

Master Plan Transportasi Bali

Menuju Era Baru
Transportasi Bali 2023

20
23

Table Of Contents

●	Pengantar	02
●	Dimana Kita Sekarang	04
	1.1.1 Profil Transportasi Bali	
	1.1.2 Permasalahan dan Tantangan	
●	Kemana Arah Kita	09
●	Era Baru Transportasi Bali	10
	1.3.1 Transportasi untuk semua	
	1.3.1 Transportasi untuk alam yang lestari	
	1.1.2 Transportasi yang berbudaya	
●	Solusi Pendanaan: Implementasi Skema KPBU	14
●	Penutup	15
●	Lampiran	16

Pengantar



Visi pembangunan Daerah Bali 2018-2023 adalah **“NANGUN SAT KERHTI LOKA BALI”** melalui Pola Pembangunan Semesta Berencana menuju “Bali Era Baru”. Untuk mewujudkan visi pembangunan daerah Bali tersebut, telah ditetapkan 22 misi pembangunan Bali dimana salah satu misinya adalah “Meningkatkan pembangunan infrastruktur (darat, laut dan udara) secara terintegrasi serta konektivitas antar wilayah untuk mendukung pembangunan perekonomian serta akses dan mutu pelayanan publik di Bali”. Misi ini merupakan misi ke-18 yang menjadi bagian dari program pendukung untuk mencapai 5 (lima) bidang yang menjadi program prioritas, yakni: Bidang Pangan, Sndang dan Papan; Bidang Kesehatan dan Pendidikan; Bidang Jaminan Sosial dan Ketenaga-kerjaan; Bidang Adat, Agama, Tradisi: Seni dan Budaya serta bidang Pariwisata.

Pada upaya pencapaian misi inilah Dinas Perhubungan Provinsi Bali selaku instansi teknis di lingkungan Pemerintah Provinsi Bali yang menangani penyelenggaraan transportasi diharapkan dapat berperan melalui kebijakan pembangunan infrastruktur perhubungan agar layanan transportasi

yang berfungsi sebagai urat nadi perekonomian di Provinsi Bali dapat terselenggara secara optimal.

Disadari bahwa untuk mewujudkan misi tersebut, Dinas Perhubungan Provinsi Bali dihadapkan pada tantangan dalam upaya penyediaan infrastruktur transportasi maupun optimasi layanan sarana dan prasarana transportasi yang telah ada, diantaranya:

1. Ketidak-seimbangan pembangunan infrastruktur di wilayah Bali
2. Kemacetan lalu lintas pada kawasan perkotaan dan Kawasan pariwisata
3. Terbatasnya kualitas dan kapasitas prasarana transportasi

Untuk itu, RPJM Provinsi Bali Tahun 2018-203 telah mengamanatkan tujuan pembangunan sector transportasi di Bali, yakni meningkatnya kuantitas dan kualitas infrastruktur darat, laut dan udara secara

secara terintegrasi dan terkoneksi mendukung pertumbuhan perekonomian baru, dengan sasaran meningkatnya kualitas pelayanan transportasi. Untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut, telah digariskan pula 2 (dua) strategi dan arah kebijakan, sebagai berikut:

1. Pembangunan infrastruktur untuk mendukung kegiatan ekonomi Bali, dengan arah kebijakan berupa pembangunan infrastruktur darat, laut dan udara yang terinteragi dan konektivitas antara kabupaten /kota Provinsi Bali dengan wilayah lain di Indonesia
2. Pembangunan Infrastuktur untuk meningkatkan pelayanan publik, dengan arah kebijakan berupa pembangunan infrastruktur untuk konektivitas antar kab/kota di Provinsi Bali.

Hal ini berangkat dari kesadaran bahwa infrastruktur merupakan motor penggerak (engine of economic growth) pertumbuhan ekonomi yang menjadi pendorong bagi kesejahteraan penduduk dalam mendukung pemenuhan kebutuhan dasar yang semakin meningkat, seiring dengan percepatan pertumbuhan penduduk. Perkembangan Kepariwisata di Bali yang telah berkembang dengan demikian pesat dengan menjadikan Bali sebagai pusat bisnis, perdagangan dan kebudayaan haruslah diimbangi pula dengan penyediaan sarana dan prasarana (infrastruktur) yang layak dan memadai, sehingga selain untuk mendukung pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, penyediaan infrastruktur

Hal ini berangkat dari kesadaran bahwa infrastruktur merupakan motor penggerak (engine of economic growth) pertumbuhan ekonomi yang menjadi pendorong bagi kesejahteraan penduduk dalam mendukung pemenuhan kebutuhan dasar yang semakin meningkat, seiring dengan percepatan pertumbuhan penduduk.

Perkembangan Kepariwisata di Bali yang telah berkembang dengan demikian pesat dengan menjadikan Bali sebagai pusat bisnis, perdagangan dan kebudayaan haruslah diimbangi pula dengan

penyediaan sarana dan prasarana (infrastruktur) yang layak dan memadai, sehingga selain untuk mendukung pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, penyediaan infrastruktur juga dilaksanakan dalam rangka mendukung pengembangan pariwisata Bali yang secara langsung telah memberikan dampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Bali.

Salah satu pijakan utama strategi pengembangan infrastruktur adalah berkaitan dengan permasalahan utama pembangunan ekonomi Bali yang masih belum merata sehingga masih terdapat ketimpangan pembangunan antar wilayah utara, selatan, dan barat serta timur Bali. Pengembangan dan peningkatan infrastruktur yang baik diseluruh kawasan/wilayah Bali, diharapkan akan dapat mempercepat pembangunan ekonomi terutama potensi-potensi yang ada di pelosok-pelosok pedesaan atau di pusat-pusat ekonomi kerakyatan yang ada di daerah di Provinsi Bali.

Untuk mewujudkan tujuan, sasaran, strategi dan arah kebijakan sebagaimana diamanatkan dalam RPJMD tersebut, Dinas Perhubungan Provinsi Bali telah menyusun dokumen “Master Plan Sistem Transportasi Bali (MPSTB) Tahun 2018-2023. Master Plan tersebut diarahkan untuk mewujudkan 3 (tiga) sasaran utama, yakni Terintegrasi Antar Moda, Terkoneksi Antar Wilayah, Menujudkan Bali Era Baru, melalui:

1. Transportasi Untuk Semua, dengan penekanan utama pada ketersediaan infrastruktur dan layanan transportasi untuk semua lapisan pengguna
2. Transportasi Untuk Alam Yang Lestari, dengan penekanan utama pada penyediaan layanan transportasi yang ramah lingkungan.
3. Transportasi Yang Berbudaya, dengan penekanan utama pada penyediaan layanan transportasi yang berkualitas.

CHAPTER 1

Dimana Kita Sekarang



1.1 Dimana Kita Sekarang

1.1.1 Profil Transportasi Bali

a. Sistem Transportasi Bali



Tol Bali Mandara. ©Maria Infirriero

Sistem Transportasi Bali merupakan kombinasi dari sub system simpul dan ruas yang membentuk jaringan pelayanan untuk melayani pergerakan masuk-keluar Bali maupun pergerakan antar bagian wilayah di dalam pulau Bali. Saat ini, sistem transportasi Bali masih bertumpu pada sistem jaringan jalan yang mendukung pergerakan keluar masuk Bali maupun pergerakan antar bagian wilayah di Provinsi Bali, sepanjang 8.590,98 Km, dengan perincian seperti:

Jalan Nasional
639,49 km;

Jalan Provinsi
743,34 km;

Jalan Kabupaten / Kota
7.218,44 km;

Secara umum, konektivitas system transportasi Bali saat ini dapat dilihat pada Gambar 1 dibawah ini.



Gambar 1: Sistem Transportasi Bali (Eksisting)

b. Pergerakan Keluar Masuk

65%

Penumpang
menggunakan
Bandara Ngurah Rai

60%

Barang
Menggunakan
Pelabuhan
Gilimanuk

93%/84%

R-4 dan R-2
Menggunakan
Gilimanuk

Pada tahun 2017, jumlah pergerakan penumpang keluar masuk pulau Bali sebesar 37.449.702 penumpang, barang sebesar 11.595.051 ton, kendaraan R-4 sebanyak 2.590.959 unit dan kendaraan R-2 sebanyak 1.718.625 unit. Dari total pergerakan tersebut, jumlah terbesar pergerakan penumpang terjadi di bandara Ngurah

Rai, yakni sebesar 56,21 % dan untuk pergerakan barang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, dengan porsi sebesar 35 % dari total angkutan barang yang masuk keluar di Bali. Demikian pula untuk angkutan kendaraan bermotor baik R-4 maupun R-2, sebagian besar dilayani di Pelabuhan Gilimanuk, yakni 93,25 % untuk kendaraan R4 dan 84,00 % untuk kendaraan R2. Rincian pergerakan keluar masuk Bali di beberapa pintu keluar masuk Bali sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 1 dibawah ini.



Data Lalu Lintas Keluar-Masuk Bali Tahun 2017

No	Simpul Transportasi	Penumpang (orang)		Borang (ton)		Kend. R4 (unit)		Kend. R2 (unit)	
		Jml	%	Jml	%	Jml	%	Jml	%
1	Lintas Gilimanuk-Kelapang	13,263,644	35,42	7,004,388	60,41	2,416,080	93,25	1,403,715	84,00
2	Lintas Padangbai-Lembur	1,417,889	3,79	2,122,539	18,31	174,879	6,75	274,970	16,00
3	Lintas Padangbai-Gilibrangin	871,321	2,33	-	-	-	-	-	-
4	Lintas Amed - Gilibrangin	55,322	0,15	-	-	-	-	-	-
5	Peabuhan Laut Benda	786,707	2,10	1,177,085	10,15	-	-	-	-
6	Peabuhan Laut Celukan Bawang	3,815	0,01	1,215,481	10,48	-	-	-	-
7	Peabuhan Sengul	-	-	3,151	0,03	-	-	-	-
8	Peabuhan Buleleng	-	-	185	0,00	-	-	-	-
9	Bandar Udara I/Gel Ngurah Rai	21,081,094	56,21	72,322	0,62	-	-	-	-
	Jumlah	37,448,732	100,00	11,586,051	100,00	2,590,959	100,00	1,718,685	100,00

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Bali, 2018, diolah

b. Pergerakan Di Luar Pulau Bali

Selama kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir, panjang jalan mengalami peningkatan sebesar 2,7 %/tahun. Peningkatan ini tidak sebanding dengan tingginya peningkatan kendaraan bermotor yang mencapai 12,76 %/tahun. Adapun rasio panjang jalan per jumlah kendaraan di Provinsi Bali selama tahun 2013 sampai 2018, dapat dilihat pada table dibawah ini

Tabel 2. Rasio Panjang Jalan per Jumlah Kendaraan di

No	URUTAN	Tahun					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Panjang Jalan (Kilometer) Persegi	7.343	7.334	8.292	8.581	8.821	8.821
2	Jumlah Kendaraan	1.001.488	1.288.112	1.595.084	1.725.745	1.900.000	1.925.000
	Rasio	0,0073	0,0057	0,0052	0,0049	0,0046	0,0046

Sumber Data: SIPD Provinsi Bali



Akibatnya, terjadi beban yang sangat tinggi pada beberapa ruas jalan, sebagaimana dapat dilihat pada gambar di samping ini.



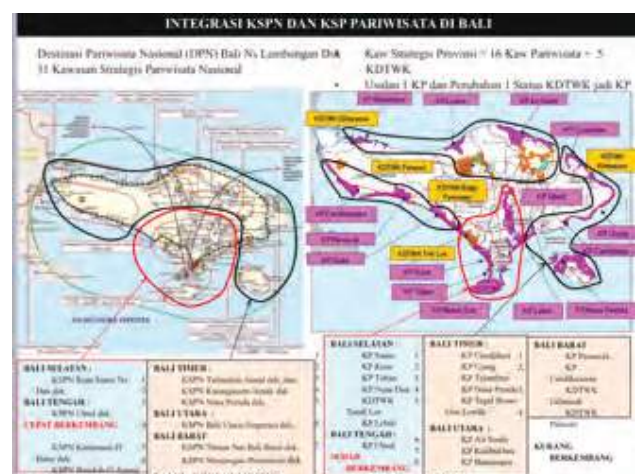
Gambar 2: Pembebanan perjalanan Jaringan Jalan Bali

1.1.2 Permasalahan dan Tantangan

Sampai saat ini, transportasi Bali masih dihadapkan pada tantangan baik dalam penyediaan infrastruktur transportasi maupun optimasi layanan sarana dan prasarana transportasi yang telah ada. Beberapa permasalahan yang menjadi tantangan dalam pengembangan infrastruktur transportasi di Bali diantaranya adalah:

a. Ketidak seimbangan pembangunan infrastruktur di wilayah Bali.

Meskipun pemerintah telah menggagas beberapa kawasan strategis nasional untuk mendorong keseimbangan pembangunan di seluruh wilayah Pulau Bali, namun dari hasil review RTRW Provinsi Bali Tahun 2019 terlihat bahwa beberapa kawasan strategis tidak berkembang sebagaimana yang diharapkan. Gambar dibawah ini memperlihatkan bahwa konsentrasi pengembangan wilayah masih berada di kawasan Bali Selatan.



Gambar 3: Review Perkembangan Ruang

Hal ini berdampak pada terjadinya konsentrasi pergerakan penumpang dan barang di wilayah Bali bagian Selatan, sebagaimana terlihat pada peta desire line dibawah ini



Gambar 4: Desire Line Pergerakan di Pulau Bali

b. Kemacetan lalu lintas pada kawasan perkotaan dan Kawasan pariwisata

URUTAN DWT DENGAN JUMLAH KUNJUNGAN WISATAWAN TERBESAR

Tanah Lot — akses Jl. Provinsi 1
 Uluwatu — akses Jl. nasional 2
 Pura Uluwatu-Bedugul — akses Jalan 3

Kebun Raya Bedugul — akses Jl. Nas
 Pantai Kuta Barat — akses Jl. Provinsi
 Tirta Empul — akses jalan provinsi

NO	NAMA DWT	DWT	NAMA DWT	DWT	NAMA DWT	DWT
1	Tanah Lot	2.102.817 Tanah Lot	1.312.752 Tanah Lot	1.082.136		
2	ULUWATU-BEDUGUL	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Bedugul	400.000		
3	Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000		
4	Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000		
5	Tirta Empul	400.000 Tirta Empul	400.000 Tirta Empul	400.000		
6	Kebun Raya Bedugul	400.000 Kebun Raya Bedugul	400.000 Kebun Raya Bedugul	400.000		
7	Pantai Kuta Barat	400.000 Pantai Kuta Barat	400.000 Pantai Kuta Barat	400.000		
8	Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000		
9	Tanah Lot	2.102.817 Tanah Lot	1.312.752 Tanah Lot	1.082.136		
10	Tanah Lot	2.102.817 Tanah Lot	1.312.752 Tanah Lot	1.082.136		

NO	NAMA DWT	DWT	NAMA DWT	DWT	NAMA DWT	DWT
1	Tanah Lot	2.102.817 Tanah Lot	1.312.752 Tanah Lot	1.082.136		
2	Uluwatu	400.000 Uluwatu	1.312.752 Uluwatu	1.082.136		
3	ULUWATU-BEDUGUL	400.000 ULUWATU-BEDUGUL	400.000 ULUWATU-BEDUGUL	400.000		
4	BEDUGUL	400.000 BEDUGUL	400.000 BEDUGUL	400.000		
5	Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000 Pura Uluwatu-Bedugul	400.000		
6	Tirta Empul	400.000 Tirta Empul	400.000 Tirta Empul	400.000		
7	Kebun Raya Bedugul	400.000 Kebun Raya Bedugul	400.000 Kebun Raya Bedugul	400.000		
8	Pantai Kuta Barat	400.000 Pantai Kuta Barat	400.000 Pantai Kuta Barat	400.000		
9	Tanah Lot	2.102.817 Tanah Lot	1.312.752 Tanah Lot	1.082.136		
10	Tanah Lot	2.102.817 Tanah Lot	1.312.752 Tanah Lot	1.082.136		

Source: BPS, Dinas Pariwisata, Dinas Kota

Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa infratraktur transportasi di kawasan-kawasan yang menempati urutan teratas dalam DWT mengalami tekanan dalam mengakomodir tingginya perjalanan ke dan dari DWT tersebut, sebagaimana terlihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 5. Titik-Titik Kemacetan di DWT



Hasil review RTRW Provinsi Bali Tahun 2019 terlihat bahwa beberapa kawasan strategis tidak berkembang sebagaimana yang diharapkan. Gambar dibawah ini memperlihatkan bahwa konsentrasi pengembangan wilayah masih berada di kawasan Bali Selatan.

c. Terbatasnya kapasitas prasarana transportasi penumpang, kendaraan dan barang

Peningkatan perjalanan keluar masuk Bali baik penumpang maupun barang telah mengalami peningkatan lebih dari 100 % dalam 10 tahun terakhir (2007-2017). Pada tahun 2007, jumlah penumpang mencapai 15,99 juta dan meningkat menjadi 37,45 juta di tahun 2017. Angkutan barang mengalami peningkatan dari 6,65 juta ton di tahun 2007 menjadi 11,59 juta ton. Bahkan untuk kendaraan keluar masuk Bali terjadi peningkatan sampai 400 %, yakni dari 1,40 juta kendaraan di tahun 2007 menjadi 4,3 juta unit di tahun 2017. Peningkatan ini menyebabkan kapasitas desain beberapa simpul terpenuhi lebih cepat dari pada kapasitas tahun rencana. Gambar dibawah ini menunjukkan kinerja kapasitas beberapa simpul keluar masuk pulau Bali



Gambar 6. Kinerja Simpul Transportasi Bali

CHAPTER 2

Kemana Arah Kita



2.1 Kemana Arah Kita

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Provinsi Bali Tahun 2018-203 telah mengamanatkan tujuan pembangunan sector transportasi di Bali, yakni meningkatnya kuantitas dan kualitas infrastruktur darat, laut dan udara secara terintegrasi dan terkoneksi mendukung pertumbuhan perekonomian baru, dengan sasaran meningkatnya kualitas pelayanan transportasi. Untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut, telah digariskan pula 2 (dua) strategi kebijakan, sebagai berikut:

1. Pembangunan infrastruktur baru untuk mendukung kegiatan ekonomi Bali, dengan arah kebijakan berupa pembangunan infrastruktur darat, laut dan udara yang terintegrasi dan terkoneksi antara kabupaten /kota Provinsi Bali dengan wilayah lain di Indonesia



2. Pengembangan Infrastruktur eksisting untuk meningkatkan pelayanan publik, dengan arah kebijakan berupa pembangunan infrastruktur untuk konektivitas antar kab/kota di Provinsi Bali.

Untuk mewujudkan tujuan, sasaran, strategi kebijakan sebagaimana diamanatkan dalam RPJMD tersebut, Dinas Perhubungan Provinsi Bali perlu disusun suatu Master Plan Sistem Transportasi Bali 2018-2023. Penyusunan Master Plan tersebut perlu diarahkan pada terwujudnya Era Baru Transportasi di Bali, yakni:

- Transportasi Untuk Semua, dengan penekanan utama pada ketersediaan infrastruktur dan layanan transportasi untuk semua lapisan pengguna.
- Transportasi Untuk Alam Yang Lestari, dengan penekanan utama pada penyediaan layanan transportasi yang ramah lingkungan.
- Transportasi Yang Berbudaya, dengan penekanan utama pada perlunya layanan transportasi yang berkualitas.

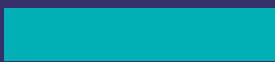
Sebagai langkah awal, telah disusun peta Sistem Transportasi yang terintegrasi antar moda dan terkoneksi antar bagian wilayah, sebagaimana pada gambar dibawah ini.



Gambar 7. Peta Master Plan Sistem Transportasi Bali 2018-2023

CHAPTER 3

Era Baru Transportasi Bali





3.1 Era Baru Transportasi Bali

3.1.1 Transportasi untuk Semua

“Transportasi Untuk Semua” mengandung makna bahwa semua Infrastruktur dan layanan transportasi yang beroperasi di Bali harus mampu melayani seluruh pergerakan kendaraan, orang dan barang yang terjadi di Bali, baik pergerakan keluar masuk Bali maupun pergerakan antar wilayah di dalam Pulau Bali.

Upaya mewujudkan “Transportasi Untuk Semua” dilakukan melalui peningkatan kuantitas (Jumlah) infrastruktur transportasi, peningkatan integrasi antar moda dan peningkatan konektivitas wilayah. Beberapa infrastruktur yang akan menjadi prioritas penyelesaian dalam 5 (lima) tahun kedepan adalah:

a. Pembangunan Bandara Bali Utara

Rencana ini didasarkan pada pertimbangan:

- Peningkatan Permintaan Transportasi Udara VS Keterbatasan pengembangan Bandara Ngurah Rai

- Mendorong percepatan dan pemerataan Pembangunan di Bali Utara (mesin ekonomi baru & distribusi kueh pariwisata)
- Memperluas Akses Penerbangan ke Wilayah Pasifik dan Asia

b. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sanur-Nusa Penida.

Rencana ini digagas dengan pertimbangan:

- Peningkatan Akses ke Bali Daratan dan Bali Kepulauan guna menunjang pertumbuhan ekonomi, mewujudkan keseimbangan pembangunan serta konektivitas antar wilayah
- Peningkatan kualitas layanan Transportasi Laut untuk kepentingan pariwisata dan terutama untuk layanan persembahyangan bagi umat;
- Pembangunan Pelabuhan Berkonsep Transyt Oriented Development (TOD).

c. Pembangunan Dermaga 3 Padangbai

Rencana ini digagas dengan pertimbangan:

- Mendukung Jalur Distribusi Logistik Nasional
- Menyeimbangkan jumlah dermaga di Pelabuhan Padangbai dan Pelabuhan Lembar
- Mendukung layanan angkutan barang ke Kawasan Kepulauan Nusa Penida



d. Pembangunan Kereta Api Perkotaan

Rencana ini digagas dengan pertimbangan:

- Perlunya perbaikan kehandalan sistem dan aksesibilitas bandara terhadap transportasi umum menuju destinasi/akomodasi pariwisata;
- Mewujudkan Era Baru layanan transportasi di Bali;
- Mengurangi kepadatan lalu lintas di wilayah perkotaan.



d. Pembangunan Kereta Api Lintas Mengwitani-Singaraja.

Rencana ini digagas dengan pertimbangan:

- Peningkatan Akses ke Bali Utara guna menunjang pertumbuhan ekonomi, mewujudkan keseimbangan pembangunan serta konektivitas antar wilayah
- Mewujudkan prasarana dan sarana transportasi yang handal dan terintegrasi dengan Bandara Bali Utara
- Pengembangan Destinasi dan Atraksi Pariwisata Baru
- Meminimalkan Alih Fungsi Lahan
- Pembangunan Stasiun Berkonsep Transyt Oriented Development (TOD).



3.1.2 Transportasi untuk Alam Yang Lestari

“Transportasi Untuk Alam Yang Lestari” mengandung makna bahwa semua kebijakan, pembangunan infrastruktur maupun layanan transportasi yang beroperasi di Bali harus ramah lingkungan dan seminimal mungkin berdampak pada kerusakan alam dan situs bersejarah, termasuk tempat-tempat persembahyangan umat.

Fokus utama mewujudkan Transportasi Untuk alam yang lestari adalah kebijakan untuk mendorong terselenggaranya layanan transportasi yang ramah lingkungan sehingga meminimalkan dampak sektor transportasi terhadap kerusakan lingkungan. Beberapa kebijakan yang akan menjadi prioritas untuk diimplementasikan dalam 5 (lima) tahun kedepan adalah:

c. Kebijakan Operasional Kendaraan Listrik

Kebijakan ini digagas dengan pertimbangan:

- Beberapa kawasan di Bali memungkinkan untuk ditetapkan sebagai kawasan khusus kendaraan listrik.
- Telah tersedia instrumen hukum baik ditingkat pusat maupun provinsi yang memungkinkan diterapkannya kebijakan ini.
- Mendorong tumbuhnya industri kendaraan bermotor listrik dan industri pendukung lainnya

c. Kebijakan Operasional Kendaraan Listrik

Kebijakan ini digagas dengan pertimbangan:

- Tingginya beban lalu lintas di ruas jalan Denpasar-Gilimanuk menyebabkan tingkat pencemaran udara dan suara di sepanjang lintasan

- Dampak polusi gas buang angkutan barang relatif lebih tinggi dibanding angkutan penumpang
- Jalur Denpasar-Gilimanuk dapat diarahkan sebagai jalur wisata mengingat banyaknya spot wisata disepanjang jalur tersebut.



c. Pengembangan Angkutan Umum Trans Sarbagita

Kebijakan merupakan implementasi amanat Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mewajibkan Pemerintah dan Pemerintah Daerah membangun Sistem Angkutan Umum Massal di Wilayah Perkotaan guna mengurangi tingkat penggunaan kendaraan pribadi.



3.1.3 Transportasi Yang Berbudaya

“Transportasi yang Berbudaya” adalah transportasi yang mampu memberikan layanan yang “berkualitas” bagi pengguna jasanya. Dengan demikian, layanan transportasi tidak semata-mata tersedia, tetapi memberikan kepuasan kepada para pengguna jasa, baik dari aspek keamanan, keselamatan maupun kenyamanan layanan.

Selain itu, Transportasi yang Berbudaya juga mengandung makna pelibatan komunitas lokal dalam penyediaan layanan transportasi.

Beberapa arah kebijakan yang akan menjadi prioritas dalam 5 (lima) tahun kedepan adalah:

Penerapan Standarisasi dan Legalitas Layanan Angkutan. Kebijakan ini digagas dengan pertimbangan pentingnya memberikan kepastian layanan baik dari aspek legalitas maupun aspek standarisasi layanan angkutan umum.

- b. Penataan Angkutan Berbasis Pangkalan. Kebijakan ini digagas dengan pertimbangan bahwa sebagai Kawasan wisata yang mengandalkan kearifan lokal, penyediaan layanan transportasi di bali perlu melibatkan komunitas lokal, khususnya di kawasan-kawasan wisata.
- c. Pengembangan SMART TRANSPORTASI. Kebijakan ini digagas dengan pertimbangan bahwa sebagai pusat kunjungan wisata dunia dan kegiatan-kegiatan yang berskala internasional, pengelolaan infrastruktur dan layanan transportasi perlu diarahkan untuk menwujudkan efisiensi pergerakan dan efektifitas layanan, termasuk penggunaan teknologi terbaru dan cerdas dalam berbagai aspek transportasi.

CHAPTER 4

Solusi Pendanaan: Implementasi Skema KPBU





4.1 Solusi Pendanaan: Implementasi Skema KPBU

Disadari bahwa bagaimana tantangan yang dihadapi dalam penyediaan infrastruktur lainnya, pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan biaya yang sangat besar. Permasalahan yang timbul adalah kemampuan pembiayaan pemerintah sangat terbatas dengan alokasi penggunaan yang mencakup banyak sektor.

Dengan demikian, apabila hanya mengandalkan pembiayaan yang bersumber dari pemerintah maka dipastikan bahwa penyediaan dan pembangunan infrastruktur perhubungan tidak akan mampu memenuhi tuntutan kebutuhan yang berkembang sangat cepat.

Ketidak-mampuan penyelenggara sektor perhubungan di Provinsi Bali dalam menyediakan infrastruktur perhubungan akan

menyebabkan layanan transportasi di provinsi Bali tidak dapat terselenggara secara optimal yang pada akhirnya akan bermuara pada ketidak-puasan masyarakat akan penyelenggaraan transportasi di provinsi Bali.

Untuk itu, dalam upaya penyediaan infrastruktur transportasi ditengah keterbatasan dana, maka pemerintah Provinsi Bali akan memaksimalkan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

Terdapat 2 (dua) pemrakarsa dalam skema KPBU, yakni prakarsa pemerintah (solicited project) dan prakarsa Badan Usaha (unsolicited project). Beberapa proyek pembangunan infrastruktur transportasi yang memerlukan kerjasama dengan Badan Usaha, diantaranya:

Tabel 4. Rencana Pembiayaan Proyek Strategis Sektor Transportasi Dengan Skema KPBU

No.	PROYEK STRATEGIS	JUSTIFIKASI	IMPLEMENTASI	PRAKARSA & PENDANAAN
1	Pembangunan Bandara Bali Utara	Mendorong percepatan dan pemerataan Pembangunan di Bali Utara (mesin ekonomi baru & distribusi keuh pariwisata)	2021	UNSOLICITED (ANGKASA PURA)
2	Pembangunan Kereta Api Lintas Mengwi-Bali-Singaraja	Mewujudkan integrasi dan konektivitas antar moda (Bandara Ngurah Rai-KSPN Sanur-Nusa Penida-Terminal Mengwi-Bandara Bali Utara-KSPN Bali Utara)	2021	SOLICITED
3	Pembangunan Kereta Api Perkotaan Bandara Ngurah Rai-Kota Denpasar-Sanur	Pertajam kehandalan sistem dan aksesibilitas bandara menuju pusat kota dan destinasi/komoditas pariwisata	2020	UNSOLICITED (PT. KAI)
4	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sanur-Nusa Penida	Pertajam konektivitas dan dukungan terhadap pengembangan destinasi baru (Bali daratan dengan kepulauan Nusa Penida)	2020	SOLICITED

Penutup

Dokumen ini hanya berisi arahan kebijakan yang bersifat umum. Secara detail, rincian kebijakan dan program pembangunan seluruh kegiatan diatas dapat dilihat pada lampiran. Adapun rencana kerangka waktu implementasi keseluruhan rencana dan kebijakan tersebut akan disusun dalam Dokumen Teknis “Master Plan Sistem Transportasi Bali 2018-2023” yang akan dilaksanakan pada Tahun Anggaran 2020.



Lampiran

1. PROFIL BANDARA NGURAH RAI DAN RENCANA PENGEMBANGAN
2. PROFIL PELABUHAN BENO DAN RENCANA PENGEMBANGAN
3. PROFIL PELABUHAN CELUKAN BAWANG DAN RENCANA PENGEMBANGAN
4. PROFIL PELABUHAN PENYEBERANGAN GILIMANUK DAN RENCANA PENGEMBANGAN
5. PROFIL PELABUHAN PADANGBAI DAN RENCANA PENGEMBANGAN
6. RENCANA PEMBANGUNAN BANDARA BALI UTARA
7. RENCANA PEMBANGUNAN KERETA API LINTAS MENGWITANI-SINGA RAJA
8. RENCANA PEMBANGUNAN KERETA API PERKOTAAN BANDARA-PELABUHAN SANUR
9. RENCANA PEMBANGUNAN DERMAGA SANUR, NUSA PENIDA DAN NUSA LEMBONGAN
10. RENCANA PEMBANGUNAN DERMAGA 3 PADANGBAI
11. RENCANA PEMBANGUNAN KAWASAN TERITEGRASI SANGSIT-KUBU TAMBAHAN
12. RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN GUNAKSA
13. ROAD MAP PENGEMBANGAN TRANS SARBAGITA
14. PERATURAN GUBERNUR BALI TENTANG OPERASIONAL KENDARAAN LISTRIK DI PROVINSI BALI

