11 terendam akibat luapan Kali Grogol.

Tanggul jebol

Di Kelurahan Duri Kepa, Kecamatan Kebon Jeruk, dan Kelurahan Tanjung Duren Utara, Kecamatan Grogol Petamburan, ratusan rumah warga terendam air gara-gara tanggul di Kali Sekretaris dan Kali Gendong jebol. Meluapnya dua sungai itu terjadi setelah hujan deras mengguyur sejak pukul 01.00 hingga 03.00.

Genangan di kompleks perumahan Green Ville yang berada di lingkungan RW 09 Duri Kepa bahkan mencapai 1 meter lebih. Warga yang hendak ke luar rumah terpaksa menyewa gerobak dorong dengan tarif Rp 20.000.

"Dengan gerobak ini, sehari-hari saya memulung, penghasilannya tidak seberapa. Tapi dengan menarik gerobak dorong ini, saya memperoleh rezeki lumayan lah, meski belum tentu setahun sekali," kata Asep, pemilik gerobak.

Sebagian ruas Jalan RE Martadinata, tepatnya di depan gerbang atau Pintu I Pelabuhan Tanjung Priok, pun tak luput dari genangan air hujan. Air yang seharusnya mengalir melalui parit atau got meluap hingga menutup badan jalan. Tinggi air yang menggenangi jalan sepanjang hampir 200 meter itu berkisar 1-10 sentimeter.

Genangan air menyebabkan arus lalu lintas macet, hingga Terminal Bus Tanjung Priok. Meski sebelumnya sudah ada aksi pembersihan sampah, belum semua sampah tersebut terangkat dari parit atau got. Pemakai jalan, terutama pengguna sepeda motor, memanfaatkan air di genangan itu untuk mencuci kendaraan mereka.

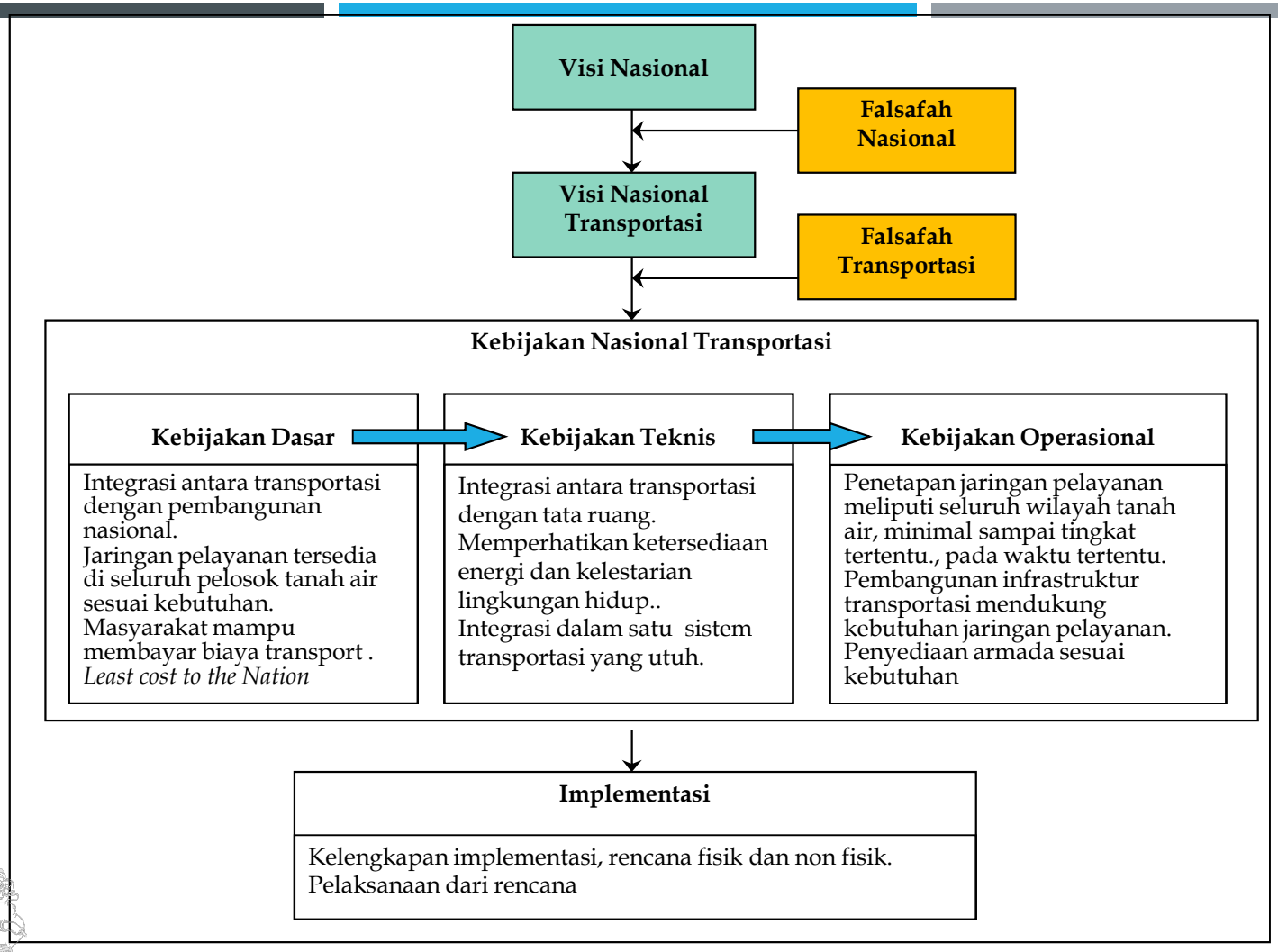
Camat Grogol Petamburan Rustam Effendi mengatakan, tanggul yang jebol itu mengakibatkan 477 keluarga kebanjiran. Lurah Kedoya Utara Ali Maulana menambahkan, warganya di lingkungan RW 01, 02, dan 08, juga kebanjiran. "Di RW 01 sebanyak 240 keluarga yang kebanjiran, RW 02 sebanyak 520 keluarga, RW 08 sebanyak 1.050 keluarga. Total seluruhnya 6.100 jiwa," tutur Ali.

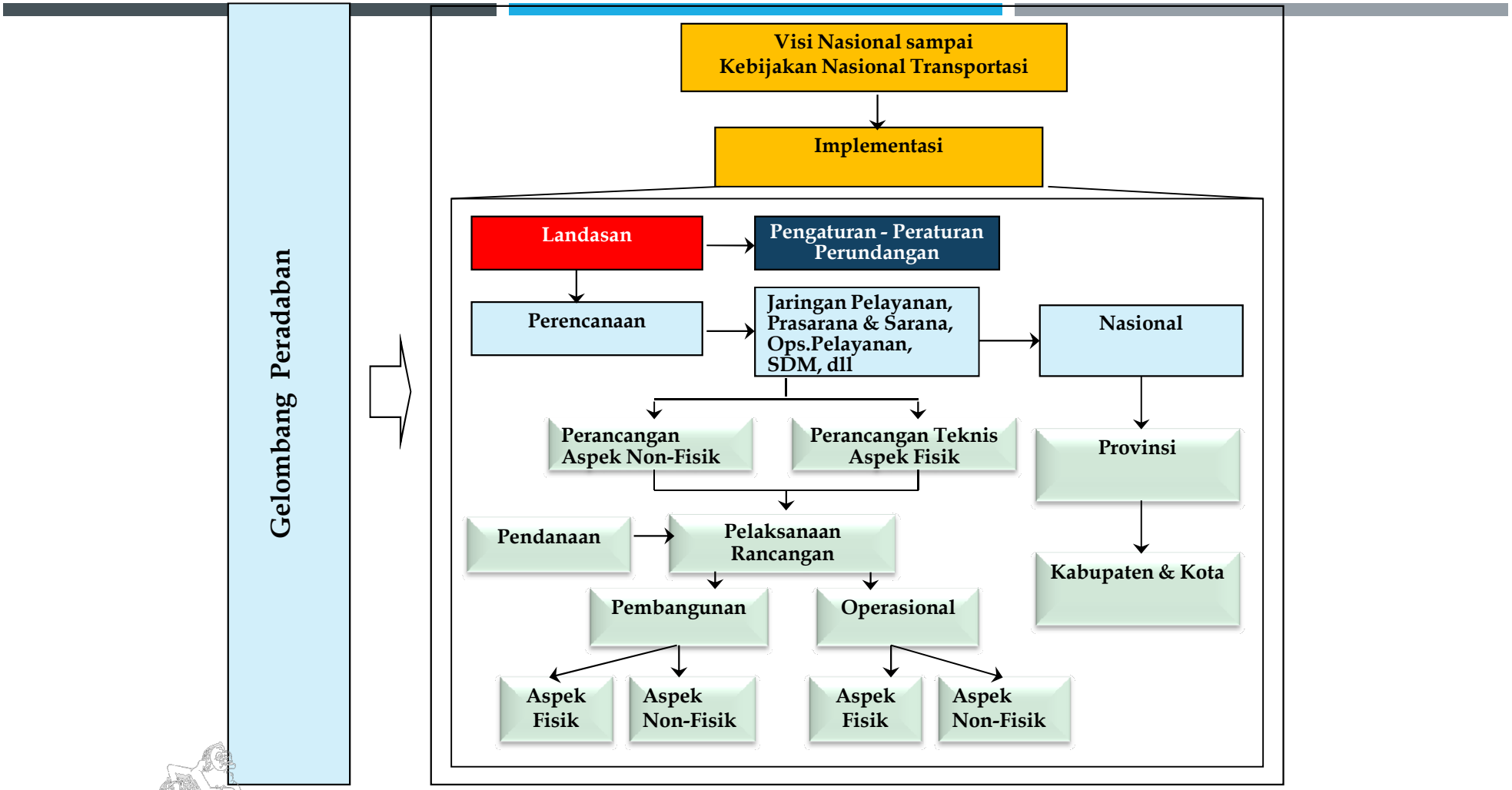
Koordinator Pengendalian Air Jakarta Selatan Haryo Sukamto menjelaskan, kondisi ketinggian air di wilayahnya masih normal. "Banjir di wilayah selatan hanya berupa genangan selepas hujan kemarin di Kali Pesanggrahan di sekitar Kompleks Deplu-Bintaro," ujar Haryo.

Berdasarkan pemantauan, ketinggian air di Pintu Air Manggarai, Jakarta Pusat, sejak pertengahan pekan ini terus naik karena hujan lebat yang terus turun di Jakarta dan Bogor.

Adapun dari Bogor dipastikan kondisi debit dan ketinggian air di Bendungan Ciliwung Katulampa juga masih normal. Kepala bendungan itu, Andi Sudirman, mengatakan, ketinggian air pada Jumat sore sempat naik menjadi 50 sentimeter, tetapi kondisi itu masih normal.

(ECA/WIN/ONG/RTS/NEL/NAS/CAL)


Visi Nasional
Falsafah Nasional
Visi Nasional Transportasi
Falsafah Transportasi
Kebijakan Nasional Transportasi
Kebijakan Dasar
Integrasi antara transportasi dengan pembangunan nasional.
Jaringan pelayanan tersedia di seluruh pelosok tanah air sesuai kebutuhan.
Masyarakat mampu membayar biaya transport .
Least cost to the Nation
Kebijakan Teknis
Integrasi antara transportasi dengan tata ruang.
Memperhatikan ketersediaan energi dan kelestarian lingkungan hidup..
Integrasi dalam satu sistem transportasi yang utuh.
Kebijakan Operasional
Penetapan jaringan pelayanan meliputi seluruh wilayah tanah air, minimal sampai tingkat tertentu., pada waktu tertentu.
Pembangunan infrastruktur transportasi mendukung kebutuhan jaringan pelayanan.
Penyediaan armada sesuai kebutuhan
Implementasi
Kelengkapan implementasi, rencana fisik dan non fisik.
Pelaksanaan dari rencana


Gelombang Peradaban
Visi Nasional sampai
Kebijakan Nasional Transportasi
Implementasi
Landasan
Pengaturan - Peraturan
Perundangan
Perencanaan
Jaringan Pelayanan,
Prasarana & Sarana,
Ops.Pelayanan,
SDM, dll
Nasional
Perancangan
Aspek Non-Fisik
Perancangan Teknis
Aspek Fisik
Provinsi
Pendanaan
Pelaksanaan
Rancangan
Kabupaten & Kota
Pembangunan
Operasional
Aspek
Fisik
Aspek
Non-Fisik
Aspek
Fisik
Aspek
Non-Fisik

Matriks Tanggung Jawab

		BIDANG KEGIATAN	
		STRATEGIS	TIDAK/KURANG STRATEGIS
MASYARAKAT MAMPU MELAKSANAKAN	PENANGGUNG JAWAB	PEMERINTAH + MASYARAKAT	MASYARAKAT
MASYARAKAT TIDAK MAMPU MELAKSANAKAN		PEMERINTAH	PEMERINTAH

TRANSPORTASI STRATEGIS BAGI KEHIDUPAN BANGSA