



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Pemerintah Siapkan Payung Regulasi Transportasi Nasional
Tanggal : Selasa, 04 Agustus 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Sistem transportasi terintegrasi bisa menekan biaya transportasi. Kini, kelas menengah bawah menghabiskan 30 persen pemasukan mereka untuk transportasi.

Oleh Yosepha Debrina Ratih Pusparisa

JAKARTA, KOMPAS — Konsep Rancangan Undang-Undang Sistem Transportasi Nasional yang akan memayungi ragam regulasi moda transportasi sedang digodok. Harapannya, ego sektoral dapat ditekan dan mengakomodasi sistem integrasi yang matang.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) tengah menyusun konsep Rancangan Undang-Undang (RUU) Sistem Transportasi Nasional (Sistranas). Regulasi ini akan mewadahi seluruh moda transportasi serta integrasinya, baik angkutan darat, laut, udara, maupun kereta api.

Konkretnya, pemerintah akan mengimplementasikan integrasi sistem dalam aplikasi besar (super application) untuk memantau integrasi dan perjalanan dari hulu ke hilir.

Direktur Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (Dirjen Intram) Kemenhub Risal Wasal mengemukakan, konsep perencanaan UU Sistranas melingkupi kebijakan transportasi yang terpadu, baik layanan penumpang maupun rantai pasok. Kebijakan ini turut mempertimbangkan kondisi data transportasi nasional, potensi permintaan dan suplai, serta layanan transportasi yang sudah ada.

Aset strategis yang ada dioptimalkan guna mendukung perencanaan waktu sesungguhnya (real time) dan efisiensi logistik. Layanan transportasi juga diperhitungkan untuk mendukung konsep keberlanjutan untuk mencapai target nol emisi.

"Tetapi, masalahnya adalah terkadang jadwal enggak nyambung, informasinya tidak pas. Nah, makanya dengan big data, super app-nya, dan lain-lain itu kami siapkan, pastikan bahwa perjalanan dari hulu ke hilir bisa dilihat dari big data tadi," tutur Risal dalam Seminar Nasional Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) di Jakarta, Selasa (4/8/2026).

Dalam acara itu, hadir pula sejumlah tokoh dan pejabat publik lainnya. Beberapa di antaranya Ketua Dewan Pembina MTI Bambang Haryo Soekartono, Senior Director for Transportation Sector Danantara Asset Management Wamildan Tsani, serta Guru Besar Fakultas Teknik Sipil Universitas Gadjah Mada Danang Parikesit.

Biaya untuk pengiriman barang logistik, misalnya, masih tinggi karena muatan kapal kerap penuh saat pergi. Sebaliknya, muatan kapal hanya terisi sebagian ketika kembali.

"Nah, besok itu dengan konsep-konsep ini, kami pastikan, insya Allah, benar-benar menjawab kebutuhan. Ada barang yang diangkut, ada pembiayaan yang memang sesuai dengan nilai ekonomi dari barang tersebut," kata Risal.

Contoh lainnya, Sistranas akan mengatur pula simpul-simpul transportasi agar berjalan efektif. Di kawasan Dukuh Atas, misalnya, akan dibangun pedestrian deck atau ruang integrasi yang memudahkan penumpang berpindah antarmoda.

Titik jemput dan antar ojek daring akan diatur sesuai pergerakan masyarakat demi memecah penumpukan dan kemacetan di satu tempat.

Ketika ditanya kapan target pengesahan RUU Sistranas menjadi UU, Risal belum dapat memastikan. Sebab, saat ini, pihaknya masih fokus pada pembahasan konsep antarlembaga yang akan dilanjutkan Sekretariat Kabinet. Namun, konsep ini mulai berproses masuk dalam Program Legislasi Nasional (Prolegnas).

Dalam kesempatan yang sama, Pelaksana Tugas Deputy IV Kepala Staf Kepresidenan Fadjar Dwi W mengemukakan,

Sistranas akan menjadi payung utuh terhadap pengelolaan sistem transportasi nasional. Regulasi ini juga bakal menjadi penguatan kelembagaan.

"Kami juga membutuhkan integrasi antara percepatan transportasi dan tata ruang, kawasan permukiman, pusat kegiatan ekonomi, dan pengembangan kawasan ekonomi. Karena transportasi yang baik sekarang dibangun oleh pendapatan kawasan dan kepentingan masyarakat, bukan semata-mata kebijakan administratif," tutur Fadjar.

Ego sektoral

Ketua Umum MTI Haris Muhammadun mengatakan, Sistranas akan menjadi "rumah besar" UU transportasi yang ada. Regulasi itu akan melingkupi seluruh UU Transportasi, UU Lalu Lintas Angkutan Jalan, UU Perkeretaapian, UU Pelayaran, dan UU Penerbangan. Dengan adanya UU Sistranas, maka tidak ada lagi ego sektoral kelembagaan.

"Kita sudah enggak ada (masalah) politik-politikan itu. Yang ada, konsepkan dengan baik, integrasi dengan baik, enggak memaksa (konsep di lapangan)," ucapnya.

Sistranas akan membahas pula soal titik transit dan hub transit. Ada pula transit adjacent development, yakni area dekat halte transit transportasi, tetapi belum terintegrasi sepenuhnya. Ada pula konsep transit oriented development atau tata kota terintegrasi dengan sistem transportasi serta transit oriented community, yakni koridor menjadi area komunitas.

Dengan sistem yang lebih matang dan dikelola baik, maka biaya transportasi masyarakat dapat ditekan. Biaya transportasi masyarakat Indonesia, khususnya kelas menengah ke bawah, menghabiskan 25-30 persen dari pendapatan bulanan. Padahal, standar Bank Dunia menetapkan maksimal persentase biaya transportasi adalah 10 persen dari pendapatan (Kompas.id, 26/2/2024).

Haris juga mengingatkan, integrasi tidak hanya milik warga perkotaan atau penduduk Jawa, tetapi juga berhak dinikmati masyarakat tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan (3TP). Berkaca dari zaman dulu, setiap pasar memiliki terminal, begitu pula pelabuhan yang mempunyai terminal. Namun, sayangnya, kondisi itu tidak terjadi saat ini.

"Nah, mudah-mudahan ini juga ada peluang dari Bank Pembangunan Asia (ADB) karena saya akan menggaet mereka untuk membahas terkait transportasi perdesaan atau 3TP. Piloting (percontohan) kemarin, kami coba untuk Bojonegoro, Jawa Timur, guna memanfaatkan tanggung jawab sosial perusahaan (CSR) terkait minyak bumi," kata Haris.