

**KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NO KM.7 TAHUN 2010**

**RENCANA STRATEGIS
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN 2010-2014**



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 7 TAHUN 2010

T E N T A N G

RENCANA STRATEGIS
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2010 – 2014

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang : Sebagai tindaklanjut diterbitkannya Peraturan Presiden No. 5 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2010 – 2014, perlu ditetapkan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 dengan Keputusan Menteri Perhubungan;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003, tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
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 terakhir dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2005 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 108, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4548);
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota;

6. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 75);
7. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 9 tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 94 Tahun 2006;
8. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 17 Tahun 2007;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2006;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan Tahun 2005-2025;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan.

M E M U T U S K A N :

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2010 – 2014.

Pasal 1

Menetapkan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini

Pasal 2

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 wajib digunakan sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Pasal 3

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan akan dievaluasi secara berkala disesuaikan dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi.

Pasal 4

Keputusan ini berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 1 Pebruari 2010

MENTERI PERHUBUNGAN

TTD

FREDDY NUMBERI

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas;
4. Menteri Keuangan;
5. Menteri Dalam Negeri;
6. Para Gubernur;
7. Sekjen, Irjen, Para Dirjen dan Para Kepada Badan di lingkungan Kementerian Perhubungan;
8. Para Kepala Biro, Kapusdatin dan Kepala Pusat Kajian Kemitraan dan Pelayanan Jasa Transportasi di lingkungan Kementerian Perhubungan;
9. Para Bupati/Walikota;
10. Para Atase Perhubungan;
11. Para Direksi BUMN Sektor Transportasi.

**Salinan resmi sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN**

TTD

UMAR ARIS, SH. MM. MH
Pembina Tingkat I (IV/b)

Created with

 **nitro**^{PDF} professional

download the free trial online at nitropdf.com/professional

KATA PENGANTAR

Pembangunan transportasi selama ini telah mampu menghubungkan wilayah Indonesia dalam satu untai jaringan dan menjadikan perhubungan sebagai urat nadi kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Namun demikian, selain keberhasilan yang telah dicapai, masih banyak tantangan yang dihadapi untuk pembangunan ke depan sebagai akibat krisis multi dimensi yang pemulihannya dirasakan masih berjalan lambat serta berbagai bencana alam yang menimpa sebagian wilayah negara kesatuan Republik Indonesia yang membawa dampak berupa rusaknya sebagian infrastruktur transportasi, sementara transportasi terus dituntut untuk melaksanakan fungsi penunjang dan pendorong jasa transportasi ke seluruh pelosok tanah air.

Sesuai dengan amanah yang tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 47 tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara, Kementerian Perhubungan mempunyai tugas membantu Presiden dalam menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Tugas pokok dan fungsi perhubungan tersebut diselenggarakan dalam rangka mendukung langkah-langkah penyelamatan, pemulihan, pemantapan dan pengembangan pembangunan guna mewujudkan kemajuan di segala bidang, dalam mencapai tujuan nasional melalui kegiatan distribusi barang dan mobilitas manusia ke seluruh pelosok tanah air dan antar negara.

Penyusunan Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 yang merupakan tugas sektoral dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional tahun 2010-2014 sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Presiden No.5 Tahun 2010, disiapkan guna merespon dan mengantisipasi perubahan lingkungan strategis baik internal maupun eksternal. Perubahan lingkungan strategis tersebut diprediksi akan melatarbelakangi beberapa perubahan skema-skema perencanaan dalam bentuk rencana kerja dan rencana anggaran pembangunan yang disusun berdasarkan penganggaran terpadu (*unified budget*) menurut klasifikasi organisasi, fungsi dan jenis belanja serta penyusunan program kerja yang berkesinambungan (*sustainable program*) berbasis kinerja, sehingga akan mewarnai penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan. Meskipun terjadi berbagai perubahan lingkungan strategis, perencanaan pembangunan perhubungan senantiasa tetap berpegang kepada pendekatan kesisteman agar pembangunan perangkat keras (*hardware*) seiring, sejalan dan terpadu dengan pembangunan perangkat lunak (*software*) serta pengembangan sumber daya manusia (*brainware*). Selain itu perencanaan yang dilakukan harus tetap bersifat rasional (terukur secara kuantitatif), menyeluruh/komprehensif (mencakup semua aspek/subsistem) dan terpadu/integral (antar aspek/subsistem), mengikuti perkembangan (konstektual), antisipatif (responsif) serta berkelanjutan (berkesinambungan).

Sasaran pembangunan transportasi nasional Tahun 2010-2014 adalah meningkatnya keselamatan, keamanan, dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal; meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah; meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi

untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi; peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan serta reformasi regulasi; terwujudnya pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim.

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 disusun dalam kondisi keuangan pemerintah masih dalam proses pemulihan sebagai akibat krisis keuangan yang hampir melanda seluruh dunia, dan bersamaan waktu dengan masa pemerintahan Kabinet Indonesia Bersatu II, sehingga diharapkan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 dapat dijadikan acuan maupun pedoman dalam pelaksanaan proses pembangunan di sektor transportasi di masa mendatang.

Secara umum Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 memuat keseluruhan kebijakan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan dan secara khusus membahas kebijakan publik sektor perhubungan yang terkait dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang disusun berdasarkan alokasi kebutuhan pendanaan yang tertampung dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional Tahun 2010-2014, berdimensi kewilayahan (per pulau) dan telah menyesuaikan dengan Restrukturisasi dan Reformasi Program dan Kegiatan Pembangunan yang akan mulai diberlakukan pada tahun 2011.

Secara rinci RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 berisi kemajuan yang telah dicapai serta masalah dan tantangan yang akan dihadapi pada masing-masing sub sektor di lingkungan Kementerian Perhubungan. Dari perkembangan keadaan tersebut kemudian dirumuskan sasaran pembangunan yang hendak dicapai serta prioritas pembangunan yang akan ditempuh dengan mengacu pada agenda pembangunan yang perlu diselesaikan pada tahun 2010-2014. Dengan arah kebijakan pada masing-masing sub sektor di lingkungan Kementerian Perhubungan, yang meliputi Transportasi Darat, Transportasi Perkeretaapian, Transportasi Laut, Transportasi Udara, Badan Penelitian dan Pengembangan, Badan Pendidikan dan Pelatihan, Inspektorat Jenderal, dan Sekretariat Jenderal, selanjutnya disusun program-program pembangunan, termasuk kebijakan pembangunan transportasi di kawasan terisolir, terluar perbatasan, rawan bencana maupun pengarusutamaan terkait dampak perubahan iklim di sektor transportasi.

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 di samping dipergunakan sebagai acuan bagi seluruh jajaran Kementerian Perhubungan untuk menyusun Rencana Kerja dan Anggaran (RKA-KL) di bidang Perhubungan yang akan dibiayai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Tahun 2011-2014, secara substansi juga sejalan dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional 2010-2014.

MENTERI PERHUBUNGAN

FREDDY NUMBERI

DAFTAR ISI

| | |
|----------------------|----|
| HALAMAN JUDUL | i |
| KATA PENGANTAR | ii |
| DAFTAR ISI | iv |

BAB I PENDAHULUAN

| | |
|---------------------------|-----|
| A. LATAR BELAKANG..... | I-1 |
| B. MAKSUD DAN TUJUAN..... | I-2 |
| C. RUANG LINGKUP | I-2 |
| D. KERANGKA PIKIR | I-3 |

BAB II EVALUASI PENCAPAIAN TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2005-2009

| | |
|--|------|
| A. REALISASI PROGRAM PEMBANGUNAN 2005-2009 | II-1 |
| 1. TRANSPORTASI DARAT | II-1 |
| a. TRANSPORTASI JALAN..... | II-1 |
| 1) Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Fasilitas Transportasi Jalan | II-1 |
| 2) Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Transportasi Jalan..... | II-2 |
| 3) Program Pelayanan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Jalan | II-2 |
| 4) Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Angkutan Jalan | II-3 |
| 5) Program Rekonstruksi Transportasi Jalan di Daerah Bencana | II-4 |
| b. TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN | II-5 |
| 1) Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Fasilitas Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan | II-5 |
| 2) Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan..... | II-6 |
| 3) Program Peningkatan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan | II-6 |
| 4) Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan..... | II-7 |
| 5) Program Rekonstruksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan di Daerah Bencana | II-8 |

| | | |
|----|--|-------|
| 2. | TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN..... | II-8 |
| a. | Program Rehabilitasi Prasarana dan Sarana Perkeretaapian..... | II-8 |
| b. | Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Perkeretaapian | II-9 |
| c. | Program Peningkatan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Perkeretaapian..... | II-9 |
| d. | Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Transportasi Perkeretaapian . | II-10 |
| 3. | TRANSPORTASI LAUT | II-19 |
| a. | Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Transportasi Laut | II-19 |
| b. | Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Transportasi Laut | II-20 |
| c. | Program Aksesibilitas Pelayanan Transportasi Laut..... | II-21 |
| d. | Program Pembangunan Transportasi Laut | II-22 |
| 4. | TRANSPORTASI UDARA | II-23 |
| a. | Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas Transportasi Udara;..... | II-23 |
| b. | Program restrukturisasi kelembagaan dan peraturan transportasi udara | II-25 |
| c. | Program Aksesibilitas Pelayanan Transportasi Udara..... | II-26 |
| d. | Program Pembangunan Transportasi Udara..... | II-26 |
| | 1) Pembangunan Bandar Udara Medan Baru..... | II-33 |
| | 2) Pembangunan Bandara Lombok Baru | II-34 |
| e. | Program Rehabilitasi dan Rekonstruksi Bandara di daerah Bencana | II-34 |
| 5. | Sumber Daya Manusia | II-37 |
| 6. | Pengawasan Aparatur Negara..... | II-39 |
| a. | Audit..... | II-39 |
| b. | Koordinasi | II-39 |
| | 1) Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara | II-39 |
| | 2) Inspektorat Jenderal Kementerian Dalam Negeri..... | II-40 |
| | 3) Koordinasi Pengawasan dengan Inspektorat Propinsi..... | II-40 |
| | 4) Koordinasi dengan Dinas Perhubungan Propinsi..... | II-40 |
| | 5) Koordinasi dengan Aparat Pengawasan Fungsional lainnya..... | II-40 |
| c. | Monitoring Tindak Lanjut..... | II-40 |
| d. | Evaluasi | II-41 |
| | 1) Evaluasi LAKIP Eselon I..... | II-41 |
| | 2) Evaluasi Pengawasan Melekat (Waskat)..... | II-41 |
| e. | Implementasi Inpres Nomor 5 Tahun 2004 di lingkungan Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan..... | II-41 |
| | 1) Kormonev RAN-PK Dephub..... | II-41 |
| | 2) RAN-PK Inspektorat Jenderal Dephub | II-41 |
| | (1) Pelaksanaan Diktum-diktum pada Inpres 5 tahun 2004 di lingkungan Inspektorat Jenderal; | II-40 |
| | (2) Uji petik pada lokasi-lokasi di Ibukota Propinsi. | II-40 |

| | | |
|-----------|--|--------------|
| f. | Sosialisasi Preventif KKN | II-42 |
| g. | Reviu Laporan Keuangan..... | II-42 |
| 7. | Pendidikan dan Pelatihan..... | II-42 |
| 8. | Penelitian dan Pengembangan..... | II-43 |
| B. | PERMASALAHAN DAN TANTANGAN | II-45 |
| 1. | Transportasi Darat..... | II-45 |
| a. | Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan | II-45 |
| b. | Bidang Lalu Lintas Angkutan Penyeberangan | II-47 |
| 2. | Transportasi Perkeretaapian | II-48 |
| 3. | Transportasi Laut..... | II-50 |
| 4. | Transportasi Udara..... | II-50 |
| a. | Regulasi dan Kelembagaan | II-51 |
| b. | Sumber Daya Manusia | II-52 |
| c. | Prasarana dan Sarana | II-52 |
| d. | Kerjasama Internasional | II-53 |
| e. | Keamanan dan Keselamatan Penerbangan | II-57 |
| f. | Peraturan Perundang – undangan dan Penegakan hukum | II-58 |
| 5. | Sumber Daya Manusia | II-59 |
| 6. | Pengawasan Aparatur Negara..... | II-59 |
| 7. | Pendidikan dan Pelatihan..... | II-60 |
| 8. | Penelitian dan Pengembangan..... | II-60 |

BAB III TARGET PERTUMBUHAN DAN KEBUTUHAN INVESTASI SEKTOR TRANSPORTASI TAHUN 2010-2014

| | | |
|-----------|--|--------------|
| A. | KONDISI SEKTOR TRANSPORTASI 2005-2009..... | III-1 |
| B. | TARGET PERTUMBUHAN DAN PEMBIAYAAN 2010-2014 | III-4 |
| 1. | Belanja Pemerintah (APBN) | III-6 |
| 2. | Investasi BUMN | III-6 |
| 3. | Investasi Swasta | III-8 |

BAB IV ANALISIS LINGKUNGAN STRATEGIS

| | | |
|-----------|--------------------------|-------------|
| A. | GLOBALISASI | IV-1 |
| 1. | Kekuatan | IV-1 |

| | | |
|-----------|---|-------------|
| 2. | Kelemahan..... | IV-2 |
| 3. | Peluang..... | IV-3 |
| 4. | Ancaman..... | IV-3 |
| B. | Sistem Transportasi Nasional..... | IV-3 |
| 1. | Kekuatan | IV-4 |
| 2. | Kelemahan..... | IV-4 |
| 3. | Peluang..... | IV-5 |
| 4. | Ancaman..... | IV-5 |
| C. | Teknologi & Energi | IV-5 |
| 1. | Kekuatan | IV-6 |
| 2. | Kelemahan..... | IV-8 |
| 3. | Peluang..... | IV-8 |
| 4. | Ancaman..... | IV-9 |
| D. | Pembangunan Berkelanjutan dan Pengarusutamaan Perubahan Iklim pada Sektor Transportasi | IV-9 |
| 1. | Kekuatan | IV-10 |
| 2. | Kelemahan..... | IV-10 |
| 3. | Peluang..... | IV-11 |
| 4. | Ancaman..... | IV-11 |

BAB V ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2010-2014

| | | |
|-----------|---|------------|
| A. | VISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2014 | V-1 |
| B. | MISI | V-1 |
| C. | TUJUAN..... | V-3 |
| D. | SASARAN | V-3 |
| 1. | Transportasi Darat..... | V-3 |
| a. | Bidang Transportasi Jalan | V-3 |
| b. | Bidang Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan | V-4 |
| c. | Bidang Transportasi Perkotaan | V-4 |
| d. | Bidang Keselamatan Transportasi Darat..... | V-5 |
| 2. | Transportasi Perkeretaapian | V-5 |

| | | |
|-----------|--|-------------|
| 3. | Transportasi laut | V-5 |
| 4. | Transportasi Udara | V-6 |
| 5. | Sekretariat Jenderal | V-7 |
| 6. | Pendidikan Dan Pelatihan | V-8 |
| 7. | Penelitian dan Pengembangan..... | V-9 |
| 8. | Pengawasan Aparatur | V-9 |
| 9. | Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)..... | V-9 |
| E. | STRATEGI | V-9 |
| 1. | Strategi dan Penataan Penyelenggaraan Perhubungan..... | V-9 |
| 2. | Strategi Pembangunan Perhubungan | V-10 |
| a. | Transportasi Darat | V-10 |
| b. | Transportasi Perkeretaapian..... | V-11 |
| c. | Transportasi Laut | V-13 |
| d. | Transportasi Udara..... | V-17 |
| e. | Sekretariat Jenderal | V-20 |
| f. | Pendidikan dan Pelatihan Transportasi | V-21 |
| g. | Pengawasan Aparatur | V-22 |
| F. | KEBIJAKAN UMUM | V-23 |
| G. | ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN..... | V-23 |
| 1. | TRANSPORTASI DARAT | V-23 |
| 2. | TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN | V-27 |
| 3. | TRANSPORTASI LAUT..... | V-28 |
| 4. | TRANSPORTASI UDARA | V-29 |
| H. | PROGRAM PEMBANGUNAN | V-33 |
| 1. | TRANSPORTASI DARAT | V-33 |
| 2. | TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN | V-36 |
| 3. | TRANSPORTASI LAUT..... | V-48 |
| 4. | TRANSPORTASI UDARA | V-50 |
| 5. | Program Peningkatan Pengawasan dan Akuntabilitas Aparatur Negara | V-54 |
| 6. | Program Penelitian dan Pengembangan Perhubungan | V-55 |
| 7. | Program Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan | V-55 |
| 8. | Sekretariat Jenderal | V-57 |
| 9. | Pengembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi | V-57 |
| 10. | Pengembangan Pembangunan Perkeretaapian Melalui Investasi Pemda/BUMN/ Swasta | V-59 |

BAB VI PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN DI KAWASAN PERBATASAN, TERDEPAN, RAWAN BENCANA TAHUN 2010-2014

| | |
|---|-------------|
| A. KONDISI UMUM | VI-1 |
| 1. Transportasi Darat..... | VI-1 |
| 2. Transportasi Laut..... | VI-1 |
| 3. Transportasi Udara..... | VI-2 |
| B. SASARAN | VI-3 |
| 1. Transportasi Darat..... | VI-3 |
| 2. Transportasi Laut..... | VI-4 |
| 3. Transportasi Udara..... | VI-4 |
| C. STRATEGI | VI-4 |
| 1. Transportasi Darat..... | VI-4 |
| 2. Transportasi Laut..... | VI-5 |
| 3. Transportasi Udara..... | VI-5 |
| D. PROGRAM PEMBANGUNAN | VI-6 |
| 1. Program Pengembangan dan Pembangunan di Wilayah Perbatasan, Daerah Terpencil dan Rawan Bencana Tahun 2010-2014 | VI-6 |
| 2. Program Pemeliharaan, Rehabilitasi, Peningkatan dan Pembangunan Transportasi Laut | VI-7 |
| 3. Program Pemeliharaan, Rehabilitasi, Peningkatan dan Pembangunan Transportasi Udara | VI-8 |

BAB VII ANTISIPASI DAMPAK PERUBAHAN IKLIM PADA SEKTOR TRANSPORTASI

| | |
|---|--------------|
| A. LATAR BELAKANG..... | VII-1 |
| B. DAMPAK PERUBAHAN IKLIM | VII-1 |
| 1. Transportasi Darat & Perkeretaapian | VII-1 |
| 2. Sektor Transportasi Laut | VII-3 |
| 3. Transportasi Udara..... | VII-3 |
| C. KEBIJAKAN DAMPAK PERUBAHAN IKLIM PADA SEKTOR TRANSPORTASI | VII-4 |
| 1. Kebijakan Adaptasi | VII-4 |
| a. Transportasi Darat dan Perkeretaapian..... | VII-4 |
| b. Transportasi Laut | VII-5 |
| c. Transportasi Udara..... | VII-5 |

| | | |
|-----------|---|--------------|
| d. | Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan..... | VII-5 |
| 2. | Kebijakan Mitigasi | VII-6 |
| a. | Transportasi Darat dan Perkeretaapian | VII-6 |
| b. | Transportasi Laut | VII-6 |
| c. | Transportasi Udara..... | VII-7 |
| d. | Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan..... | VII-7 |
| D. | LANGKAH KEBIJAKAN MITIGASI EMISI | VII-8 |
| 1. | Transportasi Darat dan Perkeretaapian | VII-8 |
| 2. | Transportasi Laut..... | VII-8 |
| 3. | Transportasi Udara..... | VII-9 |
| 4. | Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan | VII-10 |

BAB VIII KAJIDAH PELAKSANAAN

LAMPIRAN

- A. LAMPIRAN I. PROGRAM DAN KEGIATAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
- B. LAMPIRAN II. PROGRAM DAN KEGIATAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN 2010-2014
- C. LAMPIRAN III. PROGRAM DAN KEGIATAN TRANSPORTASI LAUT 2010-2014
- D. LAMPIRAN IV. PROGRAM DAN KEGIATAN TRANSPORTASI UDARA 2010-2014
- E. LAMPIRAN V. PROGRAM DAN KEGIATAN BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN 2010-2014
- F. LAMPIRAN VI. PROGRAM DAN KEGIATAN BADAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN 2010-2014
- G. LAMPIRAN VII. PROGRAM DAN KEGIATAN INSPEKTORAT JENDERAL 2010-2014
- H. LAMPIRAN VIII. PROGRAM DAN KEGIATAN SEKRETARIAT JENDERAL 2010-2014
- I. LAMPIRAN IX. TEKNOLOGI INFORMASI DAN TEKNOLOGI
- J. LAMPIRAN X. PERUBAHAN IKLIM.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pembangunan perhubungan sangat berpengaruh besar terhadap perekonomian nasional, mengingat kegiatan di bidang transportasi berperan penting dalam kegiatan distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air dan antar negara, oleh karena itu kebijakan pembangunan perhubungan berdampak signifikan terhadap kondisi perekonomian nasional, maka kebijakan pembangunan perhubungan ke depan selain berpengaruh terhadap prospek perekonomian nasional dipengaruhi pula oleh kondisi eksternal dan internal, kemajuan-kemajuan yang telah dicapai serta kebijakan strategis yang ditempuh selama ini.

Kondisi internal yang akan berpengaruh positif adalah dimulai dengan suksesnya pelaksanaan Pemilihan Umum baik legislatif maupun presiden tahun 2009 sehingga diharapkan kinerja Kabinet Indonesia Bersatu II mampu memulihkan perekonomian nasional, dan memberikan kepastian usaha di dalam negeri. Namun demikian masih adanya gangguan keamanan di Provinsi Papua serta permasalahan perbatasan negara yang menyangkut penentuan batas wilayah dengan negara tetangga yang belum dapat dituntaskan ditambah dengan berbagai bencana alam yang menimpa berbagai daerah di tanah air, telah memberikan sumbangan pada lambatnya pertumbuhan ekonomi yang diindikasikan oleh belum pulihnya kegiatan investasi swasta dan masih minimnya peran serta lembaga perbankan dalam penyediaan infrastruktur. Kondisi eksternal yang ikut berpengaruh adalah masih belum pulihnya keuangan global dipasar global, terjadinya fluktuasi nilai tukar rupiah dan masih belum stabilnya harga minyak dunia sehingga hal ini menjadi pertimbangan dalam menyusun rencana dan kebijakan di bidang transportasi pada kurun waktu 2010-2014.

Pembangunan infrastruktur merupakan prioritas nasional dari Presiden sejalan dengan arah kebijakan nasional dalam pengembangan transportasi dalam kurun waktu 2010-2014 adalah mengupayakan tersedianya infrastruktur melalui pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi yang berkelanjutan, guna mendorong pemerataan pembangunan, melayani kebutuhan masyarakat dengan harga terjangkau serta membuka keterisolasian wilayah tertinggal, pedalaman maupun perbatasan. Hal ini mengandung pengertian bahwa penyelenggaraan jasa transportasi merupakan bagian integral dari sendi kehidupan masyarakat, bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Keterkaitan ini dapat dijelaskan secara rinci bahwa usaha jasa perhubungan sebagai bagian integral dari kegiatan perekonomian bangsa, mengemban fungsi aksesibilitas ke seluruh wilayah tanah air sebagai perekat persatuan dan kesatuan bangsa.

Dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan dipandang perlu dilakukan penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 sebagaimana diamanahkan dalam Undang-Undang No. 25 Tahun 2004 Tentang Sistim Perencanaan Pembangunan Nasional, dan merupakan kesinambungan dari Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2005-2009. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 disusun atas dasar Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional Tahun 2010-2014 sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Presiden No. 5 Tahun 2010 yang selanjutnya menjadi acuan dalam pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan pada tahun 2010 sampai tahun 2014.

Secara umum Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 memuat keseluruhan kebijakan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan dan secara khusus membahas kebijakan publik sektor perhubungan yang terkait dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang disusun berdasarkan kebutuhan pembangunan perhubungan, berdimensi kewilayahan (per pulau) dan telah menyesuaikan dengan Restrukturisasi dan Reformasi Program dan Kegiatan Pembangunan yang akan mulai diberlakukan pada tahun 2011. Satu diantaranya Program Kerja 100 hari dan 5 tahun dari Kabinet Indonesia Bersatu yang dituangkan dalam Program/Kegiatan Pembangunan Transportasi.

B. MAKSUD DAN TUJUAN

Maksud penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan adalah untuk memberikan gambaran tentang visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, dan program Kementerian Perhubungan dalam kurun waktu 2010-2014. Tujuan penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan adalah memberikan acuan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan di bidang pembangunan dan penyelenggaraan pelayanan transportasi dalam rangka meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas manusia dan barang untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah yang terintegrasi dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia.

C. RUANG LINGKUP

Ruang lingkup dan cakupan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. Jangkauan Waktu :

Kurun waktu Rencana Strategis Kementerian Perhubungan adalah tahun 2010-2014.

2. Substansi :

Substansi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan meliputi evaluasi pencapaian Rencana Strategis Kementerian Perhubungan kurun waktu 2005-2009, Kondisi Perubahan Lingkungan Strategis, Visi dan Misi Kementerian Perhubungan, penentuan Tujuan, Sasaran dan Strategi yang selanjutnya dijabarkan ke dalam Arah Kebijakan dan Program secara rinci dan terukur sebagai penjabaran Tugas Pokok dan Fungsi Kementerian Perhubungan.

3. Pembiayaan

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010-2014 ini merupakan acuan dalam penyusunan anggaran tahunan berbasis kinerja yang dimulai pada tahun 2005. Dengan demikian pembiayaan kegiatan Kementerian Perhubungan dalam APBN 2010-2014 merupakan integrasi dari pembiayaan rutin dan pembangunan yang terdiri dari: belanja pegawai, belanja barang dan belanja modal. Belanja pegawai dan belanja barang dirinci menjadi belanja yang mengikat dan tidak mengikat, sedangkan belanja modal terdiri dari rupiah murni dan pinjaman luar negeri. Disamping itu terdapat kegiatan belanja modal yang dibiayai dari anggaran BUMN dan peranserta swasta.

D. KERANGKA PIKIR

Proses penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010-2014 diawali dengan melakukan pemetaan terhadap pencapaian target yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan selama kurun waktu 2005-2009. Sedangkan pendekatan yang dilakukan berdasarkan kebutuhan investasi di sektor transportasi (*bottom up*) di samping itu mencermati permasalahan dan tantangan yang berpengaruh terhadap tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan. Sejalan dengan itu akan diuraikan target pertumbuhan dan kebutuhan investasi sektor transportasi 2010-2014 sesuai dengan indikator target pertumbuhan ekonomi nasional. Pemetaan awal terhadap pencapaian target Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2005-2009 dan target pertumbuhan serta kebutuhan investasi transportasi 2010-2014 merupakan dasar kebijakan lanjut untuk menentukan kebutuhan sarana dan prasarana perhubungan pada tahun 2010-2014.

Sejalan dengan itu, diperlukan pengamatan dan analisis terhadap pengaruh lingkungan strategis yang terkait, baik langsung maupun tidak langsung dengan tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan, baik internal maupun eksternal. Pengaruh strategis internal akan diformulasikan dalam bentuk kekuatan dan kelemahan, sedangkan pengaruh strategis eksternal akan diformulasikan dalam bentuk peluang dan ancaman. Dengan mempertimbangkan pengaruh perubahan lingkungan strategis serta mencermati pencapaian target pada rencana strategis Kementerian Perhubungan 2005-2009, maka di dalam penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010-

2014 akan dirumuskan langkah-langkah kebijakan lanjut dalam mencapai target kinerja pelayanan sarana dan prasarana perhubungan.

Dalam rangka memperjelas arah tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan akan dirumuskan Visi Kementerian Perhubungan yang dijabarkan lanjut ke dalam Misi Kementerian Perhubungan. Berdasarkan visi dan misi dimaksud diformulasikan tujuan, sasaran yang terukur, prioritas, strategi dan arah kebijakan pembangunan Kementerian Perhubungan. Bagan alur pikir penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010-2014 disampaikan pada diagram I-1 sebagai berikut :

DIAGRAM I-1
Alur Pikir Penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2010-2014

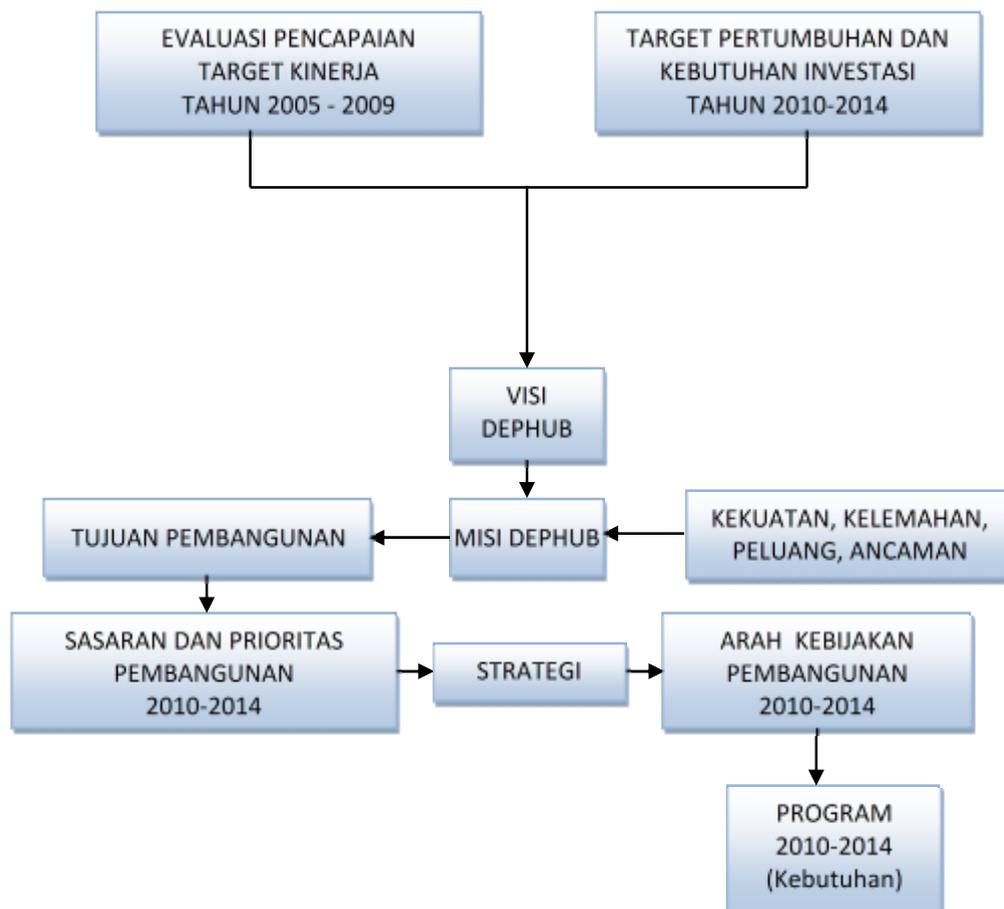
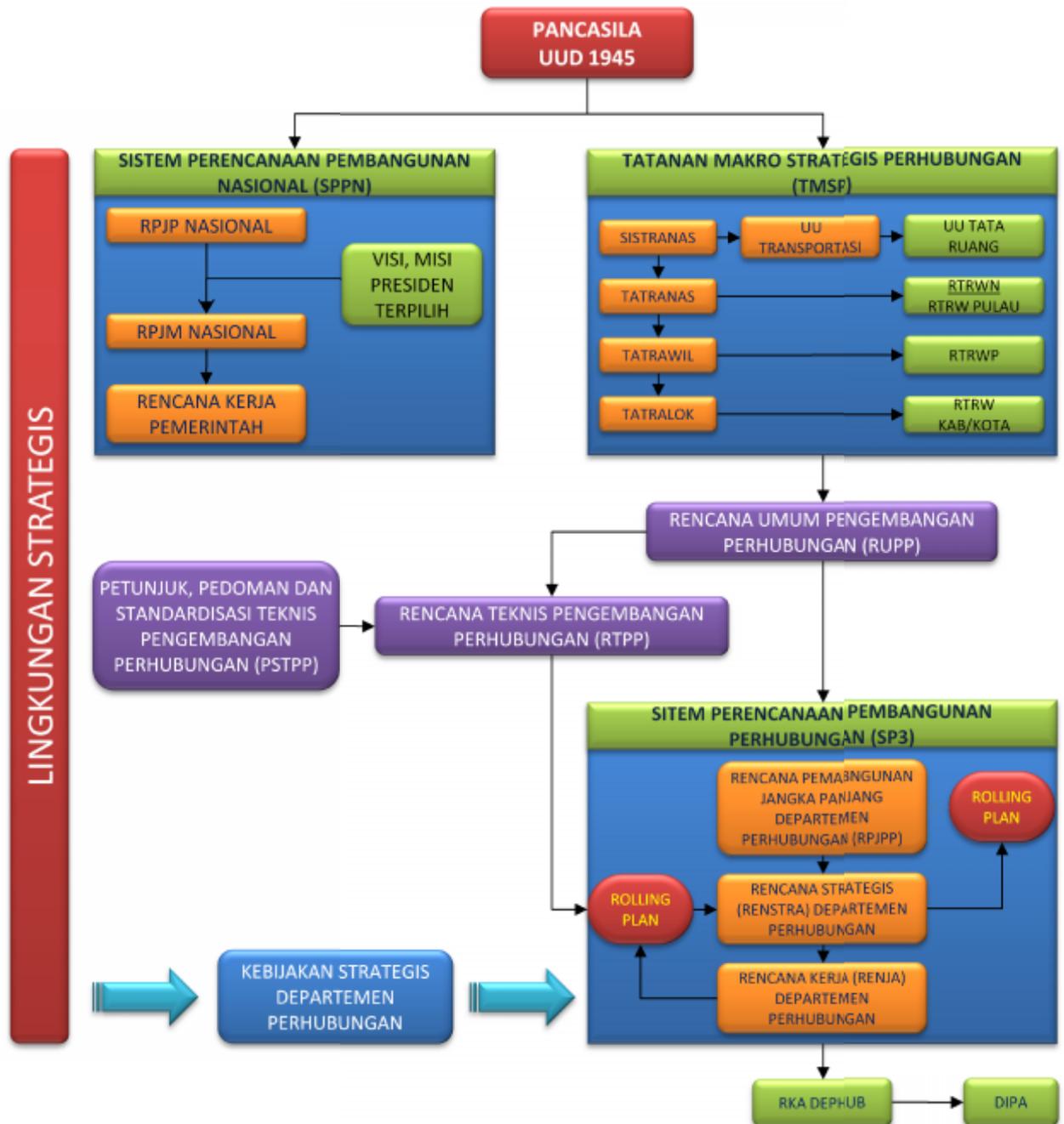


DIAGRAM I-2
 Kerangka Pikir Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3)



BAB II

EVALUASI PENCAPAIAN TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2005-2009

A. REALISASI PROGRAM PEMBANGUNAN 2005-2009

Program Kerja Tahunan yang dicanangkan oleh Kementerian Perhubungan adalah dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran Kementerian Perhubungan, sebagaimana yang tertuang dalam RENSTRA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN Tahun 2005 – 2009, yaitu meliputi:

- a. Program pemeliharaan, rehabilitasi, peningkatan dan pembangunan transportasi darat;
- b. Program pemeliharaan, rehabilitasi, peningkatan dan pembangunan transportasi laut;
- c. Program pemeliharaan, rehabilitasi, peningkatan dan pembangunan transportasi udara;
- d. Program pemeliharaan, rehabilitasi, peningkatan dan pembangunan transportasi perkeretaapian;
- e. Program pengelolaan sumberdaya manusia aparatur;
- f. Program pencarian dan penyelamatan;
- g. Program penelitian dan pengembangan Ilmu pengetahuan dan teknologi;
- h. Program pengawasan aparatur negara.

Target fisik yang ingin dicapai dalam pelaksanaan program-program dimaksud pada tahun 2005-2009 untuk seluruh moda transportasi disajikan pada tabel – tabel berikut di bawah ini.

1. TRANSPORTASI DARAT

a. TRANSPORTASI JALAN

1) *Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Fasilitas Transportasi Jalan*

Selama kurun waktu renstra 2005-2009 realisasi kegiatan dalam program rehabilitasi prasarana dan sarana fasilitas lalu lintas angkutan jalan tidak sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Adapun kegiatan yang berjalan sesuai dengan target adalah kegiatan yang bersifat operasional terhadap penanganan muatan lebih, yaitu rehabilitasi jembatan timbang.

Sedangkan kegiatan rehabilitasi terminal realisasi yang dicapai sampai dengan tahun 2008 adalah 37,04% dari target tahun 2009. Kegiatan Retrofit Bus Damri , Perbaikan Bus Damri, *Engine Assy* Damri, dan *Shock Block Assy* Damri yang tercantum dalam RENSTRA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2005 – 2009, tidak pernah direalisasikan dalam DIPA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TA 2005 , 2006 , 2007 , 2008, dan 2009 . Hal ini disebabkan secara kewenangan dan tugas pokok merupakan bagian dari kegiatan Kementerian BUMN melalui Perum Damri. Peningkatan pelayanan angkutan umum massal yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dalam hal ini adalah kebijakan/program pengadaan bus baru untuk keperintisan angkutan jalan, bus kota/mahasiswa/pelajar, dan BRT, serta bus bantuan untuk Damri.

Tabel 2.1

Realisasi Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas Angkutan Jalan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|-------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 1. | Rehab Jemb Timbang | Unit | - | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 2. | Rehab Terminal | Unit | 5 | 5 | 5 | 1 | 9 | 4 | 8 | 0 | 8 | 0 |
| 3. | Retrofit Bus Damri | Unit | 26 | 0 | 30 | 0 | 30 | 0 | 33 | 0 | 32 | 0 |
| 4. | Perbaikan Bus Damri | Unit | 254 | 0 | 265 | 0 | 287 | 0 | 268 | 0 | 268 | 0 |
| 5. | Engine Assy Damri | Unit | 26 | 0 | 30 | 0 | 30 | 0 | 33 | 0 | 32 | 0 |
| 6. | Shock Block Assy DAMRI. | Unit | 36 | 0 | 36 | 0 | 38 | 0 | 39 | 0 | 40 | 0 |

Sumber : Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan, 2009

2) Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Transportasi Jalan

Tabel 2.2

Realisasi Program Restrukturisasi Kelembagaan Tranportasi Jalan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|---|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 1 | Manajemen Rekayasa Lalin di jalan nasional perkotaan | Paket | - | 2 | 2 | 2 | 3 | 27 | 2 | 19 | 2 | 2 |
| 2 | Pengad Perlengkapan jalan di jalan nasional perkotaan | Paket | - | - | 1 | - | 2 | - | 3 | - | 2 | - |
| 3 | Prototipe sarana ramah lingkungan | Paket | - | - | 1 | - | 1 | - | 2 | - | 1 | - |
| 4 | Kawasan percontohan | Paket | - | - | 2 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| 5 | Pengembangan Data dan SIM | Paket | - | - | 2 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| 6 | Studi | Paket | 5 | - | 10 | - | 10 | - | 10 | - | 10 | - |
| 7 | Sosialisasi / kampanye ke-tertiban lalu lintas & angkutan perkotaan | Paket | - | - | 2 | - | 1 | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 8 | Kota percontohan | Lokasi | - | - | 5 | - | 4 | - | 4 | 1 | 5 | 1 |

3) Program Pelayanan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Jalan

Tabel 2.3

Realisasi Program Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Jalan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| | Subsidi Operasi | | | | | | | | | | | |

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|---|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 1 | Bus Perintis | Lintas | 101 | 101 | 104 | 111 | 104 | 111 | 128 | 130 | 135 | 135 |
| 2 | Angkutan Massal | Paket | - | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | |
| | Pengadaan / Rehabilitasi Prasarana | | | | | | | | | | | |
| 3 | Peningkatan Prasarana Angkutan Massal | Paket | - | - | 1 | - | 2 | - | 2 | - | 2 | |
| 4 | Pemb. Prasarana Angkutan Massal | Paket | - | - | 1 | - | 1 | - | - | - | 1 | - |
| | Pengadaan / Rehabilitasi Sarana | | | | | | | | | | | |
| 6 | Pengad Bus Sedang | Unit | 94 | 85 | 400 | 68 | 406 | 185 | 550 | 153 | 550 | 183 |
| 7 | Pengad. Bus Besar | Unit | - | - | 300 | 70 | 300 | 30 | 300 | 40 | 100 | 30 |
| 8 | Dukungan Angkutan Lebaran | Paket | - | - | 2 | - | 1 | - | 1 | | 1 | |

4) Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Angkutan Jalan

Tabel 2.4
Realisasi Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Angkutan Jalan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|-----|--|--------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| | ASPEK KESELAMATAN | | | | | | | | | | | |
| 1. | Alat Pengujian Kendaraan Bermotor | Unit | 2 | 3 | 8 | 12 | 8 | 15 | 9 | 12 | 7 | 7 |
| 2. | Balai Pengujian kendaraan Bermotor | Unit | - | - | 1 | - | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 1 |
| 3. | Rambu Lalu Lintas | Buah | 2.000 | 2.446 | 26.811 | 10.054 | 32.173 | 13.418 | 38.608 | 15.784 | 8.245 | 8.245 |
| 4. | R P P J | Buah | 50 | | 150 | 338 | 100 | 426 | 150 | 524 | 741 | 741 |
| 5. | Marka Jalan | Meter | 408.000 | 398.000 | 1.615.250 | 797.000 | 1.938.300 | 1.009.555 | 2.037.960 | 1.951.855 | 1.823.006 | 1.823.006 |
| 6. | Pagar pengaman jalan | Meter | 18.096 | 18.544 | 87.664 | 28.010 | 98.797 | 37.558 | 138.956 | 70.902 | 80.886 | 80.886 |
| 7. | Traffic Light | Unit | - | 2 | - | 14 | - | 30 | - | 51 | 54 | 54 |
| 8. | Warning Light | Unit | - | - | - | 2 | - | - | - | - | 41 | 41 |
| 9. | Fasilitas Keselamatan Perlintasan Sebidang | Lks | - | - | - | 89 | - | 1 | - | 1 | 1 | 1 |
| 10. | Cermin Tikungan | Unit | - | - | - | - | - | 30 | - | 57 | 121 | 121 |
| 11. | ZoSS | Lks | - | - | - | 18 | - | 6 | - | 132 | 20 | 20 |
| 12. | Delineator | Buah | - | - | 22.433 | 1790 | 25.120 | 4.150 | 31.852 | 23.185 | 13.564 | 13.564 |
| 13. | Paku Marka | Buah | - | - | 16.419 | 587 | 14.303 | 1.000 | 18.563 | 10.206 | 8.800 | 8.800 |
| 14. | Pemb. Jembatan Timbang | Buah | - | - | 2 | - | 2 | 1 | 2 | 3 | 6 | 6 |
| 15. | Lampu Penerangan Jalan | Buah | 40 | 40 | 100 | 0 | 100 | - | 100 | - | 741 | 741 |
| 16. | Terminal | Lokasi | 3 | 3 | 3 | 4 | 3 | 8 | 3 | 8 | 7 | 7 |
| 17. | Perbaikan Daerah Rawan Kecelakaan | Lokasi | 4 | - | 8 | 2 | 8 | - | 8 | - | - | - |
| 18. | Driving Simulator | Unit | - | - | 3 | - | 4 | - | 5 | - | - | - |
| 19. | Pemb. Jembatan Timbang Percontohan | Lokasi | 3 | - | 4 | - | - | 1 | - | 3 | - | - |
| 20. | Operasional Jembatan Timbang Percontohan | Lokasi | 1 | - | 6 | - | - | - | - | - | - | - |
| 21. | Prototipe Sarana ramah lingkungan | Paket | - | - | 2 | - | 3 | - | 2 | - | - | - |
| 22. | Alat Uji Tipe Khusus Sepeda Motor | Paket | - | - | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - | - |
| 23. | Peralatan Unit Penelitian Kecelakaan (UPK) | Paket | - | - | - | - | - | 1 | - | 6 | - | - |
| | SARANA TRANSPOR-TASI | | | | | | | | | | | |

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|-----|--|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| | JALAN | | | | | | | | | | | |
| 24. | Bus Sedang AKAP | Unit | 10 | - | 125 | - | 125 | - | 125 | - | 105 | 105 |
| 25. | Bus Besar AKAP | Unit | - | - | 500 | - | 500 | - | 350 | - | 30 | 30 |
| 26. | Pemb. Stasiun BGG | Unit | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 27. | Mobil Barang untuk Damri | Unit | 5 | - | 5 | - | 5 | - | 5 | - | - | - |
| 28. | Armada Taxi | Unit | 1.716 | - | 1.801 | - | 1.892 | - | 2.085 | - | - | - |
| 29. | Mobil Beban | Unit | 84.084 | - | 92.558 | - | 101.886 | - | 123.458 | - | - | - |
| 30. | Alat Kalibrasi | Unit | - | - | 6 | - | 8 | - | 10 | - | - | - |
| 31. | Gas Analyzer | Unit | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 32. | Konverter Kit | Unit | - | - | - | - | 1755 | - | - | - | - | - |
| | KEGIATAN PENDUKUNG | | | | | | | | | | | |
| 33. | Studi / DED / DRK dan Terminal | Paket | 9 | - | 15 | 1 | 20 | - | 20 | 1 | - | - |
| 34. | Dukungan angkutan Lebaran | Paket | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 35. | Dukungan Penelitian Kecelakaan | Paket | - | 1 | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 36. | Dukungan Penertiban Muatan Lebih | Paket | - | 1 | 2 | 1 | 2 | - | 2 | 0 | 1 | 1 |
| 37. | Sosialisasi Ketertiban Lalu lintas/Keselamatan Jalan | Paket | - | - | 2 | 28 | 1 | 28 | 1 | 10 | 1 | 1 |

5) Program Rekonstruksi Transportasi Jalan di Daerah Bencana

Tabel 2.5

Realisasi Program Rekonstruksi Perhubungan Darat di Daerah Bencana

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|---|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 1. | Terminal terpadu Banda Aceh | Paket | 0,062 | - | 0,500 | - | 0,438 | - | - | - | - | - |
| 2. | Pengadaan Bus Kota | Unit | - | - | 45 | 20 | 30 | 20 | - | - | - | - |
| 3. | Pengadaan Rambu, Marka, & traffic Light | Paket | - | - | 5 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 |

Sesuai dengan realisasi kegiatan/program transportasi darat yang telah dicapai dalam kurun waktu renstra 2010-2014, maka realisasi kinerja transportasi darat adalah sebagai berikut :

Tabel 2.6

Kinerja Transportasi Jalan

| URAIAN | TAHUN | | | | |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|---------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009* |
| PRODUKTIVITAS JALAN | | | | | |
| Panjang Jalan (km) | 310.266 | 318.856 | 328.313 | 328.313 | 348.148 |
| Kendaraan (ribu unit) | | | | | |
| Mobil Penumpang | 7.484.175 | 7.678.891 | 9.501.241 | 10.779.687 | |
| Bus | 4.573.864 | 4.896.065 | 5.013.544 | 6.025.023 | |
| Truk (mobil beban) | 2.413.711 | 2.737.610 | 2.854.990 | 3.870.741 | |
| Sepeda Motor | 33.193.076 | 35.102.492 | 45.948.747 | 51.697.879 | |
| Rasio Kendaraan/Km Jalan | 17,44 | 17,9 | 20,13 | 28,82 | 37,4 |
| ANGKUTAN UMUM | | | | | |
| Bus AKAP (unit) | 17.907 | 18.185 | 18.990 | 19.372 | 19.363 |
| Penumpang Bus AKAP (jt org) | 197,068 | 203,468 | 212,475 | 216,749 | 216,648 |

| URAIAN | TAHUN | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009* |
| REALISASI PROGRAM | | | | | |
| Rambu Lalu Lintas (buah) | 5.227 | 2.542 | 1.457 | 2.030 | 5.606 |
| Guard Rail (m) | 13.641 | 8.678 | 6.544 | 24.492 | 24.402 |
| Delineator (buah) | 0 | 3.500 | 0 | 3.614 | 1.755 |
| Marka Jalan (m) | 0 | 125.000 | 103.400 | 366.892 | 497.836 |
| Paku Marka (buah) | 0 | 8.000 | 0 | 1.932 | 898.680 |
| Traffic Light (buah) | 16 | 3 | 0 | 10 | 2 |
| Lampu Penerangan Jalan (pkt) | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 |
| PKB (unit) | 0 | 0 | 0 | 4 | 40 |
| Pembangunan Terminal (buah) | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| Cermin Tikungan (unit) | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 |
| Manajemen Rekayasa (pkt) | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Simulator Mengemudi (pkt) | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Subsidi Bus Perintis (trayek) | 0 | 74 | 83 | 13 | 15 |
| Pengadaan Bus Perintis (unit) | 10 | 60 | 203 | 169 | 130 |
| KECELAKAAN LALU LINTAS | | | | | |
| Jumlah (Kejadian) | 12.424 | 12.649 | 12.267 | 13.399 | 17.732 |
| Korban : Meninggal (org) | 9.536 | 9.522 | 9.762 | 9.856 | 11.204 |
| Luka Berat (org) | 7.100 | 6.656 | 6.012 | 6.142 | 8.983 |
| Luka Ringan (org) | 9.518 | 9.181 | 8.929 | 8.649 | 12.084 |
| Kerugian Materiil (miliar Rp) | 32,999 | 36,281 | 41,03 | 45,778 | 53,046 |

b. TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN

1) Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Fasilitas Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Dalam Renstra 2005-2009, realisasi kegiatan rehabilitasi dermaga penyeberangan sampai dengan tahun 2008 sebesar 218,52%. Hal ini dikarenakan adanya kebutuhan peningkatan prasarana infrastruktur yang sangat mendesak guna peningkatan keselamatan, keamanan dan kelancaran serta pelayanan SDP dan rencana target yang tercantum dalam Renstra 2005-2009 merupakan kebutuhan minimal.

Sementara pada tahun 2007 jumlah realisasi rehabilitasi dermaga penyeberangan mencapai 17 unit dari target semula yaitu 1 unit. Hal ini sesuai dengan surat PT. ASDP nomor KU.001/2/3/ASDP-06 tanggal 20 Februari 2006 perihal Usulan Pekerjaan Rehabilitasi Fasilitas Pelabuhan (*Backlog*) Tahun 2007 yang diketahui terdapat *backlog* kegiatan rehabilitasi dermaga penyeberangan yang dikelola PT. ASDP di 35 lokasi, sehingga untuk menutupi backlog ini dilaksanakan rehabilitasi dermaga penyeberangan di 17 lokasi pada tahun 2007, 15 lokasi di tahun 2008 dan sisanya dilaksanakan di tahun 2009.

Tabel 2.7
Realisasi Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Dermaga Sungai, Danau dan Penyeberangan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|---|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|----------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki- raan |
| 1. | Rehab Dermaga Penyeberangan | Unit | 15 | 16 | 11 | 11 | 1 | 17 | - | 15 | 4 | 2 |
| 2. | Rehab Dermaga Danau | Unit | - | 0 | 2 | 5 | 4 | 3 | 4 | 0 | 3 | 3 |
| 3. | Rehab Dermaga Sungai | Unit | - | 0 | - | 2 | - | 4 | - | 9 | - | 4 |
| 4. | Pengerukan dan pember- sihan alur pelabuhan PT.ASDP | Paket | 1 | - | - | - | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 |

Sumber : Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan, 2009

2) *Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan*

Tabel 2.8
Realisasi Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|--------------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|----------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki- raan |
| | BUMN ASDP | | | | | | | | | | | |
| 1. | Pendukung Perencanaan | Paket | 5 | - | 5 | - | 6 | - | 6 | - | 5 | - |
| 2. | Evaluasi dan Monitoring | Paket | 3 | - | 4 | - | 4 | - | 4 | - | 4 | - |
| 3. | Kajian Kebijakan & Regulasi | Paket | - | - | 4 | - | 3 | - | 1 | - | 1 | - |

3) *Program Peningkatan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan*

Tabel 2.5
Realisasi Program Peningkatan Pelayanan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|---------------------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|----------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki- raan |
| | SUBSIDI OPERASI | | | | | | | | | | | |
| 1. | Lintas Penyeberang | Lintas | 65 | 65 | 65 | 68 | 65 | 81 | 65 | 70 | 65 | 85 |
| | REHABILITASI DAN PENGADAAN | | | | | | | | | | | |
| 2. | Rekondisi Kapal Perintis | Unit | 1 | 10 | - | 3 | - | - | - | 12 | - | 19 |
| 3. | Pengadaan kapal Perintis | Unit | 6 | 5 | 13 | 3 | 23 | 8 | 13 | 16 | 10 | 6 |

4) Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

Tabel 2.7

Realisasi Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 | |
|------------------------------|---|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perkiraan |
| PRASARANA ASDP | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Dermaga penyeberangan | Paket | 40 | | 59 | | 67 | | 56 | 66 | 60 | 13 |
| 2. | Dermaga Sungai | Paket | 9 | | 11 | | 10 | | 9 | 23 | 9 | 6 |
| 3. | Dermaga Danau | Paket | - | | 2 | | 4 | | 4 | 5 | 3 | 3 |
| 4. | Pemecah Gelombang | Paket | 15 | | 15 | | 1 | | - | 2 | - | 5 |
| 5. | Fas. Dermaga di Merak Bakauheni | Paket | 1 | | - | | - | | - | | - | |
| 6. | Pembuatan Dermaga LDF di JKT | Paket | 1 | | - | | - | | - | | - | |
| 7. | Pembuatan Dermaga LDF di Surabaya | Paket | - | | 1 | | 1 | | - | | - | |
| FASILITAS KESELAMATAN | | | | | | | | | | | | |
| 8. | Rambu Sungai dan Danau | Buah | 246 | | 1000 | | 1000 | | 1000 | 900 | 1000 | 401 |
| 9. | Rambu Suar | Buah | 5 | | 10 | | 10 | | 10 | 13 | - | 9 |
| SARANA ASDP | | | | | | | | | | | | |
| 10. | Kapal Ro-Ro 1000 – 2000 GT di Ketapang | Unit | 1 | | - | | - | | - | | - | |
| 11. | Kapal Ro-Ro 1000 – 2000 GT di Semarang | Unit | 1 | | - | | - | | - | | - | |
| 12. | Kapal Ro-Ro 3000 – 5000 GT di Merak | Unit | - | | 1 | | - | | - | | 1 | |
| 13. | Kapal Ro-Ro 1000 – 2000 GT di Kayangan | Unit | - | | - | | 1 | | - | | - | |
| 14. | Kapal LDF > 5000 GT di Surabaya | Unit | - | | - | | 1 | | - | | - | |
| 15. | Kapal LDF > 5000 GT di Jakarta | Unit | - | | - | | - | | 1 | | - | |
| 16. | Kapal LDF 1000-2000 GT di Sibolga | Unit | - | | - | | - | | 1 | | - | |
| 17. | Kapal LDF 1.000 – 2.000 GT di BajoE | Unit | - | | - | | - | | 1 | | - | |
| 18. | Kapal LDF 3.000 – 5.000 GT di Bakauheni | Unit | - | | - | | - | | - | | 1 | |
| 19. | Pengadaan bis air | Unit | - | - | - | - | - | - | - | 7 | - | 7 |
| 20. | Pengadaan speed boat | Unit | - | - | - | - | - | - | - | 3 | - | 3 |
| KEGIATAN PENDUKUNG | | | | | | | | | | | | |
| 21. | Pengembangan Data & SIM | Paket | - | - | 5 | - | 5 | - | 5 | - | 5 | - |
| 22. | Pengembangan SDM & Teknologi | Paket | - | - | 4 | - | 12 | - | 12 | - | 12 | - |

5) Program Rekonstruksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan di Daerah Bencana

Tabel 2.8
Realisasi Program Rekonstruksi Transportasi
Sungai, Danau dan Penyeberangan di Daerah Bencana

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|--|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|-----------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perkiraan |
| 1 | Pemb. Pelabuhan Penyeb. Ulee Lheue | Paket | 0,013 | | 0,411 | | 0,329 | | 0,247 | | - | |
| 2 | Pemb. Pelabuhan Penyeb. Meulaboh | Paket | 0,025 | | 0,300 | | 0,375 | | 0,300 | | - | |
| 3 | Pemb. Pelabuhan Penyeb. Lamteng Pulau Nasi | Paket | 0,375 | | 0,625 | | - | | - | | - | |
| 4 | Pemb. Pelabuhan Penyeb. Malahayati | Paket | 0,167 | | 0,500 | | 0,333 | | - | | - | |
| 5 | Pemb. Pelabuhan Penyeb. Gunung Sitoli | Paket | - | | 1 | | - | | - | | - | |
| 6 | Kapal ferry 500 GRT | Unit | - | | 0,889 | | 1,556 | | 0,555 | | - | |

2. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Dalam jangka waktu tahun 2005-2009, telah dilaksanakan kegiatan-kegiatan pembangunan berdasarkan program-program strategis untuk mencapai misi dan sasaran pembangunan transportasi perkeretaapian. Kegiatan-kegiatan tersebut diantaranya peningkatan/pembangunan prasarana (jalan rel, jembatan, persinyalan telekomunikasi dan listrik) serta peningkatan aksesibilitas angkutan perkeretaapian melalui pengadaan sarana perkeretaapian serta restrukturisasi dan reformasi kelembagaan.

a. Program Rehabilitasi Prasarana dan Sarana Perkeretaapian

Program rehabilitasi terdiri dari rehabilitasi prasarana dan sarana KA, untuk kegiatan rehabilitasi sarana telah dilaksanakan sebanyak 47 unit kereta ekonomi (K3/KMP3) dari target 100 unit atau realisasi mencapai 47,00%, 18 unit KRL dari target 5 unit atau realisasi mencapai 360,00%, dan 26 unit KRd dari target 34 unit atau realisasi mencapai 76,47%. Dalam beberapa tahun terakhir dalam hal kegiatan rehabilitasi sarana tersebut, Pemerintah lebih berorientasi pada pengadaan sarana baru sedangkan kegiatan rehabilitasi sarana KA telah menjadi kewajiban operator KA. Rehabilitasi prasarana KA diantaranya rehabilitasi persinyalan yang telah dilaksanakan sebanyak 1 paket dari target 7 paket atau realisasi mencapai 14,29% serta rehabilitasi pintu perlintasan yang telah dilaksanakan sebanyak 7 paket dari target 95 paket atau realisasi mencapai 7,37%. Rehabilitasi pintu perlintasan masih minim karena lebih disebabkan belum terealisasinya rencana kegiatan rehabilitasi seluruh pintu perlintasan resmi yang ada di pulau Jawa melalui pembiayaan pinjaman luar negeri, sedangkan untuk rehabilitasi persinyalan lebih disebabkan karena kecenderungan

penanganan persinyalan dengan peningkatan persinyalan melalui penggantian penggunaan kabel tanah menjadi kabel udara (*fiber optic*).

Tabel 2.9
Realisasi Program Rehabilitasi Prasarana dan Sarana Perkeretaapian

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 | |
|-----------------------------|--|-------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perkiraan |
| Prasarana Kereta Api | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Rehabilitasi Jalan KA (<i>backlog</i>) | KM | | | 0 | 14,28 | 0 | 4,00 | 0 | 2,09 | 0 | 26.89 |
| 2 | Rehabilitasi Sinyal | Pkt | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 3 | Rehabilitasi Telekomunikasi | Pkt | 2 | 0 | | | 5 | 0 | 7 | 0 | 5 | 0 |
| 4 | Rehabilitasi Listrik | Pkt | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | | | | |
| 5 | Perbaikan Pintu Perlintasan | Lks/ Pkt | 0 | 7 | 19 | 0 | 18 | 0 | 29 | 0 | 29 | 0 |
| Sarana Kereta Api | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Kereta (K3) | Unit | 0 | 7 | 25 | 20 | 25 | 20 | 25 | 0 | 25 | 0 |
| 7 | Kereta Rel Listrik (KRL) | Unit | 5 | 16 | | | 0 | 2 | | | | |
| 8 | Kereta Rel Diesel (KRD) | Unit | 9 | 2 | 7 | 8 | 6 | 0 | 6 | 16 | 6 | 0 |

b. Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Perkeretaapian

Program restrukturisasi dan reformasi kelembagaan diantaranya terdiri dari kegiatan Survei Teknik dan Desain (STD) serta pengembangan data dan Sistem Informasi Manajemen (SIM). Untuk kegiatan STD dalam kurun waktu 2005-2009 telah dilaksanakan sebanyak 215 paket dari target 110 paket atau realisasi mencapai 195,45%, sedangkan kegiatan pengembangan data dan SIM untuk mendukung pelaksanaan tupoksi Ditjen Perkeretaapian telah dilaksanakan sebanyak 7 paket dari target 45 paket atau hanya mencapai realisasi 15,56%. Khusus untuk pengembangan data dan SIM, beberapa kegiatan telah dilaksanakan dalam tingkatan Kementerian Perhubungan dengan di bawah koordinasi oleh Pusat Data dan Informasi (Pusdatin) Kementerian Perhubungan.

Tabel 2.10
Realisasi Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Perkeretaapian

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 | |
|----|---------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perkiraan |
| 1. | STD | Paket | 27 | 13 | 23 | 34 | 20 | 54 | 20 | 56 | 20 | 58 |
| 2. | Pengembangan data dan SIM | Paket | 9 | 7 | 8 | 0 | 8 | 0 | 10 | 0 | 10 | 0 |
| 3. | Administrasi | Paket | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

c. Program Peningkatan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Perkeretaapian

Dalam rangka peningkatan aksesibilitas pelayanan angkutan perkeretaapian, telah dilaksanakan kegiatan pengadaan sarana perkeretaapian khususnya untuk menunjang angkutan KA ekonomi jarak menengah dan jauh. Dalam kurun waktu tahun 2005-2009, jumlah pengadaan kereta ekonomi (K3 termasuk KMP3) yang telah dilaksanakan adalah sebanyak 152 unit dari target 90 unit atau realisasi mencapai 168,89%. Selain itu, untuk mendukung pelayanan KA komuter/perkotaan telah dilaksanakan pengadaan KRDI/KRDI sejumlah 63 unit dari target 15 unit atau realisasi mencapai 420% serta pengadaan KRL sejumlah 68 unit dari target 10 unit atau realisasi mencapai 680%. Pengadaan tersebut termasuk hasil kegiatan modifikasi KRL menjadi KRDE diantaranya untuk dioperasikan pada lintas Yogyakarta – Kutoarjo (Prambanan Ekspres/Prameks), Semarang – Solo (Banyu Biru), Semarang – Tegal (Kaligung Baru), Padalarang – Bandung – Cicalengka (Baraya Geulis), lintas perkotaan Padang (Dang Tuanku), lintas perkotaan Palembang yaitu antara Stasiun Simpang - Stasiun Payakabung - Stasiun Indralaya, serta untuk pengoperasian perkeretaapian NAD sebanyak 2 unit KRDI. Sedangkan untuk kegiatan pengadaan lokomotif yang dalam kurun waktu 2005-2009 belum terealisasi karena masih dalam proses pengadaan dengan pembiayaan direncanakan menggunakan pinjaman luar negeri.

Tabel 2.11

Realisasi Program Peningkatan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Perkeretaapian

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 | |
|----|-----------------------------|--------|----------|------------------|----------|------------------|----------|------------------|----------|------------------|----------|------------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perkiraan |
| 1 | Pengadaan kereta ekonomi | Unit | 10 | 10 | 20 | 26 | 20 | 39 | 20 | 25 | 20 | 52 |
| 2 | Subsidi angkutan KA ekonomi | Pkt | 1 | 1 (77 relasi) | 1 | 1 (77 relasi) | 1 | 1 (72 relasi) | 1 | 1 (76 relasi) | 1 | 1 (76 relasi) |

d. Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Transportasi Perkeretaapian

Kegiatan peningkatan/pembangunan prasarana KA dalam kurun waktu 2005-2009 diantaranya berupa peningkatan jalan rel untuk peningkatan keselamatan perjalanan KA yang telah dilaksanakan total sepanjang 1.549,13 km dari target 1145,52 km atau realisasi mencapai 135,23% serta kegiatan pembangunan jalur KA baru termasuk pembangunan jalur ganda untuk menambah kapasitas dan mengatasi lintas yang telah jenuh/padat telah dilaksanakan sepanjang 244,80 km dari target 643 km atau realisasi mencapai 38,06%. Kegiatan pembangunan jalur KA secara program belum memenuhi target Renstra Kementerian Perhubungan 2005-2009 diantaranya karena dalam kurun waktu tersebut kebijakan Ditjen Perkeretaapian lebih memprioritaskan pada kegiatan peningkatan jalur KA dalam rangka peningkatan keselamatan perjalanan KA. Selain itu khusus untuk pembangunan *double track/double-double track* lebih disebabkan oleh adanya hambatan pengadaan lahan serta rencana pembiayaan melalui pinjaman luar negeri yang masih belum terealisasi. Pembangunan tersebut

diantaranya pembangunan *double-double track* (DDT) Manggarai – Cikarang dan pembangunan jalur ganda Kutoarjo – Kroya.

Kegiatan peningkatan dan pembangunan jembatan secara keseluruhan telah memenuhi target. Untuk kegiatan peningkatan jembatan KA telah dilaksanakan sebanyak 89 unit dari target 34 unit atau realisasi mencapai 261,76% serta kegiatan pembangunan jembatan KA yang telah dilaksanakan sebanyak 111 unit dari target 55 unit atau realisasi mencapai 201,82%. Sedangkan untuk kegiatan modernisasi dan peningkatan persinyalan, telekomunikasi dan listrik (sintelis) yang dilaksanakan dalam rangka kelancaran operasi perjalanan KA dan mendukung peningkatan keselamatan serta peningkatan pelayanan diantaranya terdiri dari pekerjaan persinyalan sebanyak 71 paket dari target 29 paket atau realisasi mencapai 244,83% dan pekerjaan listrik aliran atas sebanyak 14 paket dari target 14 paket atau realisasi mencapai 100%.

Dalam pelaksanaan pembangunan dan peningkatan jalur KA, juga dibutuhkan ketersediaan material/logistik utama seperti rel dan wesel. Adapun pengadaan material/logistik yang telah dilaksanakan dalam kurun lima tahun terakhir berupa pengadaan rel sebanyak 142.311 ton dari target 60.489 ton atau realisasi mencapai 235,27% dan pengadaan wesel sebanyak 105 unit dari target 245 unit atau realisasi mencapai 42,86%. Untuk kegiatan pengadaan wesel masih minim realisasi terhadap target Renstra Kementerian Perhubungan 2005-2009 diantaranya karena terbatasnya dana APBN rupiah murni sehingga dalam beberapa tahun terakhir direncanakan agar menggunakan dana APBN melalui pinjaman luar negeri yang sampai saat ini masih dalam proses pengadaan. Sedangkan untuk pengadaan plat sambung tidak terealisasi karena dalam pelaksanaan pembangunan/peningkatan jalur KA masih menggunakan plat sambung yang telah ada.

Hasil-hasil pembangunan prasarana perkeretaapian tahun 2005 – 2009 diantaranya pembangunan jalan KA di NAD antara Simpang Mane – Blangpulo – Cunda sepanjang 30,3 Km (2007-2008), peningkatan persinyalan dan telekomunikasi di Sumatera Utara (2006-2009), pembangunan jalan KA antara Stasiun Payakabung Simpang menuju Indralaya (Kampus UNSRI) sepanjang 4,3 Km (2006-2007), pembangunan *partial double track* Tulungbuyut – Blambangan umpu sepanjang 2,6 Km (2007-2008), pembangunan jalur ganda Tanah Abang – Serpong sepanjang 23 Km (2006-2007), rehabilitasi jalan KA lintas Bogor – Sukabumi sepanjang 57 Km (2008), elektrifikasi jalur KA antara Serpong – Parung Panjang tahap 1 sepanjang 20 Km termasuk rehab track eksisting sepanjang 11,52 Km (2008), pembangunan jalur ganda Cikampek - Cirebon sepanjang 135 km (2004-2007), pembangunan jalur ganda Yogyakarta – Kutoarjo sepanjang 64 Km (2004-2007), pembangunan jalur ganda antara Petarukan – Pemalang – Larangan lintas Tegal – Pekalongan sepanjang 33,37 Km (2007-2008), pembangunan jalur ganda antara Patuguran – Purwokerto tahap I lintas Cirebon – Kroya sepanjang 24,48 Km (2008), serta relokasi jalan KA antara Sidoarjo – Gununggangsir lintas Surabaya – Bangil segmen I

sepanjang 3,8 Km (2008). Sedangkan untuk pembangunan jalur KA di Kalimantan Timur yang terdapat dalam target Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2005-2009 masih belum dapat terlaksana karena masih menunggu peran serta swasta dan Pemerintah Daerah.

Selain hal tersebut diatas, pembangunan Depo Depok juga merupakan salah satu hasil pembangunan prasarana perkeretaapian (bangunan operasional) yang utama. Pembangunan Depo Depok tersebut bertujuan untuk meningkatkan pelayanan perawatan dan inspeksi serta penyimpanan inap KRL. Pelaksanaan konstruksi dilaksanakan dalam kurun waktu 2004-2007 melalui pembiayaan pinjaman luar negeri.

Tabel 2.12
Realisasi Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Transportasi Perkeretaapian

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 | |
|------------------------------|---|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| PRASARANA KA | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Peningkatan kapasitas jalan KA | KM | 143,80 | 149,07 | 293,84 | 105,29 | 280,83 | 333,38 | 208,25 | 608,60 | 218,80 | 352,79 |
| 2 | Peningkatan jembatan | Unit | 4 | 4 | 12 | 4 | 8 | 10 | 8 | 36 | 2 | 35 |
| 3 | Pembangunan jalan KA | KM | 132,71 | 13,98 | 32,59 | 43,64 | 233,70 | 36,62 | 136,60 | 69,60 | 107,60 | 135,19 |
| 4 | Pengadaan rel | Ton | | | 6.059 | 0 | 54.430 | 10.800 | | 118.666 | | 12.845 |
| 5 | Pengadaan plat sambung | Unit | | | 110 | 0 | 1.000 | 0 | - | - | - | - |
| 6 | Pengadaan wesel | Unit | 21 | 15 | 24 | 0 | 200 | 35 | | 50 | | 5 |
| 7 | Tanah | Pkt | 7 | 7 | 4 | 5 | 4 | 4 | 2 | 5 | 2 | 1 |
| 8 | Pembangunan jembatan | Unit | 1 | 1 | 16 | 8 | 18 | 16 | 10 | 11 | 10 | 75 |
| FASILITAS KESELAMATAN | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Persinyalan | Pkt | 5 | 11 | 2 | 12 | 7 | 17 | 7 | 12 | 8 | 19 |
| 10 | Jaringan telekomunikasi | KM | 2 | 0 | 4 | 0 | 5 | 29,38 | 2 | 4 | 2 | 5 |
| 11 | Listrik aliran atas (LAA) | Pkt | 2 | 3 | 4 | 0 | 5 | 0 | 2 | 4 | 1 | 7 |
| 12 | Warning devices | Pkt | 9 | 30 | 11 | 0 | 10 | 0 | 9 | 0 | 1 | 0 |
| 13 | Pintu perlintasan | Pkt | 1 | 3 | 1 | 0 | | 8 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| SARANA KA | | | | | | | | | | | | |
| 14 | Kereta rel listrik (KRL) | Unit | | | 10 | 44 | | 24 | | | | |
| 15 | KRD/KRDI | Unit | | 4 | 5 | 0 | 5 | 10 | 5 | 28 | | 20 |
| 16 | Lokomotif | Unit | | | 50 | 0 | | | | | | |
| 17 | Revitalisasi & pengembangan angkutan perkeretaapian wilayah jabotabek | Pkt | | | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 8 | 1 | 1 |
| 18 | Pembangunan perkeretaapian Kalimantan Timur | Pkt | | | | | | | 1 | 0 | 1 | 0 |

Kegiatan-kegiatan pembangunan diatas secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi kinerja transportasi perkeretaapian. Kinerja tersebut diantaranya berupa produktivitas angkutan baik angkutan penumpang maupun barang yang secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.13
Kinerja Transportasi Perkeretaapian Tahun 2005-2009

| URAIAN | SATUAN | TAHUN | | | | |
|-------------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009* |
| PRODUKTIVITAS ANGKUTAN | | | | | | |
| <i>Angkutan Penumpang</i> | | | | | | |
| • Penumpang – Km | juta pnp-km | 14.344,00 | 15.438,00 | 15.871,00 | 18.509,00 | 20.791,00 |
| • Penumpang | juta org | 151,49 | 161,29 | 175,46 | 197,77 | 220,07 |
| • Penumpang Jabotabek | juta org | 100,97 | 104,42 | 116,66 | 126,70 | 151,26 |
| • Penumpang Non Jabotabek | juta org | 50,52 | 56,87 | 58,80 | 71,07 | 68,81 |
| <i>Angkutan Barang</i> | | | | | | |
| • Barang – Km | juta ton-km | 4.390,00 | 4.534,00 | 4.404,00 | 5.451,00 | 5.353,00 |
| • Barang | juta ton | 17,33 | 17,48 | 17,03 | 19,55 | 18,95 |
| • Barang Nego | juta ton | 16,53 | 16,86 | 16,43 | 17,49 | 18,46 |
| • Barang Non Nego | juta ton | 0,80 | 0,62 | 0,60 | 2,06 | 0,49 |
| NET PSO-IMO-TAC | Milyar Rp | 270,00 | 450,00 | 425,00 | 544,67 | 535,00 |
| • Relasi KA Ekonomi | Relasi | 77 | 77 | 72 | 76 | 76 |

Sumber : Ditjen Perkeretaapian & PT. KAI, 2009

* Angka sementara

Dari tabel diatas, dapat diketahui bahwa volume angkutan penumpang KA dalam kurun waktu 5 tahun terakhir termasuk prediksi untuk tahun 2009, secara umum mengalami kenaikan dengan rata-rata sebesar 9,81% setiap tahunnya. Pada tahun 2008, volume angkutan penumpang terbesar adalah pada angkutan KA komuter Jabotabek yaitu sebanyak 126,70 juta penumpang atau sebesar 64,07% dari total penumpang KA pada tahun 2008 sebanyak 197,77 juta penumpang. Penambahan jumlah penumpang tahun 2008 dibandingkan tahun sebelumnya diantaranya disebabkan karena adanya penambahan jenis pelayanan untuk angkutan komuter yaitu ekonomi AC Jobodetabek.

Volume angkutan kereta api barang dalam periode 2005-2008 tidak mengalami perubahan yang cukup signifikan (cenderung konstan). Hal ini diakibatkan oleh dominannya angkutan barang yang terikat kontrak jangka menengah dan panjang (nego) sedangkan untuk angkutan barang non nego (jangka pendek) volumenya relatif kecil. Walaupun demikian pada tahun 2008 terjadi kenaikan volume angkutan barang cukup signifikan dimana baik untuk barang non negoisasi dan barang negoisasi mengalami kenaikan dengan total sebesar 14,80%.

Untuk melanjutkan reformasi dan akuntabilitas penyelenggaraan dan pendanaan perkeretaapian, telah dilaksanakan skema pendanaan *Public Service Obligation* (PSO). PSO merupakan upaya pemerintah untuk memenuhi kewajiban atas pelayanan umum di bidang transportasi perkeretaapian berupa subsidi operasi angkutan kereta api kelas ekonomi. Upaya ini dilakukan untuk membantu kemampuan daya beli masyarakat melalui subsidi yang ditentukan oleh Pemerintah atas selisih harga jasa

perjalanan dengan biaya pokok produksi (BPP) dari setiap penumpang kereta kelas ekonomi. Selain itu juga terdapat skema pendanaan *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) dan penerapan *Track Access Charges* (TAC) untuk pendanaan prasarana perkeretaapian baik oleh Pemerintah sebagai pemilik prasarana maupun Operator sebagai pengguna prasarana.

Net PSO (IMO-TAC+PSO) dalam kurun waktu tahun 2005-2009 cenderung meningkat dengan rata-rata peningkatan sebesar 19,3%, dimana pada tahun 2005 net PSO sebesar Rp. 270 milyar dan pada tahun 2009 dialokasikan sebesar Rp. 535 milyar untuk 76 relasi KA ekonomi. Subsidi PSO untuk KA ekonomi dominan pada pelayanan KA dengan jarak pendek termasuk perkotaan/komuter. Prioritas pada pelayanan KA jarak pendek/perkotaan (KA Lokal, KRd, KRL) memang diperlukan mengingat potensi pengguna KA yang sangat besar.

Dalam hal tingkat pelayanan (*level of service*) dapat digunakan indikator ketepatan/kelambatan kereta api berangkat/datang. Tingkat pelayanan kereta api berdasarkan waktu keberangkatan dan kedatangan baik untuk KA penumpang maupun KA barang masih jauh dari harapan. Sebagai ilustrasi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan untuk KA penumpang pada tahun 2008 masing-masing hanya mencapai 80% dan 31%, sedangkan untuk KA barang masing-masing mencapai 23% dan 22%. Kondisi tersebut dimana masih rendahnya tingkat ketepatan waktu keberangkatan maupun kedatangan KA disebabkan oleh faktor-faktor seperti adanya gangguan pada peralatan sintelis, adanya lokomotif mogok dan menurunnya kecepatan tempuh akibat daya dukung prasarana jalan rel yang kurang memadai serta kapasitas lintas yang terbatas. Untuk meningkatkan *level of service* perlu dilakukan upaya peningkatan sarana dan prasarana secara berkesinambungan.

Tabel 2.14
Kinerja Pelayanan KA terhadap Ketepatan Jadwal

| KETEPATAN TERHADAP JADWAL | TAHUN | | | | | |
|--------------------------------|-------|------|------|------|------|-------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009* |
| KA ANGKUTAN PENUMPANG | | | | | | |
| - KA BERANGKAT TEPAT WAKTU (%) | 81 | 70 | 82 | 77 | 80 | 88 |
| - KA DATANG TEPAT WAKTU (%) | 21 | 22 | 23 | 24 | 31 | 33 |
| KA ANGKUTAN BARANG | | | | | | |
| - KA BERANGKAT TEPAT WAKTU (%) | 21 | 23 | 25 | 21 | 23 | 32 |
| - KA DATANG TEPAT WAKTU (%) | 22 | 19 | 19 | 18 | 22 | 34 |

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2009

* Posisi November 2009

Tabel 2.15
Data Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2005-2009

| NO | URAIAN | Frekuensi | | | | |
|----------|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| A | Jenis Kejadian | | | | | |
| 1 | Tabrakan KA-KA | 10 | 5 | 3 | 3 | 5 |
| 2 | Tabrakan KA-Ranmor | 15 | 24 | 20 | 21 | 21 |
| 3 | Anjlog / Terguling | 66 | 73 | 117 | 107 | 48 |
| | Jumlah | 91 | 102 | 140 | 131 | 74 |
| B | Korban Kecelakaan | | | | | |
| 1 | Meninggal | 36 | 50 | 34 | 45 | 57 |
| 2 | Luka Berat | 85 | 76 | 128 | 78 | 122 |
| 3 | Luka Ringan | 111 | 52 | 164 | 73 | 76 |
| | Jumlah | 232 | 178 | 326 | 196 | 255 |

Sumber : Ditjen Perkeretaapian, 2009

Dalam aspek keselamatan, transportasi perkeretaapian masih mengalami fluktuatif jumlah kecelakaan. Jumlah kecelakaan tertinggi pada kurun waktu 2005-2009 terjadi pada tahun 2007 yaitu 140 kejadian dan untuk jenis kejadian didominasi oleh kejadian anjlog/terguling pada tahun 2007 sebanyak 117 kejadian. Pada tahun 2008, jumlah kecelakaan menurun menjadi 131 kejadian yang terdiri dari 3 kejadian tabrakan KA-KA, 21 kejadian tabrakan KA-Ranmor dan 107 kejadian anjlog/terguling.

Kecelakaan kereta api sangat beresiko tinggi pada pihak ketiga yaitu penumpang atau pun orang-orang di sekitar daerah operasi kereta api (stasiun, rel, maupun pintu perlintasan). Jumlah korban kecelakaan dari tahun 2005 sampai dengan akhir tahun 2008 terdiri dari luka ringan 400 orang, luka berat 367 orang dan meninggal 165 orang.

Penyumbang mayoritas kecelakaan KA adalah kejadian anjlok/KA terguling. Faktor penyebab kecelakaan diantaranya oleh kondisi prasarana KA baik dari sisi prasarana yang tidak terawat maupun aplikasi teknologi persinyalan yang ketinggalan jaman. Selain hal tersebut, faktor penyebab kecelakaan yang cukup dominan adalah kondisi sarana KA yang tidak memadai serta faktor SDM perkeretaapian.

Untuk kecelakaan (*accident*) KA yang paling banyak menimbulkan korban manusia adalah tabrakan KA dengan kendaraan bermotor yang terjadi di pintu perlintasan. Kelalaian yang diakibatkan dapat berupa tidak tersedianya pintu perlintasan, tidak ada atau tidak berfungsinya lampu pemberhentian, kelalaian penjaga, dan sebagainya. Di lain pihak, pengguna jalan terkadang juga kurang disiplin dalam berlalu lintas.

Sedangkan walaupun kecelakaan kereta anjlok/terguling dan tabrakan KA dengan kendaraan bermotor paling sering terjadi dibandingkan kecelakaan lain namun demikian jumlah kehilangan nyawa dan kerugian material terbesar per kejadian kecelakaan terjadi akibat kecelakaan KA dengan KA. Jumlah korban dapat mencapai puluhan jiwa dan kerugian material yang terjadi lebih dari Rp. 15 Milyar (harga satu loko kurang lebih Rp. 15 Milyar).

Dalam hal realisasi pembiayaan APBN berdasarkan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2005-2009, dapat dilihat pada tabel berikut.

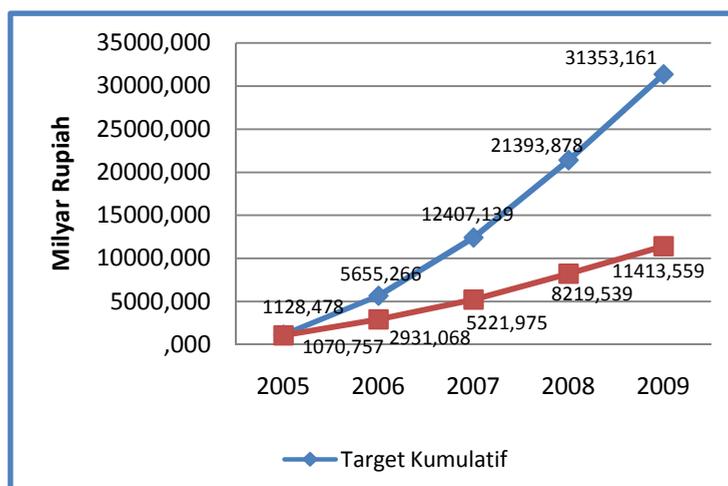
Tabel 2.16
Evaluasi Pembiayaan APBN Berdasarkan Renstra Kementerian Perhubungan Sub Sektor Perkeretaapian Tahun 2005-2009

| PROGRAM | TARGET PEMBIAYAAN APBN (Milyar Rupiah) | REALISASI PEMBIAYAAN APBN (Milyar Rupiah) | % |
|---|--|---|--------------|
| Rehabilitasi prasarana dan sarana kereta api | 301,81 | 274,57 | 90,97 |
| Peningkatan & pembangunan prasarana dan sarana | 33.177,76 | 12.065,11 | 36,37 |
| Peningkatan aksesibilitas pelayanan angkutan perkeretaapian | 1.514,55 | 2.477,58 | 163,58 |
| Restrukturisasi dan reformasi kelembagaan | 418,16 | 445,73 | 106,59 |
| JUMLAH | 35.412,29 | 15.262,99 | 43,10 |
| INVESTASI PRASARANA (APBN) | 31.353,16 | 11.413,56 | 36,40 |
| INVESTASI SARANA (APBN) | 2.419,95 | 1.279,03 | 52,85 |

Sumber : Renstra Kementerian Perhubungan, 2005-2009 & Hasil Evaluasi

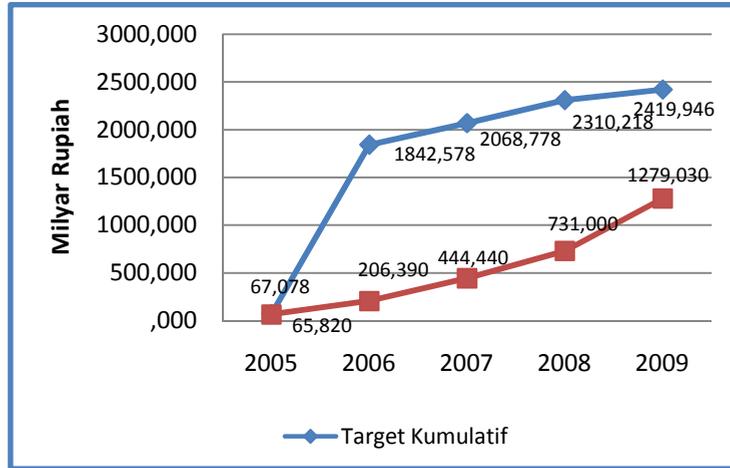
Dari tabel diatas, secara keseluruhan dapat diketahui bahwa realisasi pembiayaan hanya sebesar Rp. 15,26 trilliun atau hanya 43,10% dari target pembiayaan Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2005-2009 yang mencapai Rp. 35,41 Trilliun. Dalam hal realisasi pembiayaan untuk kegiatan pembangunan prasarana dan sarana perkeretaapian masih minim, dimana realisasi investasi prasarana hanya mencapai 36,40% dan investasi sarana sebesar 52,85%. Rincian realisasi investasi prasarana dan sarana perkeretaapian setiap tahun (2005-2009) dapat dilihat pada gambar berikut.

Gambar 2.1
Realisasi Investasi Prasarana Perkeretaapian



Sumber : Ditjen Perkeretaapian

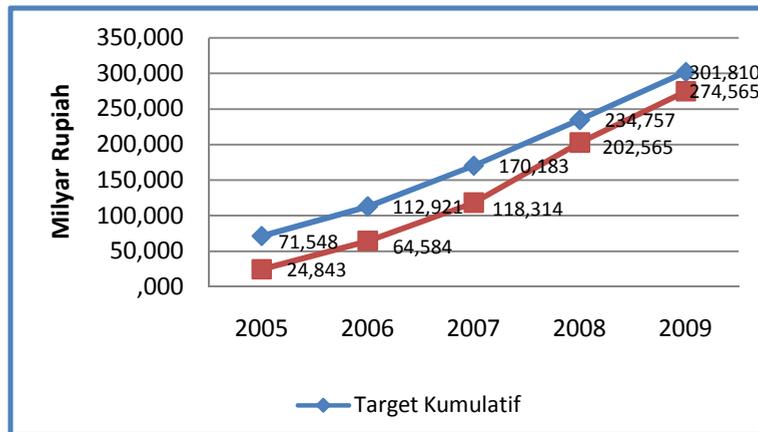
Gambar 2.2
Realisasi Investasi Sarana Perkeretaapian



Sumber : Ditjen Perkeretaapian

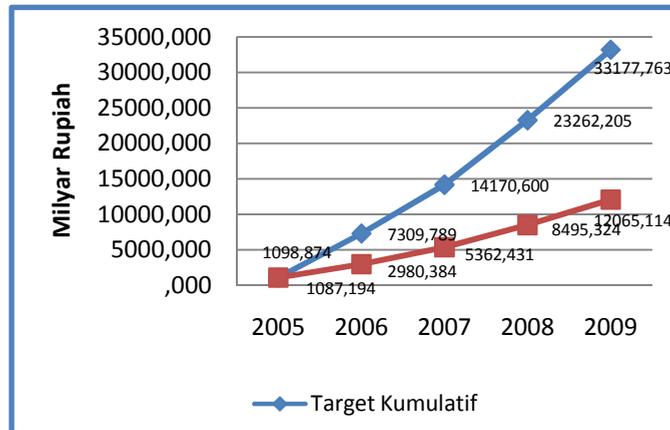
Berdasarkan pembiayaan masing-masing program, terdapat program yang tidak memenuhi target pembiayaan yaitu program rehabilitasi prasarana dan sarana kereta api (90,97%) serta peningkatan dan pembangunan prasarana dan sarana KA (36,37%). Pembiayaan yang tidak terpenuhi tersebut lebih disebabkan pada keterbatasan alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Gambar 2.3
Realisasi Pembiayaan Program Rehabilitasi Prasarana dan Sarana KA



Sumber : Ditjen Perkeretaapian

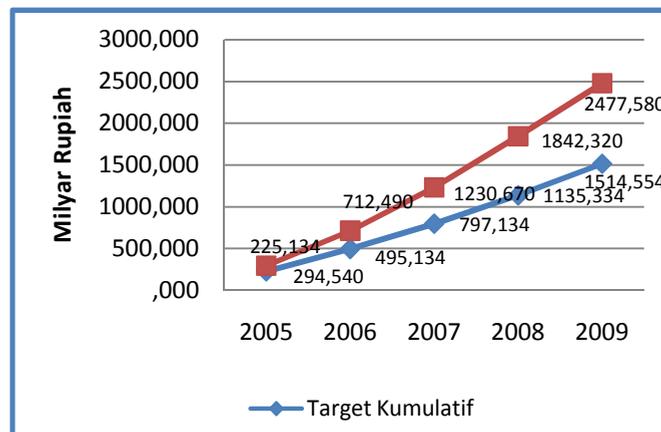
Gambar 2.4
 Realisasi Pembiayaan Program Peningkatan & Pembangunan
 Prasarana dan Sarana KA



Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Selain itu, terdapat program yang melampaui target pembiayaan yaitu program peningkatan aksesibilitas pelayanan angkutan perkeretaapian (163,58%) dan program restrukturisasi dan reformasi kelembagaan (106,59%). Untuk realisasi pembiayaan program peningkatan aksesibilitas pelayanan angkutan perkeretaapian didominasi oleh subsidi kereta ekonomi (net PSO) yang selama 5 tahun terakhir mengalami peningkatan rata-rata 19,3%, dimana pada tahun 2005 net PSO sebesar Rp. 270 Milyar dan pada tahun 2009 dialokasikan sebesar Rp. 535 Milyar.

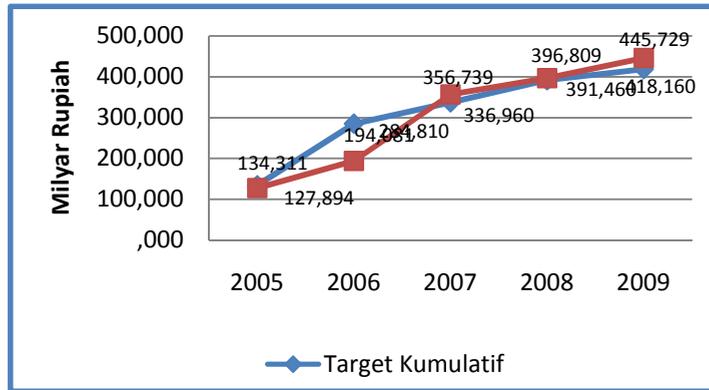
Gambar 2.5
 Realisasi Pembiayaan Program Peningkatan Aksesibilitas
 Pelayanan Angkutan Perkeretaapian



Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Gambar 2.6

Realisasi Pembiayaan Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan



Sumber : Ditjen Perkeretaapian

3. TRANSPORTASI LAUT

a. Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Transportasi Laut

- 1) Untuk kegiatan rehabilitasi dan pemeliharaan kantor UPT Adpel/Kanpel terdapat 2 (dua) tahun yang tidak mencapai target yaitu tahun 2005 dan tahun 2006, dan terdapat 2 (dua) tahun yang melebihi target yaitu tahun 2007 dan tahun 2008.

Pada tahun 2005 ditargetkan 3 lokasi dan tidak terealisasi atau sebesar 0% (tidak mencapai target). Pada tahun 2006 ditargetkan 33 lokasi dan terealisasi 72 lokasi atau sebesar 218% (melebihi target). Pada tahun 2007 ditargetkan 3 lokasi dan terealisasi 44 lokasi atau sebesar 1460% (melebihi target). Pada tahun 2008 ditargetkan 3 lokasi dan terealisasi 44 lokasi atau sebesar 1460% (melebihi target). Sedangkan untuk tahun 2009 ditargetkan 3 lokasi.

- 2) Untuk kegiatan rehabilitasi dan pemeliharaan menara suar terdapat 2 (dua) tahun yang tidak mencapai target yaitu tahun 2005 dan tahun 2006, dan terdapat 2 (dua) tahun yang melebihi target yaitu tahun 2007 dan tahun 2008.

Pada tahun 2005 ditargetkan 51 unit dan terealisasi 9 unit atau sebesar 17% (tidak mencapai target). Pada tahun 2006 ditargetkan 34 unit dan terealisasi 13 unit atau sebesar 38% (tidak mencapai target). Pada tahun 2007 ditargetkan 3 unit dan terealisasi 7 unit atau sebesar 233% (melebihi target). Pada tahun 2008 ditargetkan 3 unit dan terealisasi 11 unit atau sebesar 367% (melebihi target). Sedangkan untuk tahun 2009 ditargetkan 3 unit.

Tabel 2.17

Realisasi Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Transportasi Laut

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|-----|--|-------------------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|---------------------|----------|----------------------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 1. | Rehabilitasi - Dermaga - Lap. Penumpukan - Gudang | Meter Meter Meter | - | 16 | - | 89 | - | 377 200 1.550 | 694,1 | 479 13.850 800 | 728,5 | 52 7 |
| 2. | Kantor UPT Adpel/Kanpe lGedung dan Kantor PLP Rumah dan asrama | Lokasi | 40 | 38 | 33 | 47 | 46 | 99 | 3 | 134 | 3 | 3 |
| 3. | Menara Suar | Unit | 51 | 9 | 34 | 13 | 3 | 7 | 3 | 11 | 3 | 5 |
| 4. | Rambu Suar | Unit | 125 | - | 126 | 19 | 11 | 6 | 9 | 313 | 8 | 3 |
| 5. | Pelampung Suar | Unit | 34 | - | 38 | - | - | 10 | - | - | - | - |
| 6. | Fasilitas Pelabuhan | Lokasi | 1 | - | - | - | - | - | - | 42 | - | 14 |
| 7. | Master Plan, SID | Lokasi | - | - | - | - | - | - | - | 22 | - | 23 |
| 8. | Alur Pelayaran | Lokasi | 1 | - | 1 | - | - | - | - | 8 | - | 5 |
| 9. | Kapal Negara | Unit | 3 | - | 3 | - | 3 | - | 13 | 24 | 24 | 9 |
| 10. | Suku Cadang Kapal Navigasi | Paket | 24 | - | 24 | 2 | 24 | 1 | 24 | - | 24 | - |

b. Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Transportasi Laut

Tabel 2.18

Realisasi Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Transportasi Laut

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|---|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| | PENEGAKAN HUKUM DI LAUT | | | | | | | | | | | |
| 1 | Sosialisasi Peraturan Kelaiklautan Kapal | Paket | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2 | Rancangan Peraturan Kelaiklautan Kapal | Paket | 1 | 3 | 1 | - | 1 | - | 1 | 1 | 1 | - |
| 3 | Tinjau Ulang Peraturan Kelaiklautan Kapal | Paket | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| 4 | Verifikasi Laporan Kelaiklautan Kapal | Paket | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| 5 | Pengembangan SIM Kelaiklautan Kapal | Paket | 1 | - | - | - | - | 1 | - | 2 | - | - |
| 6 | Dokumentasi Peraturan Kelaiklautan Kapal | Paket | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| | PENINGKATAN KUALITAS SDM | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pembinaan Teknis | Paket | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| 2 | SID | Paket | 2 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| 3 | Diklat Las | Paket | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | - |
| 4 | Diklat Teknologi Mekanik | Paket | 30 | 1 | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | 1 |
| 5 | Diklat Elektronika | Paket | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | 1 |
| 6 | Diklat Manajemen Bengkel | Paket | - | - | - | - | 30 | - | 30 | - | 30 | - |

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|--------------------------------|---|--------|----------|-----------|--------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 7 | Diklat PMS | Paket | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | - |
| 8 | Diklat TMS | Paket | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | - | 30 | - |
| 9 | Diklat Surveyor Tipe C | Paket | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | - | 30 | - | 30 | - |
| 10 | Diklat Surveyor Tipe B | Paket | 25 | - | 25 | - | 25 | - | 25 | - | 25 | 25 |
| 11 | Diklat SBNP | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 60 |
| 12 | Diklat ORU | | - | - | - | - | 30 | - | 30 | - | - | 1 |
| 13 | Diklat MIR | | - | - | - | 30 | - | 30 | - | - | - | - |
| 14 | Diklat Kepelautan | | Tk. IV | - | Tk.III/V | - | Tk.IV | 66 | Tk.III | - | Tk.II | Tk.IV |
| 15 | Diklat Pemutakhiran Pelaut | | Tk. V | - | Tk. I s/d IV | - | - | 201 | - | - | - | 1 |
| 16 | Kursus Penyegaran Marine Inspector | Akt | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | - |
| 17 | Pembinaan Operasional Pelaksanaan Tugas | Paket | 1 | | 1 | | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| 18 | Peningkatan Keterampilan PPNS | OH | 900 | | - | | 600 | - | - | - | 500 | - |
| 19 | Pembentukan Penyidik PPNS | OH | - | | 600 | | - | - | 500 | 30 | - | - |
| 20 | Konstable | OH | 1350 | | - | | 750 | - | - | - | 800 | - |
| 21 | Pelatihan Gulang Cemar | OH | 640 | | - | | 450 | - | - | - | 300 | - |
| 22 | Peningkatan PSCO | OH | 360 | | 480 | | 288 | - | 300 | - | 300 | - |
| 23 | Pembekalan Tugas GAMAT Pada Awak Kpl | OH | 1940 | | 1050 | | 2445 | - | 1500 | - | 1355 | - |
| 24 | Latihan dasar Kesatuan PLP | OH | 300 | | 300 | | 400 | 35 | 200 | 30 | 250 | - |
| 25 | Sosialisasi NCP | Paket | 1 | | 2 | | 1 | 1 | - | - | - | - |
| 26 | Sosialisasi Peraturan Salvage | Paket | 1 | | - | | 2 | - | - | - | 1 | - |
| 27 | Barang Berbahaya | OH | 120 | | 300 | | 250 | 30 | 200 | 30 | 300 | - |
| 28 | Pemberkasan Kecelakaan Kapal | OH | 150 | | - | | 150 | 30 | - | - | 150 | - |
| 29 | Rescue Team | OH | 640 | | - | | 600 | 30 | - | - | 800 | - |
| 30 | Marine Pollution Prevention Exercise | Paket | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - |
| KERJASAMA INTERNASIONAL | | | | | | | | | | | | |
| 31 | Pembayaran luran Tokyo MOU | Paket | 2 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - |

c. Program Aksesibilitas Pelayanan Transportasi Laut

Tabel 2.19

Realisasi Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Aksesibilitas Pelayanan Transportasi Laut

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|-------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 1 | Kapal | DWT | | 25.700 | | 29.350 | | 29.850 | | 32.100 | | 33.350 |
| | | (KPL) | | 48 | | 52 | | 53 | | 56 | | 58 |
| 2 | Pelabuhan Pangkal | Bh | | 22 | | 25 | | 26 | | 29 | | 30 |
| 3 | Pelabuhan Singgah | Bh | | 354 | | 370 | | 388 | | 418 | | 423 |
| 4 | Frekuensi | Voy | | 998 | | 1.139 | | 1.298 | | 1.358 | | 1.290 |
| 5 | Penempatan Kapal | | | | | | | | | | | |

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|-------------------|--------|----------|---------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| | Kawasan Barat Ind | Kpl | | 5 (10,4%) | | 11 (21%) | | 11 (20%) | | 11 (19,6%) | | 11 (19%) |
| | Kawasan Timur Ind | Kpl | | 44 (91,8%) | | 41 (79%) | | 42 (80%) | | 45 (80,4) | | 47 (81%) |

d. Program Pembangunan Transportasi Laut

Tabel 2.20
Realisasi Program Pembangunan Transportasi Laut

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|------------------------------|--------------------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| ANGKUTAN LAUT | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Kapal Penumpang | Unit | 6 | - | 6 | - | 8 | - | 2 | 1 | 2 | 2 |
| 2 | Pembangunan kapal perintis | Unit | 2 | 2 | 4 | 4 | 3 | 1 | 2 | 5 | 2 | 2 |
| PELABUHAN | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pembangunan | Meter | - | 1.983 | - | 1.833 | - | 1.550 | - | 3.291 | | 3.620 |
| | - Dermaga | Meter | | | | | | 3.595 | | 5.165 | | |
| | - Lap. Penumpukan | Meter | | | | | | 800 | | 1.000 | | |
| | - Gudang | Meter | | | | | | | | | | |
| 2 | Kantor UPT Adpel/Kanpel | Lokasi | - | 41 | - | 60 | - | 111 | - | 162 | - | - |
| KESELAMATAN PELAYARAN | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pembangunan | Unit | 17 | - | 17 | 1 | 18 | 2 | 18 | 1 | 18 | 5 |
| | - Menara Suar | Unit | 61 | 15 | 64 | 4 | 45 | 17 | 51 | 32 | 55 | 31 |
| | - Rambu Suar | Unit | 37 | - | 33 | 15 | - | 9 | - | 143 | - | 10 |
| | - Pelampung Suar | Unit | | | | | | | | | | |
| 2 | Peningkatan Alat Fungsional | Paket | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 3 | Menara Suar | Unit | 17 | - | 17 | 1 | 18 | 2 | 18 | 1 | 18 | 1 |
| 4 | Rambu Suar | Unit | 61 | 15 | 64 | 4 | 45 | 17 | 51 | 32 | 55 | 31 |
| 5 | Pelampung Suar | Unit | 37 | - | 33 | 15 | - | 9 | 133 | 143 | - | 10 |
| 6 | Pembebasan Lahan Telkom Pelayaran | Paket | 3 | - | 2 | - | - | 4 | - | 13 | - | 6 |
| 7 | Bangunan Gedung Telkom Pelayaran | Paket | 16 | - | 15 | - | - | 5 | - | 7 | - | 2 |
| 8 | Perangkat Radio | Unit | 70 | - | 67 | 50 | 80 | 19 | 67 | - | - | - |
| 9 | Ship Reporting System | Unit | 7 | - | 3 | - | 3 | - | 3 | - | - | 18 |
| 10 | Vessel Traffic Service | Paket | 2 | 2 | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 |
| 11 | Maritime Telecommunication System | Unit | 6 | 1 | 6 | - | 6 | - | 9 | 1 | 6 | 1 |
| 12 | Power Plant | Unit | 23 | 42 | 17 | - | 4 | 10 | - | 40 | - | - |
| 13 | AC Split 2 PK | Unit | 72 | - | 64 | - | 40 | | 100 | - | 85 | - |
| 14 | Gedung Kantor Pangkalan Kenavigasian | M2 | 2.700 | 600 | 1.550 | - | 1000 | 540 | 1200 | - | 1600 | - |
| 15 | Gudang Tertutup | M2 | 500 | - | 258 | - | 1200 | 1050 | 1200 | 300 | 1200 | - |
| 16 | Gudang Terbuka | M2 | 600 | - | 400 | - | 200 | | 300 | - | 600 | - |
| 17 | Gedung Bengkel | M2 | 7000 | - | 400 | - | 430 | 430 | 430 | - | 600 | - |
| 18 | Dermaga | M' | - | 161 | 160 | 66 | 60 | 338 | 60 | 182 | 160 | 56 |

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|----------------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 19 | Taman Pelampung | M2 | 7.000 | - | - | - | 1000 | | 1000 | 3.200 | 1500 | - |
| 20 | Peralatan Bengkel / Survey | Paket | 7 | - | 4 | - | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| 21 | Alat Angkut | Unit | 4 | - | 2 | - | 2 | - | 2 | - | 4 | - |
| 25 | Gedung Kantor di Pangkalan PLP | Unit | 24 | - | - | - | - | 5 | - | 23 | - | - |
| 26 | Pengadaan Peralatan SAR di Adpel | Set | 70 | - | 70 | - | 70 | - | 70 | - | 70 | - |
| 27 | Pembangunan Rumah Dinas, Asrama | Unit | 10 | - | - | - | - | 22 | - | - | - | - |
| 28 | Pengadaan Gulang Cemar | Set | 5 | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| 29 | Pengadaan Peralatan Pengerukan | Unit | 1 | - | - | - | 1 | 1 | - | - | 1 | - |
| 30 | Kapal Marine Surveyor | Unit | 5 | 30 | 5 | - | 5 | - | 5 | - | 5 | - |
| 31 | Kapal Penanggulangan Kecelakaan | Unit | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| 32 | Kapal Kenavigasian Negara | Unit | 2 | - | 2 | - | 2 | 4 | 2 | 1 | 3 | 4 |
| 33 | Supervisi Kapal Bantuan Belanda | Bulan | 6 | - | 12 | - | 12 | - | - | - | - | - |
| 34 | Supervisi Kapal Bantuan Denmark | Bulan | - | - | 12 | - | 12 | - | 6 | - | - | - |
| 35 | Kapal Patroli GAMAT | Unit | 23 | - | 11 | - | 54 | 22 | 12 | 20 | 13 | 13 |

4. TRANSPORTASI UDARA

a. Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas Transportasi Udara;

Selama kurun waktu 2005-2008 telah dilakukan kegiatan rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan sejumlah 2.881.925 m² dari target 2.106.695 m² atau sebesar 136,80%, fasilitas terminal sejumlah 17.842 m² dari target 74.283 m² atau sebesar 23,86%, fasilitas bangunan sejumlah 124.083 m² dari target 101.613 m² atau sebesar 122,11%, dan fasilitas keselamatan penerbangan sejumlah 77 paket dari target 2.013 paket atau sebesar 3,83%.

- 1) Target awal 2005-2009 untuk program rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan pada tahun 2005 ditetapkan sebesar 737.498 m² dengan realisasi sebesar 648.341 m². Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan / sisi udara tahun 2005 sebesar Rp. 71.419.086,00 dan terealisasi sebesar Rp. 62.134.604,82; Untuk tahun 2006 target untuk rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan 1.176.686 m² dengan realisasi 631.322 m², adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan/ sisi udara tahun 2006 sebesar Rp. 96.866.908.000 dan terealisasi sebesar Rp. 95.277.321.000,00; Untuk tahun 2007 ditetapkan sebesar 102.995 m². Seiring dengan perjalanan waktu, target tersebut terealisasi sebesar 822.342 m².

Hal ini dilakukan untuk memenuhi kebutuhan akan perlunya rehabilitasi atau pemeliharaan fasilitas landasan guna meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan. Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan/ sisi udara tahun 2007 sebesar Rp. 160.850.255.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 159.008.498.000; Untuk tahun 2008, ditetapkan target rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan/ fasilitas sisi udara sebesar 86.516m² dan terealisasi sebesar 779.920 m² atau 801,47%. Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan/ sisi udara tahun 2008 sebesar Rp. 178.609.964.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 159.934.506.000,00 Sedangkan Untuk tahun 2009, ditetapkan target rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan/ fasilitas sisi udara sebesar 728.265 m² dengan dana yang dialokasikan sebesar Rp 205.926.946.000,00.

- 2) Target awal 2005-2009 untuk program rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas terminal pada tahun 2005 ditetapkan sebesar 40.569 m² dan terealisasi sebesar 5.956 m². Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan terminal tahun 2005 sebesar Rp. 2.595.837.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 2.258.378.190,00; Untuk tahun 2006, ditetapkan target rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas terminal sebesar 4.016 m². Dan terealisasi sebesar 1.755 m² atau 43,70%. Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan terminal tahun 2006 sebesar Rp. 1.548.000.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 1.544.215.000,00; Untuk tahun 2007, ditetapkan sebesar 12.268 m². Seiring dengan perjalanan waktu, target tersebut berubah menjadi 7.473 m² dan terealisasi sebesar 7.353 m² atau 98,39 %. Hal ini disebabkan oleh kegiatan pemeliharaan terminal seluas 120 m² di Bandar udara Ayawasi – Sorong yang merupakan kegiatan APBN-P waktunya terlalu singkat, sehingga tidak dapat dilaksanakan. Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan terminal tahun 2007 sebesar Rp. 5.016.288.000 dan terealisasi sebesar Rp. 4.640.570.000,00; Untuk tahun 2008, ditetapkan target rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas terminal sebesar 17.933 m². Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan terminal tahun 2008 sebesar Rp. 8.245.334.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 6.496.556.000,00; Untuk tahun 2009, ditetapkan target rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas terminal sebesar 4.167 m² dengan dana yang dialokasikan sebesar Rp. 6.496.556.000,00
- 3) Target awal 2005-2009 untuk program rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas bangunan pada tahun 2005 ditetapkan sebesar sebesar 50.093 m². Dan terealisasi sebesar 7.823 m² atau 15,62%. Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan bangunan tahun 2005 sebesar Rp. 5.728.221.000,00 Dan terealisasi

sebesar Rp. 4.983.552. 000; Untuk tahun 2006, ditetapkan target rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas bangunan sebesar 50.049 m². Dan terealisasi sebesar 12.426 m². Untuk tahun 2007 ditetapkan sebesar 613 m². Seiring dengan perjalanan waktu, target tersebut terealisasi sebesar 48.772 m² atau 7.956,28 %. Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas gedung operasional tahun 2007 sebesar Rp. 18.953.195.000 dan terealisasi sebesar Rp. 18.664.327.000,00; Untuk tahun 2008, ditetapkan target rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas gedung dan bangunan sebesar 858 m². Dan terealisasi sebesar 55.082 m². Adapun dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan program rehabilitasi dan pemeliharaan gedung dan bangunan tahun 2008 sebesar Rp. 22.446.773.000,00 Dan terealisasi sebesar Rp 18.042.134.000,00; Untuk tahun 2009, ditetapkan target rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas gedung operasional sebesar 98.043 m² dengan dana yang dialokasikan sebesar Rp. 23.337.204.000,00

- 4) Untuk fasilitas keamanan penerbangan, realisasi sangat jauh dibandingkan dengan target yang hendak dicapai, untuk tahun 2005-2008 dari target sebanyak 2.013 paket, hanya 77 paket yang terealisasi atau hanya 3,83%. Untuk tahun 2009, ditetapkan target sebesar 147 paket dengan dana yang dialokasikan sebesar Rp. 6.288.249.000,00

Tabel 2.21

Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas Transportasi Udara

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 |
|----|--------------------|----------------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target |
| 1 | Fasilitas Landasan | m ² | 737.498 | 648.341 | 1.179.686 | 631.322 | 102.995 | 822.342 | 86.516 | 779.920 | 182.927 |
| 2 | Fasilitas Terminal | m ² | 40.569 | 5.956,02 | 4.016 | 1.755 | 12.268 | 7.353 | 17.933 | 2.778 | 16.179 |
| 3 | Fasilitas Bangunan | m ² | 50.093 | 7.823 | 50.049 | 12.426 | 613 | 48.752 | 858 | 55.082 | 613 |
| 4 | Fasilitas Kespem | Paket | 651 | 34 | 984 | 14 | 205 | 22 | 173 | 7 | 147 |

b. Program restrukturisasi kelembagaan dan peraturan transportasi udara

Tabel 2.22

Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan dan Peraturan Transportasi Udara

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 |
|----|----------------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target |
| 1 | Penyusunan Peraturan | Paket | 41 | 48 | 31 | 34 | 32 | 38 | 28 | 30 | 28 |
| 2 | Penyusunan Sispro Teknis | Paket | 73 | 37 | 72 | 1 | 68 | 30 | 64 | 4 | 57 |
| 3 | Penyuluhan/Penyebaran Info | Paket | 9 | 4 | 12 | 10 | 4 | 8 | 5 | 5 | 4 |
| 4 | Penyelenggaraan Rapat Koordinasi | Paket | 3 | 3 | 4 | 6 | 3 | 3 | 4 | 1 | 3 |
| 5 | Evaluasi dan Pelaporan | Paket | 5 | 6 | 5 | 8 | 5 | 6 | 4 | 6 | 4 |
| | | Buku | 200 | 240 | 200 | 240 | 200 | 240 | 200 | 240 | 200 |
| 6 | Pengawasan & Supervisi Kons | Paket | 27 | 12 | 26 | 16 | 27 | 34 | 26 | 16 | 27 |
| 7 | Pembuatan Sistem Pulahta | Paket | 4 | 11 | 4 | 12 | 4 | 4 | 3 | 4 | 2 |

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 |
|----|-----------------------------------|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target |
| 8 | Peningkatan Kinerja Pegawai | Paket | 7 | 7 | 32 | 17 | 7 | 22 | 7 | 4 | 7 |
| 9 | Sertif Kompetensi Penerb | Paket | 22 | | 23 | | 24 | | 24 | | 24 |
| 10 | Distribusi kelayakan Pesawat | buku | 150 | | 160 | | 165 | | 165 | | 165 |
| 11 | Pembuatan Sertifikat | Paket | 86 | 42 | 101 | 30 | 106 | | 121 | | 121 |
| 12 | Penyusunan Studi | Paket | 1 | 6 | - | | - | 4 | 1 | 8 | 1 |
| 13 | Verifikasi Fasilitas Bandar udara | Lokasi | 6 | | 6 | 32 | 6 | 19 | 6 | 31 | 4 |
| 14 | Restrukturisasi Rute | rute | 7 | | 7 | | 7 | | 7 | | 7 |

c. Program Aksesibilitas Pelayanan Transportasi Udara

Dalam upaya meningkatkan aksesibilitas pelayanan transportasi udara, pada tahun 2005 telah dibuka 189 rute penerbangan komersial dan 90 rute penerbangan perintis, selanjutnya sejalan dengan kebijakan multi operator transportasi udara pada tahun 2009 menjadi 170 rute penerbangan komersial dan 99 rute penerbangan perintis. Sejalan dengan itu, pada tahun 2005 jumlah kota yang terhubung penerbangan komersial adalah 101 kota, dan 81 kota telah terhubung oleh penerbangan perintis. Pada tahun 2009 jumlah kota terhubung untuk rute komersial meningkat menjadi sebanyak 85 kota dan rute penerbangan perintis menjadi 90 kota.

Tabel 2.23

Program Aksesibilitas Pelayanan Transportasi Udara

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | Th. 2006 | Th. 2007 | Th. 2008 | Th. 2009 |
|----|---------------------------------|----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | Realisasi | Realisasi | Realisasi | Realisasi | Perkiraan |
| 1 | Jumlah rute | Rute | 93 | 93 | 97 | 93 | 99 |
| 2 | Jumlah kota terpencil terhubung | Kota | 81 | 80 | 83 | 84 | 90 |
| 3 | Jumlah Provinsi | Provinsi | 13 | 14 | 13 | 15 | 14 |
| 4 | Jumlah Frekuensi | Kali | 6.656 | 7.176 | 7.592 | 7.124 | 1.013* |
| 5 | Jumlah Anggaran | Rp | 92.268.874 | 112.389.309 | 127.689.238 | 127.098.980 | 164.416.738 |
| 6 | Jumlah Armada | Unit | 30 | 29 | 25 | 38 | 21 |
| | - CASSA 212 | Unit | 16 | 16 | 10 | 19 | 12 |
| | - DHC-6 | Unit | 7 | 6 | 7 | 9 | 7 |
| | - BN2A | Unit | 7 | 7 | 7 | 2 | - |
| | - F 50 | Unit | 0 | 0 | 1 | 8 | 2 |
| | Angkutan BBM | | | | | | |
| 7 | Jumlah lokasi | Lokasi | 7 | 9 | 10 | 8 | 8 |
| 8 | Jumlah Anggaran | Rp | 2.830.424 | 5.678.833 | 9.355.750 | 4.702.873 | 8.666.212 |

*) Data s/d Maret 2009

d. Program Pembangunan Transportasi Udara

- 1) Dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2005-2009 target awal kegiatan pembangunan fasilitas landasan pada tahun 2005 ditetapkan sebesar 316.070 m² sedangkan realisasi menjadi 147.992 m² dengan alokasi dana sebesar Rp. 118.376.063,00 dan terealisasi sebesar Rp. 102.987.174,81; Untuk tahun 2006 target awal kegiatan

pembangunan fasilitas landasan seluas 505.579 m² dan terealisasi seluas 505.579 m² dengan alokasi dana untuk kegiatan ini sebesar Rp. 204.703.478.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 181.492.108.000,00; Untuk tahun 2007 target awal kegiatan pembangunan fasilitas landasan seluas 44.141 m². Seiring dengan perjalanan waktu, target tersebut berubah menjadi 383.002 m² dan terealisasi sebesar 100% dengan alokasi dana sebesar Rp. 996.008.000.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 708.731.198.924; Untuk tahun 2008, dari target awal kegiatan pembangunan fasilitas landasan seluas 982.170 m², terealisasi sebesar 982.170 m² dengan alokasi dana sebesar Rp. 1.321.371.158.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 1.161.962.476.000.-; Untuk tahun 2009, ditetapkan target pembangunan fasilitas landasan seluas 982.170 m².

- 2) Dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2005-2009 target awal kegiatan pembangunan terminal pada tahun 2005 ditetapkan seluas 17.386 m² sedangkan realisasi menjadi 1.870,5 m² dengan alokasi dana sebesar Rp. 5.960.000.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 5.185.200.000,00 Untuk tahun 2006 target awal kegiatan pembangunan fasilitas Terminal seluas 24.449 m² dan terealisasi seluas 6.562 m² dengan alokasi dana untuk kegiatan ini sebesar Rp. 13.517.000.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 13.296.163.000; Untuk tahun 2007 seluas 5.257 m². Seiring dengan perjalanan waktu, target tersebut berubah menjadi 2.253 m² dan terealisasi 100%. Alokasi dana untuk kegiatan ini sebesar Rp. 7.450.645.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 730.645.000,00; Untuk tahun 2008, dari target 7.685 m², terealisasi sebesar 1.161 m². Alokasi dana untuk kegiatan ini sebesar Rp. 7.162.049.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 6.933.633.000,00; Untuk tahun 2009, ditargetkan sebesar 6.933 m².
- 3) Dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2005-2009 target awal untuk kegiatan pembangunan fasilitas gedung operasional dan bangunan pada tahun 2005 seluas 21.468 m² sedangkan realisasi menjadi 10.095 m² dengan alokasi dana sebesar Rp. 20.244.916,00 dan terealisasi sebesar Rp 17.613.076,92; Untuk tahun 2006 target awal kegiatan pembangunan fasilitas bangunan seluas 21.449 m² dan terealisasi seluas 7.673 m² dengan alokasi dana sebesar Rp. 32.293.800.000,00 dan terealisasi sebesar Rp.31.241.201.000; Untuk tahun 2007 target pembangunan fasilitas bangunan seluas 262 m². Seiring dengan perjalanan waktu, target tersebut berubah menjadi 12.354 m² yang tersebar di 73 bandar udara dan terealisasi 100 %. Alokasi dana untuk kegiatan ini sebesar Rp. 111.069.962.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 105.505.788.500; untuk tahun 2008, dari target pembangunan fasilitas bangunan seluas 367 m², terealisasi sebesar 56.957 m² dengan alokasi dana untuk kegiatan ini sebesar Rp. 454.013.707.000,00 dan terealisasi sebesar Rp. 428.642.577.000; Untuk tahsarun 2009, ditargetkan sebe 3.714 m².

- 4) Upaya menekan jumlah kecelakaan dilakukan melalui pengadaan dan peningkatan fasilitas keselamatan yang terdiri dari fasilitas telekomunikasi, fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas listrik bandar udara. Dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2005-2009 target awal kegiatan pembangunan fasilitas keselamatan penerbangan pada tahun 2005 sebanyak 279 paket dengan realisasi sebanyak 469 paket. Untuk tahun 2006 target awal kegiatan pembangunan fasilitas keselamatan penerbangan sebanyak 421 paket dan terealisasi sebanyak 839 paket. Untuk tahun 2007 target awal kegiatan pembangunan fasilitas keselamatan penerbangan sebanyak 88 paket dan seiring dengan perjalanan waktu, terealisasi menjadi 388 paket. Untuk tahun 2008 target awal kegiatan pembangunan fasilitas keselamatan penerbangan sebanyak 74 paket dan terealisasi menjadi 605 unit. Sedangkan untuk tahun 2009, dari target kegiatan pembangunan fasilitas keselamatan penerbangan sebanyak 72 paket.

Tabel 2.24
Fasilitas Komunikasi Penerbangan Tahun 2005-2008

| No | Uraian | Satuan | 2005 | 2006 | 2007 ^{*)} | 2008 ^{*)} |
|-----|-------------------|--------|------|------|--------------------|--------------------|
| 1. | VHF Portable | Unit | 20 | 21 | 29 | 7 |
| 2. | HF-SSB | Unit | 11 | 3 | 38 | 10 |
| 3. | T-S ADC | Set | 1 | 5 | 10 | 13 |
| 4. | AMSC/AMSS | Unit | 11 | 0 | 5 | 0 |
| 5. | ATIS | Unit | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 6. | TELEPRINTER | Unit | 5 | 2 | 4 | 4 |
| 7. | RECORDER | Unit | 2 | 2 | 12 | 13 |
| 8. | VHF-ER | Set | 0 | 3 | 1 | 1 |
| 9. | VSAT | Unit | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10. | T-S APP | Set | 0 | 2 | 1 | 0 |
| 11. | RADIO LINK | Unit | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 12. | LINK VHF REPEATER | Unit | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13. | RADAR | Set | 0 | 0 | 0 | 0 |

Keterangan :

- * Setelah dilakukan cek ulang dengan DIPA TA 2007 dan 2008 (setelah penghematan berupa penundaan kegiatan)

Tabel 2.25
Fasilitas Navigasi Penerbangan 2005-2008

| No | Uraian | Satuan | 2005 | 2006 | 2007 ^{*)} | 2008 ^{*)} | Kumulatif |
|----|--------|--------|------|------|--------------------|--------------------|-----------|
| 1. | NDB | Unit | 0 | 0 | 0 | 0 | 173 |
| 2. | VOR | Unit | 0 | 3 | 2 | 12 | 74 |
| 3. | DME | Unit | 0 | 3 | 2 | 12 | 79 |
| 4. | PSR | Unit | 0 | 0 | 1 | 11 | 14 |
| 5. | SSR | Unit | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 |

| No | Uraian | Satuan | 2005 | 2006 | 2007 ^{*)} | 2008 ^{*)} | Kumulatif |
|----|--------|--------|------|------|--------------------|--------------------|-----------|
| 6. | MSSR | Unit | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 |
| 7. | ADS-B | Unit | 0 | 0 | 5 | 20 | 25 |
| 8 | ILS | Unit | | | | | 38 |

Keterangan :

* Setelah dilakukan cek ulang dengan DIPA TA 2007 dan 2008 (setelah penghematan berupa penundaan kegiatan)

Tabel 2.26

Fasilitas Keamanan Bandar udara 2005-2008

| No | Uraian | Satuan | 2005 | 2006 | 2007 ^{*)} | 2008 ^{*)} | Kumulatif |
|----|-------------------|--------|------|------|--------------------|--------------------|-----------|
| 1. | X-RAY | Unit | | | | | 291 |
| 2. | CCTV | Unit | | | | | 17 |
| 3. | FIDS | Unit | | | | | 33 |
| 4. | WTMD | Unit | | | | | 202 |
| 6. | Fire Alarm System | Unit | | | | | 3 |

Tabel 2.27

Fasilitas Listrik Bandar Udara 2005-2009

| No | Uraian | Satuan | 2005 | 2006 | 2007 ^{*)} | 2008 ^{*)} |
|-----|------------------------------------|--------|------|------|--------------------|--------------------|
| 1. | Genset | Unit | | | | |
| | - < 10 kVA | | 1 | 9 | 6 | 7 |
| | - 10 – 35 kVA | | 2 | 4 | 7 | 17 |
| | - 35 -50 kVA | | 1 | 0 | 5 | 4 |
| | - 50 – 100 kVA | | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | - 100 – 200 kVA | | 1 | 2 | 2 | 5 |
| | - 200 – 300 kVA | | 1 | 1 | 4 | 0 |
| | - 300 – 500 kVA | | 0 | 0 | 2 | 1 |
| | - > 500 kVA | | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 2. | ATS dan ACOS | System | 0 | 0 | 12 | |
| 3. | ACOS Power CONTROL | System | 0 | 0 | 4 | |
| 4. | Transmisi & Distribusi | System | 0 | 0 | 31 | |
| 5. | <i>Integrated Lighting Protect</i> | Set | 0 | 0 | 6 | |
| 6. | AC | Unit | 82 | 39 | 0 | |
| 7. | <i>Escalator</i> | Unit | 0 | 0 | 0 | |
| 8. | <i>Elevator</i> | Unit | 0 | 0 | 0 | |
| 9. | <i>Garbarata</i> | Unit | 0 | 0 | 0 | |
| 10. | <i>Conveyor</i> | Unit | 0 | 6 | 0 | |
| 11. | UPS | Unit | 0 | 0 | 5 | |
| 12. | <i>Light/ Sirene</i> | Unit | 4 | 18 | 0 | |
| 13. | <i>Solar Cell</i> | Unit | 0 | 0 | 9 | |

Keterangan :

* Setelah dilakukan cek ulang dengan DIPA TA 2007 dan 2008 (setelah penghematan berupa penundaan kegiatan)

Untuk menunjang aktivitas penerbangan malam dan meningkatkan minimal operasional (*visibility*), sampai dengan tahun 2005, 53 bandar udara telah dilengkapi dengan lampu landasan (*Runway Light*), dan 28 bandar udara diantaranya dilengkapi dengan lampu pendaratan PALS (*Precision Approach Lighting System*) dan 20 bandar udara dilengkapi dengan MALS (*Medium Approach Lighting System*). Pada tahun 2007 terdapat tambahan 1 bandar udara yang dilengkapi dengan PALS.

Hingga tahun 2005, peralatan *Instrument Landing System (ILS)* telah dipasang pada 23 bandar udara (sebanyak 28 unit). Pada tahun 2006, dilakukan penggantian 4 unit ILS di Bandar Udara Polonia - Medan, Sultan Syarif Kasim II – Pekanbaru, NGurah Rai – Denpasar dan Tjilik Riwut – Palangkaraya yang merupakan pemindahan dari Bandar Udara Dominie Eduard Osok – Sorong. Hingga tahun 2007 telah terpasang sebanyak 31 unit peralatan *Instrument Landing System (ILS)* yang terdapat di 27 lokasi bandar udara. Pada tahun 2008 terdapat pemasangan ILS sebanyak 7 unit pada Bandar Udara Depati Amir, Kalimantan, Sultan Babullah-Ternate, Sentani-Jayapura, Abdurahman Saleh-Malang, Hang Nadim-Batam, dan Fatmawati-Bengkulu, sehingga hingga 2008 telah terpasang peralatan ILS sebanyak 38 Unit.

Dalam rangka pemantauan dan pengamatan penerbangan, secara bertahap dialokasikan pemasangan radar. Hingga tahun 2005, telah terpasang peralatan radar sebanyak 35 unit yang terdiri dari PSR (*Primary Surveillance Radar*) sebanyak 13 Unit, SSR (*Secondary Surveillance Radar*) sebanyak 17 Unit dan MSSR (*Monopulse Secondary Surveillance Radar*) sebanyak 5 unit. Pada tahun 2007, terdapat tambahan pemasangan 1 buah radar dan hingga tahun 2008 telah terpasang peralatan radar sebanyak 37 Unit di 20 lokasi yang terdiri dari PSR sebanyak 14 Unit, SSR sebanyak 17 Unit, dan MSSR sebanyak 6 unit. Pemasangan radar pada tahun 2008 yaitu pemasangan radar PSR di Bandar Udara Sentani.

Jumlah peralatan NDB sebagai peralatan navigasi sampai dengan tahun 2005 telah terpasang sebanyak 173 unit dan hingga sekarang tidak ditambah lagi terkait dengan perkembangan teknologi navigasi. Penggunaan NDB saat ini hanya dibatasi sebagai *locator system* untuk pendaratan presisi (*ILS*) saja, sedangkan untuk menunjang *approach* dan *enroute*, menggunakan DVOR dan DME sehingga jumlahnya tidak ditambah.

Pemasangan DVOR/DME pada tahun 2005, telah terpasang di 59 lokasi. Pada tahun 2006, terdapat tambahan 3 buah untuk lokasi Enarotali, Endean Ternate. Sampai dengan tahun 2007 telah terpasang yaitu DVOR sebanyak 67 unit dan DME sebanyak 66 unit. Hingga tahun 2008 jumlah peralatan DVOR yang terpasang meningkat menjadi 74 unit dan DME sebanyak 79 unit. Dengan dipasangnya alat tersebut, maka proses pendekatan dan pendaratan pesawat udara yang sebelumnya dilakukan dengan prosedur visual (*visual approach*) akan meningkat menjadi prosedur instrumen non presisi, sehingga dapat meningkatkan aspek keselamatan penerbangan. Hingga saat ini kebutuhan DVOR/DME untuk

enroute sudah mencukupi, sedangkan untuk kebutuhan *approach*, perlu dikaji secara selektif.

Untuk peralatan komunikasi penerbangan sampai dengan tahun 2007 telah terpasang 387 unit HF-SSB (*High Frequency Single Side Band*), sebagai fasilitas komunikasi *point to point* (*Ground to Ground*) antar bandar udara. Sedangkan untuk peralatan komunikasi *Air to Ground* sampai tahun 2007 antara lain pemasangan VHF-*portable* sebanyak 142 unit, dan VHF-ER 28 set. Dan pada tahun 2008 pemasangan VHF-*portable* bertambah menjadi 160 unit dan VHF-ER sebanyak 30 set. Dengan penambahan peralatan tersebut sebagian bandar udara telah mengalami peningkatan pelayanan lalu lintas penerbangan yang semula bersifat informatif menjadi aktif (*positif controlled*), hingga tahun 2008 jumlah bandar udara dengan pelayanan lalu lintas udara ADC sebanyak 45 bandar udara, pelayanan APP (*Approach control*) sebanyak 20 bandar udara, dan ACC (*Area Control*) sebanyak 2 bandar udara.

Sebagai penunjang operasional dan keamanan maka tiap-tiap bandar udara dilengkapi dengan peralatan keamanan. Sampai dengan tahun 2005, telah terpasang 228 unit, pada tahun 2006 bertambah 11 unit menjadi 239 unit. Pada tahun 2006 terdapat bantuan/hibah dari Pemerintah Jepang sejumlah 40 unit peralatan *X-Ray* beserta kelengkapannya untuk dioperasikan di bandar udara – bandar udara PT. (Persero) Angkasa Pura I (12 unit pada 4 bandar udara) dan PT. (Persero) Angkasa Pura II (28 unit pada 3 bandar udara). Pada tahun 2007 peralatan *security X-Ray* telah terpasang sebanyak 254 unit dan hingga tahun 2008 bertambah menjadi 291 unit yang terdiri dari peralatan *X-Ray* Bagasi, Kargo dan kabin. Penambahan termasuk penggantian peralatan tersebut telah meningkatkan kecepatan dalam pemeriksaan/pendeteksian barang bawaan yang berbahaya terhadap penerbangan dan calon penumpang pesawat.

Guna peningkatan pelayanan dan kualitas informasi yang diperlukan bagi calon penumpang pesawat udara dilakukan pemasangan peralatan FIDS (*Flight Information Display System*) beserta kelengkapannya. Pada tahun 2006, terdapat 28 unit FIDS dan 33 unit PAS (*Public Address System*), bertambah 3 unit dibandingkan tahun sebelumnya. Pemasangan peralatan FIDS dan PAS pada tahun 2007 sebanyak 30 unit FIDS dan 36 unit PAS. Hingga tahun 2008 jumlah FIDS bertambah menjadi 33 unit dan PAS sebanyak 39 unit.

Selanjutnya penambahan peralatan *Integrated Ground Communication System* (IGCS) 1 unit pada tahun 2006 sehingga jumlahnya menjadi 3 unit di 3 bandar udara. Dan pada tahun 2007 penambahan peralatan *Integrated Ground Communication System* (IGCS) sebanyak 1 unit sehingga jumlahnya menjadi 4 unit di 3 bandar udara. Dengan dipasangnya peralatan IGCS telah mengurangi penggunaan jumlah jalur frekuensi dan meningkatnya kualitas komunikasi antar unit kerja terkait di bandar udara.

Sebagai penunjang kegiatan operasional terutama bagi bandar udara – bandar udara yang memiliki kebutuhan daya listrik yang besar pemasangan

genset menjadi suatu kebutuhan untuk menunjang operasional peralatan-peralatan penunjang keselamatan penerbangan. Pemasangan peralatan genset disesuaikan dengan kebutuhan daya dan kapasitas bandar udara. Pada tahun 2006 sebanyak 5 unit dari tahun sebelumnya sehingga jumlahnya menjadi 196 unit. Dan pada tahun 2007 peralatan genset terpasang sebanyak 571 unit. Hingga tahun 2008 peralatan genset berjumlah 607 unit. Dengan pemasangan termasuk penggantian peralatan genset tersebut diharapkan terpenuhi ketersediaan catu daya listrik untuk mendukung operasional peralatan di bandar udara.

Dalam mengantisipasi perkembangan arus lalu lintas udara dan teknologi CNS/ATM serta mengatasi keterbatasan yang ada saat ini dan menampung pertumbuhan transportasi udara dimasa datang, pada tahun 2008 telah dilakukan hal-hal sebagai berikut: Implementasi penggunaan GNSS sebagai alat bantu navigasi penerbangan; Restrukturisasi ATS rute; Implementasi RNP (*Required Navigation Performance*)/RNAV (*Radio Area Navigation*) pada ATS rute tertentu; Implementasi RVSM (*Reduced Vertical Separation Minima*) (mulai FL290 hingga FL410); Persiapan penerapan otomasi peralatan ATS di Makassar (MAATS) untuk CPDLC dan ADS-C serta ADS-B; Penerapan prosedur-prosedur operasional berbasis satelit (GNSS) dan CPDLC. Implementasi *New English Proficiency*; Persiapan modernisasi sistem otomasi di ATC Jakarta (*Jakarta Automation Air Traffic System*) untuk sistem otomasi di wilayah Barat, direncanakan untuk dilakukan modernisasi mulai tahun 2009; Instalasi sistem peralatan ADS-C dan ADS-B dilokasi yang belum terjangkau RADAR serta sebagai pengganti dan *back up* untuk sistem radar yang usia rata-ratanya sudah tua. Terkait dengan pengelolaan navigasi udara, hingga saat ini akan dilakukan kajian oleh tim untuk memformulasikan bentuk kelembagaan dan pengelolaan ANSP (*Air Navigation Single Provider*) yang tertuang di dalam UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Hingga tahun 2007 jumlah pesawat yang teregistrasi sebanyak 1072 unit dengan rincian : pesawat beroperasi 536 unit, terdiri dari *Fix Wings* 448 unit dan *Rotary wings* 88 unit. Pesawat terdaftar AOC 135 (seat < 30) sebanyak 230 unit, AOC 121 (seat > 30) sebanyak 304 unit. AOC 91 (*general aviation*) sebanyak 102 unit. dan pada tahun 2008 terdapat 962 pesawat yang terdaftar, 702 pesawat udara yang beroperasi, pesawat dengan AOC 135 sebanyak 209 unit, AOC 121 sebanyak 351 unit, AOC 91 sebanyak 142 unit, dengan 58 pesawat udara yang telah dihapus tanda pendaftarannya.

Perkembangan Subsidi Operasi Angkutan Udara Perintis selama kurun waktu tahun 2006 - 2008 mengalami peningkatan. Penerbangan Perintis pada tahun 2006 terdapat 7 rute baru yaitu: Tapak Tuan – Blang Pidie PP, Blang Pidie – Aceh PP, Nunukan – Binuang PP, Palangkaraya – Kuala Pembuang PP, Palu – Buol PP, Jayapura – Pagai PP, Timika – Illu PP. Pada tahun 2007 terdapat 12 rute perintis baru : Datadawai – Melak PP, Longbawan – Malinau PP, Long Layu – Malinau PP, Palangkaraya – Buntok PP, Makassar – Tana Toraja PP, Makassar – Bua PP, Bua – Masamba PP, Ternate – Gebe PP, Wamena – Lilim PP, Wamena – Apalapsili PP, Wamena

– Mindiptanah PP, Timika – Dekai PP dan pada tahun 2008 terdapat 6 rute perintis baru : Banda Aceh – Tapak Tuan PP, Medan – Blang Pidie PP, Palu-Poso PP, Manado-Naha PP, Kendari – Bau-Bau PP, Langgur – Larat PP. Namun untuk rute Kendari – Bau-Bau PP subsidi dihapus karena tidak ada operator, begitu juga untuk rute Palangkaraya – Kuala Kurun PP, Palangkaraya – Kuala Pembuang PP dan Palangkaraya – Buntok PP dikarenakan tidak ada operator yang melayani.

Terkait dengan peraturan dan regulasi penerbangan nasional, sebagai tindak lanjut penerbitan UU No.1 Tahun 2009 saat ini akan dilakukan sosialisasi kepada masyarakat serta peraturan-peraturan pelaksana lainnya. Pada tahun 2008 terdapat beberapa peraturan Dirjen Perhubungan Udara mengenai persetujuan pengujian peralatan *Ground Support Equipment (GSE)* yang dilakukan melalui SKEP/89/IV/2008 dan SKEP/91/IV/2008. Peraturan Dirjen Hubud No. 95 tahun 2008 tentang Petunjuk teknis penanganan Petugas Pengamanan dalam Penerbangan (*In-Flight Security Officer/Air Marshal*) pesawat udara niaga asing. Peraturan Dirjen Hubud No.195/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*), juga peraturan mengenai Sertifikasi Kecakapan Petugas dan Teknisi Perawatan Kendaraan PKP-PK serta petugas *Salvage* melalui SKEP Dirjen No.199/IX/2008.

Terkait dengan aspek Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, didalam mencapai suatu tingkat keselamatan penerbangan yang diinginkan diperlukan metode dan tindakan-tindakan tertentu salah satunya adalah *Safety Management System (SMS)*, yaitu suatu pendekatan terorganisir untuk mengelola keselamatan, yang mencakup struktur organisasi yang diperlukan, tanggung jawab, kebijakan dan prosedur. Sampai dengan tahun 2008 telah dilaksanakan beberapa kegiatan yang merupakan bagian dari SMS, yaitu kegiatan sertifikasi operasi bandar udara, sertifikasi peralatan keamanan, dan sertifikasi pesawat udara.

Sampai dengan tahun 2008 telah dilaksanakan beberapa kegiatan yang merupakan bagian dari *Safety Management System* yaitu: mengidentifikasi beberapa gejala yang menyebabkan kecelakaan; menindak lanjuti perbaikan yang harus dilaksanakan untuk meyakinkan standar tingkat keselamatan selalu terjaga; memonitor secara berkesinambungan dengan melakukan pengawasan secara berkala terhadap tingkat keselamatan penerbangan; kegiatan yang dilaksanakan meliputi : Sertifikasi Operasi Bandar Udara Pada 57 bandar udara, Sertifikasi peralatan keamanan pada 2 bandar udara, Sertifikasi pesawat udara pada 536 pesawat udara, Sertifikasi Fasilitas Peralatan RDPS Medan, Sertifikasi Fasilitas MAATS, Pembuatan Peraturan (PP, KM) terkait dengan pelaksanaan *Safety Management System (SMS)*, Pembuatan organisasi formal yang terkait dengan pelaksanaan SMS.

Pelarangan terbang maskapai Penerbangan Nasional pada wilayah Eropa sampai dengan tahun 2009 telah dicabut pada bulan Juli 2009 seiring dengan kebijakan – kebijakan dari Ditjen Perhubungan Udara dalam

menindaklanjuti hasil audit ICAO, diantaranya melakukan restrukturisasi organisasi kantor pusat Ditjen Perhubungan Udara dengan dikeluarkannya KM 20 tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja dengan struktur baru yaitu (1) Direktorat Angkutan Udara (2) Direktorat Bandar Udara (3) Direktorat Keamanan Penerbangan (4) Direktorat Navigasi Penerbangan (5) Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Peningkatan *safety oversight*, Peningkatan inspektur Ditjen Hubud, Pengaktifan PPNS, Penindaklanjutan hasil ICAO USOAP audit, peningkatan anggaran operasional, melaksanakan *training SMS*, mengeluarkan *safety circular*, dan merevisi beberapa peraturan penerbangan yang ada mengacu kepada ketentuan dari ICAO.

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2005-2009 target awal untuk kegiatan pembangunan bandar udara baru pada tahun 2005 sampai dengan tahun 2008 adalah 0. Namun pada tahun 2007 dan 2008 dimulai pembangunan 2 bandar udara baru, yaitu:

1) *Pembangunan Bandar Udara Medan Baru.*

Pembangunan sisi darat (*private sector*) dibiayai PT. (Persero) Angkasa Pura II senilai Rp. 1,28 Triliun saat ini sedang berjalan diharapkan tahun 2009 dapat dioperasikan. Pembangunan sisi udara (*public sector*) dibiayai melalui APBN dimulai tahun anggaran 2007 dan diharapkan dapat dioperasikan secara terbatas pada tahun 2009. *Ground Breaking Ceremony* dilaksanakan tanggal 29 Juni 2006 oleh Wakil Presiden RI. Pembangunan Bandar udara Medan Baru membutuhkan biaya sebesar Rp. 3,035 Triliun.

Saat ini (posisi bulan Mei 2008) pekerjaan timbunan tanah yang meliputi :

| | |
|---|---------|
| a) Timbunan Struktur (<i>Borrow Area</i>) | 22,25 % |
| b) Timbunan Non Struktur (ex. Galian) | |
| - Ex Galian <i>Existing</i> | 0,99 % |
| - Ex Galian <i>Ponding</i> | 1,70 % |
| - Ex Galian <i>Dewatering</i> | 0,51 % |
| c) Timbunan Non Struktur (<i>Borrow Area</i>) | 40,35 % |

2) *Pembangunan Bandar udara Lombok Baru*

Pembangunan Bandar udara Lombok Baru senilai ± Rp. 665 Milyar dibiayai oleh PT. (Persero) Angkasa Pura I sebesar Rp. 515 Milyar dan Pemda NTB sebesar 150 Milyar sesuai kesepakatan bersama antara kedua belah pihak.

Tabel 2.28
Program Pembangunan Transportasi Udara

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 |
|----|--|----------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target |
| 1 | Fasilitas Landasan | M ² | 316.070 | 159.998 | 505.579 | 1.011.499 | 44.141 | 383.002 | 37.078 | 982.170 | 78.397 |
| 2 | Fasilitas Terminal | M ² | 17.386 | 1.870,5 | 24.449 | 6.562 | 5.257 | 2.253 | 7.685 | 1.161 | 6.933 |
| 3 | Fasilitas Bangunan | M ² | 21.468 | 10.095,48 | 21.449 | 7.673 | 262 | 12.354 | 367 | 56.957 | 262 |
| 4 | Penyiapan Lahan/Sertifikasi | M ² | 34.224 | 129.541 | 34.224 | | 34.224 | 465.505 | 34.224 | 194.467 | 34.224 |
| 5 | Kegiatan Studi | Paket | 10 | | 11 | 27 | - | | - | 13 | - |
| 6 | Fasilitas Kespem | Paket | 279 | 469 | 421 | 839 | 88 | 388 | 74 | 605 | 72 |
| 7 | Armada Penerbangan | unit | 40 | | 42 | | 49 | | 56 | | 67 |
| 8 | PSD/Subsidi/Bantuan | Rute | 94 | 93 | 94 | 93 | 94 | 97 | 95 | 93 | 95 |
| | | drum | 3714 | 1.950 | 3.714 | 2.801 | 3.714 | 6.208 | 3.714 | 4.096 | 3.714 |
| 9 | Pembangunan Bandar udara Baru (Medan Baru & Lombok Baru) | Paket | - | | - | | - | | - | | 2 |
| 10 | Pembangunan Kantor Baru | Paket | 1 | | 4 | | 4 | | - | | - |
| 11 | Pusat | Paket | 642 | | 683 | | 658 | | 665 | | 654 |

e. Program Rehabilitasi dan Rekonstruksi Bandar udara di daerah Bencana

Tabel 2.29

Program Rehabilitasi dan Rekonstruksi Bandar udara di Daerah Bencana

| No | Kegiatan | Satuan | 2007 | | 2008 | | 2009 |
|-----------------------------------|-------------------------------------|--------|--------|-----------|--------|-----------|---------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target |
| Lasikin Sinabang | | | | | | | |
| 1 | Pekerjaan timbunan tanah | M3 | - | | - | | - |
| 2 | Konstruksi perpanjangan landas pacu | M2 | 22.500 | | - | | - |
| 3 | Konstruksi <i>overrun</i> | M2 | 2.700 | | - | | - |
| 4 | Konstruksi perluasan apron | M2 | - | | - | | - |
| 5 | Konstruksi pelebaran <i>runway</i> | Paket | - | | - | | - |
| 6 | Pekerjaan marka | Paket | - | | - | | - |
| Cut Nyak Dien Meulaboh | | | | | | | |
| 7 | Pembuatan Bandar udara Baru | Paket | - | | 0,33 | | 0,67 |
| Kuala Batee Kab Aceh Barat | | | | | | | |
| 8 | Pekerjaan timbunan tanah | M3 | - | | - | | 122.000 |
| 9 | Konstruksi perpanjangan landas pacu | M2 | - | | - | | 16.500 |
| 10 | Konstruksi <i>overrun</i> | M2 | - | | - | | 2.700 |
| 11 | Konstruksi perluasan apron | M2 | - | | - | | 2.400 |
| 12 | Konstruksi pelebaran <i>runway</i> | Paket | - | | - | | 1 |
| 13 | Pekerjaan marka | Paket | - | | - | | 1 |
| Cut Ali Tapak Tuan | | | | | | | |
| 14 | Pekerjaan timbunan tanah | M3 | - | | - | | - |
| 15 | Konstruksi perpanjangan landas pacu | M2 | 15.000 | | - | | - |

| No | Kegiatan | Satuan | 2007 | | 2008 | | 2009 |
|---------------------------------|------------------------------------|--------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target |
| 16 | Konstruksi <i>overrun</i> | M2 | 2.700 | | - | | - |
| 17 | Konstruksi perluasan apron | M2 | - | | - | | - |
| 18 | Konstruksi pelebaran <i>runway</i> | Paket | - | | - | | - |
| 19 | Pekerjaan marka | Paket | 1 | | - | | - |
| Sultan Iskandar Muda Banda Aceh | | | | | | | |
| 20 | Perpanjangan landas pacu | M2 | 22.500 | | - | | - |

Tabel 2.30

Tabel Kinerja Transportasi Udara Tahun 2005-2009

| URAIAN | TAHUN | | | | |
|---|------------|------------|------------|------------|--------------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| PRODUKTIVITAS PENERBANGAN | | | | | |
| Perusahaan Angkutan Udara yang Beroperasi | | | | | |
| Angkutan Udara Niaga Berjadwal (perusahaan) | 18 | 17 | 14 | 16 | 17* |
| Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (perusahaan) | 36 | 33 | 34 | 31 | 35* |
| Armada Angkutan Udara Niaga Berjadwal Nasional | | | | | |
| Terdaftar (unit) | 325 | 333 | 304 | 111 | 276* |
| Beroperasi (unit) | 214 | 226 | 259 | 489 | 215* |
| Rute Penerbangan | | | | | |
| Komersial (Rute) | 189 | 206 | 187 | 170 | 170* |
| Perintis (Rute) | 90 | 91 | 91 | 92 | 99 |
| Kota Terhubung | | | | | |
| Komersial (Rute) | 101 | 100 | 90 | 88 | 85* |
| Perintis (Rute) | 81 | 80 | 83 | 84 | 90 |
| Pesawat Domestik (Pergerakan) | 334.087 | 339.327 | 484.122 | 341.119 | 375.231** |
| Pesawat Internasional (Pergerakan) | 31.229 | 27.767 | 29.275 | 36.508 | 40.879** |
| Penumpang Domestik (jt org) | 28.813.515 | 34.015.981 | 39.162.332 | 37.405.437 | 41.145.981** |
| Penumpang Internasional (jt org) | 3.364.415 | 2.963.776 | 3.188.893 | 3.962.130 | 4.512.431** |
| Barang Domestik (ton) | 275.480 | 270.248 | 288.391 | 338.235 | 372.060** |
| Barang Internasional (ton) | 55.306 | 77.864 | 42.322 | 42.116 | 46.706** |

* Data s/d April 2009

** Perkiraan 1 tahun dengan pertumbuhan 10%

Kinerja Sub Sektor Transportasi Udara selama kurun waktu Renstra 2005-2009 diilustrasikan pada tabel 2.21, Jumlah armada angkutan udara niaga berjadwal nasional yang beroperasi pada tahun 2005 sejumlah 214 unit, dan pada tahun 2008 meningkat menjadi 489 unit.

Khusus dibidang keselamatan penerbangan, sebagaimana ditunjukkan tabel 2.21, jumlah kecelakaan pada tahun 2005 sampai dengan tahun 2008 mengalami fluktuasi, dilihat dari jumlah kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2006 sebanyak 46 kasus, dan jumlah kecelakaan terendah pada tahun 2008 sebanyak 0 kasus. Namun demikian yang menjadi tolak ukur dari topik permasalahan dunia penerbangan adalah sebagian besar jumlah penumpang meninggal akibat dari terjadinya kecelakaan penerbangan, sehingga kecelakaan bertubi-tubi bagi penerbangan di Indonesia yang terjadi pada kurun waktu akhir tahun 2006 sampai awal tahun 2007 menjadi sorotan dunia yang memerlukan aksi perbaikan segera.

Tabel 2.31

Angka Kecelakaan Penerbangan Terhadap Perkembangan
Angkutan Udara Niaga Berjadwal Periode 2005-2009

| Kejadian | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <i>Aircraft Daparture</i> | 334.087 | 339.327 | 484.122 | 341.119 |
| <i>Passenger Carried</i> | 28.813.515 | 34.015.981 | 3.9162.332 | 37.405.437 |
| <i>Aircraft Flight Hours</i> | 409,265 | 460,204 | 510,137 | 477,556 |
| <i>Accident-Incident</i> | 19 | 27 | 23 | 25 |
| <i>Passenger Fatalities</i> | 125 | 14 | 21 | 0 |

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara

Selama tahun 2005 – 2009 telah banyak dilakukan kerjasama PHLN dengan berbagai negara di antaranya Jepang, Perancis, Australia dan Swedia. Proyek kerjasama tersebut terdiri dari pembangunan prasarana (pembangunan bandar udara dan terminal) maupun pengembangan sumber daya manusia. Proyek kerjasama PHLN tersebut terdiri dari :

1. Proyek Pembangunan Bandar Udara Juanda – Surabaya (IP-472 & IP-514).
2. Proyek Pembangunan Bandar Udara Ketaping – Padang.
3. Proyek Pembangunan Bandar Udara SM Badaruddin II – Palembang.
4. Proyek Pengembangan Bandar Udara Hasanudin – Makassar.
5. *Technical Assistance to the Air Traffic Control Center of Makassar (Loan Protocol Perancis).*
6. *The Project for Improvement of Security Equipment in Major Airport and Port Facilities* (hibah JICA).
7. *MAATS extention (Loan Protocol Perancis).*
8. *Project for strengthening capacity on ensuring safe and efficient aircraft operation* (hibah JICA Jepang).
9. *Technical assistance to follow up and support the road map to safety.*
10. *Indonesia Transport Safety Assistance Package (ITSAP-DOTARS Australia)* (hibah Australia).
11. *Introduction of New CNS/ATM System* (hibah JICA Jepang)
12. *SIDA-IMP for Air Transport Sector in Eastern Indonesia (III)* (hibah Swedia)

5. Sumber Daya Manusia

Tabel 2.32

Realisasi Program Pengembangan Sumber Daya Manusia

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|--|---------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| 1 | Pelaksanaan kegiatan pembekalan dan sosialisasi Jabatan Fungsional di lingkungan Kementerian Perhubungan | Orang/Lokasi | | | | | 120 Orang | 120 Orang | 180 Orang | 180 Orang | 13 lokasi | 13 lokasi |
| 2 | Menyiapkan PNS yang akan memasuki masa pensiun baik secara moril maupun materil | Orang | | | | | 30 | 30 | 50 | 50 | 45 | 45 |
| 3 | Pengambilan Sumpah PNSdi lingkungan Kementerian Perhubungan | Orang | | | | | - | - | 142 | 142 | 150 | 150 |
| 5 | Pengangkatan dalam jabatan struktural di lingkungan Kementerian Perhubungan | Paket/Orang | | | | | 1 Paket 365 Orang | 1 Paket 365 orang | 1 Paket 1369 orang | 1 Paket 1396 orang | 1 Paket | 1 Paket |
| 6 | Peningkatan Pengolahan dan Pengelolaan Data Kepegawaian Kementerian Perhubungan | Laporan | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 7 | Pelaksanaan Pengadaan dan Orientasi CPNS Kementerian Perhubungan | Orang | | | | | 3005 | 2975 | 1539 | 1534 | 4500 | 4500 |
| 8 | Pembinaan dan Pengendalian Disiplin PNS di lingkungan Kementerian Perhubungan | Laporan | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 9 | Pembinaan dan Pemberi-an Tanda Penghargaan | Orang / Paket | | | | | 1 Paket | 2391 Orang | 1 Paket | 1315 Orang | 1 Paket | 1 Paket |
| 10 | Pembekalan dan Pelaksanaan Seleksi Penyesuaian Tk. S1 dan S2 | Orang | | | | | 108 | 108 | 110 | 110 | 150 | 150 |
| 11 | Peningkatan kualitas Sumber Daya Aparatur Perhubungan melalui penawaran beasiswa S1, S2,DIII | Paket/Orang | | | | | 1 Paket / 91 Orang | 1 Paket / 52 Orang | 1 Paket / 54 Paket | 1 Paket / 54 Orang | 1 | 1 |
| 12 | Pelatihan kompetensi | Orang/Materi | | | | | 150 Orang | 80 Orang | Orang | 134 Orang | 6 materi | 6 materi |
| 13 | Pembinaan Perawatan Pegawai | Paket | | | | | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 |
| 14 | Penyusunan Rencana Kebutuhan Formasi Pegawai | Orang | | | | | 5869 | 3005 | 8965 | 1539 | 10.458 | 10.458 |
| 15 | Penanggulangan HIV/AIDS di lingkungan Kementerian Perhubungan | Lokasi | | | | | 9 | 9 | 9 | 9 | 30 | 30 |
| 16 | Kenaikan Pangkat Terpadu Golongan IV/b ke bawah | Lapor-an | | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 17 | Pembekalan dan Pelaksanaan Ujian Dinas | Orang | | | | | 34 | 34 | 29 | 29 | 40 | 40 |
| 18 | Sosialisasi dan Penyempurnaan Peraturan Kepe- | Lokasi | | | | | - | - | 5 | 5 | 4 | 4 |

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 | |
|----|--|---------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki-raan |
| | gawaiian di lingkungan Kementerian Perhubungan | | | | | | | | | | | |
| 19 | Kajian Rencana Pembentukan <i>Assesment Center</i> di lingkungan Kementerian Perhubungan | Laporan | | | | | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 20 | Penyusunan Kajian Remunerasi bagi PNS di lingkungan Kementerian Perhubungan | Laporan | | | | | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 21 | Evaluasi Efisiensi dan Efektifitas dalam Pelaksanaan Tupoksi Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan | Laporan | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 22 | Penyusunan Jabatan Pendukung di lingkungan Ditjen Kementerian Perhubungan | Laporan | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 23 | Penyusunan Rencana Umum Pengembangan SDM | Laporan | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 24 | Penyusunan Standarisasi Kompetensi Jabatan Struktural Sektor Perhubungan | Laporan | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 25 | Penyusunan Juklak KM. No. 43 Th. 2003 yang telah diubah terakhir dengan KM. No.1 Tahun 2008 | Laporan | | | | | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 26 | Pelayanan Psikologi pegawai di lingkungan Kementerian Perhubungan | Laporan | | | | | 1 | 1 | - | - | - | - |
| 27 | Analisis dan pengkajian pengembangan organisasi dan tata laksana | Laporan | | | | | - | - | - | - | - | 1 |

6. Pengawasan Aparatur Negara

a. Audit

Inspektorat Jenderal dalam melaksanakan pengawasan internal pemerintah bertujuan untuk mendorong kegiatan penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan dan pelayanan masyarakat sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta target-targetnya tercapai secara ekonomis, efisien dan efektif serta bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.

Kegiatan pengawasan untuk kurun waktu 2005-2009 telah berjalan dengan baik. Inspektorat Jenderal melaksanakan kegiatan pengawasan sesuai dengan rencana target audit.

Tabel 2.31
Program Pengawasan Aparatur Negara

| No. | Tahun | Jumlah OA | OA Terprogram | Realisasi | % |
|-----|-------|-----------|---------------|-----------|-------|
| 1. | 2005 | 660 | 418 | 418 | 100 |
| 2. | 2006 | 676 | 528 | 528 | 100 |
| 3. | 2007 | 701 | 604 | 604 | 100 |
| 4. | 2008 | 732 | 616 | 616 | 100 |
| 5. | 2009* | 736 | 663 | 647 | 97.59 |

Keterangan:

Obyek Audit (OA) berdasarkan data DIPA

*) Posisi s.d. bulan Oktober 2009

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), Inspektorat Jenderal melaksanakan pengawasan terhadap dana APBN dilaksanakan melalui Audit Kinerja, Audit Tertentu (Pengadaan Barang/Jasa, Pelayanan Publik dan Optimalisasi PNPB), Audit Khusus, Audit Investigasi, dan Audit dengan Tujuan Tertentu lainnya (Perencanaan dan Manfaat, Perijinan).

b. Koordinasi

Dalam melaksanakan pengawasan, Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan melakukan koordinasi dengan beberapa instansi terkait, yaitu:

1) Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara

Koordinasi yang dilakukan dengan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara, meliputi permasalahan pengawasan secara umum dan pengawasan masyarakat yang disalurkan melalui Kotak Pos 5000.

2) Inspektorat Jenderal Kementerian Dalam Negeri

Sesuai PP Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Propinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota, Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan dan Inspektorat Jenderal Kementerian/LPND lainnya berkoordinasi dalam Rapat Koordinasi Pengawasan (Rakorwas) Tahunan mengenai penyusunan RPKPT Tahunan dalam rangka sinergi pelaksanaan pengawasan.

3) Koordinasi Pengawasan dengan Inspektorat Propinsi

Dalam rangka mencapai hasil audit yang optimal dan didukung oleh Institusi Pengawasan di daerah (Inspektorat Propinsi) di masa yang akan datang, maka pelaksanaan koordinasi antara Inspektorat Jenderal Kementerian dengan Inspektorat Propinsi dilakukan pada Rapat Koordinasi Pengawasan. Inspektorat Jenderal menginformasikan

rencana pelaksanaan audit kepada Inspektur Propinsi sesuai lokasi obyek audit dalam Program Kerja Pengawasan Tahunan (PKPT).

Pada tahun 2008 dan 2009, Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan menyelenggarakan kegiatan Bimbingan Teknis Audit Sektor Perhubungan kepada Inspektorat Propinsi dan Kabupaten/Kota.

4) *Koordinasi dengan Dinas Perhubungan Propinsi*

Inspektorat Jenderal melaksanakan koordinasi dengan Dinas Perhubungan Propinsi sehubungan dengan peraturan mengenai Tata Hubungan Kerja Kementerian Perhubungan dengan Pemerintah Propinsi c.q. Dinas Perhubungan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2003 dan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2005 tentang Pedoman Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah.

5) *Koordinasi dengan Aparat Pengawasan Fungsional lainnya*

Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan melakukan koordinasi dengan aparat pengawasan lainnya berkaitan dengan klarifikasi temuan hasil audit Aparat Pengawasan Fungsional, Kejaksaan Agung berkaitan dengan temuan yang berindikasi tindak pidana korupsi, BPK-RI yang berkaitan dengan pemutakhiran data tindak lanjut temuan hasil pemeriksaan BPK-RI dan BPKP yang berkaitan dengan pemutakhiran data tindak lanjut temuan hasil pemeriksaan BPKP.

c. Monitoring Tindak Lanjut

Kegiatan Monitoring Tindak Lanjut atas temuan dan rekomendasi Inspektorat Jenderal, BPK-RI, dan BPKP pada Unit Kerja/UPT dan Satker di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan dengan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 45 Tahun 2004 tentang Pelaksanaan Tindak Lanjut Hasil Pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

d. Evaluasi

1) *Evaluasi LAKIP Eselon I*

Pelaksanaan kegiatan evaluasi LAKIP Unit Kerja Eselon I Kementerian Perhubungan didasarkan pada Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia Nomor: KEP/135/M.PAN/9/2004 tentang Pedoman Umum Evaluasi Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Laporan Evaluasi LAKIP mencakup metodologi, ruang lingkup, pengungkapan hasil evaluasi, memberikan penjelasan serta penilaian terhadap hasil evaluasi tersebut.

2) *Evaluasi Pengawasan Melekat (Waskat)*

Inspektorat Jenderal selaku Aparat Pengawasan Intern Pemerintah (APIP) mengevaluasi pelaksanaan Pengawasan Melekat (Waskat) di lingkungan Kementerian Perhubungan dengan berpedoman pada Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 1989 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengawasan Melekat, Keputusan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor: KEP/46/M.PAN/4/2004 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengawasan Melekat dalam Penyelenggaraan Pemerintahan, Surat Edaran Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor: SE/14/M.PAN/10/2006 tentang Peningkatan Pelaksanaan Pengawasan Melekat dan Surat Edaran Nomor: SE 1 Tahun 2007 tentang Pelaksanaan Pengawasan Melekat di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

e. Implementasi Inpres Nomor 5 Tahun 2004 di lingkungan Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan

1) Kormonev RAN-PK Kementerian Perhubungan

Kelompok Kerja (Pokja) Kormonev RAN-PK Kementerian Perhubungan telah melaksanakan Sosialisasi dan asistensi, kepada Unit RAN PK Unit Eselon I Kementerian Perhubungan, koordinasi, monitoring, uji petik/pengujian lapangan dan pelaksanaan evaluasi terhadap pelaksanaan 10 Diktum Inpres No 5 Tahun 2004 tentang Percepatan Pemberantasan Korupsi, khususnya di lingkungan Kementerian Perhubungan. Tim Pokja ini terdiri dari perwakilan unit eselon I Kementerian Perhubungan, dimana Inspektur Jenderal sebagai Ketua Pelaksana Hariannya.

2) RAN-PK Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan

Kegiatan RAN-PK Itjen Kementerian Perhubungan yang telah dilaksanakan yaitu :

- (1) Pelaksanaan Diktum-diktum pada Inpres 5 tahun 2004 di lingkungan Inspektorat Jenderal;
- (2) Uji petik pada lokasi-lokasi di Ibukota Propinsi.

f. Sosialisasi Preventif KKN

Pelaksanaan Sosialisasi Preventif KKN meliputi sosialisasi tentang peraturan dan perundang-undangan mengenai Tindak Pidana Korupsi. Inspektorat Jenderal berfungsi sebagai *advisor* terhadap seluruh Instansi/UPT di lingkungan Kementerian Perhubungan. Sosialisasi Preventif KKN ditujukan kepada semua pejabat dan pengelola anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan guna mengetahui dan memahami isi peraturan dan perundang-undangan tersebut.

g. Review Laporan Keuangan

Selain mempunyai tugas secara fungsional melaksanakan pengawasan intern terhadap seluruh kegiatan dalam rangka penyelenggaraan tugas dan fungsi kementerian negara/lembaga yang didanai dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), juga melaksanakan *review* atas laporan keuangan kementerian negara/lembaga sebelum disampaikan menteri/pimpinan lembaga kepada Menteri Keuangan.

Review adalah prosedur penelusuran angka dalam laporan keuangan, permintaan keterangan dan analitik yang harus menjadi dasar memadai bagi Aparat Pengawasan Intern Pemerintah (APIP), yang bertujuan untuk memberikan keyakinan akurasi, keandalan, keabsahan informasi yang disajikan dalam laporan keuangan dengan ruang lingkup sebatas penelaahan laporan keuangan dan catatan akuntansi sesuai dengan Standar Akuntansi Pemerintah (SAP), namun tidak dijadikan dasar bagi APIP untuk menyatakan pendapat atas laporan seperti dalam penjelasan audit.

Hasil *review* tersebut tidak memuat pernyataan opini, tetapi memuat **"pernyataan telah direview"** sebagai salah satu dokumen pendukung untuk menyusun *statement of responsibility* (pernyataan tanggung jawab) oleh Pejabat Eselon I terkait.

Dasar pelaksanaan Program Pelaksanaan *Review* Laporan Keuangan Unit Eselon I adalah Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan Pengelolaan dan Tanggungjawab Keuangan Negara, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 tentang Laporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 59/PMK.06/2005 tentang Sistem Akuntansi dan Pelaporan Keuangan Pemerintah Pusat dan Peraturan Dirjen Perbendaharaan Kementerian Keuangan Nomor PER-44/PB/2006 tentang Pedoman Pelaksanaan *Review* Laporan Keuangan Kementerian Negara /Lembaga, bahwa Inspektorat Jenderal sebagai Aparat Pengawasan Intern Pemerintah wajib melakukan *review* atas Laporan Keuangan Kementerian Negara secara paralel dengan pelaksanaan anggaran dan penyusunan Laporan Keuangan Kementerian mulai Tahun Anggaran 2006.

7. Pendidikan dan Pelatihan

Dalam rangka penyediaan dan pengembangan SDM Transportasi baik Aparatur maupun Non Aparatur yang merupakan tanggung jawab Pemerintah, Badan Diklat Perhubungan mempunyai tugas utama melaksanakan berbagai program pendidikan dan pelatihan guna mempersiapkan dan meningkatkan SDM yang berkompeten, handal, terampil, ahli di bidang transportasi darat, laut, udara, dan perkeretaapian sesuai standar kompetensi yang dibutuhkan serta memiliki disiplin, tanggung jawab dan integritas yang tinggi di dalam melaksanakan tugas di sektor transportasi.

Sampai dengan tahun 2008 jumlah lulusan diklat perhubungan sebanyak 482.384 orang yang terdiri dari diklat awal 9.287 orang, diklat prajabatan 5.721

orang, diklat penjenjangan 1.012 orang, diklat teknis 465.677 orang dan diklat luar negeri 687 orang.

Tabel 2.32
Lulusan Diklat Perhubungan

| No | Jenis Diklat | Lulusan Diklat (orang) | | | |
|----|--------------------------------|------------------------|--------|--------|--------|
| | | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| 1 | Diklat Awal | 1,088 | 1,880 | 2,428 | 3.650 |
| 2 | Diklat Prajabatan | 361 | 1,130 | 218 | 1.477 |
| 3 | Diklat Penjenjangan/Struktural | 130 | 120 | 190 | 5.795 |
| 4 | Diklat Teknis | 51,453 | 50,085 | 59,749 | 70.138 |
| 5 | Diklat Luar Negeri | 38 | 45 | 6 | 20 |
| 6 | Rintisan Gelar (S2/S3) | 50 | 43 | 87 | 96 |

Modernisasi Sarana Prasarana Diklat juga terus dilakukan seiring dengan semakin besarnya kebutuhan diklat sebagai upaya pengembangan dan pembentukan kompetensi (*hard competency dan soft competency*), *attitude*, dan budaya kerja SDM Transportasi. Penyediaan sarana praktikum diklat perhubungan membutuhkan upaya rehabilitasi, pemulihan, serta pengadaan yang *up to date*. Kebutuhan ini merupakan kebutuhan yang bersifat fundamental mengingat bahwa di lingkungan diklat perhubungan merupakan diklat teknis. Pengembangan prasarana berupa pengembangan Laboratorium Praktek Kecakapan berbasis komputer (*Computer Based Training*), Simulator dan teknologi pendidikan multimedia interaktif merupakan salah satu pengembangan metode pembelajaran (*Teaching Methodology Improvement*) sebagai salah satu proses belajar mengajar yang lebih interaktif antara pengajar dan siswa. Modernisasi Sarana Prasarana juga perlu diimbangi dengan peningkatan kuantitas dan kualitas Sumber Daya Manusia Aparatur Diklat Perhubungan baik SDM Pengelola Diklat maupun Tenaga Kependidikan (Dosen, Instruktur, Widyaiswara).

8. Penelitian dan Pengembangan

Kegiatan pokok penelitian dan pengembangan berupa penelitian/studi dan telaahan/kajian yang sifatnya lintas sektoral, manajemen transportasi multimoda, transportasi darat, laut dan udara. Penelitian/studi dikelompokkan ke dalam studi besar (dilaksanakan oleh ≥ 30 orang bulan), studi sedang/kelompok (dilaksanakan oleh 10-30 orang bulan) dan studi kecil/perorangan (dilaksanakan <10 orang bulan).

Termasuk dalam kelompok penelitian kebijakan yang bersifat makro, strategis peningkatan efisiensi dan operasional bidang transportasi adalah studi besar. Penelitian bersifat pendukung dalam rangka pembinaan tenaga fungsional adalah studi sedang dan perorangan.

Pelaksanaan studi besar pada tahun 2007 (untuk penelitian lintas sektoral) mengalami peningkatan cukup signifikan dikarenakan pada tahun tersebut

terjadi peningkatan anggaran penelitian.

Secara total penelitian kebijakan yang bersifat makro, strategis peningkatan efisiensi dan operasional bidang transportasi ditargetkan sebanyak 188 kegiatan dan realisasi sebanyak 202 kegiatan. Sedangkan penelitian bersifat pendukung dalam rangka pembinaan tenaga fungsional ditargetkan sebanyak 643 kegiatan dan realisasi sebanyak 553 kegiatan.

Tabel 2.33

Kinerja Penunjang Transportasi Bidang Penelitian dan Pengembangan

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th. 2009 | |
|-----|--|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perkiraan |
| 1. | Penelitian kebijakan yang bersifat makro, strategis peningkatan efisiensi dan operasional bidang lintas sektoral | Paket | 7 | 7 | 7 | 12 | 10 | 35 | 10 | 18 | 10 | 16 |
| 2. | Peningkatan kebijakan yang bersifat pendukung di bidang lintas sektoral dalam rangka pembinaan tenaga fungsional | Paket | 33 | 23 | 38 | 23 | 45 | 31 | 55 | 33 | 65 | 85 |
| 3. | Penelitian kebijakan yang bersifat makro, strategis peningkatan efisiensi dan operasional di bidang manajemen transportasi multimoda | Paket | 4 | 4 | 7 | 5 | 7 | 6 | 8 | 6 | 9 | 5 |
| 4. | Penelitian kebijakan yang bersifat pendukung di bidang manajemen transportasi multimoda | Paket | 15 | 15 | 19 | 16 | 20 | 22 | 22 | 18 | 24 | 17 |
| 5. | Penelitian kebijakan yang bersifat makro, strategis peningkatan efisiensi dan operasional bidang perhubungan darat | Paket | 4 | 4 | 7 | 5 | 7 | 7 | 9 | 6 | 10 | 6 |
| 6. | Penelitian kebijakan yang bersifat pendukung di bidang perhubungan darat dalam rangka pembinaan tenaga fungsional | Paket | 12 | 12 | 12 | 8 | 15 | 10 | 17 | 14 | 20 | 12 |
| 7. | Penelitian kebijakan yang bersifat makro, strategis peningkatan efisiensi dan operasional bidang perhubungan laut | Paket | 4 | 4 | 7 | 5 | 7 | 7 | 9 | 7 | 9 | 8 |
| 8. | Penelitian kebijakan yang bersifat pendukung di bidang perhubungan laut dalam rangka pembinaan tenaga fungsional | Paket | 13 | 13 | 15 | 15 | 18 | 16 | 22 | 17 | 25 | 20 |
| 9. | Penelitian kebijakan yang bersifat makro, strategis peningkatan efisiensi dan operasional bidang perhubungan udara | Paket | 4 | 4 | 7 | 5 | 7 | 7 | 8 | 7 | 10 | 6 |
| 10. | Penelitian kebijakan yang bersifat pendukung di bidang perhubungan udara dalam rangka pembinaan tenaga fungsional | Paket | 24 | 19 | 24 | 24 | 27 | 35 | 30 | 27 | 33 | 28 |
| 11 | Jumlah penelitian | Paket | 23 | 23 | 35 | 32 | 38 | 62 | 44 | 44 | 48 | 41 |

| NO | KEGIATAN | SATUAN | Th. 2005 | | Th. 2006 | | Th. 2007 | | Th. 2008 | | Th.2009 | |
|----|---|--------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|---------|----------------|
| | | | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Realisasi | Target | Perki- raan |
| | kebijakan yang bersifat makro, strategis peningkatan efisiensi dan operasional. | | | | | | | | | | | |
| 12 | Jumlah penelitian kebijakan yang bersifat pendukung dalam rangka pembinaan tenaga fungsional. | Paket | 97 | 82 | 108 | 86 | 125 | 114 | 146 | 109 | 176 | 162 |

B. PERMASALAHAN DAN TANTANGAN

Permasalahan dan tantangan yang dilalui selama kurun waktu Renstra 2005-2009 Kementerian Perhubungan antara lain :

1. Transportasi Darat

a. Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan

Transportasi jalan merupakan moda transportasi utama yang berperan penting dalam mendukung pembangunan nasional serta mempunyai kontribusi terbesar dalam pangsa angkutan dibandingkan moda lain. Oleh karena itu, visi transportasi jalan adalah sebagai penunjang, penggerak dan pendorong pembangunan nasional serta berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Misi transportasi jalan adalah untuk mewujudkan sistem transportasi jalan yang handal, berkemampuan tinggi dalam pembangunan serta meningkatkan mobilitas manusia dan barang, guna mendukung pengembangan wilayah untuk mewujudkan wawasan nusantara. Namun dalam pelaksanaan untuk mencapai dan menciptakan visi dan misi transportasi jalan yang sesuai harapan masih sangat sulit dikarenakan banyaknya permasalahan yang terjadi. Adapun permasalahan yang terjadi, adalah sebagai berikut :

- 1) Rendahnya kondisi pelayanan prasarana jalan akibat kerusakan di jalan; belum terpadunya pembangunan prasarana jalan dengan sistem jaringan transportasi jalan, penataan kelas jalan dan terminal serta pola pelayanan distribusi angkutan jalan, antar kota, perkotaan dan perdesaan.
- 2) Masih tingginya kerusakan jalan akibat pelanggaran muatan lebih di jalan yang dapat mengakibatkan kerugian ekonomi akibat dari :
 - a) Pengawasan melalui jembatan timbang belum optimal karena keterbatasan fisik/peralatan, SDM dan sistem manajemen;
 - b) Terdapat pergeseran fungsi jembatan timbang yang cenderung untuk menambah PAD (pendapatan asli daerah) bukan sebagai alat pengawasan muatan lebih;

- c) Di sepanjang 1.360 km jalan di Sumatera bagian utara, terdapat 30-40 persen kendaraan yang melanggar muatan lebih melampaui 100 persen, yang pada umumnya berasal dari perusahaan kayu/kayu lapis, *pulp*, semen, kelapa sawit dan batu bara; Terdapat 5.000 km jalan (di pulau Jawa dan Sumatera) yang rata-rata berkurang 50 persen umur rencananya;
- 1) Kondisi kualitas dan kuantitas sarana dan pelayanan angkutan umum yang masih terbatas, walaupun setiap tahun terjadi peningkatan ijin trayek angkutan umum (ijin trayek angkutan bus antar kota antar provinsi), namun tingkat kelaikan armada umumnya masih rendah.
- 2) Masih tingginya jumlah dan fatalitas kecelakaan akibat: disiplin pengguna jalan, rendahnya tingkat kelaikan armada; rambu dan fasilitas keselamatan di jalan; *law enforcement* peraturan lalu lintas dan pendidikan berlalu lintas.
- 3) Masalah mobilitas, terutama rendahnya kelancaran distribusi angkutan jalan, akibat
 - a) terbatasnya perkembangan kapasitas prasarana jalan dibandingkan dengan perkembangan armada di jalan;
 - b) Kondisi sarana jalan yang rata-rata semakin menurun pelayanannya;
 - c) Optimalisasi penggunaan kapasitas jalan yang masih rendah, serta banyaknya daerah rawan kemacetan akibat penggunaan badan dan daerah milik jalan untuk kegiatan sosial ekonomi, pasar, parkir, dsb;
 - d) Sistem manajemen lalu lintas yang belum optimal;
 - e) Penataan jaringan transportasi jalan, penetapan kelas jalan dan pengaturan sistem terminal.
- 4) Masalah keterjangkauan dan pemerataan pelayanan transportasi jalan; banyaknya pungutan dan retribusi di jalan yang membuat biaya angkut di jalan belum efisien;
- 5) Masalah peraturan dan kelembagaan, terutama:
 - a) Belum mantapnya tatanan transportasi nasional dan wilayah;
 - b) Belum tuntasnya revisi peraturan perundangan di bidang lalu lintas angkutan jalan/LLAJ (UU Nomor 14 Tahun 1992);
 - c) Belum jelasnya peran dan fungsi kewenangan antar lembaga pemerintah di bidang LLAJ baik di pusat dan daerah;
 - d) Masalah pendidikan dan *law enforcement* peraturan yang belum efektif dilihat dari tingginya jumlah pelanggaran lalu lintas di jalan. Pelanggaran lalu lintas dibedakan menjadi pelanggaran batas muatan, perlengkapan kendaraan, kelengkapan surat, dan

pelanggaran rambu jalan. Masalah disiplin berlalu lintas juga merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas;

- e) Belum optimalnya peran swasta dan BUMN dalam investasi/penyelenggaraan LLAJ. Sebagian besar pelayanan angkutan umum memang sudah menjadi domain swasta, peran BUMN belum diperjelas apakah hanya untuk penugasan pelayanan di lintas yang kurang komersial (angkutan perintis dan perbatasan untuk Perum Damri); sedangkan peran Perum PPD dalam sistem transportasi umum di Jakarta semakin kecil, karena semenjak desentralisasi, transportasi perkotaan menjadi tanggung jawab pemerintah daerah;
- f) Kebijakan tarif dan subsidi melalui berbagai pungutan dan “road pricing” yang belum tepat sasaran.
- g) Masih terbatasnya pengembangan SDM di bidang LLAJ baik di tingkat regulator maupun operator, pembinaan usaha angkutan serta pengembangan teknologi sarana dan prasarana LLAJ yang lebih efisien dan ramah lingkungan.
- h) Masih tingginya dampak lingkungan (polusi udara dan polusi suara) akibat kemacetan dan masih dominannya penggunaan lalu lintas kendaraan pribadi di jalan, terutama di wilayah perkotaan.
- i) Rendahnya kualitas dan kuantitas angkutan umum terutama transportasi perkotaan akibat belum berkembangnya keterpaduan rencana tata ruang dan transportasi perkotaan, kesadaran dan kemampuan pemerintah daerah dalam perencanaan dan pengelolaan transportasi, rendahnya disiplin masyarakat pengguna, profesionalitas aparat dan operator transportasi, tingginya tingkat kemacetan lalu lintas pada jam sibuk, serta rendahnya kualitas pelayanan transportasi umum.

b. Bidang Lalu Lintas Angkutan Penyeberangan

- 1) Masih terbatasnya jumlah prasarana dan sarana penyeberangan dibanding kebutuhan berdasarkan kondisi geografis dan jumlah pulau di Indonesia (sekitar 17.000 pulau). Berdasarkan jumlah lintas penyeberangan yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan, saat ini baru ditetapkan sebanyak 172 lintas, tetapi yang baru beroperasi adalah 130 lintas; Pemanfaatan sungai, kanal dan danau untuk kebutuhan transportasi rakyat/lokal/kota masih rendah serta kurangnya pemanfaatan potensi untuk mendukung transportasi pariwisata dan pengembangan wilayah. Kelembagaan, peraturan serta SDM dan pendanaan dalam sistem pelestarian dan pemeliharaan alur transportasi sungai dan kanal yang perlu dikoordinasikan dengan penanganan masalah lingkungan, pengembangan pariwisata, budaya masyarakat dan tata ruang wilayah.

- 2) Masih terbatasnya sarana yang tersedia dan kondisi sarana perintis ASDP yang telah berumur tua.
- 3) Masih kurangnya keterpaduan pembangunan jaringan transportasi SDP dengan rencana pengembangan wilayah serta lemahnya koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah dalam sistem pengembangan prasarana dan sarana ASDP dalam era otonomi.
- 4) Terbatasnya keterjangkauan pelayanan Angkutan SDP dalam melayani kebutuhan angkutan antarpulau dan wilayah terpencil.
- 5) Peran serta swasta dan Pemda belum optimal dalam penyelenggaraan ASDP, baik dalam investasi pembangunan, operasi dan pemeliharaan, serta penyelenggaraan angkutan perintis. Peran BUMN (PT ASDP) masih terbatas dalam penyelenggaraan (operator) prasarana dan sarana ASDP, terutama dalam pengoperasian kapal perintis dan pengusahaan beberapa lintas/dermaga penyeberangan. Pemerintah pusat masih dominan dalam pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana ASDP. Oleh sebab itu, diperlukan deregulasi dan restrukturisasi agar peran pemerintah daerah lebih optimal, serta peningkatan peran BUMN dan swasta lebih didorong. Dalam penyelenggaraan transportasi sungai dan danau, peran swasta dan masyarakat lebih berkembang, sebagai *owner* dan operator prasarana dan sarana angkutan masyarakat. Peran BUMN hanya terbatas pada beberapa lintas penyeberangan sungai dan danau di Kalimantan dan Sumatera. Peran pemerintah sebagai regulator, pemerintah daerah sebagai penyedia prasarana dan sarana sungai untuk keperluan publik.
- 6) Dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan, peran BUMN (PT ASDP) masih terbatas sebagai operator penyelenggaraan prasarana penyeberangan sekaligus juga sebagai operator sarana. Operator prasarana lain adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT/Pemda), dan operator sarana lain adalah swasta atau KSO swasta dan PT ASDP. Penyediaan prasarana dan sarana ASDP untuk BUMN umumnya masih dibiayai dari APBN (pemerintah pusat); peran Pemda masih terbatas dalam penyediaan sarana dan prasarana ASDP.

2. Transportasi Perkeretaapian

Secara umum kendala utama angkutan kereta api adalah terbatasnya jumlah armada, kondisi sarana dan prasarana perkeretaapian yang tidak handal karena *backlog* perawatan, peran dan share angkutan kereta api yang masih rendah, kurangnya keterpaduan dengan moda transportasi serta masih minimnya peran swasta maupun Pemda dalam hal pembangunan perkeretaapian Indonesia. Secara rinci berikut uraian permasalahan dan tantangan yang masih akan dihadapi dalam pembangunan perkeretaapian saat ini dan pada tahun mendatang adalah:

- a. Masih banyaknya kondisi prasarana (rel, jembatan KA dan sistem persinyalan dan telekomunikasi KA) yang telah melampaui batas umur teknis serta terjadi backlog pemeliharaan prasarana.
- b. Semakin menurunnya kualitas sarana angkutan perkeretaapian karena sebagian besar telah melampaui umur teknis serta kondisi perawatan tidak memadai, sehingga banyak sarana yang tidak siap operasi. Kondisi perawatan sarana sangat terbatas, disebabkan oleh keterbatasan pendanaan, sistem perawatan yang kurang efisien, dukungan struktur organisasi/kelembagaan sebagai unit perawatan masih minim, peralatan dan teknologi serta SDM yang masih terbatas, sistem pengoperasian dan pemeliharaan yang kurang terpadu, penggunaan berbagai teknologi yang kurang didukung sistem pendidikan, pelatihan dan industri perkeretaapian maupun penyediaan materialnya.
- c. *Bottleneck* terjadi di beberapa lintas utama akibat tidak seimbangnya penambahan kapasitas lintas terhadap peningkatan frekuensi pelayanan KA. Sebagian lintas kereta api sudah tidak dioperasikan, namun di sisi lain sebagian lintas perkeretaapian sudah mulai jenuh kapasitasnya, sehingga berdampak terhadap kelancaran dan keterlambatan operasi kereta api.
- d. Sumber pendanaan Pemerintah untuk pengembangan dan investasi prasarana masih terbatas, sedangkan peran serta swasta dan Pemda masih belum optimal.
- e. Tingginya tingkat kecelakaan KA terutama akibat *backlog* pemeliharaan sarana dan prasarana serta masih banyaknya perlintasan sebidang dan rendahnya disiplin pengguna jalan pada perlintasan tersebut.
- f. Masih rendahnya keamanan dan ketertiban (sterilisasi) serta banyaknya gangguan di stasiun dan sepanjang jalur jalan KA akibat banyak munculnya bangunan liar dan kegiatan masyarakat di sepanjang jalur. Di sisi lain masih rendahnya disiplin dan tindak penertiban dalam pengamanan daerah milik jalan dan pengguna angkutan tersebut juga dapat membahayakan keselamatan operasi angkutan.
- g. Rendahnya mobilitas angkutan akibat belum optimalnya keterpaduan pelayanan antar moda, terbatasnya pengembangan lintas jaringan pelayanan.
- h. Belum efektifnya kebijakan penerapan skema pendanaan PSO, IMO, TAC serta masih lemahnya fungsi dan mekanisme perencanaan, monitoring dan evaluasi serta kelembagaan dan sistem data dan informasi untuk mendukung pelaksanaan skema pendanaan tersebut
- i. Belum berkembangnya teknologi perkeretaapian dan industri penunjang perkeretaapian nasional yang berdaya saing.
- j. Belum optimalnya peran regulator dalam pelaksanaan UU No. 23 tahun 2007 dan Peraturan Pemerintah (PP) yang telah ada di bidang penyelenggaraan perkeretaapian serta lalu lintas dan angkutan KA.
- k. Kurang efektifnya sistem kelembagaan perkeretaapian.

- I. Masih rendahnya peran BUMN perkeretaapian dan partisipasi swasta, karena :
 - 1) Belum adanya kejelasan arah restrukturisasi internal BUMN dan pemisahan peran BUMN sebagai operator prasarana dan sarana;
 - 2) Masih rendahnya kualitas SDM perkeretaapian terutama dalam budaya organisasi, manajemen dan penguasaan teknologi;
 - 3) Sistem kerjasama antara swasta, BUMN dan Pemerintah belum berkembang;
 - 4) *Risk management* dalam investasi swasta dan BUMN di bidang perkeretaapian perlu direncanakan secara menyeluruh dan detail untuk mempercepat dan meningkatkan iklim investasi di bidang perkeretaapian.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, maka program pembangunan diarahkan untuk pengembangan sistem kelembagaan, peningkatan peran Pemerintah Daerah dan swasta, peningkatan keselamatan dan tingkat pelayanan (*level of service*) yang diantaranya melalui peningkatan serta pemeriksaan kelaikan sarana dan prasarana.

3. Transportasi Laut

Tantangan dan masalah utama subsektor transportasi laut adalah terjadinya kongesti pada beberapa pelabuhan utama akibat terbatasnya kapasitas. Di samping itu diperlukan peningkatan aksesibilitas pada daerah tertinggal dan wilayah terpencil, terutama pada Kawasan Timur Indonesia serta pembangunan fasilitas keselamatan pelayaran untuk memenuhi kecukupan dan keandalan yang dipersyaratkan secara nasional maupun internasional. Terkait dengan permasalahan keselamatan, data kecelakaan tahun 2008 adalah 138 peristiwa kecelakaan kapal dengan rincian 54 kali kapal tenggelam, kebakaran 22 kali, tubrukan 15 kali, kandas/hanyut 17 kali, kecelakaan lainnya 29 kali dengan korban jiwa 92 orang. Faktor-faktor penyebab adalah : kelalaian manusia 31 peristiwa, faktor alam 75 kejadian, dan faktor teknis 32 kejadian.

Pada tahun 2007 menunjukkan bahwa peristiwa kecelakaan kapal terjadi 145 kali dengan rincian 59 kali kapal tenggelam, kebakaran 25 kali, tubrukan 14 kali, kandas/hanyut 26 kali, kecelakaan lainnya 21 kali dengan korban jiwa 182 orang. Faktor-faktor penyebab adalah : kelalaian manusia 23 peristiwa, faktor alam 35 kejadian, dan faktor teknis 87 kejadian. Data jumlah kecelakaan kapal sampai dengan bulan Agustus 2008 adalah sebanyak 97 kali dengan rincian: kapal tenggelam 38 kali, kebakaran 16 kali, tubrukan 15 kali, kandas/hanyut 12 kali dan kecelakaan lainnya sebanyak 17 kali dengan korban jiwa 69 orang. Faktor-faktor penyebabnya adalah: kelalaian manusia 23 kejadian, faktor teknis 25 kejadian, dan faktor alam 48 kejadian.

Mengacu kepada tingginya kecelakaan transportasi laut, perlu dilakukan peningkatan kualitas SDM serta penambahan fasilitas keselamatan

pelayaran seperti Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), pengerukan alur pelayaran dan rekondisi dan pembangunan sarana transportasi laut seperti kapal-kapal navigasi dan kapal-kapal patroli agar penyelenggaraan transportasi laut dapat dijalankan dengan tingkat keselamatan dan keamanan sesuai dengan standar keselamatan pelayaran internasional.

4. Transportasi Udara

Permasalahan dan tantangan pembangunan transportasi dalam mewujudkan efisiensi, pemerataan mobilitas dan distribusi nasional, guna mendukung pembangunan nasional dalam kesatuan wilayah NKRI, memerlukan upaya dan investasi jangka panjang yang berkesinambungan agar ketahanan NKRI dapat terwujud secara bersama. Untuk itu diperlukan Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang terpadu dan lebih bersinergi baik dengan konsep pembangunan wilayah maupun konsep pembangunan sektor-sektor lainnya, serta didukung kelembagaan dan peraturan serta pemahaman yang disepakati bersama. Sosialisasi dan pemahaman Sistem Transportasi Nasional yang terpadu dengan sistem pengembangan tata guna lahan dan prioritas pembangunan pusat dan daerah, masih perlu dipertajam dan diletakkan dalam satu kesatuan tatanan kelembagaan baik dalam aspek perencanaan, pelaksanaan dan pendanaan pembangunan serta penyelenggaraan sistem tata ruang nasional dan wilayah serta tatanan sektor strategis lainnya.

Permasalahan dan tantangan dalam pelayanan transportasi pada umumnya, masih dihadapkan pada masalah keselamatan, keamanan transportasi serta masalah aksesibilitas pelayanan terutama pada pelayanan jasa transportasi di wilayah terpencil dan perbatasan, yang belum seluruhnya dapat dijangkau secara memadai. Selain itu masalah daya beli masyarakat yang masih rendah dibandingkan biaya operasi dan investasi sarana dan prasarana transportasi masih memerlukan subsidi operasi dan dukungan investasi pemerintah yang cukup besar dalam upaya menyelenggarakan pelayanan transportasi yang murah dan terjangkau bagi seluruh masyarakat.

Tantangan dalam program reformasi di bidang transportasi, terutama dalam pelaksanaan desentralisasi dan reposisi kelembagaan pemerintah di bidang transportasi untuk lebih memperjelas peran dan fungsi pemerintah sebagai regulator yang terpisah dari fungsi operator. Hal ini perlu dilakukan agar penyelenggaraan jasa transportasi lebih efisien, akuntabel, kompetitif dan profesional.

Guna meningkatkan keselamatan, keamanan dan kenyamanan transportasi udara perlu diatasi berbagai permasalahan dan tantangan yang selama ini ada. Permasalahan tersebut di antaranya meliputi kelembagaan, sumber daya manusia, prasarana dan sarana serta penegakan hukum.

a. Regulasi dan Kelembagaan

UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah disahkan pada tanggal 12 Januari 2009 dan hal ini tentunya perlu ditindaklanjuti dengan Peraturan Pemerintah (PP) dan Peraturan Menteri.

Tantangan dalam program reformasi kelembagaan di bidang transportasi, terutama dalam pelaksanaan desentralisasi dan reposisi kelembagaan pemerintah di bidang transportasi adalah usaha untuk lebih memperjelas peran dan fungsi pemerintah, khususnya peran pemerintah sebagai regulator, serta penciptaan iklim yang kondusif bagi peran serta swasta dan pemerintah provinsi, kabupaten/kota dalam penyelenggaraan jasa transportasi yang efisien, akuntabel, kompetitif dan profesional.

Selama ini, belum terdapat pemisahan yang tegas antara pemerintah yang memegang fungsi regulasi namun juga menjalankan fungsi operator pada bandar udara. Hal ini merupakan tantangan yang perlu diselesaikan dalam waktu dekat, mengingat sesuai dengan amanat UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, akan segera dilaksanakan pemisahan fungsi regulator dan operator bandar udara melalui pembentukan Otoritas Bandar udara dan Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Selain itu, untuk menjamin keselarasan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan, juga sesuai dengan amanat UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan akan segera dibentuk lembaga tunggal Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan. Penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan bersifat pelayanan publik dengan tidak berorientasi terhadap *profit* dan secara keuangan dapat mandiri sehingga tujuan organisasi yaitu efektif dan efisien dapat terwujud guna tercapainya keselamatan dan keamanan penerbangan.

Di sisi lain, ketiga balai yang berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yaitu Balai Kesehatan Penerbang, Balai Kalibrasi dan Balai Elektronika serta 1 (satu) balai baru yaitu Balai Penelitian dan Pengujian Prasarana Bandar Udara nantinya akan dijadikan dalam bentuk Badan Layanan Umum. Juga akan dibentuk lembaga penyelenggara pelayanan umum sertifikasi pendaftaran pesawat udara.

b. Sumber Daya Manusia

Permasalahan sumber daya manusia yaitu belum terpenuhinya jumlah SDM sub sektor transportasi udara sesuai kebutuhan minimal terutama untuk tenaga teknis operasional seperti inspektur, ATC, Avsec, PKP-PK dan keamanan. Selain kebutuhan akan tenaga pengawas/inspektur penerbangan ini meningkat seiring dengan meningkatnya lalu lintas udara dan meningkatnya jumlah fasilitas sarana dan prasarana transportasi udara yang harus diawasi, juga diperlukan untuk mengisi kekosongan yang selama ini ada serta mengganti pegawai yang telah memasuki usia pensiun.

Selain dari sisi kuantitas, dari sisi kualitas juga dihadapkan pada kompetensi personil yang belum memadai (belum memiliki STKP, rendahnya penguasaan bahasa asing dan teknologi).

Di sisi lain, rendahnya penghargaan terhadap personil yang mempunyai kompetensi yang tinggi, menyebabkan pekerjaan tersebut menjadi kurang diminati sehingga salah satu jalannya adalah dengan membentuk jabatan fungsional inspektur penerbangan.

c. Prasarana dan Sarana

Berkaitan dengan kebijakan multi-operator transportasi udara telah terjadi persaingan yang sangat tajam antara moda transportasi udara dengan moda transportasi jalan, kereta api dan moda transportasi laut, khususnya pada pelayanan angkutan penumpang. Peningkatan jumlah penumpang transportasi udara domestik yang cukup signifikan sejak tahun 2001 berdampak terhadap permintaan pembangunan bandar udara baru dan pengembangan bandar udara di beberapa daerah.

Terlihat jelas minimnya sarana dan prasarana khususnya di Indonesia Bagian Timur, daerah rawan bencana, perbatasan dan pulau – pulau terluar. Namun di sisi lain, terkadang usulan pembangunan bandar udara dari pemerintah daerah tidak disertai dokumen perencanaan yang lengkap dan banyaknya usulan bandar udara baru akibat otonomi daerah yang diusulkan/diprakarsai oleh pemerintah daerah namun dalam pelaksanaannya pemerintah daerah tidak konsisten dengan komitmen untuk tidak membebankan APBN.

Pelaksanaan program pembangunan pada sub sektor transportasi udara dalam rangka mempertahankan tingkat pelayanan, masih dihadapkan pada terbatasnya pendanaan pemerintah untuk pemeliharaan dan rehabilitasi prasarana dan sarana sehingga masih dijumpai beberapa kondisi prasarana dan sarana transportasi udara yang kurang mendapat perawatan.

Permasalahan yang harus diperhatikan adalah banyaknya fasilitas yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan bandar udara sesuai standar ICAO seperti lebar landasan dan bahu landasan serta peralatan keselamatan penerbangan (kuantitas dan kualitas kendaraan PKP-PK/Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran) serta peralatan keamanan seperti deteksi barang dan penumpang terhadap benda berbahaya yang masuk ke bandar udara dan pesawat terbang.

Selain itu, masih belum tercapainya 100 % ruang udara di Indonesia sehingga masih banyak wilayah Indonesia yang masih dalam keadaan tidak termonitor (*blank spot*) yang disebabkan terlalu sedikitnya peralatan navigasi dibandingkan dengan luasnya wilayah yang harus dicakup. Selain itu, tingkat keandalannya juga masih kurang dari cukup.

Khusus untuk keperintisan, permasalahan yang selalu timbul adalah adanya keterbatasan jumlah operator dan armada perintis serta tipe pesawat

udara yang sesuai dengan kondisi dan kapasitas bandar udara pada rute perintis tersebut.

Selain itu, juga timbul masalah Kapasitas dan Manajemen Ruang Udara (*Airspace Capacity and Management*) serta rendahnya kualitas Sistem Pelaporan Insiden (*Incident Reporting System*).

d. Kerjasama Internasional

Dalam Kerjasama Luar Negeri Angkutan Udara Internasional untuk menghadapi perkembangan dan perubahan di dunia penerbangan, Indonesia telah menyiapkan kebijakan-kebijakan angkutan udara guna meningkatkan daya saing dunia penerbangan di Indonesia. Liberalisasi angkutan udara di Indonesia dilakukan secara bertahap mengingat kendala-kendala sebagai berikut : Kinerja perusahaan nasional belum optimal untuk mengembangkan cakupan usaha dan meningkatkan daya saingnya; Potensi *demand* sebagian besar kota-kota di Indonesia yang mempunyai bandar udara internasional masih rendah, sehingga penerapan *open sky* secara langsung hanya terfokus pada kota-kota yang *market demand*-nya tinggi, seperti Jakarta, Denpasar, Surabaya, Medan dan Padang. Pandangan masyarakat dunia terhadap kondisi sosial dan politik Indonesia dan perangkat hukum yang belum terintegrasi dengan baik (bersifat sektoral).

Dengan liberalisasi yang dilakukan secara bertahap, Indonesia diharapkan memperoleh manfaat dari : pertumbuhan perdagangan dan pariwisata; Pengembangan industri penerbangan; pertumbuhan ekonomi daerah karena ada hubungan udara langsung dengan negara lain termasuk sektor pariwisata; menciptakan dan menguatkan hubungan serta kerjasama antar *airlines* internasional bagi perusahaan penerbangan; meningkatkan daya saing *airlines* nasional terhadap *airlines* asing; kerjasama antara *airlines* nasional dan asing serta menghindari terjadinya "*back-track traffic*".

Dalam tahun 2008 terdapat beberapa yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Udara terutama dalam peningkatan keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia, diantaranya: pertemuan *Conference Road Map to Safety* dalam rangka percepatan pencabutan larangan terbang oleh EU dan pertemuan ini diselenggarakan oleh *European Commission* yang diikuti oleh seluruh tenaga Inspektor Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Kegiatan pelatihan *Risk Assesment* selama 3 hari yang dilaksanakan di Hotel Sari Pan Pacific-Jakarta pada tanggal 23 s/d 25 Juni 2008. Penyerahan *Corrective Action Plan* dari hasil temuan ICAO USOAP pada bulan Mei 2008 selama 12 hari di Ngurah-Rai Denpasar. Pertemuan *2nd Steering Committe Meeting Cooperative Arangement for Preventing the Spread of Communicable Diseases Through Air Travel (CAPSCA)* yang dihadiri oleh 80 peserta yang terdiri dari 30 delegasi dari 11 negara anggota/administrasi ICAO. Pertemuan sidang *3rd D-8 Working Group on Civil Aviation and Director General Meeting* tanggal 17 s.d 18 Juni 2008 di Bali. Pelaksanaan *training Carrier Liaison Training (Identification of Travel Document)* kerjasama Ditjen Hubud dengan

Embassy of the United States. Penyelenggaraan Seminar *A Single National Air Navigation Service Provider (ANSP)* yang dihadiri Menteri Perhubungan, Dirjen Perhubungan, Presiden ICAO Roberto Kobeh Gonzales dan beberapa Pembicara dari Perwakilan ASA Australia, JICA, IATA, CANSO, dan INACA. Maksud dari kegiatan ini adalah memberikan masukan bagi peningkatan keselamatan penerbangan di Indonesia.

Terdapat beberapa tingkatan yang dilakukan dalam liberalisasi angkutan udara, yaitu Forum WTO adalah forum mondial (dunia/global) yang beranggotakan semua negara di dunia dan hingga saat ini masalah liberalisasi angkutan udara yang dibahas hanya mengenai “jasa penunjang (*soft rights*)”, yang tertuang dalam *GATS Annex on Air Transport, yaitu aircraft repairs and maintenance, selling and marketing of air transport dan computer reservation system (CRS)*. Permasalahan di dalam forum WTO yang terkait masalah *Air transport* adalah masih adanya perbedaan masalah kewenangan antara WTO dengan ICAO dalam meliberalisasikan bidang *hard rights*.

Posisi Indonesia hingga tahun 2007 belum membuat komitmen, karena prioritas liberalisasi angkutan udara masih di tingkat regional (ASEAN), sedangkan liberalisasi angkutan udara di tingkat APEC membahas bidang-bidang angkutan udara yang tertuang dalam 8 opsi yang terkait dengan *Airlines Ownership and Control*. Secara umum Indonesia menggunakan prinsip substansial *Ownership and Effective Control dan Multiple Airlines Designations (no restriction)*.

Indonesia telah menerapkan dalam setiap perjanjian antara lain tarif (*double disapproval*). Indonesia telah mengarah pada *double disapproval* dengan beberapa ketentuan pengaman. Dalam *Air Freight (more relaxation arrangement than passengers)*, Indonesia telah merelaksasi pengaturan hak angkut untuk *air freight, Airline’s Cooperative Arrangement (eq. Third Country Code Sharing)*, dimana Indonesia membuka kerjasama komersial dalam bentuk *third party code sharing* dengan persyaratan *5th freedom rights* bagi *airlines* pihak ketiga, *Charter Services (Competitor schedule Airlines)*. Secara umum *charter* merupakan supplement bagi *schedule services*, yakni *Market Access (Open All International Airport)*. Semua bandar udara internasional Indonesia terbuka untuk asing, *Doing Business (free transfer of earning, free to open repre-sentative, free to sell and advertise airlines product, etc)* dan Indonesia cukup terbuka dalam hal *doing business matters*.

Liberalisasi di tingkat ASEAN membahas 2 (dua) bidang, yaitu Bidang *Soft Right* (jasa penunjang penerbangan) yang diatur dalam *ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)* yang meliputi *Computer Reservation System (CRS), Aircraft main-tenance and Repairs, Sales and Marketing, Aircraft Leasing Without Crew*. Posisi Indonesia telah membuka keempat bidang tersebut sampai dengan mode 3, yaitu dengan kepemilikan asing maksimal 49 % (kecuali *Aircraft Leasing Without Crew* yang hanya dibuka untuk mode 1 dan 2) dan dalam Bidang *Hard Right* (jasa penerbangan) yang dibagi

menjadi 2(dua) yaitu: angkutan kargo dan angkutan penumpang. Untuk *Hard Right* liberalisasi dilakukan dengan mengacu pada *ASEAN Roadmap Integration on Air Travel Services*. Mengingat *Road Map* adalah kesepakatan ASEAN yang bersifat mengikat para anggotanya, Indonesia sebagai salah satu anggota ASEAN harus tunduk pada *Road Map* dimaksud.

Sidang ATWG ke 17, 8-10 April 2008 menghasilkan final Text Draft *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air/Air Freight Services* yang siap ditandatangani oleh para Menteri Transportasi ASEAN pada waktu yang ditentukan kemudian. Indonesia menyatakan belum siap untuk meliberasi beberapa bidang jasa dan akan melakukan koordinasi internal terlebih dahulu.

BIMP-EAGA Working Group on Air Linkages pada daerah-daerah yang dikembangkan adalah Bandar Seri Begawan - Brunei, Pontianak, Tarakan, Manado, Balikpapan – Indonesia, Miri, Labuhan, Kota Kinabalu, Kuching – Malaysia dan Davao, General Santos, Zamboanga, P. Princessa, Mindanao – Philippina. Konsep 3rd & 4th yaitu kapasitas, frekuensi dan tipe pesawat tidak dibatasi, *5th freedom* yaitu dilakukan dengan ketentuan penambahan per tahun 2 (dua) poin sejak tahun 2006 *Multi Designated Airlines*.

Kegiatan *5st Transport, Infrastruktur & ICT Cluster Meeting BIMP-EAGA*, Brunei 2-4 April 2008. Hasil diantaranya Batavia Air telah mengubah usulan untuk melakukan penerbangan dengan hak angkut kelima pada rute Pontianak-Kuching-Bandar Seri-Begawan menjadi penerbangan dengan hak angkut ketiga dan keempat pada rute Pontianak-Kuching dan Pontianak-Bandar Seri Begawan. Indonesia membuka poin tambahan baru karena Indonesia telah mengajukan 4 (empat) poin (Balikpapan, Pontianak, Manado, Tarakan). Indonesia (PT. AP I) melaporkan kebijakan pemberian insentif kepada perusahaan angkutan udara Negara anggota BIMP-EAGA yang beroperasi di *designated poin* Indonesia, dengan pemberian potongan harga *landing fee* hingga 50% (tergantung *load factor*) bagi rute baru di Balikpapan dan Manado, serta *free parking fee* untuk *airlines* yang parkir di apron kurang dari 2 jam. Penetapan Balikpapan sebagai tambahan *hub gateway* BIMP-EAGA, selain Kota Kinabalu dan Bandar Seri Begawan.

IMT-GT, merupakan kerjasama sub regional diantara 3 negara, yaitu: Indonesia, Malaysia, dan Thailand yang bertujuan untuk mengembangkan wilayah perbatasan antara 3 negara. Daerah-daerah yang dikembangkan di Indonesia adalah : Medan, Banda Aceh, Nias, Padang; Di Malaysia : Ipoh, Langkawi, dan Penang, sedangkan di Thailand: Hat Yai, Pattani, Narathiwat, Phatthalung, Trang dan Nakhon Si Thammarat. Pada tahun 2008 dilaksanakan *IMT GT Strategic Planning Meeting 2008*, Phuket Thailand pada tanggal 28-30 Januari 2008. Sidang membahas *Joint Statement* dari hasil Pertemuan *Summit IMT-GT ke 3* yang telah diselenggarakan pada bulan Nopember 2007, diantaranya yaitu: perluasan wilayah IMT-GT termasuk 6 propinsi di Thailand sebagai wilayah baru yaitu: Phuket, Phang Nga, Krabi, Ranong, Chumphon dan Surat Thani, penetapan secara resmi *Visit IMT-GT 2008*.

Pada tahun 2005 Indonesia telah melakukan perjanjian hubungan udara dengan 68 negara. Pada tahun 2006 Indonesia telah melakukan 9 kali perjanjian hubungan udara bilateral. Perjanjian bilateral tersebut terdiri dari 3 perjanjian dengan negara baru (Islandia, Yunani dan Kenya) dan 6 perjanjian untuk merevisi MOU (UAE 2 kali pertemuan, Kamboja 2 kali pertemuan, Saudi Arabia dan Oman). Dengan tambahan 3 negara baru, sampai saat ini Indonesia telah memiliki perjanjian hubungan udara dengan 71 negara yang terdiri dari 2 negara di belahan Amerika Utara, 26 negara Eropa, 13 negara ASIA, 10 negara ASEAN, 5 negara Afrika, 11 negara Timur Tengah/Arab dan 4 negara Pasific. Dari 71 negara yang telah membuat perjanjian hubungan udara dengan Indonesia, 22 negara telah merealisasikan perjanjian tersebut. Sampai dengan tahun 2008 Indonesia telah memiliki perjanjian hubungan udara bilateral dengan 71 negara. Negara-negara mitra Indonesia berdasarkan wilayah adalah:

- | | |
|-----------------------|-------------|
| (1) Amerika Utara | : 2 Negara |
| (2) Eropa | : 26 Negara |
| (3) Asia | : 14 Negara |
| (4) Asean | : 10 Negara |
| (5) Afrika | : 6 Negara |
| (6) Timur Tengah/Arab | : 10 Negara |
| (7) Pacific | : 3 Negara |

Jumlah perjanjian hubungan udara bilateral 71 negara, 36 operator penerbangan dari 22 negara melaksanakan penerbangan ke 11 kota tujuan di Indonesia (Medan, Padang, Pekanbaru, Palembang, Jakarta, Bandung, Solo, Surabaya, Denpasar, Mataram, Manado), 9 perusahaan penerbangan nasional terbang ke 12 negara (Hongkong, RR.China, Jepang, Korea, Malaysia, Thailand, Singapore, Vietnam, Philipina, Australia, Selandia Baru dan Arab Saudi) dengan 25 kota tujuan di mancanegara.

e. Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Terkait dengan aspek Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, di dalam mencapai suatu tingkat keselamatan penerbangan yang diinginkan diperlukan metode dan tindakan-tindakan tertentu salah satunya adalah *Safety Management System (SMS)*, yaitu suatu pendekatan terorganisir untuk mengelola keselamatan, yang mencakup struktur organisasi yang diperlukan, tanggung jawab, kebijakan dan prosedur. Sampai dengan tahun 2008 telah dilaksanakan beberapa kegiatan yang merupakan bagian dari SMS, yaitu kegiatan sertifikasi operasi bandar udara, sertifikasi peralatan *security*, dan sertifikasi pesawat udara.

Sampai dengan tahun 2007 telah dilaksanakan beberapa kegiatan yang merupakan bagian dari *Safety Management System* yaitu: mengidentifikasi beberapa gejala yang menyebabkan kecelakaan; menindaklanjuti perbaikan yang harus dilaksanakan untuk meyakinkan standar tingkat keselamatan selalu terjaga; memonitor secara berkesinambungan dengan melakukan pengawasan secara berkala terhadap tingkat keselamatan penerbangan;

kegiatan yang dilaksanakan meliputi : Sertifikasi Operasi Bandar Udara Pada 57 bandar udara, Sertifikasi Peralatan *Security* pada 2 bandar udara, Sertifikasi pesawat udara pada 536 pesawat udara, Sertifikasi Fasilitas Peralatan RDPS Medan, Sertifikasi Fasilitas MAATS, Pembuatan Peraturan (PP, KM) terkait dengan pelaksanaan *Safety Management System* (SMS), Pembuatan organisasi formal yang terkait dengan pelaksanaan SMS.

Pelarangan terbang maskapai Penerbangan Nasional pada wilayah Eropa sampai dengan tahun 2008 masih belum dapat dicabut dan hal tersebut juga terkait dengan hasil audit dari ICAO. Saat ini dalam pencabutan larangan tersebut, Ditjen Perhubungan Udara melakukan langkah-langkah dalam menindaklanjuti hasil audit ICAO, diantaranya melakukan restrukturisasi organisasi kantor pusat Ditjen Perhubungan Udara dengan dikeluarkannya KM 20 tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja dengan struktur baru yaitu (1) Direktorat Angkutan Udara (2) Direktorat Bandar Udara (3) Direktorat Keamanan Penerbangan (4) Direktorat navigasi Penerbangan (5) Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Meningkatkan *safety oversight*, peningkatan inspektur Ditjen Hubud, Pengaktifan PPNS, menindak lanjuti hasil ICAO USOAP audit, peningkatan anggaran operasional, melaksanakan *training* SMS, mengeluarkan *safety Circular*, dan merevisi beberapa peraturan penerbangan yang ada mengacu kepada ketentuan dari ICAO.

Sebagai upaya peningkatan pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan telah dikeluarkan keputusan tentang Pembatasan Umur Pesawat melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2006 tentang pembatasan pesawat udara kategori transport untuk penumpang, dimana pesawat udara yang boleh didaftarkan untuk pertama kali di Indonesia adalah yang berusia kurang dari 20 tahun atau kurang dari 50.000 *cycle*. Dan sebagai upaya pengawasan dan peningkatan keselamatan penerbangan dan pemenuhan regulasi serta kelancaran angkutan udara telah dilakukan *Ramp-Check* yang berkala dan pada periode 31 Desember 2008 pada 14 (empat belas) lokasi dan 2 (dua) lokasi Adbandar udara (Soekarno Hatta dan Bali) dengan hasil pesawat yang dilakukan inspeksi 331 unit dari 22 operator. Dalam kegiatan *Ramp-check* dilakukan rutin pada waktu khusus seperti Lebaran, Natal, dan Tahun baru.

f. Peraturan Perundang – undangan dan Penegakan hukum

Di bidang navigasi penerbangan, saat ini telah ditetapkan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil yang mengatur tentang sertifikasi fasilitas navigasi (*CASR part 171*), pelayanan navigasi (*CASR part 172*), prosedur penerbangan (*CASR part 173*) dan informasi aeronautika (*CASR part 175*). Di bidang pelayanan bandar udara juga sudah disiapkan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil tentang bandar udara (*CASR part 139*).

Sampai saat ini masih terdapat ketidakkonsistenan terhadap hasil pengawasan penegakan hukum terhadap pelanggaran bidang transportasi udara baik kepada Badan Usaha Angkutan Udara, Badan Usaha Bandar

Udara maupun personil penerbangan. Selain itu, terdapat keterbatasan jumlah Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang sampai saat ini hanya berjumlah 51 orang. Peraturan Perundang-Undangan di bidang penerbangan sipil pada bandar udara yang berasal dari Pangkalan Udara TNI (*enclave sipil*) juga belum berjalan sepenuhnya, serta berlarut-larutnya penyelesaian masalah tanah bandar udara yang berasal dari tanah adat.

Kualitas Pelayanan Navigasi Penerbangan pada *Flight Information Region* Indonesia melalui *Breakdown of Separation (BOS)* adalah situasi dimana pesawat udara berada pada posisi di luar area separasi baik lateral maupun vertikal yang sudah ditetapkan. *Breakdown of Coordination (BOC)* adalah situasi dimana terjadi penurunan pelayanan akibat menurunnya kualitas koordinasi antar unit pelayanan, atau unit pelayanan dengan pesawat udara. Data BOS dan BOC terdiri dari lokasi dan tanggal kejadian, ATS unit dan pesawat terbang terkait serta informasi faktual dilapangan. Sesuai dengan data yang telah dilaporkan sejak 2001 hingga 2008, kecenderungan BOC adalah naik seiring dengan kenaikan jumlah pergerakan pesawat (*data aircraft departure*) namun dengan gradien yang rendah, sedangkan untuk BOS cenderung tetap. Untuk mengurangi kejadian BOS dan BOC dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan navigasi penerbangan, Ditjen Hubud telah menyiapkan berbagai hal, yaitu: pembuatan *Letter of Operation Agreement* antar Bandar udara yang saling terkait serta antar ACC negara tetangga. Dengan *Letter of Operation Agreement* yang telah terbentuk adalah: (1) LOA antara Bandar udara Sultan Syarif Kasim II - Pekanbaru dengan bandar udara AFIS yang terletak di Propinsi Riau (Dumai info, Pelelawan info, Pasi Info, Rumbai) (2) LOA antara ACC Makassar, APP Juwata Tarakan dan TWR Bandar udara Kalimantan. (3) Pemenuhan kemampuan *Controller*/pemandu lalu lintas udara untuk berbahasa Inggris penerbangan. Pelaksanaan Diklat Diploma IV (RADAR) *Refreshing Course* serta Diklat ATC *Check Controller* bagi ATC, Penerbitan *Approval ATS Training School*.

Pada tahun 2006 Ditjen Perhubungan Udara telah menerapkan *National Single Window (NSW)* sebagai tindak lanjut Inpres No. 3 Tahun 2006 tentang Paket Kebijakan Perbaikan Iklim Investasi. Upaya yang telah dilakukan adalah perbaikan prosedur penyampaian *notice of arrival*, evaluasi penetapan tarif berupa pengenaan tarif perhari dan penataan gudang serta Pembangunan terminal kargo, penataan prosedur dan *lay out* terminal serta sosialisasi proses pelayanan kargo selama 24 jam. Dalam rangka mempercepat pembentukan ASEAN *Economic Community* sebagaimana tertuang dalam *Declaration Of Asean Concord II (Bali Concord II)*, negara-negara anggota ASEAN melalui *Agreement to Establish and Implement The Asean Single Window (ASW)*. Langkah-langkah yang dilakukan dalam penerapan sistem *National Single Window* Bandar Udara Soekarno Hatta telah melakukan pengembangan aplikasi sistem informasi dalam rangka Implementasi *Single Window* di Bandar Udara dan spesifikasi sarana pendukung *prototype* aplikasi NSW. Peluncuran kegiatan dimaksud dilakukan pertengahan Desember 2008 melibatkan beberapa *airline*, dan

cargo handling sebagai peserta uji coba. Selain itu untuk mendukung dilakukan sosialisasi kepada penyelenggara Bandar Udara, *Airline*, komunitas kargo, *ground handling*, *warehouse operator*.

5. Sumber Daya Manusia

Permasalahan/tantangan:

- a. Jumlah (kuantitas) dan kualitas profesionalisme sumber daya manusia yang belum memadai;
- b. Terbatasnya alokasi anggaran menyebabkan tertundanya pembangunan sarana dan prasarana;
- c. Belum keseluruhan unit kerja yang mengusulkan anggaran dapat melengkapi data dukung berupa kelengkapan dokumen perencanaan;
- d. Masih belum adanya sanksi terhadap kinerja pelayanan operator yang kurang optimal meskipun secara rutin operator terus mengajukan kenaikan tarif;
- e. Belum tersusunnya Rencana Umum Pengembangan SDM Aparatur Kementerian Perhubungan;
- f. Peningkatan Kualitas SDM Aparatur Kementerian Perhubungan sesuai dengan perkembangan sektor transportasi.

6. Pengawasan Aparatur Negara

Permasalahan/tantangan:

- a. Masih rendahnya tingkat tindak lanjut hasil pengawasan;
- g. Masih kurang optimalnya pengelolaan aset di lingkungan Kementerian Perhubungan yang menjadi penyebab utama opini BPK terhadap Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan dengan penilaian *Disclaimer* (tidak menyatakan pendapat).

Tantangan kegiatan pengawasan adalah:

- a. Meningkatkan capaian tindak lanjut hasil pengawasan;
- h. Mendorong pelaksanaan Reformasi Birokrasi dalam rangka mengoptimalkan pengelolaan aset di lingkungan Kementerian Perhubungan sehingga dapat meningkatkan opini BPK terhadap Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan.

7. Pendidikan dan Pelatihan

Permasalahan yang dihadapi Badan Diklat Perhubungan antara lain :

- a. Kuantitas dan kualitas tenaga pengajar (dosen, instruktur, widyaiswara) perlu ditingkatkan;

- b. Sarana dan PRASARANA Diklat terbatas dan sebagian sudah *out of date*;
- c. Kurikulum dan Silabi Program Diklat perlu penyesuaian;
- d. Manajemen penyelenggaraan diklat perlu disempurnakan;
- e. Kelembagaan yang perlu disempurnakan menghadapi UU 20 Tahun 2003, perkembangan teknologi/ilmu pengetahuan dan otonomi daerah;

Tantangan yang dihadapi Badan Diklat Perhubungan antara lain :

- a. Meningkatnya tuntutan masyarakat (dalam negeri dan internasional) terhadap kualitas layanan jasa transportasi;
- b. Pertumbuhan angkutan penumpang udara dan angkutan barang laut yang relatif tinggi, serta peningkatan volume kendaraan transportasi jalan yang tinggi;
- c. Terbatasnya jumlah SDM transportasi yang berkualitas sesuai dengan kompetensinya;
- d. Masih terbatasnya kuantitas dan kualitas SDM pengatur dan pengawas penyelenggaraan transportasi baik di pusat maupun di daerah;
- e. Perkembangan teknologi sarana dan prasarana transportasi;
- f. *Human error*, merupakan faktor dominan penyebab terjadinya kecelakaan transportasi;
- g. Berlakunya UU Transportasi (LLAJ, Perkeretaapian, Pelayaran dan Penerbangan).

8. Penelitian dan Pengembangan

Permasalahan yang selama ini dihadapi dalam pelaksanaan penelitian dan pengembangan antara lain adalah ;

- a. Hasil penelitian belum mampu menjawab semua permasalahan/isu-isu strategis di sektor transportasi;
- b. Kompetensi SDM peneliti masih memerlukan peningkatan dalam rangka menghasilkan penelitian yang tepat guna;
- c. Ketersediaan sarana penelitian dan sarana publikasi hasil penelitian;
- d. Terbatasnya lingkup penelitian pada manajemen transportasi;
- e. Penelitian dan pengembangan transportasi belum didukung oleh prasarana dan sarana balai penelitian.

Tantangan yang akan dihadapi dalam pelaksanaan penelitian dan pengembangan dimasa mendatang antara lain adalah:

- a. Isu-isu dan permasalahan transportasi yang bersifat dinamis baik pada lingkup nasional maupun global.

- b. Tuntutan terhadap kegiatan penelitian dan pengembangan transportasi yang hanya sebatas kebijakan manajemen tapi juga harus mampu melakukan penelitian kebijakan teknis.
- c. Publikasi hasil-hasil penelitian dan pengembangan transportasi pada skala nasional.
- d. Efektifitas pelaksanaan koordinasi penelitian dan pengembangan dalam rangka pengembangan transportasi dengan pemerintah daerah pada era otonomi.

BAB III

TARGET PERTUMBUHAN DAN KEBUTUHAN INVESTASI SEKTOR TRANSPORTASI TAHUN 2010-2014

A. KONDISI SEKTOR TRANSPORTASI 2005-2009

Pertumbuhan konsumsi masyarakat dalam sektor transportasi dan komunikasi, pada kurun waktu tahun 2005-2009 secara umum mengalami peningkatan, yaitu : Rp. 81,383 triliun pada tahun 2005; Rp. 88,174 triliun pada tahun 2006; Rp. 92,4 triliun pada tahun 2007; Rp. 91,43 triliun pada tahun 2008 dan Rp. 97,9 triliun pada tahun 2009. Lonjakan konsumsi masyarakat pada tahun 2009 terkait erat dengan penyelenggaraan pemilu, baik pemilihan anggota legislatif maupun pemilihan presiden dan wakil presiden, yang tercermin dari peningkatan mobilitas masyarakat. Di sisi lain tingkat pelayanan yang dinikmati masyarakat belum memuaskan, yang tercermin dari rendahnya investasi sarana dan prasarana di sektor transportasi dan komunikasi, baik yang berasal dari investasi masyarakat maupun dari belanja modal yang dilakukan oleh pemerintah melalui APBN.

Kontribusi investasi masyarakat terhadap pembentukan PDB sektor transportasi dan komunikasi adalah : Rp. 4,06 triliun pada tahun 2005; Rp. 3,67 triliun pada tahun 2006; Rp. 5,63 triliun pada tahun 2007; Rp. 7,61 triliun pada tahun 2008 dan Rp. 7,58 triliun pada tahun 2009. Kontribusi belanja pemerintah terhadap pembentukan PDB sektor transportasi dan komunikasi adalah : Rp. 10,21 triliun pada tahun 2005; Rp. 11,02 triliun pada tahun 2006; Rp. 12,64 triliun pada tahun 2007; Rp. 20,79 triliun pada tahun 2008; dan Rp. 20,74 triliun pada tahun 2009. Rendahnya investasi masyarakat dan belanja pemerintah di sektor transportasi dan komunikasi tidak mampu memicu dampak ganda (*multiplier effect*) secara memadai dalam pembentukan nilai tambah yang tercermin pada pencapaian tingkat pertumbuhan baik pada sektor transportasi maupun pertumbuhan ekonomi nasional. Pada kurun waktu 2005-2009 dengan harga konstan tahun 2000 pertumbuhan sektor transportasi masing-masing sebesar 6,32%; 6,63%; 2,78%; 2,71%; 7,6%; sedangkan PDB Nasional tumbuh masing-masing 5,69%; 5,5%; 6,28%; 6,06%; dan 4,2%. Berdasarkan harga konstan tahun 2000 pertumbuhan sektor transportasi pada tahun 2009 adalah 5,38%, sedangkan pertumbuhan PDB Nasional sebesar 4,2%. Kontribusi nilai tambah sektor transportasi sebagian besar berasal dari konsumsi masyarakat. Pengeluaran konsumsi masyarakat lebih besar daripada PDB sektor transportasi, karena terdapat defisit neraca jasa (net impor) transportasi dengan kontribusi terhadap PDB sektor transportasi. Kondisi tersebut di atas ditunjukkan oleh Produk Domestik Bruto Sektor Transportasi dan Komunikasi menurut jenis pengeluaran pada tabel III-1.

Kontribusi sektor transportasi dalam pembentukan Produk Domestik Bruto

Nasional pada kurun waktu 2005-2009 masing-masing sebesar 41,28% pada tahun 2005; 38,98% pada tahun 2006; 45,21% pada tahun 2007; 45,28% pada tahun 2008 dan 45,01% pada tahun 2009. Realisasi pertumbuhan masing-masing sub sektor transportasi berdasarkan harga konstan 2000 secara umum mengalami pertumbuhan positif, kecuali angkutan kereta api dan angkutan laut yang mengalami pertumbuhan negatif (minus). Besarnya pertumbuhan tersebut secara rinci disampaikan pada tabel III-2. Secara umum sejak tahun 2005 sampai tahun 2006 pertumbuhan nilai tambah transportasi mengalami penurunan, namun pada tahun 2008 dan 2009 angka pertumbuhannya berada di atas tahun 2005.

TABEL III-1

Produk Domestik Bruto Transportasi & Komunikasi Menurut Jenis Pengeluaran Atas Dasar Harga Konstan 2000 (Triliun Rupiah)

| Uraian | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009* |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Konsumsi Masyarakat | 81,38 | 88,17 | 92,40 | 91,43 | 97,90 |
| <i>Kontribusi Terhadap PDB</i> | 122,56% | 124,53% | 126,96% | 116,89% | 116,76% |
| Pembentukan Modal Tetap Bruto | 2,70 | 2,60 | 4,10 | 5,95 | 6,36 |
| <i>Kontribusi Terhadap PDB</i> | 4,06% | 3,67% | 5,63% | 7,61% | 7,58% |
| Belanja Pemerintah** | 6,78 | 7,80 | 9,20 | 16,26 | 15,97 |
| <i>Kontribusi Terhadap PDB</i> | 10,21% | 11,02% | 12,64% | 20,79% | 20,74% |
| Transportasi | 6,32 | 6,67 | 9,03 | 7,47 | 7,20 |
| Jalan*** | 4,92 | 4,96 | 3,65 | 7,10 | 5,24 |
| Selisih Ekspor dan Impor | -24,41 | -27,60 | -32,9 | -35,42 | -37,8 |
| <i>Kontribusi Terhadap PDB</i> | -29,99 | -31,30 | -35,61 | -38,74 | -38,61 |
| PDB Transportasi | 66,45 | 70,97 | 72,80 | 78,22 | 82,43 |
| Pertumbuhan PDB Transportasi | 6,32 | 6,82 | 2,57 | 7,45 | 5,38 |
| Pertumbuhan PDB Nasional | 5,69% | 5,50% | 6,28% | 6,06% | 4,20% |

Sumber : Diolah dari data BPS dan Bappenas

* Angka Sementara

** Belum termasuk APBD Prov dan Kab/Kota

*** Dilaksanakan Dep. PU

TABEL III-2
Realisasi Pertumbuhan Transportasi Terhadap Pembentukan Nilai Tambah
Tahun 2005-2009

| Uraian | (%) | | | | |
|---|-------|-------|------|-------|-------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009* |
| PDB Transportasi | 6,32 | 6,82 | 2,57 | 7,45 | 5,38 |
| Angkutan Jalan | 4,84 | 4,93 | 3,71 | 4,93 | 5,12 |
| Angkutan SDP | 3,94 | 3,81 | 3,33 | 3,94 | 5,93 |
| Angkutan Kereta Api | -2,98 | 6,44 | 1,28 | 3,98 | -3,35 |
| Angkutan Laut | 8,75 | 7,24 | -2,3 | -5,05 | 8,06 |
| Angkutan Udara | 10,42 | 10,65 | 8,02 | 5,32 | 14,47 |
| Jasa Penunjang Angkutan | 5,56 | 7,06 | 0,60 | 0,41 | 8,40 |
| Kontribusi Terhadap PDB Nasional | 5,60 | 5,51 | 6,32 | 6,06 | 5,10 |

Sumber : Diolah dari data BPS 2009

Keterangan : * Angka Sementara

Dibandingkan dengan nilai tambah moda transportasi lainnya, sejak tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 nilai tambah angkutan udara masing-masing sebesar 10,42%; 10,65%; 8,02% 5,32% dan diharapkan tahun 2009 tumbuh 14,47%. Sumbangan terbesar dari pertumbuhan ini berkaitan dengan diterapkannya kebijakan multi operator pada angkutan udara yang berimplikasi kepada meningkatnya permintaan penumpang angkutan udara. Di sisi lain pertumbuhan negatif (minus) angkutan kereta api sejak tahun 2005 sebesar -2,98%, tahun 2006 sebesar 6,44%, tahun 2007 sebesar 1,28% dan tahun 2008 sebesar 3,98% merupakan efek berantai dari krisis keuangan global maupun krisis ekonomi nasional karena semakin memburuknya pelayanan berkaitan dengan menurunnya jumlah sarana yang siap operasi, semakin tua usia lokomotif dan kereta¹, kekurangan suku cadang, tidak memadainya jumlah dana PSO yang

¹ Dari seluruh lokomotif yang dimiliki PT. Kereta Api Indonesia (519 unit), 185 unit (35,6%) berusia di atas 30 tahun, 96 unit (18,5%) berusia interval 21-30 tahun, 172 unit (33,14%) berusia interval 11-20 tahun, 66 unit (12,71%) berusia interval 5-10 tahun. Dari seluruh kereta yang dimiliki (1.643 unit), 27 unit (1,6%) berumur di atas 40 tahun, 576 unit (35%) berumur interval 31-40 tahun, 306 unit (18,62%) berumur interval 21-30 tahun, 308 unit (18,74%) berumur interval 11-20 tahun 426 unit (25,9%) berumur interval 1-10 tahun.

disediakan oleh pemerintah untuk melayani angkutan kelas ekonomi², dan terdapat penurunan permintaan yang cukup signifikan, terutama pada angkutan penumpang.³

Pada tahun 2009 nilai tambah angkutan kereta api telah mengalami pertumbuhan negatif sebesar 3,35% karena operasional yang sering terganggu akibat seringnya terjadi musibah dan bencana. Nilai tambah angkutan laut dari 8,75% pada tahun 2005 menjadi 7,24% pada tahun 2006 erat kaitannya dengan pertumbuhan negatif ekspor sebesar -38,98% pada tahun 2006. Pertumbuhan nilai tambah angkutan laut terendah terjadi pada tahun 2007, yaitu -2,3% karena disamping kondisi ekspor yang belum pulih ditambah dengan efek substitusi tarif angkutan penumpang udara yang berpengaruh terhadap penurunan permintaan penumpang angkutan laut pada tahun 2007 dibandingkan dengan permintaan tahun 2005. Pertumbuhan nilai tambah angkutan laut pada tahun 2008 sebesar 5,05% terkait erat dengan pertumbuhan ekspor tahun 2008 sebesar 45,28%. Nilai tambah angkutan jalan pertumbuhannya cukup baik terutama pada tahun 2008 dan 2009 sebagai dampak dari perbaikan standar pelayanan pada angkutan kota melalui peremajaan taksi, bus sedang, bus besar dan pengadaan bus CNG (*compressed natural gas*). Pertumbuhan nilai tambah angkutan sungai danau dan penyeberangan memiliki kecenderungan yang sama dengan angkutan jalan, yakni proporsional dengan pertumbuhan daerah bangkitan dan tarikan angkutan jalan. Demikian pula pertumbuhan nilai tambah jasa penunjang angkutan sejak tahun 2007 sampai 2009 proporsional dengan kecenderungan pertumbuhan nilai tambah angkutan laut dan angkutan udara.

B. TARGET PERTUMBUHAN DAN PEMBIAYAAN 2010-2014

Berdasarkan realisasi pertumbuhan ekonomi tahun 2005-2009 rata-rata sebesar 5,56% pertahun dan pertumbuhan sektor transportasi & komunikasi rata-rata 5,208% pertahun, maka target pertumbuhan ekonomi tahun 2010 – 2014 rata-rata adalah 6,30% per tahun. Untuk mencapai target pertumbuhan ekonomi tersebut sektor transportasi harus tumbuh rata-rata 9,48% pertahun. Dengan ICOR sebesar 3,3 maka untuk mencapai target pertumbuhan tersebut, kebutuhan pembiayaan operasional dan pembangunan (investasi) di sektor transportasi di luar jalan selama kurun waktu 2010-2014 rata-rata sebesar Rp. 325,26 triliun per tahun, dengan alokasi sumber pendanaan dari: APBN (rupiah murni dan pinjaman luar negeri) rata-rata Rp. 30,67 triliun pertahun, investasi BUMN rata-rata Rp. 2,681 triliun pertahun, dan investasi swasta rata-rata Rp. 291,91 triliun pertahun.

Prakiraan nilai tambah (PDB) sektor transportasi pada tahun 2010-2014 dikaitkan dengan sasaran pertumbuhan dan kebutuhan pembiayaan disampaikan pada tabel III-3.

² Usulan Net PSO + IMO – TAC tahun 2008 Rp. 250,194 miliar dapat dipenuhi sebesar Rp.106,200 miliar (42,44%).

³ Pertumbuhan angkutan penumpang kereta api tahun 2008 – 15,91%.

TABEL III-3

Target Pertumbuhan Pembiayaan Sektor Transportasi Tahun 2010-2014 (Triliun Rupiah)

| Uraian | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Rata-2 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| PDB Transportasi* | 89,23 | 97,26 | 106,60 | 117,31 | 129,63 | 108,00 |
| Pertumbuhan PDB Transportasi (%) | 8,25% | 9,00% | 9,60% | 10,05% | 10,50% | 9,48% |
| Pertumbuhan PDB Nasional (%) | 5,50% | 6,00% | 6,40% | 6,70% | 7,00% | 6,30% |
| ICOR | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 |
| Pembiayaan Transportasi | 272,02 | 294,46 | 320,96 | 351,77 | 387,12 | 325,26 |
| Belanja Pemerintah (APBN) | 15,83 | 35,82 | 42,00 | 49,87 | 55,97 | 39,90 |
| - Belanja Pegawai | 1,24 | 2,14 | 2,58 | 3,19 | 3,83 | 2,60 |
| - Belanja Barang | 2,94 | 5,84 | 6,79 | 8,13 | 9,37 | 6,61 |
| - Belanja Modal (Investasi) | 11,66 | 27,86 | 32,65 | 38,58 | 42,81 | 30,71 |
| | | | | | | |
| Investasi BUMN Transportasi dan | 2,03 | 2,21 | 2,50 | 2,96 | 3,72 | 2,68 |
| Investasi Swasta Transportasi | 258,33 | 264,39 | 285,81 | 310,24 | 340,60 | 291,87 |
| Share Pembiayaan (%) : | | | | | | |
| APBN | 4,29 | 9,46 | 10,17 | 10,97 | 11,06 | 9,19 |
| BUMN | 0,74 | 0,75 | 0,78 | 0,84 | 0,96 | 0,81 |
| SWASTA | 94,97 | 89,79 | 89,05 | 88,19 | 87,98 | 90,00 |

Sumber : Diolah dari data BPS dan Bappenas 2009 * Harga Konstan tahun 2000

Pada tabel III-3 terlihat bahwa dengan skenario tingkat pertumbuhan sektor transportasi yang sustainable dari 8,25% pada tahun 2010 menjadi 10,50% pada tahun 2014, maka angka *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR) memiliki kecenderungan tetap, yaitu dari tahun 2010 – 2014 sebesar 3,3. Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat investasi memiliki kecenderungan semakin produktif dan efisien, yaitu dengan input yang sama akan dihasilkan output yang lebih besar, atau dengan tingkat output yang sama dihasilkan oleh input yang lebih kecil.

Selanjutnya dilihat dari pangsa sumber pembiayaan investasi yang dipergunakan untuk kegiatan operasional dan pembangunan sektor transportasi disampaikan sebagai berikut:

1. Belanja Pemerintah (APBN) :

Belanja pemerintah dari APBN yang dibutuhkan untuk membiayai kegiatan transportasi yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan selama kurun waktu 2010-2014 sebesar Rp. 199,495 triliun untuk membiayai kegiatan operasional dan pembangunan transportasi yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan pada masing-masing Sub Sektor dan Badan disampaikan pada tabel III-4. Belanja modal atau investasi pemerintah ini diarahkan kepada segmen-segmen kegiatan transportasi yang tidak mampu mencapai *cost recovery*.

TABEL III - 4
REKAPITULASI KEBUTUHAN PEMBIAYAAN BERSUMBER APBN/PHLN SUB SEKTOR
TRANSPORTASI TAHUN 2010 - 2014

| UNIT KERJA | Tahun (Rp.000,-) | | | | | |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| | 2010 *) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | TOTAL |
| HUBDAT | 1.838.442.619 | 6.183.268.101 | 6.732.915.154 | 7.427.691.172 | 7.800.266.930 | 29.982.583.976 |
| KA | 3.729.460.695 | 9.520.002.367 | 11.830.655.567 | 14.235.428.010 | 15.362.651.195 | 54.678.197.834 |
| HUBLA | 4.438.417.303 | 5.655.723.219 | 7.598.978.245 | 10.026.363.652 | 13.072.792.228 | 40.792.274.647 |
| HUBUD | 3.873.546.579 | 11.078.739.631 | 11.916.705.362 | 13.276.190.624 | 14.145.623.591 | 54.290.805.787 |
| LITBANG | 87.828.682 | 136.168.820 | 105.456.117 | 165.813.545 | 127.381.323 | 622.648.487 |
| DIKLAT | 1.472.198.019 | 2.721.285.699 | 3.218.376.112 | 4.061.041.638 | 4.676.365.043 | 16.149.266.511 |
| SETJEN (+KNKT) | 322.940.226 | 445.218.145 | 502.472.713 | 578.475.099 | 671.773.801 | 2.520.879.983 |
| ITJEN | 71.001.767 | 78.988.786 | 90.088.417 | 102.230.919 | 116.191.483 | 458.501.372 |
| TOTAL | 15.833.835.890 | 35.819.394.768 | 41.995.647.687 | 49.873.234.659 | 55.973.045.594 | 199.495.158.597 |

Keterangan *) Pagu Definitif 2010

Alokasi kebutuhan pendanaan sektor transportasi rata-rata per tahun adalah sebesar Rp. 39,9 Triliun per tahun yang berupa belanja modal, belanja pegawai dan belanja barang. Belanja modal diarahkan untuk rehabilitasi dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi, penyediaan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi, peningkatan dan pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Dari sisi moda perkeretaapian, pembiayaan diarahkan untuk menangani *backlog*, dan peningkatan kinerja pelayanan sarana dan prasarana perkeretaapian, sehingga tingkat pertumbuhannya diharapkan menjadi positif, disamping itu juga untuk membiayai pengadaan fasilitas keselamatan angkutan jalan, dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, melakukan restrukturisasi kelembagaan dan peraturan transportasi, pembangunan sarana dan prasarana transportasi dan rekonstruksi pasca gempa dan tsunami.

2. Investasi BUMN :

Dana investasi BUMN Transportasi (diluar jalan) yang dibutuhkan selama kurun waktu 2010-2014 adalah sebesar Rp. 2,68 triliun rata-rata pertahun.

Investasi BUMN Perkeretaapian akan dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia, meliputi sarana dan prasarana. Investasi sarana perkeretaapian terdiri dari pemeliharaan dan pengadaan lokomotif, kereta, gerbong, KRDE, KRDE dan KRL, sedangkan investasi prasarana berupa pembangunan teknologi informasi, yang terdiri : sistem tiket KA, sistem manajemen asset dan properti, sistem angkutan barang KA, sistem personalia KA, sistem anggaran, sistem logistik, sistem perawatan lokomotif, sistem pemeliharaan jalan rel, sistem informasi manajemen KA, sistem perawatan sarana KA, dan sistem akuntansi KA.

Investasi BUMN Angkutan Jalan akan dilakukan oleh Perum DAMRI meliputi terminal dan fasilitas operasi serta armada angkutan jalan. Investasi terminal dan fasilitas operasi angkutan jalan terdiri pembangunan stasiun BBG, rehab kantor dan emplasemen, penyehatan perusahaan, pengadaan *engine assy*, pengadaan *shock block assy* dan pengadaan peralatan perbengkelan, sedangkan investasi armada terdiri dari retrofit bus besar, pengadaan bus besar dan pengadaan mobil barang.

Investasi BUMN Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan akan dilakukan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry meliputi pelabuhan dan fasilitas operasi serta pengadaan armada kapal. Investasi pelabuhan dan fasilitas operasi PT. ASDP Indonesia Ferry, terdiri dari rehabilitasi pelabuhan, rehabilitasi mesin dan modifikasi kapal, rehabilitasi alat keselamatan kapal, pembangunan fasilitas dermaga di lintas Merak-Bakauheni, pembangunan dermaga LDF di Surabaya dan Jakarta, sedangkan pengadaan armada terdiri dari pembangunan kapal Ro-ro dan kapal LDF yang akan ditempatkan di pelabuhan Ketapang, Semarang, Merak, Kayangan, Surabaya, Sibolga, Bakauheni, Jakarta dan Bajoe.

Di bidang transportasi laut, investasi BUMN Kepelabuhanan berupa pembangunan prasarana pelabuhan dan fasilitas operasi dan investasi pengadaan armada kapal yang dilakukan oleh BUMN Pelayaran. Investasi BUMN kepelabuhanan yang akan dilaksanakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I adalah peningkatan dan pembangunan fasilitas pelabuhan: Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Tanjung Balai Karimun, Kuala Langsa, Malahayati, Sibolga, Selat Panjang, Gunung Sitoli dan Unit Terminal Peti Kemas Belawan. Investasi yang akan dilaksanakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II meliputi peningkatan dan pembangunan fasilitas pelabuhan: Pontianak, Teluk Bayur, Panjang, Jambi, Banten dan Tanjung Priok. Investasi yang akan dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III meliputi peningkatan dan pembangunan fasilitas pelabuhan: Tanjung Perak, Unit Terminal Peti Kemas Surabaya, Tanjung Emas, Unit Terminal Peti Kemas Semarang, Tanjung Intan, Banjarmasin, Gresik, Probolinggo, Tanjung Wangi, Bena, Tenau/Kupang, Sampit, Kotabaru, Lembar, Kumai, Tegal, Celukan Bawang, Maumere, Bima dan Pulang Pisau.

Investasi yang akan dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV meliputi peningkatan dan pembangunan fasilitas pelabuhan: Makassar, Balikpapan, Samarinda, Bitung/ Manado, Ambon, Sorong, Jayapura, Tarakan,

Pantoloan/Toli-Toli, Ternate, Kendari, Biak, Pare-Pare, Merauke, Manokwari, Gorontalo, Fakfak, Nunukan, UPK Sangata dan UPK Bontang.

Di bidang transportasi udara, investasi BUMN Kebandarudaraan berupa pembangunan bandara dan fasilitas operasi dan investasi pengadaan armada pesawat udara yang dilakukan oleh BUMN Penerbangan. Investasi BUMN Kebandarudaraan akan dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II meliputi peningkatan dan pembangunan fasilitas bandar udara di Jawa dan Bali: Husein Sastranegara Bandung, Adi Sumarmo Solo, Ahmad Yani Semarang, Adi Sucipto Yogyakarta, Juanda Surabaya, Ngurah Rai Denpasar, dan bandara Soekarno-Hatta. Peningkatan dan pembangunan fasilitas bandar udara di Sumatera meliputi bandar udara: Medan Baru, Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, Kijang Tanjung Pinang, Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, Sultan Thaha - Jambi, Depati Amir - Pangkal Pinang.

Peningkatan dan pembangunan fasilitas bandar udara di Kalimantan, Sulawesi dan Nusa Tenggara Barat meliputi : Supadio Pontianak, Sepinggian Balikpapan, Syamsudin Noor Banjarmasin, Hasanuddin Makassar dan bandara baru Lombok Tengah.

Pengadaan armada penerbangan akan dilakukan oleh PT. Merpati Nusantara dan PT. Garuda Indonesia dengan cara leasing, yaitu pesawat-pesawat sekelas : M 25 dan pesawat serupa berbadan lebar.

3. Investasi Swasta :

Dana investasi swasta di bidang transportasi yang dibutuhkan pada kurun waktu 2010-2014 adalah sebesar Rp. 291,87 triliun rata-rata pertahun. Investasi Swasta di bidang perkeretaapian seperti angkutan kereta api yaitu prasarana dan sarana perkeretaapian untuk melayani route Manggarai – Bandara Soekarno-Hatta, dan rute Rantau Prapat-Duri-Pekanbaru-Dumai, sejalan dengan investasi prasarana berupa pembangunan akses jalan kereta api dari bandara Soekarno Hatta ke Manggarai, dan pembangunan jalan kereta api Rantau Prapat-Duri-Pekanbaru-Dumai. Pembangunan kereta api batu bara di Kalimantan Tengah.

Investasi Swasta di bidang angkutan jalan difokuskan kepada peremajaan dan pengadaan armada baru angkutan jalan, yang terdiri bus AKAP, AKDP, bus kota, taksi dan mobil beban. Investasi Swasta di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan difokuskan pada pengadaan armada kapal penyeberangan untuk mengisi lintas Merak-Bakaheuni, Ujung-Kamal, Ketapang-Gilimanuk, Belawan-Pinang.

Dibidang transportasi laut, investasi swasta di bidang kepelabuhanan berupa pembangunan prasarana pelabuhan laut dan fasilitas operasi serta investasi pengadaan armada kapal niaga yang dilakukan oleh maskapai pelayaran nasional. Investasi di bidang kepelabuhanan adalah pembangunan pelabuhan Bojanegara, Pelabuhan Balikpapan dan pelabuhan-pelabuhan lainnya.

Investasi pengadaan armada terdiri dari pengadaan kapal baru dan kapal

bekas, baik kapal penumpang maupun kapal barang. Pengadaan kapal penumpang terdiri dari kapal penumpang dengan tipe yang sama dengan kapal penumpang PT. Peln dengan modifikasi dan kapal Ro-Ro, sedangkan kapal barang terdiri dari kapal konvensional, kapal kontainer, kapal bunker, barge dan tanker.

Di bidang transportasi udara, investasi swasta di bidang kebandar-udaraan berupa pembangunan bandara dan fasilitas operasi dan investasi pengadaan (leasing) armada pesawat udara yang dilakukan oleh maskapai penerbangan nasional.

Pembangunan bandara baru dan fasilitas operasi akan dilakukan pada sisi darat bandara Medan Baru, sedangkan investasi armada berupa leasing pesawat M25 sampai dengan pesawat berbadan besar.

ALOKASI PENDANAAN SEKTOR TRANSPORTASI SESUAI RPJMN 2010 - 2014

Dari alokasi kebutuhan pendanaan sektor Transportasi 2010-2014 sebesar Rp.199,495 Triliun seperti tercantum tabel III-5 diatas, mempertimbangkan keterbatasan dana APBN yang dapat disediakan oleh Pemerintah, sesuai dengan RPJMN 2010 – 2014 maka untuk tahun 2010 – 2014 Sektor Transportasi mendapatkan alokasi pendanaan APBN sebesar Rp. 117,7638 Triliun dengan perincian sebagai berikut:

| NO | KEMENTERIAN/SEKTOR | (RP. TRILIUN) |
|-----------|--------------------------------------|----------------------|
| 1 | TRANSPORTASI DARAT | 11,8510 |
| 2 | PERKERETAAPIAN | 33,7925 |
| 3 | TRANSPORTASI LAUT | 33,0447 |
| 4 | TRANSPORTASI UDARA | 19,5356 |
| 5 | BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN | 0,623 |
| 6 | BADAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN | 15,938 |
| 7 | SEKRETARIAT JENDERAL (+KNKT) | 2,521 |
| 8 | INSPEKTORAT JENDERAL | 0,459 |
| | TOTAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN | 117,7638 |

Perincian tersebut disesuaikan dalam program dan kegiatan sektor transportasi dalam Renstra Bab V dan Lampiran Renstra Kementerian Perhubungan 2010 – 2014. Dengan alokasi pendanaan untuk lima tahun sebesar Rp. 117,7638 Triliun, sehingga kurang dari kebutuhan pendanaan seperti tercantum tabel III-4 sebesar 199,495 triliun. Kekurangan dana sebesar Rp. 81,731 triliun diharapkan dapat dipenuhi dari investasi BUMN dan Swasta.

BAB IV

ANALISIS LINGKUNGAN STRATEGIS

A. GLOBALISASI

Globalisasi dapat dimaknai sebagai proses integrasi dunia disertai dengan ekspansi pasar yang di dalamnya mengandung banyak implikasi bagi kehidupan manusia. Pada era global peran transportasi sangat ditentukan oleh pasar yang dicirikan oleh semangat persaingan yang tajam. Oleh karena itu dari aspek permintaan (*demand side*), kebijakan efisiensi teknis dan efisiensi ekonomi dalam penyelenggaraan transportasi nasional merupakan syarat mutlak agar dapat bersaing di pasar global. Dari sisi penawaran (*supply side*), kebijakan penambahan kapasitas dan pembangunan sarana serta prasarana transportasi harus diupayakan memenuhi persyaratan teknis dan layak dioperasikan dengan biaya terendah (*least cost*) dalam kerangka biaya jangka panjang (*long run variable cost*). Minimnya fasilitas infrastruktur sektor transportasi yang disediakan pemerintah tentunya akan menghambat pengembangan sektor-sektor lainnya sehingga pada gilirannya target pertumbuhan ekonomi nasional tidak tercapai.

1. Kekuatan

Mengundang investor baik lokal maupun asing dalam pembangunan infrastruktur transportasi akan menghemat pengeluaran pemerintah, memacu pemasukan modal secara langsung (*capital inflow*) yang akan memperkuat neraca pembayaran, menyehatkan fiskal, memperluas lapangan kerja dan pada gilirannya melalui faktor pemicu dampak ganda akan meningkatkan pendapatan nasional. Tingkat pelayanan transportasi dapat memenuhi standar nasional maupun internasional sehingga meningkatkan daya saing produk nasional di pasar global.

Sehingga upaya untuk mengatasi dampak dari krisis keuangan global pemerintah telah menerbitkan kelayakan stimulus khususnya untuk mendukung percepatan pembangunan infrastruktur termasuk upaya keringanan pajak bagi para pengelola ekspor. Kebijakan stimulus tersebut nantinya tidak hanya untuk membayar pembangunan infrastruktur namun juga diarahkan untuk sektor manufaktur khususnya bagi industri-industri yang secara langsung terkena dampak dari krisis keuangan global.

Peranan transportasi pada era globalisasi menjadi semakin dominan mengingat dalam menjalankan fungsi dan kegiatannya transportasi tidak mengenal sekat-sekat administratif baik batas daerah maupun negara. Kenaikan perekonomian Indonesia yang cukup terkendali dari kesigapan Pemerintah dengan menentukan kelayakan stabilisasi dimana berupa optimalisasi APBN secara berkesinambungan untuk memacu pertumbuhan dan membangun jaring pengaman sosial melalui pembelanjaan infrastruktur, alokasi penanganan kemiskinan, ketersediaan listrik, pangan dan peningkatan penggunaan produk dalam negeri mampu menjaga kesinambungan pergerakan sektor riil dan mempertahankan penerimaan pajak maupun pendapatan negara bukan pajak agar tidak terjadi pengangguran, dimana

kebijakan tersebut bertujuan menjaga kegiatan ekonomi agar tidak banyak mengalami gangguan, menjaga keselamatan dan keamanan perekonomian termasuk melakukan respon terhadap kesulitan yang dihadapi pelaku-pelaku ekonomi serta menjaga masyarakat dari dampak yang merugikan. Sebagai akibat dari usaha pemerintah untuk tetap menjaga kestabilan pertumbuhan ekonomi menyebabkan meningkatnya tingkat kepercayaan dari kalangan investor terhadap tingkat kinerja Indonesia dan ini berakibat semakin tingginya minat investor untuk menanamkan investasinya secara *direct investment* di sektor transportasi. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu faktor penguatan daya saing produk nasional agar mampu bersaing dengan produk asing yang pada era globalisasi membanjiri wilayah Indonesia.

Perekonomian Indonesia yang selama 5 (lima) tahun terakhir dipenuhi optimisme dan tumbuh sekitar $\pm 6\%$ tiba-tiba harus mengalami perlambatan. Perkembangan perekonomian dunia yang terus memburuk dan belum muncul tanda-tanda akan segera berakhirnya krisis global menyebabkan proyeksi perekonomian Indonesia dilakukan dalam nuansa ketidakpastian. Rentannya kinerja ekspor terhadap sebagai akibat terjadinya krisis global juga tidak terlepasnya dari karakteristik ekspor Indonesia selama ini. Kurang terdiversifikasinya negara tujuan ekspor menyebabkan kinerja ekspor mendapat tekanan cukup signifikan. Selain itu komoditas ekspor Indonesia juga cenderung kurang terdiversifikasi dimana komoditas utama ekspor sebagian besar berbasis sumber daya alam yang ternyata justru rentan terhadap gejolak harga. Melemahnya kinerja ekspor selanjutnya memberikan tekanan pada sektor-sektor lainnya salah satunya adalah transportasi.

2. Kelemahan

Sebagai akibat terjadinya krisis keuangan global yang pada gilirannya mempengaruhi kinerja APBN dimana tentunya akan berpengaruh terhadap ketersediaan infrastruktur sektor transportasi. Terjadinya perlambatan pertumbuhan ekonomi dimana tentunya berakibat menurunnya modal swasta yang ingin menawarkan investasinya di Indonesia serta menurunnya kinerja ekspor nasional, hal ini berakibat beban APBN menjadi semakin berat mengingat langkah-langkah pemerintah dalam menghadapi krisis keuangan global melalui kebijakan fiskal tentunya membutuhkan dukungan dari penerimaan negara baik dari pajak maupun sumber-sumber pendapatan negara lainnya.

Menyerahkan pengoperasian infrastruktur transportasi kepada swasta/asing akan memperlemah kontrol pemerintah, terutama dalam pengalokasian sumber daya akibat terjadi distorsi pasar. Sesuai dengan karakteristiknya, pasar infrastruktur pada umumnya tidak sempurna (oligopoli atau *monopolistic competition*), sehingga meskipun terdapat pilihan produk, posisi konsumen lemah dan cenderung mengikuti kemauan produsen. Pemerintah melalui produk regulasi tertentu seharusnya bertindak sebagai penyeimbang, namun sebagai negara yang sedang menjalani pemulihan dari krisis ekonomi, pemerintah Indonesia tidak mempunyai posisi tawar yang memadai dalam menghadapi investor asing, terutama berkaitan dengan kebijakan tarif yang akan menjadi beban konsumen.

3. Peluang

Terbukanya infrastruktur transportasi bagi peran serta swasta termasuk investor asing akan membuka peluang alih teknologi serta peluang perluasan pangsa pasar, terutama untuk segmen usaha yang memiliki pasar pada skala global. Disamping itu globalisasi di sektor transportasi tentunya memberikan kesempatan kepada operator transportasi untuk melakukan kerjasama yang saling menguntungkan dengan operator transportasi asing guna memperluas jangkauan jaringan transportasi tidak saja dalam negeri melainkan juga luar negeri.

4. Ancaman

Ketidaksiapan infrastruktur maupun operator transportasi dalam negeri khususnya dalam era globalisasi tentunya merupakan ancaman bagi menurunnya daya saing nasional mengingat perusahaan-perusahaan swasta nasional di bidang transportasi yang tidak siap bersaing akan mengalami kebangkrutan dan gulung tikar karena persaingan modal kerja yang tidak seimbang. BUMN bidang transportasi yang selama ini menjadi *market leader* akan semakin kehilangan perannya, sehingga kontribusi terhadap fiskal dalam bentuk pajak dan deviden semakin menurun. Di samping itu dampak yang terjadi sebagai akibat ketergantungan perekonomian Indonesia terhadap pasar adalah krisis keuangan global yang hampir melanda perekonomian dunia bermula dari krisis kredit macet perumahan beresiko tinggi yang terjadi di Amerika ternyata berkembang menjadi krisis keuangan global yang melanda seluruh dunia. Kuatnya intensitas krisis tersebut membuat negara-negara di kawasan Asia yang semula dianggap relatif steril dari dampak krisis, akhirnya sulit bertahan dan ikut terkena imbas krisis.

B. Sistem Transportasi Nasional

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 nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa; mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

Dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan berkemampuan tinggi, terdapat berbagai tantangan, peluang dan kendala antara lain berupa perubahan lingkungan yang dinamis seperti; globalisasi ekonomi; perubahan perilaku permintaan jasa transportasi; kondisi politik; perkembangan ilmu pengetahuan; teknologi; dan kepedulian pada kelestarian lingkungan hidup; serta adanya keterbatasan sumber daya. Dalam mengantisipasi kondisi tersebut, sistem transportasi nasional diarahkan untuk mewujudkan keandalan pelayanan dan keterpaduan antar dan intra moda transportasi, yang disesuaikan dengan perkembangan ekonomi, tingkat kemajuan teknologi.

kebijakan tata ruang, pelestarian lingkungan dan kebijakan energi nasional, sehingga diharapkan memenuhi fungsinya sebagai penunjang dan pendorong pembangunan, memenuhi kebutuhan aksesibilitas masyarakat serta memenuhi kebutuhan distribusi dalam perdagangan nasional dan internasional dengan memperhatikan kehandalan serta kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

1. Kekuatan

Dalam hirarki perencanaan, Sistem Transportasi Nasional merupakan tatanan mikro strategis bagian dari perencanaan secara komprehensif, yang menjadi acuan dalam perencanaan dan pengembangan sistem transportasi di tingkat nasional, provinsi dan kabupaten/kota, sehingga pembangunan bidang transportasi dapat dilakukan secara terpadu. Keterpaduan dalam Sistranas mencakup intra dan antar moda transportasi darat, laut dan udara serta keterpaduan moda transportasi antara provinsi satu dengan provinsi lainnya, sehingga pembangunan transportasi dapat dilakukan secara efektif dan efisien.

Sistranas dijabarkan dalam perwujudan Tatranas (Tataran Transportasi Nasional) dalam skala nasional, Tatrabil (Tataran Transportasi Wilayah) dalam skala wilayah provinsi dan Tatrakot (Tataran Transportasi Lokal) dalam skala kabupaten/kota. Penyusunan Tatrabil dan Tatrakot memberikan keleluasaan kepada Pemerintah Daerah untuk menyusun rencana transportasi di daerah masing-masing sehingga perencanaan transportasi dapat dilaksanakan sesuai dengan karakter budaya dan kondisi geografi masing-masing daerah.

Di dalam Sistranas terdapat kebijakan umum yang menjadi acuan dalam menyusun perencanaan transportasi, yaitu meliputi kebijakan yang berkaitan dengan : Pelayanan Transportasi Nasional; Keselamatan dan Keamanan Transportasi; Pembinaan Pengusahaan Transportasi; Kualitas SDM dan Iptek; Kualitas Lingkungan Hidup dan Penghematan Energi; Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi; dan Penyelenggaraan Administrasi Negara di Sektor Transportasi.

2. Kelemahan

Pemberian keleluasaan kepada daerah untuk menyusun Tatrabil dan Tatrakot, memberikan kesempatan bagi daerah untuk membangun infrastruktur secara berlebihan sehingga akan menimbulkan inefisiensi nasional. Penetapan Tatrabil dan Tatrakot sebagai perwujudan Sistranas dalam skala wilayah provinsi dan kabupaten/kota terkesan dipaksakan untuk menampung aspirasi kebijakan otonomi daerah, sehingga tidak sesuai dengan karakteristik transportasi yang mengabaikan sekat-sekat daerah administratif dan konsisten dengan pandangan daerah fungsional. Tatrabil dan Tatrakot akan dijadikan legitimasi bagi daerah untuk membangun infrastruktur transportasi dengan motivasi utama untuk meningkatkan pendapatan asli daerah. Kondisi ini akan menjadikan kebijakan pelayanan transportasi yang diamanahkan dalam Sistranas terdistorsi sehingga berpotensi menimbulkan ekonomi biaya tinggi.

3. Peluang

Posisi Sistranas sebagai Tatanan Makro Strategis memungkinkan dilakukan perumusan kebijakan dan penyusunan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi darat yang akan memberikan kesempatan pada masyarakat untuk mengambil peran optimal dalam pengoperasian dan pembangunan transportasi. Penjabaran Sistranas ke dalam Tatranas, Tatrakil dan Tatraklok, memberikan kesempatan untuk mensinergikan kepentingan pusat dan daerah dalam pengembangan transportasi.

4. Ancaman

Kebijakan desentralisasi bidang transportasi yang tidak terkendali berpotensi menimbulkan kerancuan dalam penyelenggaraan transportasi yang mengabaikan prinsip-prinsip dasar dan kebijakan umum Sistranas. Ketidakharmonisan perencanaan transportasi antara pusat dan daerah akan berdampak kepada kualitas pelayanan sehingga menjadi ancaman bagi daya saing produk nasional.

C. Teknologi & Energi

Transportasi telah menjadi kebutuhan dasar manusia (*basic necessities*) setelah pangan, sandang, papan, pendidikan dan kesehatan. Untuk mendapatkan solusi masalah kebutuhan transportasi sesuai dengan preferensi masyarakat yang selalu berkembang, diperlukan pendekatan komprehensif terkait dengan teknologi transportasi yang memiliki skala besar namun hemat energi. Pengembangan angkutan massal di kawasan metropolitan ataupun kawasan perkotaan diarahkan kepada pilihan jenis moda yang berskala besar dan hemat energi. Di samping itu teknologi transportasi diperlukan untuk memperbaiki atribut pelayanan, misalkan kecepatan, keselamatan, keamanan dan kenyamanan. Di sektor transportasi, diperlukan kompatibilitas teknologi secara sistemik, misalnya pengoperasian sarana angkutan massal dengan kendaraan Euro harus kompatibel. Berkaitan dengan kebutuhan komunikasi dalam operasi transportasi, teknologi informasi akan sangat berpengaruh terhadap kinerja sektor transportasi. Dalam pengembangan dan pembangunan transportasi diperlukan penerapan *Intelligent Transportation System (ITS)*, *Electronic Data Interchange (EDI)*, *Telecommuting*, dan usaha-usaha rekayasa untuk mengoptimalkan keterkaitan antara transportasi, telekomunikasi dan energi secara bertahap. Kebutuhan ini hanya dapat dipenuhi oleh industri transportasi yang modern dan efisien dan ditangani dengan manajemen profesional serta tersedianya lembaga riset dan pengembangan teknologi yang memadai.

Sumber daya energi mempunyai peran yang sangat penting bagi pembangunan ekonomi nasional. Energi diperlukan untuk kegiatan industri, jasa, transportasi dan rumah tangga. Dalam jangka panjang, peran energi akan lebih berkembang khususnya guna mendukung pertumbuhan sektor industri dan kegiatan lain yang terkait. Sumber daya energi fosil di Indonesia yang sangat penting dan mempunyai peran strategis bagi pembangunan nasional adalah minyak bumi, gas bumi dan batu bara. Fungsi utama dari tiga jenis sumber daya alam ini adalah sebagai sumber energi. bahan baku industri

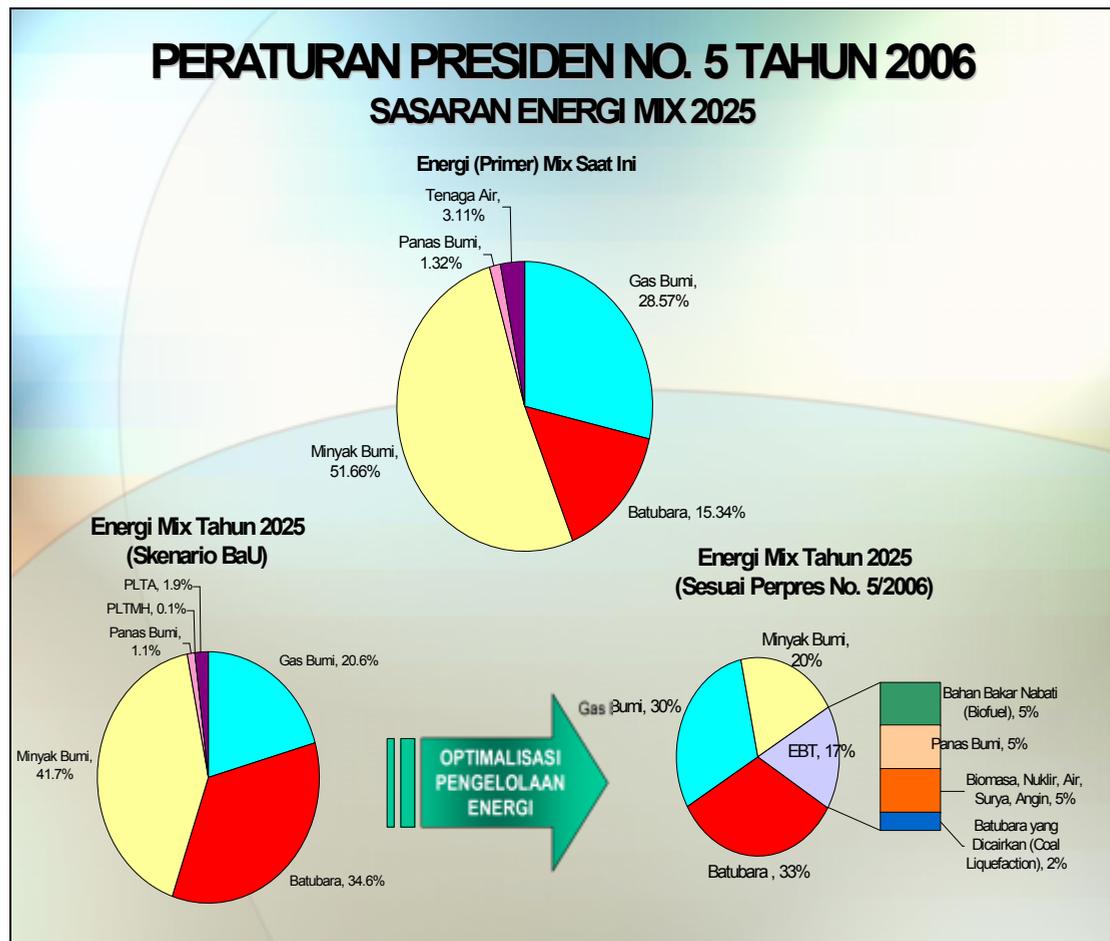
dalam negeri, bahan bakar untuk kegiatan transportasi dan sebagai sumber devisa negara. Mengingat strategisnya sumber daya dimaksud dan makin terbatasnya ketersediaan sumber daya energi fosil (*unrenewable resource*), maka pemanfaatannya harus dilakukan secara bijaksana dan hati-hati. Oleh karena itu pengelolaan sumber daya energi ini harus dilakukan secara efisien agar dapat diperoleh manfaat yang sebesar-besarnya (*maximum net benefit*) bagi keseluruhan masyarakat Indonesia sehingga pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) dapat terlaksana dengan baik.

Selain itu untuk mengurangi ketergantungan pada bahan bakar minyak maka ini sebenarnya Pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Presiden No. 5 tahun 2006 tentang Kebijakan Energi Nasional yang mengamanatkan perlunya target untuk mengurangi penggunaan bahan bakar minyak menjadi kurang dari 20% serta pemakaian bahan bakar gas dengan porsi 30% pada tahun 2025 yang secara umum tergambar dalam Gambar 4.1. Kebijakan lain yang telah ditetapkan oleh pemerintah terkait dengan masalah energi ini adalah Instruksi Presiden RI No. 10 Tahun 2005 tentang Penghematan Energi dan Instruksi Presiden RI No. 1 Tahun 2006 tentang Penyediaan dan Pemanfaatan Bahan Bakar Nabati (biofuel) sebagai Bahan Bakar Lain. Sebagai tindak lanjut dari peraturan dan Instruksi Presiden tersebut diatas Kementerian Perhubungan menetapkan beberapa kebijakan khusus berupa diversifikasi bahan bakar dan peningkatan efisiensi penggunaan bahan bakar minyak untuk kendaraan.

1. Kekuatan

Dalam upaya mewujudkan teknologi transportasi yang dapat diimplementasikan secara nasional, Kementerian Perhubungan memiliki lembaga penelitian dan pengembangan (Badan Litbang Perhubungan) yang dapat diarahkan untuk melakukan penelitian murni dan terapan secara lebih fokus kepada penyusunan konsep teknologi transportasi nasional dalam kerangka pengembangan teknologi transportasi. Kebijakan ini diarahkan untuk bersinergi dengan lembaga penelitian lain baik swasta maupun pemerintah di dalam negeri dan di luar negeri.

Mengingat pertimbangan ekonomi dan sarana pendukung yang telah dimiliki, maka hingga tahun 2007 pemerintah mengintensifkan penggunaan *Compressed Natural Gas* (CNG) sebagai salah satu bahan bakar alternatif kendaraan bermotor. Untuk mendukung program diversifikasi energi di sektor transportasi ini maka telah dikeluarkan beberapa perangkat hukum yaitu: Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.852/AJ.302/DRJD/2004 tentang Pemakaian Bahan Bakar pada Kendaraan Bermotor; dan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral No. 0048 Tahun 2005 tentang Standar dan Mutu (Spesifikasi) serta Pengawasan Bahan Bakar Minyak, Bahan Bakar Gas, Bahan Bakar Lain, LPG, LNG dan Hasil Olahan yang Dipasarkan di Dalam Negeri. Meskipun telah diterbitkan beberapa peraturan oleh pemerintah guna mendukung program penggunaan bahan bakar gas sebagai bahan bakar alternatif kendaraan bermotor, sebenarnya persyaratan teknisnya telah terpenuhi untuk penggunaan bahan bakar gas secara nasional, namun hingga kini proses implementasinya di masyarakat berjalan lambat.



Gambar 4.1 Sasaran Energi Mix 2025

Upaya diversifikasi energi di sektor transportasi sebenarnya sudah dilakukan Kementerian Perhubungan sejak tahun 2007 lalu. Saat ini telah dibagikan secara gratis sebanyak 1.755 converter kit kepada pemilik taksi, khususnya taksi yang dimiliki perorangan. Dengan menggunakan CNG, sopir taksi jelas bisa mengurangi pengeluaran karena harga bahan bakar gas lebih ekonomis dari bahan bakar minyak. Selain itu, CNG juga dianggap lebih bersih bila dibandingkan dengan BBM karena emisi gas buangnya yang ramah lingkungan. CNG, yang dibuat dengan melakukan kompresi gas metana (CH₄) yang diekstrak dari gas alam ini juga dikenal aman.

2. Kelemahan

Kemampuan riset dan pengembangan teknologi transportasi di lingkungan Kementerian Perhubungan sampai saat ini telah mengalami kemajuan yang berarti dan dikategorikan belum signifikan. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya masih berorientasi kepada riset kebijakan (*policy research*). Kerjasama antar lembaga riset di bidang transportasi belum dilakukan secara efektif, karena disamping keterbatasan tenaga peneliti, kelemahan pendanaan merupakan faktor utama, mengingat kondisi ekonomi nasional belum sepenuhnya mengalami pemulihan dari krisis keuangan global.

Terdapat beberapa kendala yang menghambat kelancaran pembangunan di bidang energi terkait dengan penentuan dan pemilihan bahan bakar alternatif yang murah dan ramah lingkungan. Misalkan kebijakan penggunaan bahan bakar gas (BBG) di sektor transportasi khususnya transportasi darat ternyata tidak mudah dilaksanakan, karena industri otomotif tidak memberikan respons yang memadai, dengan pertimbangan mahalunya teknologi transportasi darat guna mengantisipasi perubahan penggunaan bahan bakar alternatif, dan preferensi konsumen masih lebih condong kepada moda transportasi berbahan bakar minyak. Ketidakseimbangan antara kapasitas dengan penggunaan jalan yang dibarengi dengan kelemahan dalam manajemen lalu lintas telah menimbulkan kemacetan sehingga menjadikan pemakaian energi yang ada belum efisien.

3. Peluang

Sektor transportasi memiliki karakteristik padat modal dan sensitif terhadap perubahan teknologi untuk mengantisipasi tuntutan pasar dan persaingan masa depan. Sejalan dengan hal tersebut, terdapat peluang untuk memanfaatkan teknologi transportasi yang terdiri dari :

- a. Transportasi dan logistik, meliputi pengembangan sistem, sarana dan prasarana;
- b. Pengembangan sistem dan piranti keras serta lunak termasuk pemanfaatannya.

Terdapat peluang untuk mengoptimalkan pemanfaatan energi di sektor transportasi dalam rangka meningkatkan nilai tambah ekonomi dan memaksimalkan kesejahteraan masyarakat melalui beberapa langkah sebagai berikut :

- a. Mengarahkan pemanfaatan sumber energi alternatif, khususnya energi BBG, untuk mendapatkan nilai tambah yang tinggi. Sumber daya energi diarahkan sebagai sumber energi dan sebagai bahan baku industri untuk menghasilkan devisa;
- b. Mendorong upaya pemanfaatan energi baru dan terbaharukan sehingga perannya dalam penyediaan energi nasional meningkat;
- c. Meningkatkan upaya pencarian alternatif sumber daya energi dan teknologi;
- d. Memberikan kesempatan kepada pihak BUMN dan Swasta untuk menangani penyediaan sarana transportasi khususnya transportasi darat yang hemat penggunaan bahan bakar minyak untuk memacu pembangkitan energi alternatif.

4. Ancaman

Ancaman perkembangan teknologi transportasi bagi Indonesia adalah ketidakmampuan pemerintah membeli barang modal dan teknologi, dikarenakan keterbatasan anggaran sehingga barang modal yang aus (telah terlampaui umur ekonomisnya) tidak dapat diperbaharui dengan teknologi mutakhir, sebagai contoh adalah kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian dan kapal. Dengan demikian kinerja pelayanan moda transportasi ini cenderung semakin memburuk sehingga

sangat merugikan konsumen dan memperlemah daya saing.

Selain itu kondisi polusi udara di Jakarta dari waktu ke waktu yang cenderung meningkat daripada menurun, hal ini sebagai dampak dari peningkatan jumlah kendaraan bermotor tiap tahunnya (diperkirakan naik sebesar 5 persen per tahun). Sekitar 70 persen dari polusi udara di Jakarta berasal dari bahan pencemar udara yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor, sedangkan sisanya 30 persen berasal dari pencemaran industri. Umumnya kendaraan bermotor yang ada di Jakarta didominasi berbahan bakar solar, premium, dan gas. Seringkali bahan bakar solar yang dijual di Jakarta memiliki kualitas yang rendah dan melepaskan banyak bahan belerang.

D. Pembangunan Berkelanjutan dan Pengarusutamaan Perubahan Iklim pada Sektor Transportasi

Pembangunan, pemeliharaan dan pengoperasian sarana dan prasarana transportasi sangat ditekankan kesesuaiannya dengan aspek lingkungan, sehingga dalam tahapan pembangunan, pemeliharaan dan pengoperasian sarana dan prasarana transportasi diperlukan studi analisis mengenai dampak lingkungan, rencana serta pemantauan pengelolaan lingkungan. Hal tersebut merupakan persyaratan yang harus dipenuhi dalam prinsip pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*). Setiap usaha atau kegiatan pada dasarnya menimbulkan dampak terhadap lingkungan. Kegiatan transportasi selain menimbulkan polusi yang bersumber dari emisi gas buang, juga berupa kebisingan serta pencemaran limbah, terutama di kawasan perairan maupun di pelabuhan penyeberangan dan bandar udara.

Perubahan Iklim memberikan dampak yang cukup besar terhadap pembangunan sosial ekonomi Indonesia. Untuk itu strategi untuk mengarusutamakan isu perubahan iklim ke dalam perencanaan pembangunan nasional, termasuk koordinasi, sinergi, monitoring dan evaluasi merupakan tantangan dalam memitigasi dan beradaptasi terhadap setiap perubahan iklim.

Pemanasan global mengakibatkan perubahan iklim dan kenaikan frekuensi maupun intensitas kejadian cuaca ekstrim. Pemanasan global dapat menyebabkan perubahan yang signifikan dalam sistem fisik dan biologis seperti peningkatan intensitas badai tropis, perubahan pola karakter air laut, perubahan pola angin, masa reproduksi hewan dan tanaman, distribusi spesies dan ukuran populasi, frekuensi serangan hama dan wabah penyakit, serta mempengaruhi berbagai ekosistem yang terdapat di daerah dengan garis lintang yang tinggi, lokasi yang tinggi, serta ekosistem-ekosistem pantai.

Transportasi merupakan sektor yang mengkonsumsi bahan bakar minyak (BBM) cukup besar di Indonesia. Ketergantungan sektor transportasi terhadap BBM telah menimbulkan kekhawatiran karena jumlah cadangan dan produksi minyak bumi Indonesia terbatas dan pembakaran BBM menimbulkan pencemaran berat di kota besar dan juga berdampak pada perubahan iklim.

Karena dampak pencemaran udara yang sangat merugikan ini maka pemerintah sebenarnya telah mengeluarkan berbagai aturan, yang diantaranya adalah Peraturan

Pemerintah No. 141 tahun 1999, yang mengamanatkan agar pencemaran terhadap udara dapat ditanggulangi melalui penentuan ISPU (Indeks Standar Pencemar Udara). Selain itu juga telah dikeluarkan Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No. 141 tahun 2003 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru dan yang Sedang Diproduksi, yang merinci besaran-besaran kendali yang perlu diperhatikan pada emisi kendaraan bermotor. Selanjutnya Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta juga telah mengeluarkan Peraturan Daerah No. 2 tahun 2005 tentang Pengendalian Pencemaran Udara yang berisi sejumlah pembatasan dan definisi mengenai pencemaran udara yang harus dipenuhi oleh aparat Pemerintah Daerah. Bahkan pada Pasal 20 Perda ini secara tegas mewajibkan penggunaan bahan bakar gas untuk kendaraan umum dan kendaraan operasional Pemerintah Daerah sebagai upaya pengendalian emisi gas buang kendaraan bermotor.

1. Kekuatan

Dengan melakukan program pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan maka akan meningkatkan citra Pemerintah Indonesia dan akan mempermudah posisi Indonesia dalam dunia internasional dan meningkatkan citra bangsa. Dengan program-program seperti tersebut di atas, dan peraturan perundang-undangan yang telah ada, pembangunan transportasi berkelanjutan dapat dilakukan secara konsisten, misalnya mewajibkan melakukan studi AMDAL sebelum masa konstruksi bagi setiap program pembangunan transportasi darat yang telah disetujui pendanaannya. Selanjutnya dilakukan pengelolaan dan pemantauan lingkungan pasca operasi secara berkala oleh lembaga-lembaga yang telah ada (Bapedal, Bapedalda atau lembaga teknis lainnya) baik di pusat maupun di daerah. Pembagian kewenangan yang jelas antara pusat dan daerah dalam menangani masalah lingkungan dapat disinergikan menjadi kekuatan yang efektif untuk melakukan pemantauan lingkungan sesuai dengan skala operasi obyek pemantauan lingkungan.

2. Kelemahan

Kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah tidak semuanya dapat diimplementasikan di tingkat daerah, sehingga tidak semua kegiatan dapat dilaksanakan di tingkat daerah. Dalam pelaksanaan pembangunan transportasi berkelanjutan yang berwawasan lingkungan diperlukan tambahan biaya, serta diperlukan pemantauan yang berkesinambungan, sehingga pada akhirnya akan berdampak pada kenaikan biaya pelayanan. Pembangunan transportasi berkelanjutan dilakukan dengan memperhatikan kelestarian lingkungan, dengan demikian maka diperlukan peraturan perundang-undangan dan disertai dengan pedoman pelaksanaan di lapangan. Kurangnya koordinasi dalam penyusunan peraturan perundang-undangan dan pedoman pelaksanaan di lapangan berpotensi menimbulkan tumpang tindih kewenangan pada sektor-sektor baik di pusat maupun di daerah.

3. Peluang

Pelaksanaan pembangunan berkelanjutan akan menjamin kelestarian lingkungan sehingga pemanfaatan sumber daya alam untuk kepentingan pembangunan dapat dilakukan oleh generasi mendatang secara berkesinambungan. Pembiayaan program-program pembangunan baik yang dibiayai dengan sumber rupiah murni maupun dari dana pinjaman luar negeri selalu mempersyaratkan pembangunan berwawasan lingkungan, sehingga program-program pembangunan infrastruktur transportasi yang telah disahkan rencana induknya mendapatkan kemudahan dalam pembiayaan program dari negara donor. Pembangunan berwawasan lingkungan merupakan tuntutan masyarakat dan dunia internasional, sehingga masyarakat/dunia internasional akan memperhatikan layanan yang ramah lingkungan, dengan demikian pelaksanaan program-program guna mengantisipasi perubahan iklim akan berpeluang mendapatkan respons positif dari masyarakat maupun lembaga perbankan dalam negeri dan lembaga-lembaga internasional.

4. Ancaman

Kurangnya kepedulian masyarakat terhadap pembangunan yang berwawasan lingkungan akan memperburuk dampak pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah. Di bidang dampak kandungan yang ditimbulkan dari aktivitas prasarana/sarana transportasi yang melampaui ambang batas yang ditentukan akan menimbulkan efek rumah kaca yang selanjutnya akan meningkatkan pemanasan global. Kondisi masyarakat yang kurang siap untuk penerapan pelaksanaan perundang-undangan yang berkaitan dengan dampak lingkungan yang ditimbulkan dari aktivitas transportasi, dapat mengakibatkan gejolak sosial secara nasional.

BAB V

ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2010-2014

A. VISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Visi Kementerian Perhubungan adalah “Terwujudnya pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.”

Pelayanan transportasi yang handal, diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi yang aman (*security*), selamat (*safety*), nyaman (*comfortable*), tepat waktu (*punctuality*), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Pelayanan transportasi yang berdaya saing diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi yang efisien, dengan harga terjangkau (*affordability*) oleh semua lapisan masyarakat, ramah lingkungan, berkelanjutan, dilayani oleh SDM yang profesional, mandiri dan produktif.

Pelayanan transportasi yang memberikan nilai tambah diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong pertumbuhan produksi nasional melalui iklim usaha yang kondusif bagi berkembangnya peranserta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi.

B. MISI

Untuk mencapai visi tersebut, dirumuskan misi sebagai berikut:

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi

Dalam upaya mengurangi/menurunkan tingkat kecelakaan dari sektor transportasi ditengah kondisi keuangan negara yang masih diliputi krisis keuangan global, pemerintah terus berupaya secara bertahap membenahi sistem keselamatan dan keamanan transportasi menuju kondisi *zero to accident*. Upaya yang dilakukan pemerintah tidak saja bertumpu kepada penyediaan fasilitas keselamatan dan keamanan namun peningkatan kualitas SDM transportasi, pembenahan regulasi di bidang keselamatan / keamanan maupun sosialisasi kepada para pemangku kepentingan.

2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah

Kebutuhan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi

yang perlu mendapatkan perhatian adalah aksesibilitas di kawasan pedesaan, kawasan pedalaman, kawasan tertinggal termasuk kawasan perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar yang masih menjadi tanggungjawab pemerintah.

3. Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi

Dalam kondisi keuangan negara yang terimbas krisis keuangan dunia tentunya sangat berpengaruh terhadap kinerja pelayanan jasa transportasi karena masih terdapat beberapa operator yang memiliki keterbatasan kemampuan melakukan perawatan dan peremajaan armada, demikian pula pemerintah secara bertahap dengan dana yang terbatas melakukan rehabilitasi dan pembangunan infrastruktur, sedangkan belum seluruh masyarakat pengguna jasa memiliki daya beli yang memadai. Untuk mendukung keberhasilan pembangunan nasional, perlu diupayakan peningkatan kinerja pelayanan jasa transportasi menuju kepada kondisi yang dapat memberikan pelayanan optimal bagi masyarakat, sejalan dengan pemulihan pasca krisis keuangan global, melalui rehabilitasi dan perawatan sarana dan prasarana transportasi.

4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya manusia (SDM), dan penegakan hukum secara konsisten

Sesuai dengan prinsip *good governance* melalui penerbitan 4 (empat) paket undang-undang di sektor transportasi telah dilaksanakan restrukturisasi dan reformasi dalam penyelenggaraan transportasi dengan pemisahan yang jelas antara peran pemerintah, swasta dan masyarakat. Restrukturisasi di bidang kelembagaan, menempatkan posisi Kementerian Perhubungan sebagai regulator dan melimpahkan sebagian kewenangan di bidang perhubungan kepada daerah dalam bentuk dekonsentrasi, desentralisasi dan tugas pembantuan. Reformasi di bidang regulasi (*regulatory reform*) diarahkan kepada penghilangan restriksi yang memungkinkan swasta berperan secara penuh dalam penyelenggaraan jasa transportasi. Penegakan hukum dilakukan secara konsisten dengan melibatkan peranserta masyarakat dalam proses perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan penyelenggaraan jasa transportasi. Restrukturisasi dan reformasi di bidang SDM diarahkan kepada pembentukan kompetensi dan profesionalisme insan perhubungan dalam penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi yang memiliki wawasan global dengan tetap mempertahankan jatid dirinya sebagai manusia Indonesia yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa.

5. Mewujudkan pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim

Peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam penyelenggaraan jasa transportasi dititikberatkan kepada penambahan kapasitas sarana dan prasarana transportasi, perbaikan pelayanan melalui pengembangan dan penerapan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sesuai dengan isu perubahan iklim (*global warming*) sejalan dengan perkembangan permintaan dan preferensi masyarakat. Dalam peningkatan kapasitas dan

pelayanan jasa transportasi senantiasa berpedoman kepada prinsip pembangunan berkelanjutan yang dituangkan dalam rencana induk, pedoman teknis dan skema pendanaan yang ditetapkan.

C. TUJUAN

Mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien yang didukung SDM transportasi yang berkompeten guna mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera, sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis.

Penyelenggaraan kegiatan transportasi yang efektif berkaitan dengan ketersediaan aksesibilitas, optimalisasi kapasitas, maksimalisasi kualitas serta keterjangkauan dalam pelayanan, sedangkan penyelenggaraan transportasi yang efisien berkaitan dengan kemampuan pengembangan dan penerapan teknologi transportasi serta peningkatan kualitas SDM transportasi yang berdampak kepada maksimalisasi dayaguna dan minimasi biaya yang menjadi beban masyarakat.

D. SASARAN

Sasaran pembangunan transportasi nasional Tahun 2010-2014 adalah:

1. Meningkatnya keselamatan, keamanan, dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal;
2. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah;
3. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi;
4. Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi;
5. Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim.

Sasaran pembangunan transportasi diwujudkan dalam sasaran sub sektor perhubungan sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

a. Bidang Transportasi Jalan

- 1) Meningkatnya kondisi prasarana LLAJ terutama menurunnya jumlah pelanggaran lalu lintas dan muatan lebih di jalan sehingga dapat menurunkan kerugian ekonomi yang diakibatkannya.
- 2) Peningkatan kelaikan dan jumlah sarana LLAJ.
- 3) Menurunnya tingkat kecelakaan dan fatalitas kecelakaan lalu lintas di jalan serta meningkatnya kualitas pelayanan angkutan dalam hal ketertiban, keamanan dan kenyamanan transportasi jalan, terutama angkutan umum di perkotaan, pedesaan dan antarkota.
- 4) Meningkatnya keterpaduan antarmoda dan efisiensi dalam mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung perwujudan sistem transportasi nasional dan wilayah (lokal), serta

terciptanya pola distribusi nasional.

- 5) Meningkatnya keterjangkauan pelayanan transportasi umum bagi masyarakat luas di perkotaan dan pedesaan serta dukungan pelayanan transportasi jalan perintis di wilayah terpencil untuk mendukung pengembangan wilayah.
- 6) Meningkatnya efektivitas regulasi dan kelembagaan transportasi jalan, melalui:
 - a) Desentralisasi dan otonomi daerah, peningkatan koordinasi dan kerjasama antarlembaga dan antarpemerintah pusat dan daerah dalam pembinaan transportasi jalan, terutama untuk angkutan perkotaan, pedesaan dan antarkota dalam provinsi;
 - b) Meningkatnya peran serta swasta dan masyarakat dalam penyelenggaraan transportasi jalan (angkutan perkotaan, pedesaan, dan antarkota);
 - c) Memperjelas peran regulator, pemerintah pusat dan pemerintah daerah serta BUMN dan BUMD dalam pelayanan transportasi publik.
- 7) Meningkatnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas yang baik, dan penanganan dampak polusi udara serta pengembangan teknologi sarana yang ramah lingkungan, terutama di wilayah perkotaan.
- 8) Meningkatnya SDM profesional dalam perencanaan pembinaan dan penyelenggaraan LLAJ.
- 9) Terwujudnya penyelenggaraan angkutan perkotaan yang efisien dengan berbasis masyarakat dan wilayah, andal dan ramah lingkungan serta terjangkau bagi masyarakat. Untuk itu perlu didukung perencanaan transportasi perkotaan yang terpadu dengan pengembangan wilayah dan mengantisipasi perkembangan permintaan pelayanan serta didukung oleh kesadaran dan kemampuan pemerintah daerah dan masyarakat.

b. Bidang Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

- 1) Meningkatnya jumlah prasarana dermaga untuk meningkatkan jumlah lintas penyeberangan baru yang siap operasi maupun meningkatkan kapasitas lintas penyeberangan.
- 2) Meningkatnya kelaikan dan jumlah sarana pelayanan ASDP.
- 3) Meningkatnya keselamatan dan keamanan pelayanan ASDP.
- 4) Meningkatnya kelancaran dan jumlah penumpang, kendaraan dan penumpang yang diangkut, terutama meningkatnya kelancaran perpindahan antarmoda di dermaga penyeberangan; serta meningkatkan pelayanan angkutan perintis.
- 5) Meningkatnya peran serta swasta dan pemerintah daerah dalam pembangunan dan pengelolaan ADSP, serta meningkatnya kinerja BUMN di bidang ASDP.

c. Bidang Transportasi Perkotaan

- 1) Mewujudkan tata cara dan konsep pembinaan transportasi perkotaan agar dapat dipahami seluruh pengguna jasa transportasi;

- 2) Meningkatnya partisipasi dan peranserta institusi terkait dalam penyelenggaraan transportasi perkotaan;
- 3) Meningkatnya kualitas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan perkotaan;
- 4) Meningkatnya efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan transportasi perkotaan berbasis angkutan massal;
- 5) Meningkatnya peran serta masyarakat dalam peningkatan tertib lalu lintas;
- 6) Meningkatnya tertib lalu lintas dan keselamatan angkutan perkotaan;
- 7) Meningkatnya inovasi pengembangan dan teknologi transportasi perkotaan yang ramah lingkungan.

d. Bidang Keselamatan Transportasi Darat

- 1) Terwujudnya prioritas kebijakan keselamatan jalan;
- 2) Terwujudnya keselamatan bagi pengguna jalan dan pengguna ASDP;
- 3) Terwujudnya penyediaan fasilitas jalan yang aman guna mengurangi tingkat fatalitas kecelakaan;
- 4) Terwujudnya penyediaan kendaraan yang lebih aman;
- 5) Meningkatkan pelaksanaan sistem keselamatan dan manajemen keselamatan termasuk pelaksanaan mekanisme pengawasan;
- 6) Meningkatkan kerjasama dan kemitraan guna mengurangi tingkat kecelakaan transportasi darat.

2. Transportasi Perkeretaapian

- a. Terwujudnya peran Pemerintah sebagai regulator penyelenggara perkeretaapian;
- b. Terwujudnya partisipasi Pemerintah Daerah, BUMN/BUMD dan swasta dalam penyelenggaraan perkeretaapian multioperator;
- c. Terwujudnya pemulihan fungsi dan keandalan prasarana dan sarana perkeretaapian;
- d. Terwujudnya perluasan jangkauan pelayanan perkeretaapian dengan keterpaduan intra dan antarmoda melalui pengembangan KA perkotaan/komuter dan pembangunan jalur KA baru termasuk jalur ganda dan jalur KA menuju pusat–pusat industri, pelabuhan dan Bandar Udara;
- e. Terwujudnya program peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian;
- f. Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan angkutan KA baik penumpang dan barang yang berdaya saing;
- g. Terwujudnya dukungan pemerintah dalam penyelenggaraan angkutan Kereta Api kelas ekonomi secara proporsional.

3. Transportasi laut

Sasaran pembangunan transportasi laut sebagian besar terbagi dalam 2 (dua) aspek yaitu :

- a. Terwujudnya Peningkatan Pelayanan Transportasi Laut Nasional
- b. Terwujudnya Peningkatan Pembinaan Pengusahaan Transportasi Laut
- c. Terwujudnya Peningkatan Pelayanan Kepelabuhan Nasional

- d. Terwujudnya Peningkatan Pembinaan Pengusahaan Pelabuhan
- e. Terwujudnya Peningkatan keamanan di perairan Indonesia
- f. Terwujudnya Peningkatan Keselamatan Pelayaran Transportasi Laut
- g. Terwujudnya Peningkatan pemeliharaan dan kualitas lingkungan hidup serta penghematan penggunaan energi di bidang transportasi laut.
- h. Terwujudnya Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia
- i. Terwujudnya Penyelenggaraan keperintisan Transportasi Laut
- j. Terwujudnya Peningkatan Kualitas Administrasi Negara di Sektor Transportasi Laut

4. Transportasi Udara

- a. Terciptanya kualitas dan profesionalisme SDM Ditjen Perhubungan Udara bertaraf internasional dan terbentuknya kelembagaan yang optimal dan efektif sehingga dapat mendukung terwujudnya penyelenggaraan transportasi udara yang andal dan berdaya saing;
- b. Terwujudnya restrukturisasi kelembagaan dan reformasi peraturan pelaksanaan di bidang transportasi udara sebagai perwujudan amanah Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sehingga memberikan peluang yang adil bagi masyarakat dan swasta untuk ikut berperan dalam penyelenggaraan transportasi udara sesuai dengan prinsip-prinsip *good governance*;
- c. Terwujudnya fungsi sarana dan prasarana transportasi udara sesuai ketentuan sehingga dapat memberikan dukungan yang maksimal bagi perekonomian nasional yang berkelanjutan (*sustainable growth*);
- d. Tersedianya aksesibilitas pelayanan jasa transportasi udara di daerah perbatasan, terpencil dan rawan bencana;
- e. Tersedianya pelayanan jasa transportasi udara yang berkualitas, selamat, aman dan nyaman;
- f. Terwujudnya multi operator kebandarudaraan;
- g. Terwujudnya *flag carrier* yang tangguh dan mampu bersaing di pasar internasional;
- h. Terwujudnya peningkatan pelayanan komersial atau *charter* sebagai pengganti 30 % pelayanan keperintisan;
- i. Terwujudnya peningkatan kelaikan armada dan instrumen keselamatan penerbangan serta penurunan tingkat kecelakaan dan musibah penerbangan;
- j. Terwujudnya persaingan usaha yang kompetitif didalam industri penerbangan nasional, yang menjamin kelangsungan usaha.

5. Sekretariat Jenderal

Sasaran Sekretariat Jenderal adalah:

- a. Tersedianya dokumen rencana pembangunan perhubungan baik jangka pendek, menengah, dan panjang, program dalam bentuk RKA dan formulasi pentarifan sebagai acuan dalam penyelenggaraan perhubungan;
- b. Tersedianya dokumen analisis dan evaluasi pelaksanaan rencana dan program perhubungan transportasi yang bersumber dari kerjasama dan

- pinjaman/ hibah luar negeri;
- c. Terwujudnya pengelolaan SDM Aparatur melalui pendekatan manajemen SDM yang profesional;
 - d. Tersedianya Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan (Laporan Realisasi Anggaran, Neraca dan Catatan Atas Laporan Keuangan) diharapkan mendapat penilaian WTP(Wajar Tanpa Pengecualian) melalui :
 - 1) Penatausahaan Piutang (PNBP);
 - 2) Penatausahaan Persediaan;
 - 3) Akuntansi Aset;
 - e. Terwujudnya reformasi kelembagaan dan peraturan perundang - undangan di bidang perhubungan;
 - f. Terwujudnya kerjasama luar negeri baik dalam skala regional maupun global;
 - g. Terwujudnya pengembangan produk layanan komunikasi dan informasi yang handal dan dinamis;
 - h. Terwujudnya pengembangan Pusat Komunikasi Publik sebagai *single window* komunikasi dan informasi Kementerian Perhubungan dan penguatan kemampuan organisasional;
 - i. Terwujudnya pelaksanaan kajian kemitraan dan investasi infrastruktur sektor transportasi;
 - j. Terwujudnya pelaksanaan kajian pelayanan jasa transportasi;
 - k. Terwujudnya pelaksanaan kajian pedoman evaluasi pengelolaan lingkungan hidup sektor transportasi;
 - l. Terwujudnya pelaksanaan kegiatan penunjang Pusat Kajian Kemitraan dan Pelayanan Jasa Transportasi.
 - m. Terlaksananya penyusunan, pengumpulan dan pengolahan data statistik kecelakaan kapal;
 - n. Terwujudnya kegiatan evaluasi pencarian data kecelakaan kapal;
 - o. Terwujudnya pembinaan dan pengembangan humas dan hukum;
 - p. Terwujudnya penyelenggaraan proses pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal;
 - q. Terselenggaranya pendistribusian putusan Mahkamah Pelayaran;
 - r. Tersedianya layanan data dan informasi perhubungan yang tepat dan akurat berbasis teknologi informasi. Untuk itu di Kementerian Perhubungan akan mengembangkan Teknologi Informasi dan Komunikasi dengan sasaran sebagai berikut:
 - 1) Tercapainya integrasi *system database* Kementerian Perhubungan, baik ditingkat pusat maupun di seluruh UPT di daerah.
 - 2) Tercapainya Integrasi aplikasi-aplikasi diseluruh sub sektor Kementerian Perhubungan, baik ditingkat pusat maupun di seluruh UPT di daerah.
 - 3) Terselenggaranya *paperless office* diseluruh kantor pusat maupun UPT di Daerah.
 - 4) Terselenggaranya Aliran Data dan Komunikasi data yang lancar antara setiap sub sektor diseluruh kantor pusat dengan seluruh UPT di Daerah;

- 5) Terselenggaranya pembinaan yang baik bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi terhadap seluruh UPT di daerah, maupun dinas-dinas perhubungan di daerah;
- 6) Tercapainya rencana yang terdapat dalam KM 39 tahun 2009 mengenai Teknologi Informasi dan Komunikasi Kementerian Perhubungan.

6. Pendidikan Dan Pelatihan

- a. Terwujudnya standar kompetensi SDM Perhubungan dengan menyiapkan Program Pendidikan Lanjutan (*Double Degree*) S2 sebanyak 200 orang dan S3 sebanyak 75 orang, bekerjasama dengan UGM dan Unersitas yang ada di Swedia dan ITB dengan Universitas yang ada di Belanda;
- b. Terwujudnya standar kompetensi bagi tenaga pengajar yang memenuhi profesionalisme melalui Program Kursus Singkat (*Short Course*) baik di dalam maupun luar negeri sebanyak 100 orang per tahun;
- c. Program Pembibitan melalui beasiswa ikatan dinas bagi Penerbang (MPL-12), Inspector (Aircraft Inspector Plus/AIP-30), ATC (ATC Auditor Plus/AAP-30), Pelaut (Officer Plus/SOP60) serta Darat (Praja-40);
- d. Terwujudnya kurikulum dan silabus yang berlaku secara Nasional dan Internasional;
- e. Terwujudnya lulusan diklat sesuai dengan kompetensi yang dibutuhkan baik secara kualitas maupun kuantitas;
- f. Terwujudnya peningkatan frekuensi dan jenis diklat Perhubungan;
- g. Terwujudnya pembinaan dan peningkatan manajemen penyelenggaraan diklat Perhubungan dengan penataan kelembagaan dan peraturan perundang-undangan;
- h. Terwujudnya pembangunan dan pengadaan sarana dan prasarana pendidikan sesuai dengan standar yang dituntut oleh konvensi nasional dan internasional;
- i. Terwujudnya pelaksanaan pembaharuan sistem pendidikan termasuk kurikulum dan modul berupa diversifikasi jenis pendidikan secara profesional dan sesuai dengan kebutuhan pasar;
- j. Terwujudnya lembaga diklat yang sesuai dengan tujuan pendidikan dan pelatihan yang berbasis pada standar kompetensi;

7. Penelitian dan Pengembangan

Terwujudnya hasil penelitian dan pengembangan transportasi yang dapat dimanfaatkan bagi peningkatan kinerja:

- a. Pelayanan transportasi nasional;
- b. Keselamatan dan keamanan transportasi;
- c. Pembinaan perusahaan transportasi;
- d. SDM dan IPTEK;
- e. Pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi;
- f. Pelestarian lingkungan hidup dan penghematan energi.

8. Pengawasan Aparatur

- a. Terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa yang diindikasikan dengan berkurangnya secara nyata praktek korupsi di birokrasi dan dimulai

- dari tataran pejabat yang paling atas;
- b. Terwujudnya sistem kelembagaan dan ketatalaksanaan pemerintahan yang bersih, efisien, efektif, transparan, profesional dan akuntabel;
- c. Terwujudnya sinergi antara pengawasan fungsional, pengawasan melekat dan pengawasan masyarakat terhadap pelaksanaan kebijakan publik di sektor transportasi;
- d. Terwujudnya kehandalan perencanaan, pelaksanaan dan akuntabilitas pengawasan oleh Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan.

9. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)

- a. Terwujudnya kualitas Organisasi, SDM dan administrasi organisasi lebih baik dan meningkat;
- b. Terlaksananya investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi lebih cepat, akurat dan *reliable*;
- c. Terwujudnya sistem pelaporan kecelakaan yang cepat dan akurat, bagi dari unit/instansi lain, operator maupun masyarakat
- d. Terwujudnya budaya keselamatan transportasi pada masyarakat luas;
- e. Tersedianya peralatan, perlengkapan dan pendukung investigasi;
- f. Terwujudnya Laboratorium *Black Box* yang handal dan berkualitas.

E. STRATEGI

Di dalam mewujudkan visi dan menjalankan misi, serta mencapai tujuan dan sasaran seperti tersebut di atas, ditempuh melalui 2 (dua) strategi pokok pembangunan perhubungan:

1. Strategi dan Penataan Penyelenggaraan Perhubungan

Strategi ini diarahkan untuk penataan penyelenggaraan perhubungan dan dilanjutkan dengan penataan Sistem Transportasi Nasional sejalan dengan perubahan lingkungan strategis baik pada skala lokal, regional maupun global, penataan penyelenggaraan perhubungan dilakukan melalui kegiatan pengembangan sarana dan prasarana perhubungan dibarengi dengan pelaksanaan reformasi dan restrukturisasi kelembagaan dan peraturan di bidang perhubungan (*regulatory reform*), peningkatan profesionalisme Sumber Daya Manusia Perhubungan dengan melibatkan peran serta swasta dalam pengoperasian dan pembangunan infrastruktur perhubungan, serta mereposisi peran pemerintah dari operator dan pemilik (*owner*) menjadi regulator dan fasilitator.

2. Strategi Pembangunan Perhubungan

Strategi Pembangunan Perhubungan diarahkan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan termasuk keselamatan dan keamanan dalam kerangka penyediaan aksesibilitas jasa perhubungan kepada masyarakat baik di seluruh pelosok tanah air maupun di manca negara.

Strategi pembangunan masing-masing matra transportasi adalah sebagai berikut:

a. Transportasi Darat

- 1) Strategi Penataan dan Peningkatan Penyelenggaraan Perhubungan

Darat

Strategi ini diarahkan untuk melakukan penataan dan peningkatan penyelenggaraan perhubungan sejalan dengan perubahan lingkungan strategis baik pada skala lokal, regional maupun global. Penataan dan peningkatan penyelenggaraan perhubungan darat sebagai bagian integral dari pembangunan perhubungan secara global dilakukan dengan tetap memperhatikan kondisi keuangan pemerintah melalui kegiatan rehabilitasi sarana dan prasarana perhubungan darat dibarengi dengan pelaksanaan reformasi dan restrukturisasi kelembagaan dan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan (*regulatory reform*), peningkatan profesionalisme Sumber Daya Manusia Perhubungan, dengan pemihakan kepada peran serta swasta dalam pengoperasian dan pembangunan infrastruktur perhubungan, serta mereposisi peran pemerintah dari operator dan pemilik (*owner*) menjadi regulator dan fasilitator.

2) Strategi Pembangunan Perhubungan Darat

Strategi Pembangunan perhubungan darat diarahkan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam kerangka penyediaan aksesibilitas jasa perhubungan darat kepada masyarakat baik di seluruh pelosok tanah air maupun di manca negara.

a) Angkutan Jalan

Kendala dalam penyediaan lahan untuk pembangunan jalan baru dalam jangka panjang akan dikendalikan dengan strategi optimalisasi pemanfaatan fasilitas jalan yang telah ada sesuai dengan kemampuan daya dukung jalan melalui pendayagunaan fasilitas jembatan timbang sebagai sarana pengawasan dan penegakan hukum, penyediaan fasilitas keselamatan jalan serta penyediaan subsidi keberintisan dan sarana keberintisan.

Strategi penanganan keselamatan LLAJ yang dilakukan meliputi : *Safer Management; Safer System; Safer People; Safer Vehicle dan Safer Road*. Pendekatan yang akan dilakukan dengan *5E (Engineering; Education; Enforcement; Encoragment; Emergency)*.

b) Angkutan Penyeberangan

Pengembangan Angkutan Penyeberangan dalam jangka panjang akan diselaraskan dengan pengembangan angkutan jalan. Keberadaan angkutan penyeberangan di suatu tempat akan berakhir bila telah tersedia fasilitas jembatan. Oleh karena itu pengembangan angkutan penyeberangan dalam jangka panjang akan disesuaikan dengan pengembangan jalan dan jembatan melalui strategi substitusi dan strategi komplementer. Strategi substitusi dilakukan apabila kegiatan angkutan penyeberangan tidak diperlukan lagi, sehingga perlu dilakukan relokasi ke tempat lain yang lebih memerlukan, sedangkan strategi komplementer

adalah bila angkutan penyeberangan mampu bersinergi dengan angkutan jalan, sehingga angkutan penyeberangan diposisikan sebagai *derived demand* angkutan jalan dan pengembangannya lebih difokuskan kepada optimalisasi dan kompatibilitas elemen-elemen dalam sistem angkutan penyeberangan.

c) Transportasi Perkotaan

Kondisi perkotaan yang semakin berkembang menuntut ketersediaan ruang yang memadai dan permintaan jasa transportasi yang semakin besar, sehingga diperlukan strategi pengembangan angkutan perkotaan yang mempertimbangkan besarnya skala pelayanan secara berkesinambungan melalui pengembangan angkutan perkotaan, angkutan massal, penggunaan kendaraan yang ramah lingkungan, hemat BBM, meningkatkan rekayasa dan manajemen lalu lintas, menciptakan keterpaduan antar moda di kawasan perkotaan serta tersedianya fasilitas keselamatan yang memadai, perlu didahului dengan pengembangan sistem transportasi perkotaan yang menerus yang tidak mengenal batas administrasi wilayah terutama pada kota-kota aglomerasi dimana kebutuhan bagi para komuter cukup tinggi.

Strategi lainnya guna mendukung pengembangan transportasi perkotaan adalah masih perlunya intervensi pemerintah terutama dalam membatasi pertumbuhan kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi.

b. Transportasi Perkeretaapian

Kondisi perkeretaapian Indonesia saat ini cukup memprihatinkan, hal ini diperlihatkan dari kondisi prasarananya banyak yang rusak dan *out-of-date*, reliabilitas pelayanannya rendah, tingkat kecelakaan yang tinggi, dan perannya yang marginal dalam transportasi nasional. Untuk membawa kondisi ini kepada kondisi dan peran yang diharapkan diperlukan banyak sekali penyempurnaan dari semua lini, mulai dari penyiapan regulasi terutama dalam mewujudkan eksistensi Ditjen Perkeretaapian sebagai regulator penyelenggaraan perkeretaapian khususnya penyelenggaraan multioperator, peningkatan kapabilitas sumber daya, investasi prasarana, sampai dengan perbaikan manajemen pengelolaan.

Dengan mengkaji sasaran pembangunan perkeretaapian di Indonesia dan kebijakan umum pembangunan bidang perhubungan maka dapat disusun berbagai langkah perbaikan yang diperlukan untuk membawa kondisi perkeretaapian Indonesia menuju kondisi yang diharapkan. Langkah-langkah tersebut mengikuti alur pikir yang logis dimana tahapan kegiatan yang disusun sesuai dengan jenis, skala, dan urgensi permasalahan yang dihadapi. Oleh karena itu diperlukan adanya suatu strategi umum (*grand strategy*) yang memayungi kebijakan dan program strategis yang disusun sehingga setiap detail program pembangunan memiliki keterkaitan yang saling mendukung satu dengan yang lainnya dalam kerangka strategi yang

runtut. Diagram alur strategi umum (*grand strategy*) yang disusun untuk pengembangan perkeretaapian nasional di Indonesia.

1) Pemerintah sebagai Regulator Penyelenggaraan Perkeretaapian

Sesuai dengan amanat UU No. 23 tahun 2007, bahwa Pemerintah merupakan regulator penyelenggaraan perkeretaapian. Dengan peran tersebut terdapat beberapa hal yang diperlukan diantaranya kesiapan regulasi di bidang perkeretaapian yaitu penyelesaian peraturan baik Peraturan/Keputusan Menteri maupun Direktur Jenderal serta penyusunan pedoman-pedoman teknis lainnya. Selain itu juga dibutuhkan penegakan hukum, penataan kelembagaan perkeretaapian diantaranya dengan akreditasi lembaga pengujian serta lembaga sertifikasi sarana/prasarana KA dan lembaga lainnya yang dibutuhkan khususnya untuk mendukung penyelenggaraan perkeretaapian multioperator.

2) Keselamatan

Strategi peningkatan keselamatan dilakukan melalui pendekatan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana, audit khusus prasarana dan sarana, pelaksanaan *random check* sarana, *refreshing regular*, simulasi dan pengujian petugas operasi dan peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang serta penegakan hukum.

3) Jumlah Armada dan Utilitasnya

Strategi peningkatan utilitas dan jumlah armada dilakukan dengan pendekatan efisiensi operasi melalui maksimalisasi daya tarik lokomotif, optimalisasi armada dengan memaksimalkan pelayanan.

4) Kapasitas Lintas

Strategi peningkatan kapasitas lintas dilakukan dengan pendekatan Pos Blok, elektrifikasi, *Partial Double Track* maupun *Double Track*.

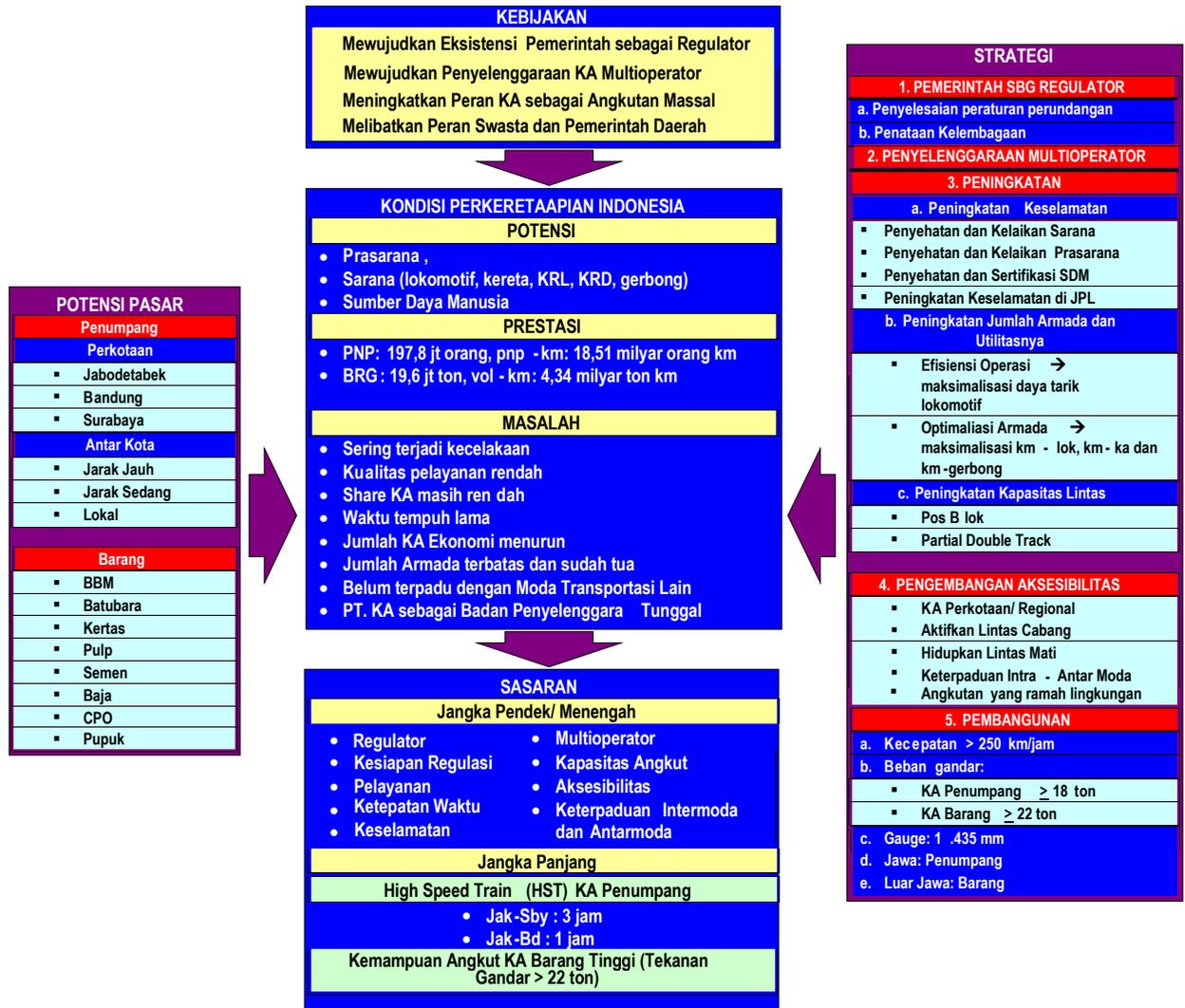
5) Aksesibilitas dan Pelayanan

Strategi pengembangan aksesibilitas dilakukan melalui pendekatan pengembangan kereta api perkotaan sebagai angkutan massal berbasis jalan rel, pengaktifan lintas cabang, menghidupkan lintas mati, pembangunan infrastruktur KA menuju Bandar Udara dan pelabuhan dalam mengupayakan keterpaduan intra dan antar moda dalam sistem angkutan jalan rel, serta pengembangan KA angkutan batubara di lokasi yang potensial. Selain hal tersebut, dengan pengembangan KA sebagai angkutan massal yang handal diharapkan dapat mendukung terlaksananya sistem transportasi yang bebas polusi dan ramah terhadap lingkungan.

6) Pembangunan Lintas Baru

Strategi pembangunan lintas baru dilakukan dengan indikator tingkat kecepatan ≥ 250 Km/Jam, beban gandar: KA Penumpang ≥ 18 Ton dan KA Barang ≥ 22 Ton, Gauge (Lebar Spoor) 1,435 Mm. Pengembangan

lintas baru di Jawa difokuskan kepada angkutan penumpang, sedangkan di luar Jawa dititikberatkan kepada angkutan barang dengan optimalisasi peran serta swasta dan Pemerintah Daerah.



Gambar V-1
Diagram Alur *Grand Strategy* Pembangunan Perkeretaapian Indonesia

c. Transportasi Laut

1) Angkutan Laut

Dalam rangka meningkatkan *share* muatan pelayaran nasional dilakukan melalui beberapa strategi:

a) Penciptaan Iklim Usaha yang Kondusif

Penciptaan iklim usaha dan investasi yang kondusif antara lain dilakukan melalui regulasi terkait dengan pemberian kemudahan perbankan dan fasilitas perpajakan serta penetapan *term of trade* yang berpihak kepada industri pelayaran nasional, sehingga dapat

meningkatkan kinerja industri pelayaran di Indonesia.

b) Pendanaan

Kebutuhan pendanaan bagi pengembangan angkutan laut nasional diharapkan dapat diperoleh baik dari lembaga keuangan bank maupun *non-bank*, disamping kemampuan industri pelayaran untuk berkembang dengan hasil aktivitas usahanya sendiri. Pemerintah dalam hal ini akan berperan sebagai fasilitator untuk menjembatani kesenjangan pembiayaan melalui mekanisme seperti *two-step loan* dan berbagai skema pendanaan lainnya. Minat lembaga keuangan untuk membiayai peremajaan dan pembangunan armada pelayaran nasional perlu didukung oleh iklim usaha yang kondusif dan kepastian adanya muatan yang diangkut oleh perusahaan pelayaran.

c) Kepastian muatan

Kepastian muatan antara lain direalisasikan dalam bentuk kontrak angkutan jangka panjang (*multi years contract*) antara pemilik kapal dan pemilik barang. Melalui forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK) akan didapatkan informasi secara terus menerus mengenai ruang muat kapal dan ketersediaan muatan yang siap dikapalkan. Di samping itu, penerapan azas *cabotage* dan pembatasan jumlah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri juga akan memberikan kemudahan bagi terciptanya kepastian muatan untuk armada angkutan laut nasional. Pada sisi lain, kepastian muatan harus didukung oleh tersedianya kapasitas armada nasional yang cukup sehingga diperlukan peningkatan kapasitas produksi industri galangan kapal secara nasional.

Khusus untuk kegiatan angkutan laut perintis, strategi yang hendak diterapkan adalah strategi pendanaan dan strategi kepastian muatan. Penyelenggaraan angkutan laut perintis dilakukan untuk membuka daerah terisolasi dan daerah non-komersial. Diperlukan kepastian pendanaan dari pemerintah, sejalan dengan itu diperlukan kontrak jangka panjang agar operator mampu menyediakan kapasitas angkutan yang memadai melalui peremajaan armadanya.

Beberapa strategi untuk pengembangan pelayaran rakyat, adalah sebagai berikut:

1. Perbaiki Sistem Manajemen

Perbaikan sistem manajemen dilakukan melalui perbaikan manajemen operasional yang efisien, peningkatan keahlian manajerial dan peningkatan kualitas.

2. Peningkatan teknologi perkapalan

Peningkatan teknologi perkapalan dilakukan dengan

penggunaan kapal kayu, utilitas kapal modern dan pengenalan kapal.

3. Industri pelayaran tradisional

Dilakukan melalui institusi pendanaan dan pembangunan infrastruktur.

4. Reposisi area pelayaran

Dilakukan dengan *rerouting* dan *connecting* dengan pelayaran antar pulau serta identifikasi daerah-daerah pelayanan baru.

Berdasarkan strategi pengembangan angkutan laut secara parsial, maka strategi peningkatan kapasitas armada angkutan laut nasional adalah:

1. Merancang jenis kapal yang tepat untuk daerah operasi tertentu;
2. Mengoptimalkan lembaga pendanaan baik bank maupun non bank;
3. Memberikan insentif yang wajar dalam iklim usaha angkutan laut nasional;
4. Menyederhanakan pemberian fasilitas pajak bagi usaha di bidang angkutan laut nasional;
5. Melakukan kontrak jangka panjang muatan antara *shippers* dan *ship owners* yang dimulai oleh BUMN dan perusahaan pelayaran nasional;
6. Mendorong pengembangan industri galangan secara bertahap dengan jaminan kepastian muatan;
7. Mendorong perubahan *term of trade* sehingga ekspor dapat dilaksanakan dengan CIF (*Cost Insurance Freight*) dan impor dapat dilaksanakan dengan FOB (*Freight on Board*);
8. Membatasi pelabuhan yang terbuka untuk ekspor;
9. Melaksanakan azas cabotage secara penuh;
10. Mendorong terwujudnya kepastian pelayanan perintis secara efektif dan sistematis;
11. Menyediakan kapal perintis sebagai embrio pengembangan armada niaga nasional;
12. Meninggalkan rute perintis yang mulai bersifat komersial;
13. Menyusun *rerouting* tahunan sejalan dengan keberhasilan penyelenggaraan angkutan laut perintis;
14. Melakukan monitoring dan evaluasi terhadap keberhasilan angkutan laut perintis secara periodik;
15. Melakukan kontrak jangka panjang angkutan laut perintis dengan swasta untuk peremajaan armada;
16. Mengurangi subsidi pemerintah secara bertahap dengan cara memperkuat daya saing operator angkutan laut perintis;
17. Mendorong pelayaran rakyat memanfaatkan teknologi dan manajemen untuk penyelenggaraan yang efisien dan efektif.

2) Kepelabuhanan

Strategi pengembangan dan peningkatan pelayanan pelabuhan laut nasional adalah:

- a) Mempersiapkan *hub internasional port* secara bertahap agar Pelabuhan di Indonesia mampu mengangkut muatan dari dan ke Indonesia melalui pelabuhan di Indonesia yang sementara ini sebagai *hinterland* oleh pelabuhan Singapura.
- b) Mengembangkan Pelabuhan Pontianak, Tarakan, Samarinda dan Balikpapan dengan posisi sebagai *intenasional port* dan diharapkan Pelabuhan Pontianak nantinya sebagai *feeder* bagi Pelabuhan Batam;
- c) Mengembangkan Pelabuhan Bitung menjadi *hub internasional port* dengan Pelabuhan Ternate dan Jayapura sebagai *feeder*-nya;
- d) Mengembangkan pelabuhan di Pulau Jawa didasarkan atas peningkatan permintaan (*demand*), seperti Pelabuhan Bojonegara dan Teluk Lamong Surabaya;
- e) Memproyeksikan Pelabuhan Kupang sebagai antisipasi perdagangan dengan Australia.
- f) Mengkaji ulang dan mengembangkan indikator kinerja operasional pelabuhan dengan menyusun pedoman kinerja operasional untuk diterapkan pada masing-masing pelabuhan;
- g) Merencanakan secara berkala kebutuhan pengembangan kapasitas pelabuhan yang tercantum dalam Rencana Induk setiap pelabuhan;
- h) Merancang secara berkala prioritas pengembangan fasilitas, perangkat lunak maupun SDM kepelabuhanan sesuai Rencana Induk;
- i) Melakukan monitoring secara berkala terhadap hasil pelayanan jasa kepelabuhanan melalui otomatisasi sistem pelaporan;
- j) Menyusun pedoman teknis pembangunan dan pengembangan pelabuhan untuk pembangunan dan pengembangan fasilitas, pemeliharaan fasilitas, monitoring kegiatan pembangunan, pengerukan dan reklamasi, pengaturan lalu-lintas kapal serta penyelenggaraan pelabuhan khusus;
- k) Meningkatkan manajemen lalu-lintas kapal di pelabuhan dengan teknologi informasi yang bersifat *real time*;
- l) Melakukan kerjasama dengan sektor terkait dalam mengantisipasi perkembangan pasar;
- m) Mengkaji kembali secara berkesinambungan pola tatanan kepelabuhanan nasional sejalan dengan perkembangan dan perubahan kinerja sektor produksi.

3) Keselamatan Pelayaran

Strategi pengembangan dan peningkatan keselamatan pelayaran nasional adalah:

- a) Meningkatkan pelayanan keselamatan pelayaran;
- b) Peningkatan kompetensi SDM;

- c) Reformasi regulasi bidang keselamatan pelayaran;
- d) Menumbuhkan peran serta masyarakat melalui sosialisasi keselamatan pelayaran;
- e) Restrukturisasi dan revitalisasi kelembagaan;
- f) Meningkatkan pemeliharaan dan kualitas lingkungan hidup serta penghematan penggunaan energi di bidang transportasi laut;
- g) Meningkatkan penegakkan hukum di laut (*law enforcement*).

d. Transportasi Udara

Didalam mewujudkan visi dan menjalankan misi, serta mencapai tujuan dan sasaran pembangunan sub sektor transportasi udara dalam jangka menengah (2010-2014), maka dilakukan 2 (dua) strategi pokok pembangunan transportasi udara, yaitu :

1) Strategi Penataan Penyelenggaraan Perhubungan Udara

Strategi ini diarahkan untuk melakukan penataan Sistem Transportasi Nasional sejalan dengan perubahan lingkungan strategis, baik skala lokal, regional maupun global. Lingkungan strategis yang *significant*, diantaranya spirit 3S + 1C; ICAO-USOAP; Realisasi ANSP *Single Provider*; *Road Map To Zero Accident*; *Pro Job, Pro Poor* dan *Pro Growth*; serta penyediaan prasarana di daerah rawan bencana; daerah perbatasan dan terpencil untuk mendukung integritas NKRI.

Penataan tersebut dilakukan melalui kegiatan rehabilitasi sarana dan prasarana perhubungan udara sejalan dengan pelaksanaan reformasi dan restrukturisasi kelembagaan serta peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan udara (*regulatory reform*), peningkatan profesionalisme sumber daya manusia Perhubungan Udara, serta peningkatan peran swasta dalam pengelolaan transportasi udara, serta mereposisi peran pemerintah menjadi regulator dan fasilitator.

2) Strategi Pembangunan Perhubungan Udara

Strategi pembangunan perhubungan udara diarahkan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam kerangka penyediaan aksesibilitas jasa perhubungan udara kepada masyarakat, baik di seluruh pelosok tanah air maupun di manca negara.

Strategi pembangunan perhubungan udara diarahkan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam kerangka penyediaan aksesibilitas jasa perhubungan udara kepada masyarakat, baik di seluruh pelosok tanah air maupun di mancanegara. Pembangunan perhubungan udara dilaksanakan dengan pedoman sebagai berikut:

- a) Pembangunan perhubungan udara dilakukan berdasarkan penerapan prinsip ekonomi dalam rangka memaksimalkan manfaat dan meminimumkan biaya dengan penggunaan asumsi yang rasional dan variabel-variabel ekonomi yang signifikan, sehingga dapat menghasilkan pengembalian biaya (*cost recovery*), baik dalam jangka pendek, menengah maupun jangka panjang;

- b) Pembangunan perhubungan udara dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial dan budaya masyarakat, sehingga hasil pembangunan perhubungan udara memiliki dayaguna yang tinggi bagi seluruh lapisan masyarakat;
- c) Pembangunan perhubungan udara difokuskan pada segmen-segmen tertentu dalam rangka menunjang kegiatan sektor-sektor lain yang memiliki kontribusi besar dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memberdayakan daerah;
- d) Pembangunan perhubungan udara dilaksanakan dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, kemanan, keadilan, kepastian hukum dan kelestarian lingkungan dalam rangka mewujudkan pembangunan nasional yang berkelanjutan (*sustainable development*);
- e) Pembangunan perhubungan udara dilakukan dengan orientasi peningkatan pelayanan kepada masyarakat melalui dua pendekatan sekaligus yaitu mekanisme pasar dan campur tangan pemerintah dalam rangka meminimalisasi kegagalan pasar (*market failure*);
- f) Pembangunan perhubungan udara dilakukan sesuai dengan arah pengembangan sosial dan ekonomi yang diadopsi dalam perencanaan makro nasional, perencanaan sektoral, perencanaan daerah dan penganggaran secara realistis dan nasional;
- g) Pembangunan perhubungan udara dilakukan dengan mengikutsertakan masyarakat (sektor swasta) untuk berperan aktif dalam penyelenggaraan dan melakukan pengawasan, baik skala kecil, menengah maupun skala besar.
- h) Pelayanan Transportasi Udara

Upaya peningkatan pelayanan transportasi udara dilakukan melalui strategi *on time performance* dan optimalisasi implementasi standar, prosedur dan peraturan di bidang keselamatan, strategi peningkatan daya saing industri angkutan udara nasional, strategi kompatibilitas prasarana Bandar Udara dengan pola jaringan prasarana dan pelayanan transportasi udara, dan strategi optimum tarif sesuai dengan jasa pelayanan yang diberikan. Strategi-strategi ini dilakukan untuk menghadapi liberalisasi angkutan udara seluruh wilayah ASEAN dengan *time frame* 2008-2015.

- i) Sarana

(1) Armada

Penyediaan armada udara dalam rangka optimalisasi pelayanan transportasi udara nasional dilakukan dengan penerapan strategi peningkatan peran pemerintah dalam melakukan evaluasi teknis, operasi, ekonomi, SDM dan keuangan khususnya dalam penerbitan sertifikat operator pesawat udara; penyempurnaan dan harmonisasi dengan peraturan internasional dalam penerbitan sertifikasi tipe dan

sertifikasi produksi pesawat; audit mutu berkala AOC (sertifikat operator pesawat udara); ijin pengoperasian pesawat udara dalam negeri terkait dengan registrasi asing dan tanda pendaftaran Indonesia bagi pesawat udara sipil milik warga negara atau badan hukum asing.

(2) Sertifikasi dan Kelaikan Udara, Pengoperasian dan Perawatan Pesawat Udara dilakukan melalui strategi-strategi keselamatan sebagai berikut:

- a. Modifikasi pintu tahan peluru bagi pesawat udara berkapasitas lebih dari 30 penumpang;
- b. Penerapan *Reduce Vertical Separation Minimal* (RVSM) untuk pesawat jenis jet penumpang dan cargo (termasuk penerbangan eksekutif);
- c. Penerapan manajemen penerbangan secara horizontal (RNP 10);
- d. Penerapan manajemen kebisingan melalui pembatasan jam operasi bagi Bandar Udara yang lokasinya dekat dengan pemukiman padat;
- e. Pembatasan masuknya pesawat tua yang berumur > 20 tahun;
- f. Mendorong operator menggunakan komunikasi dengan data link dan navigasi via frekuensi atau satelit termasuk penggunaan alat bantu *surveillance* (ADS/B) broadcasting dengan pemasangan ATC *transponder mod S*;
- g. Mensyaratkan untuk pemasangan ELT dengan freq 121,5 dan 406 MHz 2 unit bagi pesawat yang beroperasi di atas perairan atau pesawat yang beroperasi 50 mile dari pesisir pantai dan 1 unit pesawat yang beroperasi di atas daratan;
- h. Memberikan kemudahan penyebaran pusat-pusat perawatan pesawat udara di luar Pulau Jawa khususnya pada Bandar Udara yang bukan titik penyebaran untuk menjadi *home base* perawatan;
- i. Memfasilitasi kemampuan perawatan komponen pesawat udara yang memerlukan keahlian kusus dan ketelitian tinggi, serta memfasilitasi kerjasama perawatan pesawat udara antar perusahaan penerbangan.

j) Prasarana

(1) Bandar Udara

Pengembangan Bandar Udara dalam jangka panjang akan mengikuti strategi optimalisasi, pendanaan, antisipasi keadaan darurat, keterbukaan, sinergi operasi, sertifikasi, *eco-airport*, dan otomatisasi Bandar Udara. Strategi optimalisasi dan antisipasi keadaan darurat dilakukan pada Bandar Udara di lokasi bencana dan Bandar Udara kawasan perbatasan; strategi pendanaan dengan pola pendanaan campuran

dilakukan dengan mengedepankan peran swasta dan pemerintah daerah dalam pembangunan Bandar Udara baru yang didasarkan pada kelayakan investasi sesuai dengan mekanisme pasar; strategi keterbukaan terkait dengan kerjasama penyelenggaraan Bandar Udara dan pengelolaan fasilitas; strategi sinergi operasi difokuskan pada penggunaan Bandar Udara secara bersama sipil dan militer pada sisi yang berbeda; strategi sertifikasi terkait dengan pemenuhan dokumen pengoperasian Bandar Udara (Rencana Induk, KKOP dan Batas Kawasan Kebisingan); Strategi *eco-airport* terkait dengan kewajiban menyusun dokumen AMDAL; strategi otomatisasi dilakukan dengan penerapan otomatisasi Bandar Udara sesuai dengan perkembangan teknologi mutakhir.

(2) Navigasi Penerbangan:

Pengembangan navigasi penerbangan dalam jangka panjang khususnya pelaksanaan manajemen lalu lintas udara dilakukan dengan strategi harmonisasi *Air Navigation Service Provider (ANSP)*, strategi pengembangan *Air Traffic Flow* dan strategi *management* sesuai dengan strategi regional (Asia – Pasifik). Disamping itu akan diterapkan strategi implementasi *ATN Air ground* untuk komunikasi penerbangan, strategi restrukturisasi rute penerbangan berbasis *GNSS* dan strategi integrasi *NASC*.

(3) Keamanan Penerbangan

Di bidang keamanan penerbangan dalam jangka panjang akan mengikuti strategi ofensif, yaitu: *audit security*, pemeriksaan barang kiriman dengan anjing pelacak, dan penggunaan *Sky Marshall* sebagai sistem pengamanan di dalam pesawat udara.

e. Sekretariat Jenderal

- 1) Menyusun kerangka makro perencanaan dan kebijakan penyelenggaraan pembangunan perhubungan sesuai dengan prinsip-prinsip *good governance*;
- 2) Merumuskan dan mengkoordinasikan penyusunan peraturan perundang-undangan dan kerjasama luar negeri;
- 3) Merumuskan kebijakan pentarifan dengan mempertimbangkan aspek pasar, kepentingan operator, masyarakat selaku pengguna jasa transportasi, dan pemerintah;
- 4) Membangun SDM Aparatur Kementerian Perhubungan yang profesional, netral, akuntabel, beretika sesuai dengan nilai-nilai Lima Citra Manusia Perhubungan;
- 5) Melakukan kajian kelembagaan dan ketatalaksanaan menuju kelembagaan dan ketatalaksanaan yang berbasis kinerja dan kemanfaatan hasil (*out come*);
- 6) Melakukan tata laksana Keuangan Negara, inventarisasi barang milik negara/revaluasi asset, pengadaan barang/jasa, pemanfaatan barang

- milik negara yang belum dimanfaatkan, serta intensifikasi dan ekstensifikasi PNBPN;
- 7) Membangun citra publik (*image building*) melalui harmonisasi fungsi kehumasan dan hubungan antar lembaga;
 - 8) Melakukan pembinaan dan pengembangan sistem informasi manajemen perhubungan melalui penggunaan *data base* dan sistem pengolahan data;
 - 9) Mengupayakan peningkatan kualitas pelayanan publik melalui rekomendasi yang implementatif;
 - 10) Mendorong percepatan penyediaan infrastruktur transportasi melalui kerjasama pemerintah swasta;
 - 11) Mendorong pengarusutamaan perubahan iklim di sektor transportasi;
 - 12) Melakukan kegiatan masyarakatan/ sosialisasi, penataan perangkat hukum, kewenangan dan kelembagaan;
 - 13) Mempertegas kewenangan Mahkamah Pelayaran dengan harapan agar Mahkamah Pelayaran mampu melakukan penegakan hukum pelayaran secara cepat, tepat, adil dan independen;
 - 14) Penataan kelembagaan Mahkamah Pelayaran secara menyeluruh, dimana Mahkamah Pelayaran dimungkinkan dapat membentuk perwakilan di daerah sesuai kebutuhan.

f. Pendidikan dan Pelatihan Transportasi

1) Strategi Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan

Strategi ini diarahkan untuk menata kembali dan meningkatkan pelaksanaan penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan di bidang Perhubungan melalui kegiatan pemulihan dan pengembangan sarana dan prasarana diklat yang diiringi dengan kebijakan serta ketentuan di bidang pendidikan, peningkatan profesionalisme Sumber Daya Manusia Perhubungan dengan berorientasi pada perkembangan Iptek. Adapun langkah-langkah strateginya adalah:

- a) Meningkatkan pembinaan penyelenggaraan diklat-diklat melalui monitor dan evaluasi ke UPT-UPT Diklat;
- b) Mengoptimalkan penggunaan fasilitas pendidikan dan mengkaji kelemahan/kekurangan fasilitas diklat untuk diupayakan perbaikan dan pengadaannya;
- c) Menyempurnakan kebijakan-kebijakan Diklat khususnya yang terkait dengan penyelenggaraan pendidikan;
- d) Meningkatkan promosi program-program Diklat Perhubungan kepada masyarakat;
- e) Mengembangkan Kelembagaan Diklat Perhubungan melalui kerjasama dalam maupun luar negeri;
- f) Meningkatkan kualitas dan kuantitas tenaga pengajar dan siswa sebagai upaya menghasilkan standar mutu nasional dan internasional;
- g) Menyesuaikan kelembagaan Sekolah Tinggi Kedinasan dengan UU No 20 Tahun 2003.

2) Strategi Pembangunan Pendidikan dan Pelatihan

Salah satu keberhasilan Badan Diklat Perhubungan ditunjang dengan pemberdayaan dan pengembangan SDM Perhubungan melalui pelaksanaan Diklat agar tercipta kuantitas dan kualitas sumber daya yang profesional dan berdaya saing tinggi serta berdedikasi dalam memenuhi tuntutan perkembangan iptek yang semakin pesat.

Sesuai dengan strategi yang telah dijabarkan sebelumnya, pembangunan pendidikan dan pelatihan dilaksanakan dengan berpedoman sebagai berikut:

- a) Pembangunan pendidikan dan pelatihan perhubungan dilakukan berdasarkan penerapan prinsip efisiensi dan optimalisasi dalam rangka mengoptimalkan output serta meminimumkan biaya penyelenggaraan pendidikan;
- b) Pembangunan pendidikan dan pelatihan perhubungan dilakukan dengan mempertimbangkan aspek sosial-budaya masyarakat dan aspek teknologi maju sehingga hasilnya memiliki daya guna bagi institusi Kementerian Perhubungan;
- c) Pembangunan pendidikan dan pelatihan perhubungan diarahkan kepada peningkatan pelayanan kepada masyarakat melalui mekanisme perekrutan siswa/taruna dalam rangka penciptaan lapangan kerja yang kompetitif;
- d) Pembangunan pendidikan dan pelatihan perhubungan dilakukan sesuai dengan arah pengembangan kelembagaan Diklat yang diadopsi dalam perencanaan jangka panjang, perencanaan strategis, perencanaan kerja dan penganggaran secara realistik dan rasional.

3) Penelitian dan Pengembangan

Upaya peningkatan kinerja penelitian dan pengembangan transportasi dilakukan melalui strategi:

- a) Penajaman prioritas penelitian dan pengembangan transportasi yang berorientasi kepada permintaan, kebutuhan masyarakat termasuk dunia usaha dan industri dengan *roadmap* yang jelas;
- b) Peningkatan kapasitas dan kapabilitas penelitian dan pengembangan melalui perkuatan kelembagaan, sumberdaya dan jaringan, baik di pusat maupun di daerah;
- c) Mengembangkan skema insentif yang tepat dalam penciptaan iklim inovasi untuk mendorong perkuatan struktur industri transportasi.

g. Pengawasan Aparatur

Strategi pengembangan jangka panjang dalam rangka peningkatan pengawasan dan penanggulangan penyalahgunaan dalam bentuk praktek-praktek KKN adalah sebagai berikut:

- 1) Penerapan prinsip-prinsip tata pemerintahan yang baik (*good governance*) pada semua tingkat, lini dan kegiatan;

- 2) Mengarahkan peran Aparat Pengawasan Internal Pemerintah (APIP) sebagai *Quality Assurance* dalam mendukung pencapaian sasaran strategis, terutama percepatan pemberantasan praktek KKN di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- 3) Kebijakan pelaksanaan pengawasan diarahkan untuk meningkatkan ketaatan aparatur negara dalam pelaksanaan tugas maupun pengelolaan anggaran berdasarkan ketentuan yang berlaku;
- 4) Percepatan pelaksanaan dan penyelesaian tindak lanjut hasil audit secara tepat waktu sehingga bermanfaat untuk peningkatan kinerja Kementerian Perhubungan secara menyeluruh;
- 5) Peningkatan efektivitas pengawasan aparatur negara melalui koordinasi dan sinergi pengawasan internal, eksternal dan pengawasan masyarakat;
- 6) Peningkatan kualitas dan kuantitas sumberdaya manusia (struktural maupun fungsional) yang profesional di bidangnya, baik teknis maupun administratif melalui penyelenggaraan Diklat internal maupun eksternal.

F. KEBIJAKAN UMUM

Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan dalam pembangunan dan penyelenggaraan transportasi (2010-2014) meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Mendukung pergerakan kelancaran mobilitas penumpang dan distribusi barang/ jasa untuk mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah dan meningkatkan daya saing produk nasional;
2. Mewujudkan ketahanan nasional dan wawasan nusantara guna memantapkan penalaran keutuhan NKRI;
3. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi guna memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi;
4. Memberikan ruang seluas-luasnya kepada daerah berdasarkan kewenangannya dan memberikan kemudahan kepada pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan massal;
5. Mendorong partisipasi peran serta swasta dengan memperhitungkan tingkat pelayanan agar tetap terjaga efisiensi, pemerataan kepentingan daya beli masyarakat lainnya serta kepentingan operator terkait dengan jaminan kelangsungan usaha;
6. Meningkatkan kualitas SDM Transportasi guna mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang handal, efisien dan efektif;
7. Mendorong pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap dampak perubahan iklim.

G. ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN

1. TRANSPORTASI DARAT

a. Transportasi Jalan

- 1) Meningkatkan kondisi pelayanan prasarana jalan melalui penanganan

- muatan lebih secara komprehensif, dan melibatkan berbagai instansi terkait.
- 2) Meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan secara komprehensif dan terpadu dari berbagai aspek (pencegahan, pembinaan dan penegakan hukum, penanganan dampak kecelakaan dan daerah rawan kecelakaan, sistem informasi kecelakaan lalu lintas dan kelaikan sarana, serta ijin pengemudi di jalan).
 - 3) Meningkatkan kelancaran pelayanan angkutan jalan secara terpadu: (1) penataan sistem jaringan dan terminal; (2) manajemen lalu lintas; (3) pemasangan fasilitas dan rambu jalan; (4) penegakan hukum dan disiplin di jalan; (5) mendorong efisiensi transportasi barang dan penumpang di jalan melalui deregulasi pungutan dan retribusi di jalan, penataan jaringan dan ijin trayek; (6) kerjasama antar lembaga pemerintah (pusat dan daerah).
 - 4) Meningkatkan aksesibilitas pelayanan kepada masyarakat diantaranya melalui penyediaan pelayanan angkutan perintis pada daerah terpencil.
 - 5) Meningkatkan kinerja peraturan dan kelembagaan melalui:
 - a) Penataan sistem transportasi jalan sejalan dengan sistem transportasi nasional dan wilayah (lokal); diantaranya melalui penyusunan RUJTJ (Rancangan Umum Jaringan Transportasi Jalan) meliputi penataan simpul, ruang kegiatan, ruang lalu lintas serta penataan pola distribusi nasional sesuai dengan rencana kelas jalan;
 - b) Menyukseskan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c) Peningkatan pembinaan teknis transportasi di daerah, sejalan dengan desentralisasi dan otonomi daerah, dibuat sistem standar pelayanan minimal dan standar teknis di bidang LLAJ serta skema untuk peningkatan pelaksanaan pengendalian dan pengawasan LLAJ di daerah;
 - d) Meningkatkan peran serta, investasi swasta dan masyarakat dalam penyelenggaraan transportasi jalan dengan menciptakan iklim kompetisi yang sehat dan transparan dalam penyelenggaraan transportasi, serta pembinaan terhadap operator dan pengusaha di bidang LLAJ;
 - 6) Meningkatkan profesionalisme SDM (petugas, disiplin operator dan pengguna di jalan), meningkatkan kemampuan manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pembinaan teknis tentang pelayanan operasional transportasi.
 - 7) Mendukung pengembangan transportasi yang berkelanjutan, terutama penggunaan transportasi umum massal di perkotaan yang padat dan yang terjangkau dan efisien, berbasis masyarakat dan terpadu dengan pengembangan wilayahnya.

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

- 1) Memperbaiki keselamatan dan kualitas pelayanan prasarana dan sarana serta pengelolaan angkutan ASDP;
- 2) Meningkatkan kelancaran dan kapasitas pelayanan di lintas yang telah jenuh dan memperbaiki tatanan pelayanan angkutan antarmoda dan kesinambungan transportasi darat yang terputus di dalam pulau (sungai dan danau) dan antarpulau dengan pelayanan *point to point*; sejalan dengan sistem transportasi nasional dan wilayah (lokal). Arah pengembangan jaringan pelayanan ASDP diarahkan untuk pencapaian arah pengembangan jaringan Sistranas jangka panjang adalah:
 - a) Jawa dan Madura diarahkan untuk mendukung pariwisata dan angkutan lokal pada lintas:
 1. Penyeberangan antarprovinsi antar pulau seperti Merak-Bakauheni, Jakarta-Pangkal Pinang,
 2. Semarang-Banjarmasin, Lamongan-Balikpapan, Lamongan-Makasar-Takalar dan Ketapang-Gilimanuk. Selain itu, dilanjutkan pengembangan lintas penyeberangan antar kab/kota.
 - b) Bali dan Nusa Tenggara diarahkan untuk kegiatan transportasi lokal dalam menunjang pariwisata di danau Bedugul, Batur dan Kelimutu; lintas penyeberangan antarnegara seperti Kupang-Dili, dan rencana kajian untuk Kupang-Darwin, serta lintas penyeberangan antarprovinsi antarpulau menuju Pulau Jawa dan Pulau Sulawesi. Pengembangan lintas penyeberangan antarkabupaten/kota diperlukan keterpaduan antarmoda dan dikembangkan sesuai dengan tingkat perkembangan permintaan pada jaringan transportasi jalan.
 - c) Kalimantan diarahkan pada pengembangan jaringan transportasi sungai untuk menjangkau:
 1. Seluruh daerah pedalaman dan terpencil yang didominasi oleh perairan yang tersebar luas;
 2. Jaringan transportasi penyeberangan pada lintas antarprovinsi dan antar pulau terutama dengan Pulau Sulawesi seperti Balikpapan-Mamuju, Nunukan-Manado, serta dengan Pulau Jawa dan Sumatera, dan perencanaan lintas internasional Tarakan-Nunukan-Tawao.
 - d) Sulawesi diarahkan pada pengembangan jaringan transportasi penyeberangan dengan prioritas tinggi di Danau Tempe, Danau Towuti dan Danau Matano; serta pada lintas penyeberangan dalam provinsi dan antarprovinsi;
 - e) Maluku dan Papua diarahkan untuk meningkatkan lintas antar provinsi dan antar kepulauan dalam provinsi.
- 3) Meningkatkan aksesibilitas pelayanan ASDP dalam rangka : (1) mengembangkan angkutan sungai terutama di wilayah Kalimantan,

Sumatera dan Papua yang telah memiliki sungai cukup besar; (2) mengembangkan angkutan danau untuk menunjang program wisata; (3) meningkatkan pelayanan penyeberangan sebagai penghubung jalur jalan yang terputus di perairan, terutama pada lintasan ASDP di Sabuk Selatan (Sumatera-Jawa-Bali-NTB-NTT).

- 4) Mendorong peran serta pemda dan swasta dalam penyelenggaraan ASDP; mendorong penyelesaian peraturan pelaksanaan dari UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran serta melaksanakan restrukturisasi BUMN dan kelembagaan dalam moda ASDP, agar tercapai efisiensi, transparansi serta meningkatkan peran swasta dalam bidang ASDP.

c. Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi Perkotaan

- 1) Terciptanya sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi dengan tata ruang:
 - a) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) jaringan transportasi perkotaan;
 - b) Menyusun rencana umum transportasi perkotaan di wilayah perkotaan;
 - c) Pengembangan dan penyusunan sistem informasi manajemen transportasi perkotaan;
 - d) Sosialisasi, publikasi dan koordinasi penyelenggaraan transportasi perkotaan.
- 2) Peningkatan peran angkutan umum perkotaan:
 - a) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) angkutan perkotaan;
 - b) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) angkutan pepadu moda;
 - c) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) angkutan tidak dalam trayek;
 - d) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) angkutan barang di wilayah perkotaan;
 - e) Pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan di wilayah perkotaan;
 - f) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring penyelenggaraan angkutan umum di wilayah perkotaan (dalam trayek dan tidak dalam trayek);
 - g) Bantuan teknis penyelenggaraan angkutan pepadu moda pada Bandar Udara-Bandar Udara Internasional, Pelabuhan dan Stasiun dan Kota-Kota Percontohan;
 - h) Bantuan teknis penyelenggaraan angkutan pelajar/mahasiswa/perintis kota pada kabupaten/kota/perguruan tinggi seluruh Indonesia.
- 3) Peningkatan kelancaran dan kenyamanan lalu lintas perkotaan:

- a) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) lalu lintas perkotaan;
 - b) Penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional pada kawasan perkotaan;
 - c) Penerapan Sistem APILL Terkoordinasi (ATCS) pada kota sedang, kota besar, kota metropolitan, ibukota provinsi dan kota percontohan;
 - d) Penerapan teknologi untuk kepentingan lalu lintas;
 - e) Penerapan fasilitas lalu lintas perkotaan yang hemat energi;
 - f) Penerapan kawasan percontohan tertib penyelenggaraan lalu lintas perkotaan;
 - g) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas perkotaan.
- 4) Peningkatan transportasi perkotaan berkelanjutan yang ramah lingkungan:
- a) Menyusun rencana umum pemberian bimbingan teknis tentang penyelenggaraan transportasi berwawasan lingkungan dan penanganan dampak transportasi di kawasan perkotaan;
 - b) Penyelenggaraan analisis dampak lalu lintas di jalan nasional di wilayah perkotaan;
 - c) Penerapan diversifikasi energi ramah lingkungan untuk angkutan umum di wilayah perkotaan;
 - d) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring penyelenggaraan andal lalu lintas di jalan nasional di wilayah perkotaan;
 - e) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring Penanganan Dampak Transportasi dan Penggunaan Energi Ramah Lingkungan di Wilayah Perkotaan.
- 5) Arah Kebijakan Pembangunan Keselamatan Transportasi Darat
- a) Penyusunan peraturan pelaksanaan Undang-Undang No.22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b) Pembentukan Dewan Keselamatan Transportasi Jalan (DKTJ) pusat dan daerah;
 - c) Revisi dan penetapan Cetak Biru Keselamatan jalan;
 - d) Penggalan sumber-sumber pendanaan untuk mendukung keselamatan transportasi darat;
 - e) Pembangunan Sistem Informasi Keselamatan (SIK);
 - f) Promosi dan Kemitraan (pendidikan dan pelatihan, penghargaan dan sanksi) terhadap penyelenggaraan keselamatan transportasi darat.

2. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

- a. Melanjutkan reformasi dan restrukturisasi perkeretaapian untuk mewujudkan eksistensi Pemerintah sebagai regulator penyelenggaraan perkeretaapian diantaranya melalui penyiapan dan penguatan regulasi berupa penyelesaian serta penyusunan peraturan/pedoman pendukung di bidang perkeretaapian;

- b. Meningkatkan peran serta Pemerintah Daerah dan swasta di bidang perkeretaapian dalam mendukung penyelenggaraan perkeretaapian multioperator;
- c. Meningkatkan keselamatan angkutan perkeretaapian melalui perawatan/pemulihan kondisi pelayanan prasarana dan sarana angkutan perkeretaapian termasuk dengan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana serta pelaksanaan penegakan hukum;
- d. Reaktivasi lintas-lintas potensial yang sudah tidak dioperasikan;
- e. Meningkatkan kapasitas lintas dan juga kapasitas angkut serta kualitas pelayanan terutama pada koridor yang telah jenuh serta koridor-koridor strategis yang perlu dikembangkan di wilayah Jawa, Sumatera dan pengembangan jalur KA baru di pulau Kalimantan dan Sulawesi;
- f. Meningkatkan peran angkutan perkeretaapian nasional dan lokal serta meningkatkan strategi pelayanan angkutan yang lebih berdaya saing secara antar moda dan intermoda diantaranya melalui pembangunan infrastruktur KA menuju Bandar Udara dan Pelabuhan serta pengembangan KA angkutan barang/logistik;
- g. Meningkatkan frekuensi dan menyediakan pelayanan angkutan KA yang terjangkau dan ramah lingkungan terutama dalam pengembangan KA perkotaan;
- h. Melaksanakan audit kinerja prasarana dan sarana perkeretaapian
- i. Meningkatkan SDM perkeretaapian baik operator maupun regulator;
- j. Pengembangan teknologi perkeretaapian nasional diantaranya dengan pengoptimalan peran industri lokal/dalam negeri di bidang perkeretaapian;
- k. Melaksanakan perencanaan, pendanaan dan evaluasi kinerja perkeretaapian secara terpadu, dan berkelanjutan didukung peningkatan dan pengembangan sistem data dan informasi yang lebih akurat berbasis *Information Technology*.

3. TRANSPORTASI LAUT

- a. Membangun prasarana yang berdampak langsung bagi masyarakat
 - 1) Membangun/mengembangkan pelabuhan-palabuhan yang mempunyai *waiting time* tinggi; (target : *road to zero waiting time*)
 - 2) Membangun kapal-kapal perintis yang sesuai bagi daerah yang membutuhkan;
 - 3) Membangun/meningkatkan terminal penumpang;
 - 4) Membangun terminal penumpang kapal wisata;
 - 5) Membangun pelabuhan-pelabuhan kecil/perintis bagi daerah-daerah yang membutuhkan;
 - 6) Menyiapkan standar rancangan kapal perintis yang sesuai dengan kondisi pengoperasian di Indonesia;
 - 7) Menyiapkan perencanaan jenis, ukuran, dan jumlah kebutuhan kapal perintis sesuai cakupan wilayah;
 - 8) Membangun kapal patroli dan SBNP serta peralatan keselamatan pelayaran lainnya; (target : *roadmap to zero accident*)
 - 9) Memasukkan pengembangan pelabuhan besar dan *deep sea ports*,

- serta pembangunan lapangan peti kemas sesuai dengan *pattern of trade*.
- 10) Menyiapkan fasilitas infrastruktur transportasi antar moda.
 - 11) Memberlakukan jam operasional pelabuhan selama 24 jam per hari dan 7 (tujuh) hari dalam 1 (satu) minggu.
- b. Membangun sistem yang dapat memperlancar dan mempermudah pelayanan
- 1) Membangun sistem pelayanan perizinan yang memperlancar, mempermudah dan memberi kepastian (Ditlala, Ditpelpeng, Ditkappel, Dit-KPLP dan Adpel/Kanpel). Sistem harus *comperized* dan mengurangi kontak personal;
 - 2) Melakukan pendataan kondisi dan kebutuhan fasilitas dan kinerja keselamatan pelayaran secara nasional sebagai implementasi Roadmap to Zero Accident;
 - 3) Menyempurnakan sistem keselamatan pelayaran sesuai standard internasional; (target : *roadmap to zero accident*);
 - 4) Dalam mendukung efektivitas pelayanan di pelabuhan maka Sistem Inaportnet telah diimplementasikan di beberapa pelabuhan strategis di Indonesia seperti Tg. Priok dan akan terus dikembangkan dan dilanjutkan secara bertahap pada pelabuhan- pelabuhan strategis lainnya.
 - 5) Meningkatkan efektivitas penyelenggaraan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di pelabuhan untuk mendukung peningkatan produktivitas arus bongkar/muat di pelabuhan.
 - 6) Secara bertahap membangun Sistem Telekomunikasi dan Informasi Keselamatan Pelayaran antara lain VTIS (Vessel Traffic Information System)
 - 7) Meningkatkan kehandalan SBNP dan kapal navigasi untuk memenuhi tingkat kecukupan dan kehandalan sarana bantu navigasi;
 - 8) Merancang kebutuhan dan penyebaran pangkalan dan kapal patroli secara nasional dan merancang sistem operasional serta pengawasannya.
- c. **Membangun Sumber Daya Manusia dan Institusi Ditjen Hubla**
- 1) Sumber daya manusia harus benar-benar mewakili kompetensi, profesionalisme dan memiliki integritas;
 - 2) Meningkatkan jumlah SDM yang kompeten melalui standardisasi, prosedur, dan pendidikan dan latihan, serta kerja sama dengan lembaga terkait;
 - 3) Menyiapkan kebutuhan dan kompetensi sumber daya manusia dalam rangka mendukung organisasi baru sesuai amanat UU Nomor 17 tahun 2008 : Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, UPP dan *Sea and Coast Guard*;
 - 4) Mempercepat implementasi pembentukan organisasi baru sesuai amanat UU Nomor 17 tahun 2008 : Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, UPP dan *Sea and Coast Guard*;

- 5) Meningkatkan Diklat-Diklat pengembangan sumber daya manusia;
- 6) Memberikan Sistem Renumerasi baru bagi pegawai Ditjen Hubla untuk meningkatkan kinerja dan untuk kemungkinan terjadinya pungli;
- 7) Menyempurnakan sistem pendidikan bagi pelaut (Ditkapel berkoordinasi dengan Badan Diklat Perhubungan);

4. TRANSPORTASI UDARA

a. Kebijakan Angkutan Udara :

- 1) Memprioritaskan keselamatan dan keamanan penerbangan;
- 2) Struktur rute penerbangan dalam negeri dapat menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah Republik Indonesia, yang terdiri dari rute utama, rute pengumpan dan rute perintis;
- 3) Memperhatikan aspek pemerataan pelayanan diseluruh wilayah, dengan menerapkan prinsip subsidi silang (keseimbangan rute) yaitu perusahaan penerbangan selain menerbangi rute sangat padat dan padat juga menerbangi rute kurang padat dan tidak padat;
- 4) Menerapkan *multi airlines system* yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif;
- 5) Memperhatikan keterpaduan antar rute penerbangan dalam negeri atau rute penerbangan dalam negeri dengan rute penerbangan luar negeri;
- 6) Mendukung iklim usaha dan kegiatan kemasyarakatan yang kondusif dengan menyediakan angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga yang berfungsi sebagai pelengkap untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pengguna jasa angkutan udara yang tidak dapat dilayani oleh angkutan udara niaga berjadwal;
- 7) Meningkatkan iklim investasi di bidang penyelenggaraan angkutan udara dan usaha penunjang penerbangan dengan mendorong peran swasta dan pemodal asing;
- 8) Meningkatkan efisiensi dan efektifitas perusahaan penerbangan dan perusahaan penunjang penerbangan;
- 9) Mengarahkan tarif angkutan udara pada mekanisme pasar;
- 10) Mendorong kerjasama taktis dan strategis antar perusahaan angkutan udara nasional dalam menghadapi liberalisasi;
- 11) Mendorong pembentukan sistem jaringan penerbangan “ *Hub and Spoke*”;
- 12) Melakukan pertukaran hak angkut (*traffic right*) tanpa mengorbankan kepentingan nasional;
- 13) Melakukan kebijakan angkutan udara internasional secara bertahap dan progresif dengan memperhatikan perkembangan industri angkutan udara regional maupun global, dan tetap memperhatikan kepentingan dan kemampuan perusahaan angkutan udara nasional untuk bersaing di pasar internasional;
- 14) Melakukan evaluasi dan penerapan rute-rute penerbangan internasional atas pertimbangan aspek komersial, politik dan memperhatikan keterkaitannya dengan rute domestik;

- 15) Mengizinkan perusahaan penerbangan asing melaksanakan penerbangan langsung ke daerah tujuan wisata;
- 16) Mengoptimalkan pemanfaatan hak angkut yang dimiliki melalui kerjasama dengan perusahaan angkutan udara asing;
- 17) Melakukan kebijakan *Open Sky* secara bertahap;
- 18) Melakukan pertukaran hak-hak angkutan udara berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dengan prinsip timbal balik (*reciprocity basis*);
- 19) Menunjuk lebih dari satu perusahaan penerbangan (*multiple airlines designation*) sehingga semua perusahaan penerbangan nasional mempunyai kesempatan yang sama untuk melayani rute penerbangan internasional (berdasarkan kesepakatan dengan negara mitra);
- 20) Menetapkan tarif angkutan udara berdasarkan sistem *double disapproval*;
- 21) Memperbolehkan penerbangan charter asing singgah diseluruh daerah tujuan wisata di Indonesia (dibatasi kemampuan Bandar Udara dan tersedianya fasilitas *CIQ*);
- 22) Mendorong perusahaan nasional meningkatkan daya saing (meningkatkan efisiensi, kualitas pelayanan, profesionalisme SDM) dan melakukan diversifikasi produk melalui strategi harga, pemasaran, dan pelayanan untuk menarik penumpang serta melakukan kerjasama sinergis dan kondusif antara perusahaan nasional melalui aliansi, kerjasama operasi, atau interline;
- 23) Menetapkan fleksibilitas dalam kapasitas angkutan kargo udara;
- 24) Penyelenggaraan angkutan udara perintis oleh pemerintah dan pelaksanaannya dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional berdasarkan perjanjian dengan pemerintah;
- 25) Pemberian kompensasi subsidi operasi dan subsidi angkutan BBM pada operator pelaksanaan angkutan udara perintis;
- 26) Pelaksanaan evaluasi setiap tahunnya oleh Pemerintah dan dapat mengubah suatu rute perintis menjadi rute komersial;
- 27) Penyelenggaraan ibadah haji di Indonesia merupakan tugas nasional dan menjadi tanggung jawab pemerintah yang dikoordinir oleh Kementerian Agama dan Kementerian Perhubungan mengevaluasi kelaikan pesawat yang telah ditetapkan untuk mengangkut jemaah haji;
- 28) Kementerian Perhubungan mengevaluasi besaran biaya angkutan haji Indonesia – Arab Saudi di 11 embarkasi yaitu Banda Aceh, Medan, Batam, Padang, Palembang, Cengkareng, Solo, Surabaya, Balikpapan, Banjarmasin, dan Makassar;
- 29) Pelaksanaan kegiatan penerbangan haji adalah penerbangan charter melalui persetujuan terbang (*flight approval*) oleh Kementerian Perhubungan;
- 30) Perusahaan penerbangan yang melayani angkutan haji harus mendapatkan *landing permit* dari *Presidency of Civil Aviation*, Kerajaan Saudi Arabia dan "*Hajj Control*" untuk mendapatkan *arrival times* dan *departure times (slot time)* di Bandar Udara King Abdul Azis –Jeddah.

b. Sarana :

- 1) Operator (Bandar Udara, *airlines*, dan ATC) berkewajiban melaksanakan seluruh ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam pelaksanaan *security, safety, services* dan aturan ICAO, ANNEX sesuai yang tertulis dalam *company manual, Standard Operating Procedures* dan instruksi kerja;
- 2) Evaluasi secara berkala terhadap aspek teknis dan operasi armada pesawat udara.

c. Prasarana Bandar Udara :

- 1) Pengembangan/pembangunan prasarana Bandar Udara sesuai pola jaringan prasarana dan pelayanan transportasi udara nasional sesuai dengan implementasi tatanan kebandarudaraan nasional yang berdasarkan hirarki fungsi terdiri dari Bandar Udara pengumpul dan Bandar Udara pengumpan, sedangkan dari segi penggunaan terdiri dari Bandar Udara internasional dan domestik dimana sampai dengan tahun 2024 jumlah Bandar Udara internasional relatif tetap;
- 2) Prioritas pembangunan lebih didasarkan pada kelayakan investasi (*Business Plan*) serta mekanisme pasar dengan pola pendanaan campuran (*hybrid*);
- 3) Pelaksanaan pembangunan tidak lagi menjadi beban pemerintah pusat secara total, namun bersama dengan penyelenggara Bandar Udara atau swasta;
- 4) Pengoptimalan prasarana transportasi udara (Bandar Udara) di lokasi bencana dan rawan bencana sehingga dapat melayani operasi pesawat *Hercules C-130, M-50* dalam rangka evakuasi dan distribusi bantuan, sesuai prioritas program pengembangan Bandar Udara;
- 5) Pembangunan prasarana transportasi udara (Bandar Udara) di daerah perbatasan untuk operasi pesawat M-50 dengan daya dukung landasan mampu didarati pesawat C-130 (*Hercules*), sesuai prioritas pengembangan Bandar Udara;
- 6) Pembangunan Bandar Udara baru dengan membuka peluang kerja sama lebih besar dalam perusahaan jasa kebandarudaraan dan perusahaan jasa terkait Bandar Udara;
- 7) Penggunaan Bandar Udara secara bersama sipil-militer pada sisi yang berbeda/berseberangan dengan landas pacu sebagai pemisah;
- 8) Pemenuhan dokumen pengoperasian Bandar Udara dalam kerangka Sertifikat Bandar Udara : Rencana Induk, KKOP dan Batas Kawasan Kebisingan;
- 9) Penerapan *Eco Airport (Sustainable Airport Development)* dan penerapan Automatisasi pada Bandar Udara;
- 10) Melanjutkan pelaksanaan Sertifikasi Operasi Bandar Udara di Bandar Udara UPT dan melanjutkan peningkatan kemampuan personil Bandar Udara
- 11) Pengembangan multi airport di Jakarta Metropolitan Area guna menunjang Bandar Udara Soekarno Hatta;
- 12) Peningkatan prasarana di Indonesia bagian Timur, daerah rawan

- bencana dan pulau – pulau terluar;
- 13) Peremajaan dan pengadaan fasilitas PKP-PK.
 - 14) Pembangunan Bandar Udara berwawasan lingkungan dengan konsep 3R (*reuse, recycle* dan *reduce*) serta dapat mendukung tercapainya pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*).

d. Navigasi Penerbangan :

- 1) Pengadaan dan penggantian radar dan penggunaan ADS-B pada daerah yang tidak tercakupi oleh radar;
- 2) Harmonisasi 2 FIR (MAATS & JAATS) yang terintegrasi;
- 3) Implementasi CNS/ATM system;
- 4) Implementasi teknologi *Surveillance* seperti : ADS-B dan *Multilateration*;
- 5) Penerapan sistem augmentasi GNSS untuk terminal/ NPA;
- 6) Membangun Sistem Pusat Komando Lalu Lintas Udara (ATCC);
- 7) Data *sharring* ADS-B dengan negara yang berbatasan dengan wilayah Indonesia;
- 8) Kepemilikan NASC, berupa :
- 9) *Up grade* sistem AIS yang bersiklus 5- 7 tahun;
- 10) Sistem AIS Indonesia terintegasi dengan sistem AIS dunia, *ATS, aerodrome operator, airlines* dan *user* secara keseluruhan.
- 11) Jaringan ADS-B berdiri sendiri;
- 12) Peremajaan fasilitas navigasi penerbangan yang usianya telah melebihi 15 tahun.
- 13) Peremajaan sistem radar di Makassar, Balikpapan, Banjarmasin dan Surabaya.
- 14) Penyusunan *State Safety Programme* (SSP).
- 15) *Implementasi Safety Management System* (SMS).

e. Sumber Daya Manusia (SDM) :

- 1) Terpenuhinya kebutuhan dan kecakapan personil di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai kebutuhan minimal secara bertahap khususnya untuk inspektur, PKP-PK dan pemandu lalu lintas penerbangan;
- 2) Pembinaan profesi dilakukan organisasi profesi dan pembinaan karir teknis penerbangan dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat ;
- 3) Tenaga teknis dan operasi harus memiliki sertifikat kecakapan personil (SKP).
- 4) Pembentukan jabatan fungsional dan pemberdayaan personil di bidang transportasi udara.

f. Kelembagaan :

- 1) Pengembangan system, regulasi dan kelembagaan yang efektif dan efisien di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- 2) Pembentukan lembaga Penyelenggara Navigasi Penerbangan Indonesia;
- 3) Lembaga pembinaan, pemerintah sebagai regulator, pembina dan

pengawas transportasi udara;

- 4) Pembentukan otoritas Bandar Udara dan unit penyelenggara Bandar Udara;
- 5) Pembentukan Badan Layanan Umum Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara.
- 6) Pembentukan Badan Layanan Umum Balai Kalibrasi, Balai Kesehatan Penerbang, Balai Elektronika dan Balai Penelitian dan Pengujian Prasarana Bandar Udara.

g. Perundang-undangan :

- 1) Penyusunan Peraturan Pemerintah sebagai tindak lanjut UU No.1 Tahun 2009 tentang :
 - a) Bandar Udara (memuat sekurang-kurangnya tentang penetapan lokasi, pembangunan dan pelestarian lingkungan hidup Bandar Udara, penggunaan bersama pangkalan udara dan Bandar Udara);
 - b) Pelaksanaan kedaulatan atas wilayah udara (memuat sekurang-kurangnya tentang penetapan kawasan udara terlarang & terbatas, kewajiban pemandu lalu lintas penerbangan).
- 2) Harmonisasi peraturan-peraturan dibidang transportasi udara.

H. PROGRAM PEMBANGUNAN

1. TRANSPORTASI DARAT

Program pembangunan transportasi darat tahun 2010-2014 bertujuan untuk mendukung pengembangan transportasi darat yang lancar, terpadu, aman dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan antar wilayah serta mendorong ekonomi nasional.

Program pembangunan transportasi darat tahun 2010-2014 bertujuan untuk mendukung pengembangan transportasi darat yang lancar, terpadu, aman dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan antar wilayah serta mendorong ekonomi nasional.

Adapun pelaksanaan program pengelolaan dan pelayanan transportasi darat pada tahun 2010-2014 disusun berbasis kewilayahan dengan target kebutuhan pendanaan yang ingin dicapai dalam rentang waktu 5 tahun.

Pengembangan transportasi darat berdasarkan kewilayahan pada intinya meliputi :

- 1) Pembangunan & pengelolaan, prasarana, sarana & fasilitas LLAJ dengan terimplementasinya teknologi lalu lintas angkutan jalan & manajemen Rek Lalin, terpasangnya fasilitas keselamatan LLAJ, terbangunnya/pengembangan simpul transportasi jalan;
- 2) Pembangunan & pengelolaan prasarana, sarana & fasilitas angkutan SDP dengan terbangunnya peningkatan simpul transportasi SDP, terbangunnya jumlah sarana transportasi SDP;
- 3) Pembinaan, pengembangan dan pembangunan transportasi perkotaan dengan terciptanya rencana induk angkutan perkotaan. rencana induk

system informasi lalu lintas perkotaan, penyelenggaraan manajemen dan rekayasa di jalan nasional pada kawasan perkotaan, laporan evaluasidan terbangunnya fasilitas pendukung perkotaan, pengembangan jumlah *Bus Rapid Transit (BRT)*/bus pemadu moda/bus perkotaan, mahasiswa,sekolah dan fasilitas konversi BBM serta program gasifikasi angkutan umum perkotaan.

- 4) Manajemen dan peningkatan keselamatan transportasi darat dengan terselenggaranya kegiatan keselamatan transportasi darat (sosialisasi, penyusunan pedoman teknis keselamatan transportasi darat, monitoring & evaluasi keselamatan transportasi darat) & rencana induk keselamatan lalu lintas jalan, rencana induk keselamatan lalu lintas SDP yang dilakukan dengan pendekatan *5E (Engineering, Education; Enforcement; Encoragment; Emergency)*.

Pembangunan & pengelolaan prasarana, sarana & fasilitas angkutan SDP dengan terbangunnya peningkatan simpul transportasi SDP tahun 2010-2014 antara lain:

1) Pulau Sumatera

Pembangunan Prasarana Penyeberangan meliputi pembangunan/ peningkatan dermaga penyeberangan diantaranya di Balohan, Labuhan Haji, Singkil, Meulaboh (Aceh); Nainggolan (Sumatera Utara); Kampung Balak/ Selat Panjang (Riau); Pulau Natuna, Dabo, Selat Belia/ Pulau Kundur, Tanjung Pinang/ Pulau Bintan, Pulau Anambas, Pulau Tarempa, Pulau Lingga, Pulau Sebangka (KEPRI); Sikakap, Pulau Pagai Selatan (Sumatera Barat); Kuala Tungkal (Jambi); Pulau Baai (Bengkulu); Pulau Lepar, Pulau Liat, Tanjung Ru (Bangka Belitung); Bakauheni V, Bakauheni VI, Ketapang, Pembangunan *Breakwater* Bakauheni, pembangunan *Elevated Side Ramp*. Pembangunan Prasarana Sungai dan Danau meliputi pembangunan/ peningkatan dermaga Tamiang, Rimo, Gelombang, danau laut Tawar, Breueh (Aceh); Danau Toba, Sungai Teluk Buluh (Sumatera Utara); Sungai Siak (Riau); Sungai Bangko/ Pulau Panjang (Sumatera Barat); Danau Kerinci (Jambi); Danau Ranau, Kuala Teladas (Lampung).

Pembangunan Sarana Penyeberangan meliputi pembangunan kapal penyeberangan 750 GT, 500 GT, 300 GT, Bus Air . Peningkatan alur pelayaran, rambu sungai dan danau serta SBNP Dermaga Penyeberangan pada beberapa provinsi di Pulau Sumatera.

2) Pulau Jawa dan Bali

Pembangunan Prasarana Penyeberangan meliputi pembangunan/ peningkatan dermaga penyeberangan Margagiri, Tangerang, Merak V, Merak VI, *Elevated Side Ramp* dan *Gangway* Merak V, *Breakwater* Merak, Kapal Cepat Merak (Banten); Waduk Citara/ Kebun Coklat, Waduk Jatiluhur, Muara Gembong Sungai Citarum, Pamotan (Jawa Barat); *Breakwater* Kendal, Kapal Cepat Kendal (Jawa Tengah); Ketapang, *Breakwater* Lamongan, Pulau Raas Sumenep, Sepakan Sumenep Tahap I (Jawa Timur); Gunaksa, Bali Utara, Padangbai II, Gilimanuk (Bali).

Pembangunan Prasarana Sungai dan Danau meliputi pembangunan/peningkatan dermaga Joglog, Karanganyar, Pulau parang (Jawa Tengah); Waduk Semo, Sungai Glagah Kulon Progo (DIY). Pembangunan Sarana Penyeberangan meliputi pembangunan kapal Ro-Ro 500GT (Bali).

3) Pulau Nusa Tenggara

Pembangunan Prasarana Penyeberangan meliputi pembangunan/peningkatan dermaga penyeberangan diantaranya di Sape, Potano, Lombok Utara, Pulau Gili Air, Gili Meno, Gili trawangan, Sangeang, Senggigi (Nusa Tenggara Barat); Breakwater Waikelo, Marpokot-Mbaay, Teluk Gurita, Aimere, Kalabahi, Sabu Tahap II, dst.

Pembangunan Sarana Penyeberangan meliputi pembangunan kapal Ro-Ro 500GT, 300 GT.

Peningkatan alur pelayaran, rambu sungai dan danau serta SBNP Dermaga Penyeberangan pada beberapa provinsi di Pulau Nusa Tenggara.

4) Pulau Kalimantan

Pembangunan Prasarana Penyeberangan meliputi pembangunan/peningkatan dermaga penyeberangan diantaranya di Ketapang-Babel (Kalimantan Barat); Bahaur Pulang Pisau (Kalimantan Tengah); Batu Licin, Sungai Alalak Banjarmasin, Sebuku, Pulau Laut (Kalimantan Selatan).

Pembangunan Prasarana Sungai dan Danau meliputi pembangunan/peningkatan dermaga Serawai, Ambalau, Dedai di DAS Melawai, Batu Ampar, Kubu, Rasau Jaya, Teluk Pakedai di DAS Mempawah, Pemangkat, Jawai, Teluk Keramat di DAS Sambas Besar, Delta Pawan, Muara Pawan, Sandai di DAS Pawan (Kalimantan Barat); Pujungan, Loa Bia, Muara Segah, Tanjung Redeo, Sambaliung, Muaralasan, Kayan III di DAS Kayan,

Pembangunan Sarana Penyeberangan meliputi pembangunan kapal, Peningkatan alur pelayaran, rambu sungai dan danau serta SBNP Dermaga Penyeberangan pada beberapa provinsi di Pulau Kalimantan.

Target kebutuhan pendanaan yang ingin dicapai dalam pelaksanaan program pengelolaan dan pelayanan transportasi darat pada tahun 2010-2014 disajikan pada tabel berikut di bawah ini.

TABEL V-1
REKAPITULASI PROGRAM PENGELOLAAN DAN PELAYANAN
TRANSPORTASI DARAT

| NO | KEGIATAN | ALOKASI PENDANAAN (Rp.000) | | | | | TOTAL |
|----|---|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| 1 | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; | 71.138.488 | 75.000.000 | 89.220.000 | 115.000.000 | 120.000.000 | 470.358.488 |
| 2 | Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; | 533.683.914 | 727.459.072 | 721.039.757 | 796.288.682 | 917.607.967 | 3.696.079.392 |

| | | | | | | | |
|---------------|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 3 | Pembangunan sarana dan prasarana transportasi SDP dan Pengelolaan Prasarana / Fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan; | 1.124.397.217 | 1.247.323.710 | 1.254.575.823 | 1.405.277.145 | 1.675.795.225 | 6.707.369.120 |
| 4 | Pembinaan dan pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan | 75.433.000 | 103.400.000 | 124.400.000 | 149.000.000 | 181.500.000 | 633.733.000 |
| 5 | Manajemen dan Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat; | 33.790.000 | 50.327.500 | 76.477.500 | 88.927.500 | 92.937.500 | 342.460.000 |
| JUMLAH | | 1.838.442.619 | 2.203.510.282 | 2.265.713.080 | 2.554.493.327 | 2.987.840.692 | 11.850.000.000 |

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat
Perincian pada Lampiran

2. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Program dan kegiatan untuk periode tahun 2010-2014 direstrukturisasi dalam rangka pelaksanaan anggaran berbasis kinerja. Dengan restrukturisasi tersebut diharapkan dapat menunjukkan keterkaitan antara pendanaan dan prestasi kinerja yang akan dicapai (*directly linkages between performance and budget*), meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam penganggaran serta meningkatkan fleksibilitas dan akuntabilitas unit dalam melaksanakan tugas dan pengelolaan anggaran.

Program dan kegiatan untuk periode tahun 2010-2014 akan didasarkan pada tugas-fungsi Unit Kerja yang dilekatkan pada stuktur organisasi. Pada masing-masing tingkatan eselon 1 dalam Kementrian/Lembaga memiliki 1 (satu) program yang kemudian dijabarkan menjadi kegiatan-kegiatan berdasarkan tupoksi masing-masing eselon 2.

Program Ditjen perkeretaapian yaitu program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian. Program tersebut kemudian dijabarkan menjadi kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

a. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Kegiatan manajemen dan dukungan teknis lainnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Setditjen) termasuk unit pelaksana teknis yang ada saat ini (UPT Terminal Peti Kemas). Adapun Tugas dari Setditjen adalah memberikan pelayanan teknis dan administratif kepada seluruh satuan organisasi dalam lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian termasuk pengelolaan pegawai.

Sub kegiatan manajemen dan dukungan teknis lainnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian diantaranya :

- 1) Penyusunan kajian kebijakan (pedoman, masterplan, studi kelayakan) pada bidang pembinaan dan peningkatan perkeretaapian;
- 2) Pelaksanaan monitoring dan pengendalian proyek-proyek perkeretaapian;
- 3) Pembinaan program dan rencana kerja Ditjen Perkeretaapian termasuk pelaksanaan pengawasan terhadap program dan rencana kerja tersebut;
- 4) Pengolahan, updating dan analisa data dan statistik;
- 5) Penyelenggaraan humas dan kerjasama luar negeri;
- 6) Koordinasi penyusunan peraturan perundang-undangan dan bantuan hukum;
- 7) Pembinaan pengelolaan keuangan;
- 8) Pembinaan pengelolaan kepegawaian termasuk belanja pegawai (pembayaran gaji, lembur, honorarium dan vakasi) serta pendidikan dan pelatihan;
- 9) Administrasi (penyelenggaraan perkantoran, tata usaha dan kegiatan pembiayaan lainnya).

b. Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Kegiatan pembangunan dan pengelolaan bidang lalu lintas dan angkutan kereta api merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Dit. LLAKA). Adapun Tugas dari Dit. LLAKA adalah melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan kereta api.

Sub kegiatan pembangunan dan pengelolaan bidang lalu lintas dan angkutan kereta api diantaranya :

- 1) Penyusunan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA);
- 2) Pelaksanaan monitoring, evaluasi dan pelaporan bidang Lalu Lintas dan Angkutan KA antara lain dalam pengembangan jaringan jalur KA, tarif antar kota dan perkotaan, pelayanan antar kota dan perkotaan, angkutan, kapasitas lintas dan stasiun;
- 3) Pemantauan pada stasiun KA;
- 4) Supervisi pelaksanaan *Public Service Obligation* (PSO);
- 5) Penyelenggaraan angkutan lebaran, natal dan tahun baru;
- 6) Penyusunan kajian kebijakan (pedoman, masterplan, pradesain, DED/STD) Bidang Lalu Lintas dan Angkutan KA;
- 7) Pelaksanaan kegiatan promosi dan pengembangan usaha termasuk sosialisasi pengembangan jaringan.

c. Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api

Kegiatan pembangunan dan pengelolaan prasarana dan fasilitas pendukung kereta api merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) Direktorat Teknik Prasarana (Dit. Tekpras). Adapun tugas dari Dit. Tekpras adalah melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang teknik prasarana kereta api.

Sub kegiatan pembangunan dan pengelolaan prasarana dan fasilitas pendukung kereta api diantaranya :

- 1) Rehabilitasi jalur KA;
- 2) Peningkatan jalur KA termasuk menghidupkan kembali lintas mati;
- 3) Pemb. jalur KA baru/shorcut/parsial double track/double track/double double track;
- 4) Rehabilitasi/peningkatan jembatan KA;
- 5) Peningkatan/modernisasi persinyalan, telekomunikasi dan pelistrikan;
- 6) Pengadaan material rel dan wesel;
- 7) Pengadaan peralatan/fasilitas prasarana perkeretaapian;
- 8) Pembangunan/rehabilitasi bangunan operasional;
- 9) Peningkatan fasilitas pintu perlintasan sebidang/flyover/underpass;
- 10) Supervisi pelaksanaan IMO;
- 11) Manajemen konstruksi;
- 12) Survey/ studi kebijakan/ pedoman/ masterplan/ DED/ STD/ AMDAL bidang prasarana KA;
- 13) Konsolidasi dan pembinaan teknik prasarana KA.

d. Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan dan Teknik Sarana Kereta Api

Kegiatan pembangunan dan pengelolaan bidang keselamatan dan teknik sarana merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) Direktorat Keselamatan dan Teknik Sarana (Dit. KTS). Adapun Tugas dari Dit. KTS adalah melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang keselamatan dan teknik sarana kereta api.

Sub kegiatan pembangunan dan pengelolaan bidang keselamatan dan teknik sarana kereta api diantaranya :

- 1) Pengadaan/pembangunan sarana KA yang terdiri dari pengadaan KRDI, KRL, lokomotif, railbus, tram, kereta penumpang kelas ekonomi (K3), kereta penumpang kelas ekonomi dilengkapi dengan pembangkit listrik (KMP3) serta modifikasi sarana KA diantaranya modifikasi KRL menjadi KRDE serta perbaikan KRL (repowering);
- 2) Pengadaan peralatan/fasilitas sarana perkeretaapian;
- 3) Manajemen keselamatan;

- 4) Penegakan hukum bidang keselamatan perkeretaapian;
- 5) Pengembangan SDM & Kelembagaan perkeretaapian;
- 6) Pengadaan peralatan/fasilitas keselamatan dan SDM perkeretaapian;
- 7) Penyusunan kajian kebijakan (pedoman, masterplan) bidang keselamatan dan teknik sarana.

e. Public Service Obligation (PSO)

Penyediaan layanan angkutan penumpang oleh Pemerintah lebih pada penyediaan angkutan KA untuk kelas ekonomi melalui mekanisme PSO. Adapun pembiayaan PSO setiap tahun melalui anggaran 99 dan proyeksi/prediksi nilai PSO untuk tahun 2010-2014 dimaksud disusun berdasarkan asumsi ekonomi makro (pertumbuhan ekonomi dan besaran inflasi) yang telah dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan.

f. Infrastructure Maintenance Operation (IMO)

Dalam mendukung aksesibilitas dan pelayanan angkutan KA, Pemerintah juga bertanggung jawab terhadap perawatan/pemeliharaan prasarana eksisting. Saat ini perawatan dimaksud dilaksanakan melalui mekanisme IMO berupa penugasan terhadap PT. KA untuk melakukan perawatan prasarana eksisting tersebut.

Tabel V-2
Target Fisik dan Pendanaan PSO dan IMO untuk Tahun 2010-2014

* dalam milyar rupiah

| SUB KEGIATAN | SATUAN | TARGET FISIK DAN PENDANAAN | | | | | | | | | | JUMLAH | |
|--|--------|----------------------------|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|--------|-----------------|
| | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | VOL | BIAYA* |
| | | VOL | BIAYA* | VOL | BIAYA* | VOL | BIAYA* | VOL | BIAYA* | VOL | BIAYA* | | |
| Public Service Obligation (PSO) | Pkt | 1,00 | 668,66 | 1,00 | 709,00 | 1,00 | 755,00 | 1,00 | 806,00 | 1,00 | 864,00 | 5,00 | 3.802,66 |
| Infrastructure Maintenance Operation (IMO) | Pkt | 1,00 | 1.000,00 | 1,00 | 1.100,00 | 1,00 | 1.200,00 | 1,00 | 1.300,00 | 1,00 | 1.400,00 | 5,00 | 6.000,00 |
| JUMLAH | | | 1.668,66 | | 1.809,00 | | 1.955,00 | | 2.106,00 | | 2.264,00 | | 9.802,66 |

Sumber : Hasil Rencana, 2009

Adapun program pembangunan perkeretaapian tahun 2010-2014 berdasarkan dimensi kewilayahan adalah sebagai berikut :

g. Pulau Sumatera

Pengembangan transportasi perkeretaapian di Pulau Sumatera meliputi :

- 1) Pembangunan jaringan KA *Trans Sumatera* (Nangroe Aceh Darussalam-Lampung) yang direncanakan dengan beban gandar 18-22 ton dengan lebar spoor 1.435 mm;
- 2) Mengembangkan jaringan kereta api untuk angkutan barang yang potensial (semen, CPO, karet, kayu, batubara, pulp) untuk mewujudkan

transportasi yang efektif dan efisien termasuk berbiaya murah dan hemat energi.

- 3) Pengembangan jaringan kereta api untuk angkutan penumpang untuk memenuhi potensi pasar di kota-kota besar diantaranya dengan kereta api perkotaan seperti di Medan dan Palembang.
- 4) Menghubungkan jaringan KA dengan pelabuhan laut maupun Bandar Udara dalam rangka mendukung integrasi antar moda;
- 5) Peningkatan tingkat keselamatan perjalanan kereta api dengan peningkatan keandalan prasarana kereta api diantaranya melalui rehabilitasi jalur/jembatan KA, peningkatan jalur/jembatan KA, modernisasi persinyalan, modernisasi telekomunikasi dan peningkatan fasilitas pintu perlintasan sebidang.

Rencana kegiatan pembangunan perkeretaapian di Pulau Sumatera kurun waktu 2010-2014 difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut:

- 6) Rehabilitasi jalur KA di pulau Sumatera sepanjang 47 km, diantaranya pada lintas Tarahan – Waytuba, Lahat - Lubuk Linggau dan Prabumulih - Muara Enim;
- 7) Peningkatan jalur KA di pulau Sumatera termasuk menghidupkan kembali lintas mati serta peningkatan spoor emplasemen sepanjang 347 km, diantaranya pada lintas Tarahan - Waytuba, Muara enim – Lahat, Martapura - Prabumulih, Teluk Bayur – Sawahlunto, Lubuk alung – Naras, Lubuk alung – Pariaman, Solok – Sawahlunto, Medan – Binjai, Kisaran - Tanjung Balai, Medan - Tebing Tinggi – Siantar, Binjai – Besitang, Tebing Tinggi - Rantau Prapat, serta menghidupkan kembali jalur KA antara Padang - Pulau Aer, Muaro Kalaban – Muaro, Padang Panjang – Payakombo, Medan – Belawan, Bandar Tinggi - Kuala Tanjung, Medan – Gabion;
- 8) Pembangunan jalur KA baru/shortcut/parsial double track/double track/double double track di pulau Sumatera termasuk pembangunan spoor emplasemen sepanjang 100 km, diantaranya jalur ganda Tulung Buyut - Blambangan Umpu, jalur ganda Martapura - Tigagajah, shortcut Rejosari – Tarahan, Bandar Lampung – Panjang, shortcut Solok – Padang, Duku – Bandara Minangkabau (KA Bandara), Rantauprapat – Kota Pinang, Araskabu – Bandara Kualanamu (KA Bandara) serta lanjutan pengembangan perkeretaapian NAD yaitu Lhokseumawe – Bireun;
- 9) Peningkatan jembatan KA sebanyak 58 unit yang tersebar di Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung;
- 10) Peningkatan/modernisasi persinyalan perkeretaapian di pulau Sumatera sebanyak 46 paket, terdiri dari :
 - a) Peningkatan persinyalan mekanik menjadi elektrik termasuk rehad track di emplasemen untuk mendukung persinyalan elektrik sebanyak 23 paket, diantaranya pada Sta, Tarahan, Labuanratu, Prabumulih Lama, Belawan, Kisaran, Rantauprapat, Araskabu, Tiga

- Gajah, Baturaja;
- b) Peningkatan persinyalan mekanik SNH tanpa blok menjadi SNH dengan blok TBI berbasis PLC dengan saluran blok FO sebanyak 6 paket diantaranya pada lintas Teluk Bayur – Indarung, Padang – Lubukalung, Sicincin - Sawahlunto;
 - c) Peningkatan persinyalan Alkmaar ke SNH dengan blok TBI berbasis PLC sebanyak 1 paket yaitu pada lokasi antara Sta, Pariaman - Lubukalung (3 stasiun);
 - d) Peningkatan saluran blok dengan kabel FO sebanyak 7 paket diantaranya pada lintas Kertapati – Prabumulih, Prabumulih – Lahat, Lahat – Lubuklinggau, Muaraenim –Tanjungenimbaru, Prabumulih – Martapura;
 - e) Pembangunan persinyalan mekanik SNH dengan blok TBI berbasis PLC dan saluran blok FO pada lintas – lintas mati / baru yang rencananya akan dioperasikan sebanyak 9 paket diantaranya pada lintas Tarahan – Tanjungenim, Biereun – Lhokseumawe, Binjai – Besitang, Padang – Puluaer.
- 11) Peningkatan/modernisasi telekomunikasi perkeretaapian di pulau Sumatera sebanyak 24 paket, terdiri dari :
- a) Peningkatan sistem telekomunikasi berbasis SDH sebanyak 15 paket, diantaranya pada lintas Biereun – Lhokseumawe, Telukbayur – Indarung, Padang – Sawahlunto, Kertapati - Lubuklinggau, X5 - Baturaja – Tarahan, Pidada - Panjang;
 - b) Pembangunan sistem radio traindispatching sebanyak 4 paket yaitu di Sumatera Barat;
 - c) Pembangunan sistem SCADA sebanyak 5 paket yaitu di Sumatera Utara, Sumatera Barat dan Sumatera Selatan.
- 12) Pembangunan/rehabilitasi bangunan operasional perkeretaapian di pulau Sumatera sebanyak 47 paket, diantaranya berupa pembangunan gudang logistik/depo peralatan, pembangunan/rehab bangunan gedung stasiun di NAD, Sumatera Utara dan Sumatera Bagian Selatan serta pembangunan balai yasa di Sumatera Utara, Sumatera Selatan dan Lampung;
- 13) Peningkatan fasilitas pintu perlintasan sebidang termasuk penanganan berupa flyover/underpass di pulau Sumatera sebanyak 40 paket yang tersebar di NAD, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung.

h. Pulau Jawa

Pengembangan transportasi perkeretaapian di Pulau Jawa meliputi upaya untuk:

- 1) Optimalisasi jalur kereta api lintas selatan dan lintas utara jawa serta pembangunan jalur ganda secara bertahap diantaranya untuk peningkatan kapasitas lintas;
- 2) Pengembangan jaringan kereta api perkotaan yang akan

dikembangkan pada kota Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta dan Surabaya untuk mendukung pergerakan orang dan barang secara massal, cepat, aman, dan efisien;

- 3) Menghidupkan kembali lintas KA dan meningkatkan kapasitas jaringan prasarana KA secara bertahap serta modernisasi sistem persinyalan dan telekomunikasi untuk mendukung optimalisasi peran moda KA di Pulau Jawa;
- 4) Menghubungkan jaringan KA dengan pelabuhan laut maupun Bandar Udara dalam rangka mendukung integrasi antar moda;
- 5) Peningkatan tingkat keselamatan perjalanan kereta api dengan peningkatan keandalan prasarana kereta api diantaranya melalui rehabilitasi jalur/jembatan KA, peningkatan jalur/jembatan KA, modernisasi persinyalan, modernisasi telekomunikasi dan peningkatan fasilitas pintu perlintasan sebidang;
- 6) Meningkatkan *share* pada moda kereta api terutama untuk penumpang kereta api di Pulau Jawa dengan peningkatan pelayanan perjalanan kereta api agar bisa kompetitif dengan moda lainnya;
- 7) Persiapan pembangunan kereta api cepat atau *High Speed Train (HST)*.

Rencana kegiatan pembangunan perkeretaapian di Pulau Jawa kurun waktu 2010-2014 difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut:

- 8) Rehabilitasi jalur KA di pulau Jawa sepanjang 151 km, diantaranya pada lintas Cikarang – Cikampek, Sukabumi – Padalarang, Padalarang - Bandung - Banjar, Cikampek – Padalarang, Cikampek – Cirebon, Semarang – Gambir, Semarang – Cirebon, Gundi - Surabaya, Semarang – Gundi - Solo, Banjar – Kroya, Yogyakarta – Solo, Surabaya – Solo, Bangil - Blitar – Kertosono, Surabaya – Bojonegoro, Probolinggo – Jember, Jember - Banyuwangi;
- 9) Peningkatan jalur KA di pulau Jawa termasuk menghidupkan kembali lintas mati dan peningkatan spoor emplasemen sepanjang 1.014 km, diantaranya pada lintas Cikarang – Cikampek, Jakarta – Merak, Ps, Senen - Tj, Priok, Jakarta Gudang - Jakarta Kota - Tj, Priok, Bogor – Sukabumi, Sukabumi - Cianjur – Padalarang, Padalarang - Bandung – Banjar, Cikampek – Padalarang, Cikampek - Cirebon – Tegal, Semarang – Pekalongan, Tuntang – Ambarawa, Semarang – Cirebon, Semarang – Gambir, Semarang – Gundi, Banjar – Kroya, Cirebon – Kroya, Kroya – Yogyakarta, Yogyakarta – Solo, Solo – Madiun, Kutoarjo – Purworejo, Solo Kota – Wonogiri, Tegal – Pekalongan, Surabaya – Madiun, Kandangan - Indro/Gresik, Gundi – Surabaya, Surabaya - Malang - Blitar - Kediri – Kertosono, Bangil - Pasuruan - Probolinggo - Jember - Kalisat – Banyuwangi, serta menghidupkan kembali jalur KA antara Cilegon – Anyerkidul, Rangkasbitung – Labuan, Cirebon – Kadipaten, Rancaekek – Tanjungsari, Cikudapateuh - Soreang – Ciwidey, Cibat - Garut – Cikajang, Kedungjati – Ambarawa, Sidoarjo - Tulangan – Tarik, Tuban – Jombang dan Kalisat – Panarukan;

- 10) Pembangunan jalur KA baru/shortcut/parsial double track/double track/double double track termasuk pembangunan spoor emplasemen, sepanjang 344 km, diantaranya Manggarai – Cikarang (double double track), Serpong – Maja – Rangkasbitung, Tonjong – Pelabuhan Bojonegara, Duri – Tangerang, Manggarai - Bandara Soekarno Hatta (KA Bandara), perpanjangan jalur KA JICT – Pasoso, shortcut Parungpanjang – Citayam, Cisomang – Cikadondong – Padalarang, Purwakarta – Ciganea, Kiaracondong – Cicalengka, shortcut Cibungur – Tanjungrasa, Cirebon – Brebes, Tegal – Pekalongan, Pekalongan – Semarang, Semarang – Bojonegoro, Bojonegoro – Surabaya, Cirebon – Kroya, Kroya – Kutoarjo, Solo – Madiun, Surabaya – Sidoarjo, Tulangan – Gununggangsir serta termasuk tramway kampus Universitas Indonesia (UI) Depok dan pembangunan MRT antara Lebak Bulus – Dukuh Atas;
- 11) Rehabilitasi/peningkatan jembatan KA di pulau Jawa sebanyak 174 unit yang tersebar diantaranya di Jabotabek, Jawa Barat, Jawa Tengah, lintas utara jawa, lintas selatan jawa dan Jawa Timur;
- 12) Peningkatan/modernisasi persinyalan perkeretaapian di pulau Jawa sebanyak 79 paket, terdiri dari :
 - a) Peningkatan persinyalan mekanik menjadi elektrik termasuk rehab track di emplasemen untuk mendukung persinyalan elektrik sebanyak 32 paket, diantaranya pada Sta, Tanah Abang, Sta, Tanjung Priok, Sta, Brumbung, Sta, Gambringan, Sta, Maguwobaru Bandara Adi Sucipto, Sta, Sidoarjo, Sta, Semarang Tawang/Poncol, Sta, Cirebon, Sta, Surabayakota, Sta, Garahan, Sta, Kalistail;
 - b) Peningkatan persinyalan mekanik SNH tanpa blok menjadi SNH dengan blok TBI berbasis PLC dengan saluran blok FO sebanyak 4 paket diantaranya pada lintas Jember – Banyuwangi dan Bogor-Sukabumi;
 - c) Peningkatan persinyalan Alkmaar ke SNH dengan blok TBI berbasis PLC sebanyak 6 paket yaitu pada lintas Sukabumi – Cianjur, Solokota - Wonogiri, Kutoarjo – Purworejo dan Sukabumi – Padalarang;
 - d) Peningkatan saluran blok dengan kabel FO sebanyak 26 paket diantaranya pada antara Manggarai – Jatinegara – Bekasi, Wonokromo – Sidoarjo, Bandung – Tasik, Tegal – Cirebon, Semarang Tawang – Bojonegoro - Surabaya Pasarturi, Maos – Cilacap, Yogyakarta – Madiun – Solo, Garahan – Pasuruan, Bangil - Malang - Blitar – Kertosono;
 - e) Pembangunan persinyalan mekanik SNH dengan blok TBI berbasis PLC dan saluran blok FO pada lintas - lintas mati / baru yang rencananya akan dioperasikan sebanyak 7 paket diantaranya pada lintas Kalisat – Situbondo dan Sidoarjo – Tulangan – Tarik;
 - f) Modifikasi sistem CTC / CTS sebanyak 4 paket yaitu pada Sta, Cirebon Prujakan, Sta, Manggarai, Sta, Semarang Tawang dan Sta, Purwokerto.

- 13) Peningkatan/modernisasi telekomunikasi perkeretaapian di pulau Jawa sebanyak 25 paket, terdiri dari :
- a) Peningkatan sistem telekomunikasi berbasis SDH sebanyak 21 paket, diantaranya pada lintas Manggarai – Jatinegara – Bekasi, Manggarai - Jatinegara – Bekasi, Bandung – Tasik, Maos – Cilacap, Yogyakarta – Solo, Kertosono – Madiun – Solo, Semarang – Bojonegoro – Surabaya, Banyuwangi – Kalisetail, Garahan – Pasuruan;
 - b) Pembangunan sistem SCADA untuk jaringan telekomunikasi di Pulau Jawa sebanyak 4 paket.
- 14) Peningkatan/modernisasi pelistrikan perkeretaapian di pulau Jawa sebanyak 80 paket, terdiri dari :
- a) Peningkatan elektrifikasi (listrik aliran atas) sebanyak 45 paket yang meliputi antara lain :
 - Pembangunan listrik aliran atas/elektrifikasi diantaranya pada lintas Citayam – Nambo, Maja – Merak, Serpong - Maja, Duri – Tangerang, Cikarang - Cikampek dan Yogyakarta – Solo;
 - Rehabilitasi jaringan LAA pada lintas Manggarai – Depok, Jakarta kota - Tj, Priok, Jatinegara - Senen - Kp, Bandan, Kemayoran - Tj, Priok);
 - Penggantian kawat trolley antara Palmerah – Kebayoran, Sudimara – Serpong, Kemayoran - Ancol - Tj, Priok;
 - Pemasangan feeder wire LAA pada lintas Jatinegara - Ps, Senen, Kp, Bandan - Ps, Senen, Kemayoran - Tj, Priok, Tanah abang – Serpong.
 - b) Pembangunan dan peningkatan gardu listrik (substation) sebanyak 35 paket yang meliputi antara lain :
 - Pembangunan gardu listrik di Cibinong, Nambo, Bojonggede, Ps, Senen, Tigaraksa, Tenjo, Cicayur, lintas Maja – Merak, lintas Cikarang – Cikampek, lintas Bogor – Sukabumi;
 - Pembangunan remote gardu listrik untuk lintas Tanahabang - Maja dan Duri – Tangerang;
 - Penggantian gardu listrik yang sudah berumur lebih dari 20 tahun di Jabodetabek (Jakartakota, Jatinegara, Duri, Kedungbadak);
 - Penambahan daya PLN Gondangdia, Ancol, Tangerang, Grogol, Kalideres.
- 15) Pembangunan/rehabilitasi bangunan operasional perkeretaapian di pulau Jawa sebanyak 27 paket, diantaranya berupa pembangunan/rehab bangunan gedung stasiun termasuk peron di Jabodetabek dan lintas utama pulau Jawa, pembangunan gudang logistik dan depo peralatan di Parungpanjang, pembuatan stabling yard termasuk perluasan stock yard di Pekalongan dan Cirebon/Jatibarang;

16) Peningkatan fasilitas pintu perlintasan sebidang di pulau Jawa minimal sebanyak 166 paket yang tersebar di seluruh propinsi di Pulau Jawa.

i. Pulau Kalimantan

Pengembangan transportasi perkeretaapian di Pulau Kalimantan meliputi upaya pembangunan jaringan kereta api yang memiliki kapasitas tinggi, handal, cepat dan murah dengan titik berat untuk angkutan barang dan tidak menutup kemungkinan untuk angkutan penumpang. Pembangunan jaringan tersebut berupa akses dari sentra produksi (tambang, perkebunan, perhutanan) menuju *outlet* terdekat (pelabuhan, angkutan sungai).

Rencana kegiatan pembangunan perkeretaapian di Pulau Kalimantan kurun waktu 2010-2014 difokuskan pada persiapan dan kajian rinci pengembangan jaringan untuk memenuhi kebutuhan pergerakan barang dan merangsang pertumbuhan wilayah, khususnya untuk angkutan batubara.

Adapun pembangunan perkeretaapian di Pulau Kalimantan direncanakan melalui peran Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta meliputi pembangunan jalur KA angkutan batubara.

j. Pulau Sulawesi

Pengembangan transportasi perkeretaapian di Pulau Sulawesi meliputi upaya pembangunan jaringan kereta api yang berkapasitas tinggi, berkecepatan tinggi, berbiaya murah dan hemat energi baik angkutan penumpang dan barang untuk memenuhi kebutuhan pergerakan/transportasi dan merangsang pertumbuhan wilayah.

Rencana kegiatan pembangunan perkeretaapian di Pulau Sulawesi kurun waktu 2010-2014 difokuskan pada upaya persiapan dan kajian rinci pengembangan jaringan antara lain lintas Manado – Bitung, Makassar – Parepare dan Gorontalo – Bitung serta pengembangan jaringan kereta api pada kawasan perkotaan metropolitan Makassar – Maros – Sungguminasa – Takalar.

TABEL V - 3
PROGRAM DAN PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN
TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

| NO | KEGIATAN | ALOKASI PENDANAAN (RP.000) | | | | | TOTAL |
|----|---|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| 1 | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian | 44.210.000 | 54.080.000 | 62.080.000 | 70.500.000 | 81.800.000 | 312.670.000 |
| 2 | Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api | 119.180.000 | 131.850.000 | 143.700.000 | 149.450.000 | 154.600.000 | 698.780.000 |

| | | | | | | | |
|--------------|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 3 | Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api | 3.272.830.000 | 5.042.830.000 | 5.644.240.000 | 6.264.480.000 | 7.582.470.000 | 27.806.850.000 |
| 4 | Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan dan Teknik Sarana Kereta Api | 293.230.000 | 816.210.000 | 1.087.330.000 | 1.246.090.000 | 1.531.370.000 | 4.974.230.000 |
| TOTAL | | 3.729.450.000 | 6.044.970.000 | 6.937.350.000 | 7.730.520.000 | 9.350.240.000 | 33.792.530.000 |

Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Perincian dapat dilihat pada Lampiran Rencana Strategis

3. TRANSPORTASI LAUT

Program pembangunan transportasi laut tahun 2010-2014 bertujuan untuk mendukung pengembangan transportasi laut yang lancar, terpadu, aman dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang. memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan antar wilayah serta mendorong ekonomi nasional.

a. Pembangunan Angkutan Laut

- 1) Memantapkan azas cabotage dalam negeri 100% berdasarkan komoditi, dimana sesuai dengan kapasitas armada nasional yang tersedia dan diharapkan seluruh barang/ muatan antar pelabuhan di dalam negeri akan telah dapat diangkut oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia selambat-lambatnya 1 Januari 2011;
- 2) Berkaitan dengan butir pertama, perlu dikembangkan kemitraan dengan Kementerian Perindustrian untuk mengembangkan industri galangan kapal pendukung kebijakan azas cabotage;
- 3) Terciptanya liner dalam suatu sistem jaringan nasional yang menyentuh trayek pelayaran perintis yang dapat menjangkau seluruh wilayah NKRI;
- 4) Menciptakan pola angkutan produk ekspor Indonesia yang berpihak pada angkutan pelayaran nasional. Sasaran diakhir Renstra, 100% produk primer nasional : batu bara, CPO, minyak mentah terangkut oleh pelayaran nasional dengan menghapuskan sistem FOB dalam kontrak penjualan;
- 5) Pelayanan keperintisan skema *Public Service Obligation* (PSO). Prinsip PSO ditekankan untuk mendukung sistem pengoperasian bukan untuk investasi sarana dan perlengkapan kapal. Skema ini harus berlaku untuk semua sarana dan pelenkapan kapal. Skema ini harus berlaku untuk semua operator *liner* yang bersedia melayani angkutan perintis.

b. Pembangunan Prasarana Kepelabuhan

- 1) Persiapan hub internasional pada posisi pelabuhan yang memiliki nilai strategis ditinjau dari aspek pasar internasional dan efektif ditinjau dari posisi geografis secara nasional sehingga dapat secara efektif

- mengangkut muatan dari dan ke Indonesia;
- 2) Mengembangkan kerjasama dengan investor baik asing maupun nasional dalam kerangka Public Private Partnership (PPP) dan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) pada pelabuhan yang berpotensi untuk dikembangkan;
 - 3) Dengan keterbatasan anggaran pemerintah (APBN) melakukan seleksi beberapa pelabuhan untuk dikembangkan dengan prioritas tinggi dan dengan recovery yang cepat melalui pendanaan dari pinjaman luar negeri;
 - 4) Rehabilitasi prasarana kepelabuhanan untuk terciptanya *zero waiting time* pada tahun 2014, dengan pelayanan antrian dibawah 5 jam pada tahun 2012. Prioritas utama pada pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak. Prioritas kedua pada Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Makassar;
 - 5) Pelabuhan yang harus dikembangkan walaupun memiliki keterbatasan lahan, yaitu Pelabuhan Tanjung Priok dengan mengembangkan kapasitas sendiri serta pengembangan beberapa kawasan kemudian Pelabuhan Makassar dan Pelabuhan Tanjung Perak yang memungkinkan dikembangkan ke arah Pulau Madura dengan memanfaatkan jembatan suramadu sebagai akses road dari hinterland ke Tanjung Priok;
 - 6) Pelabuhan yang perlu mendapat prioritas pengembangan, yaitu Pelabuhan Belawan (serta penggeseran alur pelayaran di Selat Malaka), Pelabuhan Bojonegara sebagai pendukung Pelabuhan Tanjung Priok (pengembangan operasional kontainer), Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Bitung (disiapkan sebagai hub internasional), Pelabuhan Batam (disiapkan sebagai hub internasional), Pelabuhan Ambon sebagai pusat angkutan perintis di wilayah Maluku dan Papua, Pelabuhan Kupang sebagai pusat angkutan perintis di wilayah Nusa Tenggara dan Pelabuhan Sorong (sebagai terminal khusus bajan bakar dan perikanan);
 - 7) Pelabuhan yang tidak memungkinkan dikembangkan, walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastruktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan, yaitu Pelabuhan Pekanbaru, Pelabuhan Palembang, Pelabuhan Bena, Pelabuhan Pontianak, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Samarinda dan Pelabuhan Balikpapan.

c. Peningkatan Keselamatan Pelayaran

- 1) Pendataan kondisi dan kebutuhan fasilitas keselamatan pelayaran secara nasional;
- 2) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi laut;
- 3) Pemeliharaan dan pengoperasian keselamatan transportasi laut;
- 4) Dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun memperkuat pangkalan-pangkalan *sea and coast guard* dan membagi Indonesia menjadi 3 (tiga) wilayah : Indonesia Barat, Indonesia Tengah dan Indonesia Timur. Pembagian wilayah lebih ditentukan kepada cakupan panjang pantai dan bukan

- pembagian berdasarkan provinsi;
- 5) Peningkatan kemampuan *sea and coast guard* untuk membantu Badan SAR Nasional dalam penanganan kecelakaan transportasi laut.

d. Perlindungan Terhadap Lingkungan Maritim

- 1) Menambah kapal-kapal patroli;
- 2) Melengkapi fasilitas penampung dan pembuangan limbah;
- 3) Meningkatkan peran *sea and coast guard* untuk melindungi taman laut nasional.

e. Program Pembangunan SDM dan Kelembagaan

- 1) Peningkatan kualitas SDM dengan pembentukan balai pelatihan yang tersebar di seluruh Indonesia di dalam upaya akselerasi peningkatan SDM di Ditjen Perhubungan Laut. Lokasi-lokasi tersebut dapat ditempatkan di Medan, Jakarta, Surabaya, Balikpapan, Makassar, Ambon, dan Sorong.;
- 2) Pembentukan dua tipe sekolah dan balai pelatihan di ruang lingkup Ditjen Perhubungan Laut yaitu Akademi Pelayaran dan Akademi *Coast Guard* (hingga saat ini belum ada). Akademi *Coast Guard* disiapkan untuk mengisi kekurangan sumber daya manusia dan memahami teknologi serta kemampuan operasi yang dibutuhkan.
- 3) Kemitraan dengan Perguruan Tinggi dalam negeri dan/atau luar negeri di dalam upaya peningkatan SDM yang bersifat strategis, dalam wujud Pelatihan dan pendidikan formal strata 1 pada umumnya serta khususnya strata 2 (S2).
- 4) Penyempurnaan sarana bantu kerja dan peningkatan intensitas dan kualitas pengawasan.
- 5) Penyediaan belanja pegawai dan barang rutin yang sesuai dengan kebutuhan, guna menunjang kelancaran kegiatan
- 6) Pelimpahkan pengelolaan pelabuhan-pelabuhan *feeder* kepada Pemerintah Daerah untuk mengurangi rentang kendali pengawasan dan mengurangi jumlah pegawai di tingkat pusat dan mendukung program otonomi daerah.

f. Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut

Tabel V-4

Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut

| KEGIATAN | ALOKASI PENDANAAN (Rp.000) | | | | | TOTAL (Rp.000) |
|--|----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis lainnya Ditjen Hubla | 1.528.068.202 | 1.625.436.415 | 1.722.804.628 | 1.820.172.840 | 1.917.541.053 | 8.614.023.138 |
| Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut | 490.522.688 | 1.262.736.580 | 1.587.162.001 | 1.531.037.781 | 1.478.570.426 | 6.350.029.476 |

| | | | | | | |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Pelabuhan dan Pengerukan | 1.412.529.140 | 5.537.777.878 | 2.911.725.000 | 1.802.250.000 | 1.120.310.000 | 12.784.592.018 |
| Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Perkapalan dan Kelautan | 6.500.999 | 3.897.038 | 4.247.749 | 4.630.023 | 4.630.073 | 23.905.882 |
| Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Kenavigasian | 943.221.433 | 851.529.121 | 662.563.848 | 686.371.551 | 621.124.048 | 3.764.810.001 |
| Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Penjagaan Laut dan Pantai | 57.605.000 | 576.500.000 | 505.300.000 | 160.745.000 | 207.150.000 | 1.507.300.000 |
| TOTAL | 4.438.447.462 | 9.857.877.032 | 7.393.803.226 | 6.005.207.195 | 5.349.325.600 | 33.044.660.515 |

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

Perincian dapat dilihat pada Lampiran Rencana Strategis.

4. TRANSPORTASI UDARA

Program pembangunan transportasi udara tahun 2010-2014 bertujuan untuk mendukung transportasi udara yang lancar, terpadu dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan udara antar wilayah serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Pembangunan Transportasi Udara bertujuan melanjutkan kebijakan peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara melalui penerapan pelayanan dasar sesuai dengan standar pelayanan minimal, peningkatan dukungan terhadap daya saing sektor riil serta peningkatan investasi proyek-proyek infrastruktur yang dilakukan oleh swasta melalui berbagai skema kerjasama antara pemerintah dan swasta dengan prioritas menunjang pertumbuhan, pengentasan kemiskinan, dan membuka lapangan kerja di jabarkan dalam 5 kegiatan yaitu:

a. Dukungan Manajemen Dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Program Restrukturisasi dan Kelembagaan, bertujuan untuk mewujudkan reformasi kelembagaan, peraturan perundang-undangan, SDM dan pelayanan transportasi udara, menjamin prioritas kegiatan penegakan hukum, pemberantasan korupsi dan reformasi birokrasi serta mewujudkan penyempurnaan peraturan dibidang penerbangan dan ratifikasi konvensi-konvensi internasional.

b. Pembangunan, Rehabilitasi Dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara

Program pembangunan Transportasi Udara, bertujuan mewujudkan pengembangan / pembangunan prasarana Bandar Udara sesuai pola jaringan prasarana dan pelayanan transportasi udara nasional, menjamin

implementasi tatanan kebandarudaraan nasional yang berdasarkan hirarki fungsi secara efisien dan efektif dengan pertimbangan pemenuhan permintaan jasa transportasi udara serta menunjang wawasan nusantara dan ketahanan nasional dan menciptakan daya saing industri angkutan udara nasional dengan penerapan kebijakan liberalisasi angkutan udara secara selektif dalam menghadapi pasar global.

Usulan prioritas pengembangan Bandar Udara di daerah rawan bencana dan perbatasan harus sesuai dengan kriteria-kriteria yang telah ditentukan, sehingga Bandar Udara tersebut mempunyai prioritas utama untuk dikembangkan terlebih dahulu, serta mempunyai potensi *demand*. Untuk Bandar Udara di daerah perbatasan harus dapat mendukung keamanan wilayah dan mampu didarati pesawat sekelas F-27 atau hercules C-130 yang dilakukan secara bertahap serta diharapkan juga tersedia fasilitas pendukungnya (kespen, navigasi, komunikasi, fuel farm, dan lain-lain).

Bandar Udara – Bandar Udara rawan bencana yang akan dikembangkan meliputi

- NAD (Kuala Batee, Teuku Cut Ali, Hamzah Fanzuri – Singkil)
- Sumatera Utara (Lasondre – Nias Selatan, Nias Selatan Baru)
- Bengkulu (Muko – Muko)
- NTT (Labuhan Bajo, Gewayantana – Larantuka, Wai Oti – Maumere, Wonopito – Lembata)
- Sulawesi Tengah (Tojo Una – Una)
- Sulawesi Utara (Miangas)
- Maluku (Namrole – Buru, namlea – Buru Dobo – Kepulauan Aru, Baru Bula-Seram bagian Timur, Falabisahaya Mangole – Taliabu, Benjina – Kepulauan Aru, Wahai – Seram bagian Timur)
- Maluku Utara (Tual Baru, Emalamo – Sula, Babullah – Ternate)
- Papua (S. Condronegoro – Serui, Numfor – Biak Numfor, Muting, Sarmi, Tolikara, Mopah – Merauke)

Bandar Udara di daerah perbatasan : Sei Pakning – Bengkalis, Haiwen – Atambua, John Becker – Pulasu Kisar, Olilit / Saumlaki Baru, Tanah Merah, Nunukan. Seluwing – Malinau, Pangsuma – Putusibau, Ranai – Natuna.

Kendala utama dalam pencapaian target program ini adalah kesediaan lahan untuk kegiatan perpanjangan landasan yang implementasi di beberapa daerah diserahkan kepada Pemerintah Daerah setempat. Pengembangan dan pelaksanaan pembangunan Bandar Udara di daerah perbatasan negara yang perlu dikembangkan, yaitu Bandar Udara Jhon Becker – Kisar, Bandar Udara Tardamu – Sabu, Bandar Udara Lekunik – Rote, Bandar Udara Pangsuma – Putussibau, Bandar Udara Nunukan – Kalimantan Timur, Bandar Udara Tanah Merah – Papua, Bandar Udara Tolikara – Papua, Bandar Udara Sarmi – Papua, Bandar Udara Miangas – Sulawesi Utara, Bandar Udara Dobo – Kepulauan Aru, Bandar Udara Tual Baru – Maluku Utara, Bandar Udara Saumlaki Baru, Bandar Udara Mopah – Merauke.

Pembangunan fasilitas landasan terdiri dari runway, taxiway, apron, overrun, turning area, RESA dan shoulder. Fasilitas terminal terdiri dari terminal penumpang dan barang. Fasilitas bangunan terdiri dari bangunan kantor dan bangunan operasi.

Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Transportasi Udara, bertujuan untuk menjamin peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara nasional melalui pemenuhan prosedur kerja, standar pelayanan, dan *On Time Performance* serta implementasi ketentuan keselamatan penerbangan secara optimal.

Rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan terdiri dari runway, taxiway, dan apron. Rehabilitasi fasilitas terminal terdiri dari terminal penumpang dan barang. Rehabilitasi fasilitas bangunan terdiri dari bangunan kantor dan bangunan operasional, jalan, pagar, parkir, saluran dan lain-lain.

Pembangunan Fasilitas Keamanan terdiri dari :

- Fasilitas keamanan penerbangan meliputi X-Ray (X-Ray cabin, X-Ray bagasi, X-Ray Cargo), *Metal Detector (Walk Through Metal Detector dan Hand Held Metal Detector)*, CCTV, *Body Inspector, Explosive Detector, Liquid Scan Detector, Detector NUBIKARA, Security Perimeter for Airport Surveillance, CIS (Centralized Image Secure), CCAS (Central Control Airport Secure), Alarm System, Security Door System, Radio Communication for Avsec, Radio Base Station, Security Inspection Car, Security Inspection Motorcycle*, alat uji fasilitas keamanan penerbangan dan *remote monitoring dan maintenance for X-Ray, Computer Base Training, Dummy Test Avsec*, perekam video dan audio, peralatan *emergency operation centre* dan pembuatan data base;
- Fasilitas PK-PPK dan salvage terdiri dari Foam tender, RIV, ambulance, car, breathing apparatus, baju tahan api, baju tahan panas, radio komunikasi, hovercraft, pemadam kimia cair/ kering, alat pemadam portable, peralatan salvage, kendaraan operasional test foam kit, kompresor pengisian BA SET;
- Peralatan penanganan barang dan/ atau berbahaya (*dangerous goods*), meliputi sarung tangan, penutup mulut dan hidung, kacamata, sepatu, baju pelindung tubuh, tempat penyimpanan tumpahan *dangerous good*, pelindung kepala dan pelindung telinga.
- Rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas keamanan penerbangan terdiri dari rehabilitasi dan pemeliharaan X-Ray, CCTV, suku cadang fasilitas keamanan penerbangan, peralatan PKP-PK dan rekondisi sistem dan modifikasi Turet.

c. **Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan**

Pembangunan fasilitas Navigasi Penerbangan terdiri dari :

- 1) Fasilitas Peralatan Air Traffic Management meliputi pembentukan penyedia pelayanan navigasi, pengambilalihan ruang udara sektor A,B

dan C, new CNS/ATM System Development, pengadaan dan instalasi Landing Facility, tower simulator 3D untuk kepentingan refreshing dan ujian licence/ rating, Computer Based Training (CBT) untuk keperluan refreshing dan pengujian licence personil ATC, Laboratorium English Proficiency, Electronic Safety Incident Reporting System, Simulator Design Airspace Management untuk penyempurnaan Ruang Udara, ATFM unit dan lain – lain;

- 2) Fasilitas pengamatan penerbangan meliputi implementasi jaringan ATM Net untuk keperluan ADS-B, pengadaan dan pemasangan ASMGCS/ Multilateration, pengadaan MLAT Wide Area System, Information Automated Aviation Server Billing, pengadaan dan pemasangan ATC automation, pengadaan ADS-B dengan teknologi UAT/ Universal Access, Pengadaan peralatan ATCC, pengadaan dan pemasangan radar MSSR;
- 3) Fasilitas bantu navigasi penerbangan meliputi pengadaan dan pemasangan DVOR/DME, VOR/DME, VOR, DME, ILS, GBAS (GLS), RVR;
- 4) Fasilitas komunikasi penerbangan meliputi ADC, Mobile Tower Set, VHF APP-Set, VHF-ER, Recorder, VHF-Portable, HF-SSB, Teleprinter, AMSS, Integrated AIS System, VCSS, AFTN PTP, ATN/AMHS, Master Clock, pengadaan peralatan monitoring frekuensi radio, VSAT, fasilitas meteorologi yang terdiri dari AWOS, doppler cuaca serta pengadaan jaringan untuk ADS-B.

Rehabilitasi peralatan navigasi penerbangan terdiri dari :

- fasilitas pengamatan penerbangan (pemeliharaan system NOTAM Office dan Briefing, penggantian ATC Automation di JAATS, pengadaan radar coverage, penggantian SSR dengan MSSR Mode S, penggantian PSR, penggantian MSSR dengan MSSR Mode S, pengadaan suku cadang ATC Automation untuk MAATS, ADS-B Manage of service operasional, pengadaan suku cadang radar, pengadaan suku cadang ADS-B, peningkatan kemampuan VSCS);
- fasilitas navigasi penerbangan (penggantian DVOR/DME, DVOR, DME, suku cadang DVOR/DME, NDB, ILS dan suku cadang ILS).

d. Pelayanan Angkutan Udara Perintis

Subsidi angkutan udara perintis tahun 2010 – 2014, dihitung dengan asumsi TOC per jam naik 10 % per tahun serta tarif naik 10 % per tahun. Tipe pesawat yang digunakan sama dengan tahun 2009. Selain itu, beberapa daerah mendapatkan subsidi angkutan bahan bakar. Jumlah rute angkutan udara perintis cenderung tetap selama 2010 – 2014, diperkirakan jumlah rute berkisar antara 114 – 118 rute.

Tabel V-5

Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara 2010 – 2014

| No. | KEGIATAN | ALOKASI ANGGARAN BASELINE KEGIATAN PRIORITAS (Rp.000) | | | | | |
|--------------|--|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | TOTAL |
| 1 | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara | 949.247.976 | 1.240.137.162 | 1.380.267.285 | 1.024.576.640 | 1.038.587.823 | 5.632.816.886 |
| 2 | Pelayanan Angkutan Udara Perintis | 249.953.522 | 278.837.693 | 294.721.958 | 330.433.573 | 374.131.171 | 1.528.077.916 |
| 3 | Pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan Prasarana Bandar Udara | 2.391.840.733 | 3.616.546.000 | 1.262.907.000 | 1.289.407.000 | 1.318.406.000 | 9.879.106.733 |
| 4 | Pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan | 91.612.000 | 173.913.000 | 132.525.000 | 180.775.000 | 183.210.000 | 762.035.000 |
| 5 | Pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan | 184.555.500 | 1.050.092.500 | 108.378.500 | 71.283.573 | 170.234.000 | 1.584.544.073 |
| 6 | Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara | 6.335.000 | 28.729.200 | 32.847.000 | 37.742.000 | 43.601.000 | 149.254.200 |
| TOTAL | | 3.873.544.731 | 6.388.255.555 | 3.211.646.743 | 2.934.217.786 | 3.128.169.994 | 19.535.834.809 |

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Perincian dapat dilihat pada Lampiran Rencana Strategis

5. Program Peningkatan Pengawasan dan Akuntabilitas Aparatur Negara

Tabel V-6

Program Peningkatan Pengawasan dan Akuntabilitas Aparatur Negara

| KEGIATAN/SUB KEGIATAN | SATUAN | KEBUTUHAN (Rp.000,-) | | | | | |
|--|--------|----------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | JUMLAH |
| Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya | Paket | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| | Rupiah | 42.141.556 | 47.242.554 | 55.167.561 | 63.817.979 | 73.937.248 | 282.306.897 |
| Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat I | Paket | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| | Rupiah | 5.228.091 | 5.750.900 | 6.325.990 | 6.958.589 | 7.654.447 | 31.918.016 |
| Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat II | Paket | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| | Rupiah | 6.684.012 | 7.352.413 | 8.087.654 | 8.896.419 | 9.786.061 | 40.806.559 |

| KEGIATAN/SUB KEGIATAN | SATUAN | KEBUTUHAN (Rp.000,-) | | | | | JUMLAH |
|---|--------|----------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat III | Paket | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| | Rupiah | 5.508.662 | 6.059.529 | 6.665.482 | 7.332.030 | 8.065.233 | 33.630.935 |
| Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat IV | Paket | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| | Rupiah | 5.471.515 | 6.018.667 | 6.620.534 | 7.282.587 | 8.010.846 | 33.404.148 |
| Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat Khusus serta melaksanakan pengawasan di bidang pemberantasan KKN, penyimpangan atau penyalahgunaan wewenang serta penanggulangan hambatan pembangunan di lingkungan Kementerian Perhubungan | Paket | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| | Rupiah | 5.967.931 | 6.564.724 | 7.221.197 | 7.943.316 | 8.737.648 | 36.434.816 |
| JUMLAH | Paket | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 30 |
| | Rupiah | 71.001.767 | 78.988.786 | 90.088.417 | 102.230.919 | 116.191.483 | 458.501.372 |

6. Program Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Tabel V-7

Program Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2010-2014

| KEGIATAN | ALOKASI BIAYA (Dalam Rp.000) | | | | | JUMLAH |
|--|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya | 31.463.639 | 33.439.393 | 35.539.387 | 37.771.260 | 40.143.295 | 178.356.974 |
| Peningkatan Sarana dan Prasarana Penelitian Perhubungan | 13.628.996 | 54.487.623 | 15.400.343 | 66.370.565 | 17.401.910 | 167.289.436 |
| Penelitian dan Pengembangan Manajemen Transportasi Multimoda | 9.321.084 | 10.511.192 | 11.866.749 | 13.411.755 | 15.173.752 | 60.284.532 |
| Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat | 15.058.629 | 17.067.204 | 19.361.351 | 21.982.920 | 24.979.974 | 98.450.078 |
| Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut | 9.357.823 | 10.515.942 | 11.832.357 | 13.329.846 | 15.034.540 | 60.070.508 |
| Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara | 8.998.664 | 10.147.468 | 11.455.929 | 12.947.199 | 14.647.852 | 58.197.112 |
| TOTAL | 87.828.835 | 136.168.820 | 105.456.117 | 165.813.545 | 127.381.323 | 622.648.640 |

7. Program Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan

Tabel V-8

Program Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan
Tahun 2010-2014

| NO | KEGIATAN | TARGET (Rp.000) | | | | | JUMLAH (Rp.000) |
|------------|--|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| I | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Sekretariat Badan Diklat Perhubungan | 114.734.698 | 147.941.414 | 171.588.474 | 199.353.986 | 232.431.043 | 866.049.615 |
| 1 | DKI JAKARTA | 114.734.698 | 147.941.414 | 171.588.474 | 199.353.986 | 232.431.043 | 866.049.615 |
| II | Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Darat | 166.000.803 | 815.468.786 | 673.929.606 | 533.231.155 | 386.799.163 | 2.575.429.512 |
| 1 | DKI JAKARTA | 23.074.717 | 460.302.136 | 391.138.645 | 292.761.664 | 92.158.816 | 1.259.435.978 |
| 2 | JAWA BARAT | 69.014.896 | 170.420.619 | 97.500.238 | 54.148.471 | 62.654.247 | 453.738.471 |
| 3 | JAWA TENGAH | 23.152.915 | 72.501.994 | 75.482.289 | 30.432.042 | 34.557.075 | 236.126.316 |
| 4 | JAWA TIMUR | - | - | - | 19.929.500 | 21.935.450 | 41.864.950 |
| 5 | SUMATERA UTARA | - | - | - | - | 21.307.650 | 21.307.650 |
| 6 | SUMATERA SELATAN | 25.786.258 | 32.140.805 | 37.060.695 | 42.379.374 | 48.562.062 | 185.929.193 |
| 7 | BALI | 24.972.017 | 80.103.231 | 72.747.739 | 26.291.603 | 29.877.514 | 233.992.103 |
| 8 | KALIMANTAN TIMUR | - | - | - | 20.099.500 | 20.487.450 | 40.586.950 |
| 9 | SULAWESI SELATAN | - | - | - | 22.149.500 | 26.327.450 | 48.476.950 |
| 10 | PAPUA BARAT | - | - | - | 25.039.500 | 28.931.450 | 53.970.950 |
| III | Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut | 840.130.160 | 1.958.801.296 | 1.466.327.338 | 1.540.894.013 | 1.651.752.004 | 7.457.904.812 |
| 1 | DKI JAKARTA | 437.780.373 | 900.390.858 | 704.154.889 | 584.863.091 | 583.913.134 | 3.211.102.346 |
| 2 | JAWA TENGAH | 41.990.318 | 222.264.932 | 113.601.598 | 128.440.464 | 145.580.317 | 651.877.629 |
| 3 | JAWA TIMUR | 110.627.697 | 241.732.839 | 79.342.230 | 116.387.595 | 132.344.901 | 680.435.261 |
| 4 | BANTEN | 49.790.252 | 70.105.363 | 87.674.428 | 99.304.174 | 113.874.794 | 420.749.011 |
| 5 | NAD | - | - | 21.200.000 | 23.795.000 | 26.752.000 | 71.747.000 |
| 6 | SUMATERA UTARA | - | - | - | 32.135.000 | 31.501.000 | 63.636.000 |
| 7 | SUMATERA BARAT | - | - | - | - | 26.871.000 | 26.871.000 |
| 8 | RIAU | - | - | - | 31.367.000 | 30.511.000 | 61.878.000 |
| 9 | SULAWESI SELATAN | 168.574.805 | 475.118.933 | 402.202.700 | 432.530.274 | 462.341.313 | 1.940.768.025 |
| 10 | MALUKU | - | - | - | 25.365.000 | 23.409.000 | 48.774.000 |
| 11 | PAPUA BARAT | 31.366.715 | 49.188.372 | 58.151.492 | 66.706.415 | 74.653.546 | 280.066.540 |
| IV | Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Udara | 327.481.912 | 1.740.353.335 | 1.052.296.153 | 820.823.518 | 788.877.537 | 4.729.832.454 |
| 1 | BANTEN | 142.064.184 | 1.379.768.842 | 789.798.498 | 532.944.745 | 578.303.755 | 3.422.880.024 |
| 2 | JAWA TIMUR | 122.914.012 | 168.853.323 | 59.076.372 | 41.327.228 | 45.558.985 | 437.729.921 |
| 3 | SUMATERA UTARA | 18.491.485 | 66.934.900 | 69.804.944 | 73.766.359 | 26.426.057 | 255.423.746 |
| 4 | SUMATERA SELATAN | 9.305.180 | 21.365.453 | 23.656.403 | 26.231.478 | 29.129.701 | 109.688.215 |
| 5 | SULAWESI SELATAN | 26.142.261 | 82.924.503 | 87.037.514 | 91.181.439 | 46.155.365 | 333.441.082 |
| 6 | PAPUA BARAT | - | - | - | 29.695.000 | 34.479.500 | 64.174.500 |

| NO | KEGIATAN | TARGET (Rp.000) | | | | | JUMLAH (Rp.000) |
|----------|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| 7 | PAPUA | 8.564.790 | 20.506.314 | 22.922.421 | 25.677.268 | 28.824.174 | 106.494.967 |
| V | Pendidikan dan Pelatihan Aparatur Perhubungan | 23.850.446 | 47.052.061 | 54.083.323 | 59.172.152 | 65.041.126 | 249.199.108 |
| 1 | JAWA BARAT | 23.850.446 | 47.052.061 | 54.083.323 | 59.172.152 | 65.041.126 | 249.199.108 |
| | TOTAL | 1.472.198.019 | 4.709.616.892 | 3.418.224.893 | 3.180.669.824 | 3.157.260.373 | 15.937.970.001 |

8. Sekretariat Jenderal

Tabel V-9
Program Dukungan Manajemen dan Pelayanan Tugas Teknis Lainnya
Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Kementerian Perhubungan
Tahun 2010-2014

| KEGIATAN | ALOKASI KEBUTUHAN PENDANAAN (Rp. 000,-) | | | | | Jumlah |
|--|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| DUKUNGAN MANAJEMEN DAN PELAKSANAAN TUGAS TEKNIS LAINNYA | | | | | | |
| Penyusunan Dokumen Rencana, Program, Evaluasi serta Penetapan Kebijakan Pentarifan di sektor Perhubungan | 14.958.147 | 16.700.000 | 18.700.000 | 19.450.000 | 20.500.000 | 90.308.147 |
| Pembinaan dan Pengelolaan kepegawaian | 18.469.456 | 20.316.402 | 22.348.042 | 24.582.846 | 27.041.131 | 112.757.877 |
| Pembinaan dan Pengelolaan Administrasi Keuangan dan perlengkapan di Lingkungan Kementerian Perhubungan | 12.034.305 | 12.769.706 | 13.791.283 | 15.032.498 | 16.535.748 | 70.163.543 |
| Pembinaan dan Koordinasi Penyusunan Produk dan Pelayanan Hukum serta kerjasama luar negeri | 15.470.682 | 19.150.347 | 19.848.933 | 21.971.709 | 28.656.368 | 105.098.039 |
| Pembinaan Administrasi dan Pengelolaan Pelayanan Penunjang Pelaksanaan Tugas | 111.870.997 | 167.082.958 | 204.002.783 | 249.101.589 | 306.705.445 | 1.038.763.772 |
| Pengelolaan Data dan Informasi Perhubungan | 71.110.000 | 57.900.000 | 56.900.000 | 60.429.900 | 57.743.750 | 304.083.650 |
| Pemanfaatan Kajian Kemitraan Pelayanan Jasa Transportasi | 14.414.000 | 12.823.000 | 14.108.000 | 15.520.000 | 17.070.000 | 73.935.000 |
| Pengelolaan Komunikasi Publik dan Pemberian Informasi di Bidang Perhubungan | 37.501.170 | 53.888.324 | 59.278.237 | 65.206.055 | 71.726.654 | 287.600.440 |
| Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan Pelayaran | 12.157.087 | 13.403.937 | 13.174.699 | 15.876.990 | 17.005.284 | 71.617.997 |
| Pelayanan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Moda Transportasi | 19.688.645 | 25.595.238 | 33.273.810 | 43.255.953 | 56.232.738 | 178.046.384 |
| Total | 327.674.489 | 399.629.912 | 455.425.787 | 530.427.540 | 619.217.118 | 2.332.374.846 |
| PENINGKATAN SARANA/PRASARANA/APARATUR KEMENTERIAN PERHUBUNGAN | | | | | | |
| Pembinaan/Pembangunan /Pengadaan dan Peningkatan Sarana/Prasarana | 28.504.267 | 37.409.520 | 38.306.373 | 40.018.848 | 44.266.129 | 188.505.137 |
| TOTAL | 356.178.756 | 437.039.432 | 493.732.160 | 570.446.388 | 663.483.247 | 2.520.879.983 |

9. Pengembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi

Pengembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2010-2014 adalah sebagai berikut :

Tabel V-10
Teknologi Informasi dan Komunikasi

| UNIT KERJA | KEGIATAN | KEBUTUHAN (Rp. 000) | | | | | TOTAL |
|--------------------------|----------------------------------|---------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| Setjen | Pengembangan Aplikasi | 12.450.000 | 21.050.000 | 21.850.000 | 8.750.000 | 450.000 | 64.550.000 |
| | Pengembangan Infrastruktur | 9.140.000 | 27.290.000 | 23.490.000 | 25.690.000 | 5.690.000 | 91.300.000 |
| | Pengembangan SDM dan Tata Kelola | 238.000 | 5.152.000 | 3.592.000 | 5.168.000 | 1.416.000 | 15.566.000 |
| Itjen | Pengembangan Aplikasi | 1.800.000 | 6.600.000 | 4.500.000 | - | - | 12.900.000 |
| | Pengembangan Infrastruktur | 1.000.000 | 3.000.000 | 100.000 | 200.000 | 200.000 | 4.500.000 |
| | Pengembangan SDM dan Tata Kelola | 18.000 | 126.000 | 131.000 | 68.000 | 62.000 | 405.000 |
| Ditjen Perhubungan Darat | Pengembangan Aplikasi | 29.100.000 | 24.250.000 | 19.400.000 | 14.550.000 | 9.700.000 | 97.000.000 |
| | Pengembangan Infrastruktur | 21.943.500 | 18.286.250 | 14.629.000 | 10.971.750 | 7.314.500 | 73.145.000 |
| | Pengembangan SDM dan Tata Kelola | 441.000 | 367.500 | 294.000 | 220.500 | 147.000 | 1.470.000 |
| Ditjen Perhubungan Laut | Pengembangan Aplikasi | 34.500.000 | 43.000.000 | 23.000.000 | 13.500.000 | 13.500.000 | 127.500.000 |
| | Pengembangan Infrastruktur | 50.200.000 | 24.700.000 | 2.900.000 | 3.300.000 | 3.300.000 | 84.400.000 |
| Ditjen Perhubungan Udara | Pengembangan Aplikasi | 28.948.165 | 25.199.395 | 20.638.782 | 18.068.304 | 19.552.326 | 112.406.972 |
| | Pengembangan Infrastruktur | 58.792.200 | 930.420 | 31.224.640 | 566.860 | 789.000 | 92.303.200 |
| | Pengembangan SDM dan Tata Kelola | 25.000.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25.850.000 |
| Ditjen Perkeretaapian | Pengembangan Aplikasi | 13.000.000 | 19.300.000 | 12.600.000 | 5.300.000 | 4.500.000 | 54.700.000 |
| | Pengembangan Infrastruktur | 25.900.000 | 16.400.000 | 2.100.000 | 1.500.000 | 1.500.000 | 47.400.000 |
| | Pengembangan SDM dan Tata Kelola | 1.448.000 | 1.762.000 | 1.802.000 | 1.768.000 | 1.616.000 | 8.396.000 |
| Badan Litbang | Pengembangan Aplikasi | 1.000.000 | 4.300.000 | 5.300.000 | 1.000.000 | - | 11.600.000 |
| | Pengembangan Infrastruktur | 3.000.000 | 4.500.000 | 100 | 200 | 200 | 8.000.000 |

| | | | | | | | |
|--------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| | Pengembangan SDM dan Tata Kelola | 718 | 826 | 831 | 768 | 762 | 3.905.000 |
| Badan Diklat | Pengembangan Aplikasi | 3.250.000 | 7.550.000 | 7.550.000 | 2.250.000 | 2.250.000 | 22.850.000 |
| | Pengembangan Infrastruktur | 4.700.000 | 4.950.000 | 550 | 650 | 650 | 11.500.000 |
| | Pengembangan SDM dan Tata Kelola | 718 | 826 | 831 | 768 | 762 | 3.905.000 |
| TOTAL BIAYA | | 327.304.870 | 260.365.570 | 197.413.420 | 115.257.410 | 75.210.910 | 975.552.170 |

10. Program Pembangunan Transportasi Melalui Investasi Pemda/BUMN/Swasta

Penyediaan infrastruktur yang efektif, efisien, dan berkelanjutan merupakan salah satu faktor pendorong pertumbuhan dan pemerataan perekonomian jika dilaksanakan melalui kompetisi secara terbuka, adil, dan akuntabel. Untuk itu, pemerintah akan mengurangi perannya sebagai penyedia keseluruhan layanan infrastruktur menjadi fasilitator atau *enabler* sarana dan prasarana yang sudah dilakukan melalui peran serta masyarakat (termasuk badan usaha swasta). Perubahan peran tersebut diwujudkan melalui perubahan peraturan perundang-undangan, baik sektor maupun lintas sektor dengan membuka peluang penyediaan infrastruktur skema KPS.

Untuk mendukung tercapainya sasaran pembangunan sarana dan prasarana tahun 2010-2014, diperkirakan total investasi yang dibutuhkan adalah sebesar Rp. 1.429,3 triliun, yang didalamnya kemampuan pemerintah pusat dalam penyediaan pendanaannya hanya sekitar 35,75 persen dari total kebutuhan. Untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan, dilakukan pengembangan KPS, privatisasi, CSR, serta partisipasi pemerintah daerah dan masyarakat. Hal ini harus sejalan dengan visi, misi, dan program aksi presiden terpilih untuk mempercepat pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan melalui *dual track strategy*, yaitu membangun sarana dan prasarana yang dapat memperlancar arus lalu lintas barang dan informasi, serta mendorong program industrialisasi berupa pengembangan pusat kegiatan (kawasan) yang dapat menarik industri lanjutan untuk berinvestasi di Indonesia.

Sehubungan dengan hal itu, arah kebijakan dalam penyediaan infrastruktur melalui skema KPS adalah:

- a) Melanjutkan reformasi strategis kelembagaan dan peraturan perundang-undangan pada sektor yang mendorong KPS;
- b) Mempersiapkan proyek KPS secara matang sehingga dapat menekan biaya transaksi yang tidak perlu; dan
- c) Menyediakan fasilitas-fasilitas untuk mendukung investasi dalam pembangunan dan pengoperasian proyek KPS, termasuk menyediakan dana pendukung di dalam APBN.

Strategi yang akan ditempuh adalah sebagai :

- a) Membentuk jejaring dan meningkatkan kapasitas untuk mendorong perencanaan dan persiapan proyek KPS, melakukan promosi KPS, peningkatan kapasitas dalam pengembangan, dan memantau pelaksanaan KPS;
- b) Membentuk fasilitas-fasilitas yang mendorong proyek pelaksanaan KPS, seperti: fasilitas dalam penyediaan tanah dan pendanaan seperti *Infrastructure funds* dan *guarantee funds*;
- c) Mendorong terbentuknya regulator ekonomi sektoral yang adil dalam mewakili kepentingan pemerintah, badan usaha, dan konsumen;
- d) Memfasilitasi penyelesaian sengketa pelaksanaan proyek KPS secara efisien dan mengikat;
- e) Mempersiapkan proyek KPS yang akan ditawarkan secara matang melalui proses perencanaan yang transparan dan akuntabel;
- f) Memberi jaminan adanya sistim seleksi dan kompetisi yang adil, transparan, dan akuntabel;
- g) Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana daerah melalui peningkatan pengeluaran pemerintah daerah, yang didukung oleh kerangka insentif yang lebih baik.

Untuk mendukung kelancaran distribusi barang, jasa, dan informasi baik dalam transportasi perkotaan, antar kota maupun antar pulau, arah kebijakan pembangunan transportasi melalui skema KPS dilakukan dengan :

- a) Mendorong peran swasta pada sektor transportasi melalui reformasi kelembagaan dan peraturan perundang-undangan yang memungkinkan penyediaan infrastruktur dilakukan secara efektif dan efisien melalui kompetisi yang adil, transparan, dan terbuka;
- b) Mendorong kerjasama dan peningkatan kapasitas pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam merencanakan, mempersiapkan, serta melakukan transaksi proyek KPS;
- c) Melakukan bundling dan unbundling proyek KPS sektor transportasi dan menyediakan fasilitas-fasilitas pendukung kelayakan proyek untuk lebih menarik untuk swasta dalam KPS.

Strategi untuk pelaksanaan arah kebijakan tersebut adalah:

- a) Melibatkan berbagai sumber pendanaan dalam pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi termasuk dana infrastruktur, perbankan, pasar modal, dana pension, asuransi, dan obligasi, baik domestik maupun internasional;
- b) Deregulasi sektor transportasi untuk meningkatkan keterlibatan swasta dan masyarakat, antara lain melalui penerapan tarif yang bersifat pemulihan biaya

- dan kepastian penerapan tarif berkala, dengan mempertimbangkan aspek socio-ekonomi dan kemampuan daya beli masyarakat, dan penerapan manajemen resiko yang tepat;
- c) Menciptakan peraturan perundang-undangan yang lebih operasional yang merupakan turunan dari UU bidang transportasi;
 - d) Mendorong restrukturisasi dan reformasi kelembagaan meliputi pemberdayaan simpul KPS (PPP Nodes) dan peningkatan kapasitas fungsi regulator ekonomi dan penanggung jawab proyek serta reposisi BUMN sektor transportasi sebagai operator sepenuhnya (bukan sebagai regulator);
 - e) Mengembangkan bundling pembangunan sarana dan prasarana transportasi dengan pusat pengembangan pusat kegiatan, kawasan industri, kawasan ekonomi khusus, kawasan perdagangan bebas, atau sektor infrastruktur lainnya (seperti jaringan migas, listrik, telekomunikasi, air bersih);
 - f) Mengembangkan unbundling pembangunan infrastruktur transportasi melalui penyediaan dukungan pemerintah, baik langsung maupun tidak langsung, yang bersumber dari APBN/APBD murni dan/atau pinjaman/hibah luar negeri untuk penyediaan prasarana non komersial termasuklah, sedangkan dana pihak swasta digunakan untuk membiayai sarana dan prasarana komersial;
 - g) Mengembangkan skema subsidi/PSO khususnya untuk tariff pelayanan sarana transportasi kelas ekonomi agar terjangkau masyarakat;
 - h) Meningkatkan kerjasama daerah dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi baik yang bersifat lokal, regional, maupun nasional; serta
 - i) Meningkatkan kerjasama regional dan bilateral serta multilateral khususnya dalam penyediaan fasilitas pendanaan jangka panjang termasuk hibah dan pinjaman lunak yang disertai transfer pengetahuan dan teknologi yang tepat.

Sektor swasta (*private sector*) pasca pemberlakuan UU Transportasi yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan diharapkan dapat berperan terhadap pengembangan infrastruktur transportasi melalui era multi operator (*open access*). Sektor swasta bersama-sama dengan pihak Pemerintah daerah dan BUMN dapat berperan sebagai investor, operator, dan pemilik infrastruktur/sarana. Daftar Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha sesuai dengan RPJMN 2010 – 2014 untuk sektor transportasi adalah sebagai berikut:

Tabel V-11
Daftar Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Swasta

| | Kegiatan | Sasaran | Indikator | Jumlah | Instansi | Nilai Proyek |
|--------------------------|---|---|--|----------------------------|--|--------------|
| Perhubungan Darat | | | | | | |
| 1 | Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana, Sarana, dan Fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | Terbangunnya terminal kargo dan terminal terpadu di Pulau Sumatera | terbangunnya 1 buah terminal kargo dan 1 buah terminal terpadu | 2 buah | Kemen. Perhubungan Pemerintah Kota | 1.228,0 |
| | | Terbangunnya terminal feri antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera | terbangunnya 1 buah terminal feri | 1 buah | Pemda Kabupaten | |
| Perkeretaapian | | | | | | 98.842,33 |
| 1 | Pembangunan dan pengelolaan prasarana dan fasilitas pendukung kereta api | Terbangunnya jalur kereta api penumpang dan barang di Pulau Sumatera, Pulau Jawa dan Pulau Kalimantan | Terbangunnya 9 jalur Kereta Api angkutan barang dan angkutan penumpang di Jakarta | 1.852 km | Kemen. Perhubungan Pemerintah Provinsi dan Pemerinitah Kota | 82.520,0 |
| 2 | Pembangunan dan pengelolaan bidang keselamatan dan teknik sarana kereta api | Terbangunnya sarana KA untuk angkutan penumpang dan barang eksisting di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa | Terbangunnya 3.741 sarana KA (Lokomotif, Gerbong, Kereta, KRL) untuk angkutan penumpang dan barang | 3.741 unit | Kemen. Perhubungan BUMN, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota | 16.322,33 |
| Perhubungan Laut | | | | | | 5.455,5 |
| 1 | Pengelolaan sarana dan fasilitas pelabuhan | Terbangunnya pelabuhan penumpang dan barang di Pulau Jawa, pulau Bali dan Pulau Kalimantan | terbangunnya 7 pelabuhan penumpang dan barang | 7 buah | Kemen. Perhubungan dan Pemerintah Daerah | 5.455,5 |
| Perhubungan Udara | | | | | | 10.368,8 |
| 1 | Pengelolaan Sarana dan Fasilitas Bandar Udara | Terbangunnya 1 Bandar Udara internasional dan 2 perluasan sarana fasilitas Bandar Udara Nasional | Bandar Udara Internasional Jawa Barat Kertajati, Bandar Bandar Udara Juwata Bandar Udara Sentani | 1 buah 1 buah 1 buah | Kemen. Perhubungan, Pemprov dan Pemkot | 10.368,8 |

Sumber : RPJMN 2010-2014

Rincian Kegiatan Proyek Kemitraan Pemerintah dan Swasta 2010 - 2014

Dari Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha /Swasta sebagaimana tersebut diatas, nilai kesertaan Pemerintah dalam proyek KPS dimaksud belum dialokasikan dalam anggaran Sektor Perhubungan yang bersumber pada APBN tahun 2010 – 2014.

Tabel V-11
Rincian Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Swasta

| NO. | SASARAN (Hasil Outcomes/ Output yang diharapkan) | KEMENTRIAN/ LEMBAGA TERKAIT | Rencana Disbursement (Milliar Rupiah) | | | | | | |
|-----|---|---|---------------------------------------|--------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | TOTAL | |
| | Nama Proyek | PenanggungJawab | Lokasi | | | | | | |
| 1. | Terbangunnya Terminal Ferry (Jawa – Sumatera) | Kemen. Perhubungan | Jawa / Sumatera | 194,00 | 388,00 | 388,00 | | | 97,00 |
| 2. | Terbangunnya jalur KA (DT) di Sukacinta – Kertapati, Sumsel | Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel | Sumatera | - | - | 830,00 | 830,00 | 840,00 | 2.500,00 |
| 3. | Terbangunnya jalur KA di Tanjung Enim – Pulau Baai, Sumsel & Bengkulu | Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel & Bengkulu | Sumatera | - | - | 5.000,00 | 6.950,00 | 8.050,00 | 20.000,00 |
| 4. | Terbangunnya jalur KA di Muara Enim - Tanjung Apiapi, Sumsel | Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel | Sumatera | - | - | 3.200,00 | 3.400,00 | 3.400,00 | 10.000,00 |
| 5. | Terbangunnya Jalur KA di Banko Tengah – Srengsem, Sumsel | Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel | Sumatera | - | 1.375,00 | 1.375,00 | 4.125,00 | 4.125,00 | 11.000,00 |
| 6. | Terbangunnya jalur KA (shortcut) Tj. Enim - Baturaja, Sumsel | Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel | Sumatera | - | - | - | 600,00 | 600,00 | 1.200,00 |
| 7. | Terbangunnya Monorail, Jakarta | Kemen. Perhubungan, Pemprov. Jakarta | Jawa | - | - | - | 2.000,00 | 2.800,00 | 4.800,00 |
| 8. | Terbangunnya jalur KA di Puruk Cabu – Bangkang, Kalteng | Kemen. Perhubungan, Pemprov. Kalteng | Kalimantan | - | - | 2.100,00 | 2.100,00 | 2.800,00 | 7.000,00 |
| 9. | Terbangunnya jalur KA di Bangkuang – Lupak Dalam, Kalteng | Kemen. Perhubungan, Pemprov. Kalteng | Kalimantan | - | - | 3.300,00 | 3.300,00 | 4.520,00 | 11.120,00 |
| 10. | Terbangunnya jalur KA di Kudangan – Kumai, Kalteng | Kemen. Perhubungan, Pemprov. Kalteng | Kalimantan | - | - | 2.600,00 | 2.700,00 | 3.600,00 | 8.900,00 |
| 11. | Terbangunnya jalur KA di Muara Wahau – Lubuk Tutung, Kaltim | Kemen. Perhubungan, Pemprov. Kaltim | Kalimantan | - | - | 1.800,00 | 1.800,00 | 2.400,00 | 6.000,00 |
| 12. | Terbangunnya Dermaga di Tanah Ampo, Karang Asem | Kemen. Perhubungan, Pemkab. Karangasem | Bali | 69,90 | 93,20 | 69,90 | - | - | 233,00 |
| 13. | Terbangunnya Dermaga di Bojonegoro | Kemen. Perhubungan | Jawa | - | - | - | - | 1.862,50 | 1.862,50 |
| 14. | Terbangunnya Dermaga Kumai di Kotawaringin Barat Regency | Kemen. Perhubungan, Pemprov Kalteng | Kalimantan | - | - | 280,00 | 280,00 | - | 560,00 |
| 15. | Terbangunnya Dermaga di Lupak Dalam, Kapuas Regency | Kemen. Perhubungan, Pemprov Kalteng | Kalimantan | - | - | 165,00 | 165,00 | - | 330,00 |
| 16. | Peningkatan Dermaga Teluk Sigintung di | Kemen. Perhubungan, | Kalimantan | - | - | 445,00 | 445,00 | - | 890,00 |

RENCANA STRATEGIS KEMENHUB TAHUN 2010 – 2014

| NO. | SASARAN (Hasil Outcomes/ Output yang diharapkan) | KEMENTRIAN/ LEMBAGA TERKAIT | Rencana Disbursement (Milliar Rupiah) | | | | | | |
|-----|---|-------------------------------------|---------------------------------------|--------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | | | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | TOTAL |
| | Nama Proyek | PenanggungJawab | Lokasi | | | | | | |
| | Seruyan Regency | Pemprov Kalteng | | | | | | | |
| 17. | Peningkatan Dermaga Anjir Kalampan dan Anjir Serampan Canal | Kemen. Perhubungan, Pemprov Kalteng | Kalimantan | - | - | 445,00 | 445,00 | - | 890,00 |
| 18. | Terbangunnya Bandar Udara Internasional Kertajati | Kemen. Perhubungan, Pemprov. Jabar | Jawa Barat | 703,00 | 1.124,80 | 1.406,00 | 3.515,00 | 3.515,00 | 10.263,80 |
| 19. | Peningkatan Fasilitas Bandar Udara Sentani | Kemen. Perhubungan | Papua | - | 10,00 | 10,00 | - | - | 20,00 |
| 20. | Peningkatan Fasilitas Bandar Udara Juwata Tarakan | Kemen. Perhubungan | Kalimantan | - | 42,00 | 42,00 | - | - | 85,00 |

Sumber : RPJMN 2010-2014

BAB VI

PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN DI KAWASAN PERBATASAN, TERDEPAN DAN RAWAN BENCANA TAHUN 2010-2014

A. KONDISI UMUM

Secara umum, hasil-hasil yang telah dicapai dalam pelaksanaan program pengembangan wilayah perbatasan antara lain : terlaksananya beberapa perjanjian dan kesepakatan penanganan perbatasan dengan negara-negara Malaysia, Papua New Guinea, Timor Leste, Pilipina dan Australia; tersusunnya data, informasi dan peta tentang garis batas dan pulau-pulau terdepan di wilayah perbatasan; dilaksanakan pengembangan pulau-pulau kecil terdepan yang strategis; terlaksananya kerjasama ekonomi melalui penanaman modal dengan negara tetangga dalam pengembangan kawasan khusus di beberapa kabupaten di Provinsi Kalimantan Barat dan Kalimantan Timur dalam kerangka Sosek Malindo. Khusus di bidang perhubungan dalam kurun waktu 2005-2009 telah dilaksanakan pembangunan dan rehabilitasi prasarana, serta sarana transportasi di wilayah perbatasan yang berpotensi untuk dikembangkan dan kawasan yang memerlukan penanganan tertentu.

Konflik yang terjadi dengan negara tetangga mengenai perebutan suatu pulau maupun batas wilayah telah memberikan arti yang lebih penting untuk sebuah bandar udara. Hilangnya kepemilikan Indonesia atas Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan dalam peradilan internasional telah memberikan sinyal bahwa wilayah perbatasan harus dikelola dengan lebih baik dan lebih terencana serta dibangun lebih cepat. Daerah perbatasan adalah wilayah daratan / laut tertentu yang ditetapkan sebagai batas wilayah kedaulatan negara Republik Indonesia dengan negara tetangganya.

1. Transportasi Darat

Di bidang transportasi jalan sedang dilaksanakan pembangunan lanjutan terminal Antar Lintas Batas Negara (ALBN) di Sei Ambawang Kalimantan Barat, penyediaan subsidi operasi untuk pelayanan angkutan perintis jalan sebanyak 202 bus siap operasi dan pengadaan bus perintis ukuran sedang sebanyak 31 unit. Di bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan telah dilakukan pembangunan kapal penyeberangan 1 unit ukuran 500 GRT di Maluku Tenggara Barat (MTB) lintas Saumlaki-Tepa-Kisar.

2. Transportasi Laut

Di bidang angkutan laut tetap diprogramkan subsidi pengoperasian armada angkutan laut perintis sebanyak 56 kapal dan 56 trayek yang sebagian melayani kawasan perbatasan. Pada tahun 2008 diprogramkan subsidi

pengoperasian armada angkutan laut untuk melayani kawasan perbatasan antara lain di Miangas Kawaluso, Marore, Kawio, Makalehi, Kokorotan, Larat, Leti, Wonreli/Kisar, Sarmi, Agats, dan Merauke. Disamping itu subsidi dalam bentuk *Public Service Obligation* (PSO) juga diberikan kepada armada PT. PELNI sebagai bentuk penugasan dari pemerintah untuk melayani.

Di bidang Keselamatan Pelayaran pada tahun 2008 telah dilakukan kegiatan baik pembangunan SBNP (57 unit), replace SBNP (47 unit) maupun rehabilitasi SBNP (8 unit) yang diantaranya berada di pulau-pulau terdepan seperti di Pulau Sofia (Bali) dan pulau-pulau terdepan di Sulawesi Utara

Di bidang kepelabuhanan pada tahun 2009 untuk mendukung pembangunan kawasan perbatasan sedang dilakukan pekerjaan meliputi:

- a. Lanjutan Pembangunan fasilitas pelabuhan laut 4 paket tersebar di berbagai wilayah perairan Indonesia diantaranya Faspel Sei nyamuk (Kaltim), Faspel Marampit dan Faspel Kakarotan (Sulut).
- b. Rehabilitasi fasilitas pelabuhan laut 1 paket yaitu Faspel Sikakap (Sumbar) akibat gempa.
- c. Pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan 6 paket diantaranya di Kanpel Malakoni-Enggano (Bengkulu), Kanpel Baranusa (NTT).

Selain itu pada tahun 2009 juga dilakukan percepatan pembangunan fasilitas pelabuhan laut melalui program stimulus sebesar Rp. 650 milyar dimana salah satu kegiatannya adalah lanjutan pembangunan faspel Atapupu (NTT) sebagai pelabuhan di kawasan perbatasan.

Pada tahun 2010 s/d 2014 tetap dikembangkan Angkutan Laut perintis dengan menambah trayek-trayek baru dan pembangunan pelabuhan perintis di kawasan perbatasan dan daerah tertinggal dan rawan bencana sehingga pada tahun 2014 untuk pembangunan kawasan perbatasan dan daerah tertinggal dan rawan bencana dapat terpenuhi.

3. Transportasi Udara

Dan dalam rangka mempercepat pembangunan di wilayah perbatasan ini diperlukan peningkatan aksesibilitas yang juga mencakup angkutan udara. Sehingga bandar udara – bandar udara yang berada di wilayah perbatasan perlu mendapat perhatian khusus dan perlu ditingkatkan kapasitasnya. Karena itulah, bandar udara – bandar udara di sepanjang wilayah perbatasan harus mampu melayani pesawat sekelas Fokker-27 dan juga mampu mendukung kegiatan militer yaitu mampu melayani pesawat Hercules C-130.

Transportasi udara di kawasan perbatasan adalah bersifat *promoting function* dengan pendekatan penawaran (*supply approach*) berdasarkan tingkat kepentingan, yaitu untuk mempertahankan kedaulatan NKRI, mengembangkan potensi ekonomi dan sosial budaya dalam rangka mempertahankan jati diri bangsa.

Berdasarkan Undang – undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, sebagai negara berdaulat, Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh di wilayah udara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 yang telah diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Adalah kewenangan dan tanggung jawab negara Republik Indonesia untuk mengatur penggunaan wilayah udara yang merupakan bagian dari wilayah Indonesia. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara NKRI, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Wilayah udara yang berupa ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional sehingga harus dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kepentingan rakyat, bangsa, dan negara.

Bandar udara di daerah perbatasan negara adalah bandar udara yang terletak pada atau dekat dengan garis perbatasan negara untuk perbatasan darat dengan negara tetangga dan bandar udara yang terletak di suatu pulau terdepan yang berbatasan laut dengan negara tetangga.

B. SASARAN

Sasaran pembangunan perhubungan di kawasan perbatasan, terdepan adalah untuk memperlancar distribusi barang dan jasa serta mobilitas penduduk dalam rangka mengurangi disparitas antar kawasan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sasaran tersebut difokuskan kepada :

- a. Tersedianya prasarana dan sarana transportasi dengan kapasitas dan kualitas pelayanan memadai;
- b. Terjangkaunya pelayanan transportasi ke seluruh wilayah perbatasan;
- c. Terjaminnya keselamatan dan keamanan dalam pelayanan jasa transportasi;
- d. Terwujudnya kerjasama luar negeri bidang perhubungan yang saling menguntungkan serta dapat menarik investasi yang dapat memberikan nilai tambah;
- e. Meningkatnya aksesibilitas angkutan udara di daerah terpencil, pulau-pulau kecil dan kawasan perbatasan negara.

1. Transportasi Darat

Sasaran pembangunan transportasi darat di kawasan perbatasan tahun 2010-2014:

- a) Tersedianya prasarana dan sarana transportasi darat dengan moda angkutan jalan dan angkutan Sungai Danau Penyeberangan dengan kapasitas dan kualitas pelayanan memadai;
- b) Terjangkaunya pelayanan transportasi darat ke seluruh wilayah perbatasan;

- c) Terjaminnya keselamatan dan keamanan dalam pelayanan jasa transportasi darat melalui moda angkutan jalan dan angkutan SDP;
- d) Meningkatnya aksesibilitas pelayanan angkutan jalan dan angkutan SDP di daerah terpencil, pulau-pulau kecil dan kawasan perbatasan negara.

2. Transportasi Laut

Sasaran pembangunan transportasi laut di kawasan perbatasan tahun 2010-2014:

- a) Mewujudkan kelancaran penyelenggaraan jasa transportasi laut termasuk pelayanan keperintisan terutama di Kawasan Daerah Tertinggal;
- b) Memperluas pelayanan prasarana dan sarana transportasi laut di seluruh wilayah Indonesia;
- c) Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi laut, termasuk wilayah perbatasan Indonesia.

3. Transportasi Udara

Sasaran pembangunan transportasi udara di kawasan perbatasan tahun 2010-2014 adalah untuk memperlancar distribusi barang dan jasa serta mobilitas penduduk dalam rangka mengurangi disparitas antar kawasan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sasaran tersebut difokuskan kepada:

- a) Tersedianya prasarana dan sarana perhubungan udara dengan kapasitas dan kualitas pelayanan memadai;
- b) Terjangkaunya pelayanan perhubungan udara ke wilayah perbatasan;
- c) Terjaminnya keselamatan dan keamanan dalam pelayanan jasa perhubungan udara;
- d) Meningkatnya aksesibilitas angkutan udara di daerah terpencil, pulau-pulau kecil dan kawasan perbatasan negara.

C. STRATEGI

Pembangunan perhubungan di kawasan perbatasan tahun 2010-2014 dilaksanakan dengan strategi sebagai berikut :

1. Transportasi Darat

- a) Pengembangan ekonomi lokal, strategi ini diarahkan untuk mengembangkan ekonomi daerah tertinggal dengan pembangunan sarana & prasarana transportasi darat sebagai pendorong melalui implementasi keperintisan dengan moda transportasi jalan dan SDP;
- b) Peningkatan Kapasitas, strategi ini diarahkan untuk membuka keterisolan daerah tertinggal dan kawasan perbatasan dengan pembangunan sarana prasarana transportasi darat;

- c) Perluasan Kesempatan, strategi ini diarahkan untuk membuka keterisolasian daerah tertinggal agar mempunyai keterkaitan dengan daerah maju.
- d) Peningkatan Mitigasi, Rehabilitasi dan Peningkatan, strategi ini diarahkan untuk mengurangi resiko dan memulihkan dampak kerusakan yang diakibatkan oleh konflik dan bencana alam serta berbagai aspek dalam wilayah perbatasan.

2. Transportasi Laut

- a) Melaksanakan pelayanan perintis secara efektif dan sistematis;
- b) Membangun kapal perintis sebagai pemenuhan terhadap pangkalan trayek di kawasan perbatasan dan daerah tertinggal;
- c) Melakukan evaluasi terhadap trayek perintis yang melayani kawasan perbatasan dan daerah tertinggal dan merencanakan pengembangan trayek-trayek baru terhadap kawasan perbatasan dan daerah tertinggal yang belum terlayani;
- d) Merencanakan pembangunan pelabuhan-pelabuhan perintis di kawasan perbatasan dan daerah tertinggal agar dapat terhubung dari daerah tertinggal ke daerah yang sedang berkembang;
- e) Merencanakan pembangunan pelabuhan-pelabuhan perintis di kawasan perbatasan dan daerah tertinggal terhadap daerah yang sedang berkembang;
- f) Melakukan kontrak jangka panjang angkutan laut perintis dengan swasta untuk peremajaan armada;
- g) Memantapkan posisi kawasan perbatasan dengan pembangunan SBNP dalam mendukung keutuhan NKRI.

3. Transportasi Udara

Kebijakan pembangunan transportasi udara di daerah perbatasan difokuskan pada:

- a) Bandar udara mampu mendukung keamanan wilayah dan mampu melayani pesawat sekelas Fokker-27 dan juga mampu mendukung kegiatan militer yaitu mampu melayani pesawat Hercules C-130;
- b) Bandar udara harus tersedia sarana dan prasarana penunjang bandar udara sehingga mampu mengelola dan mengendalikan ataupun mampu melayani operasi penerbangan;
- c) Memberikan kompensasi subsidi operasi dan subsidi angkutan BBM pada operator pelaksanaan angkutan udara perintis;
- d) Memberikan kemudahan berupa ijin penerbangan lintas batas kepada operator pelaksana angkutan udara di wilayah perbatasan meliputi pelaksanaan hak kebebasan ke-5, kebebasan dalam penentuan frekuensi.

D. PROGRAM PEMBANGUNAN

Pembangunan Perhubungan di kawasan perbatasan tahun 2010-2014 dilaksanakan dalam beberapa program sebagai berikut :

1. Program Pengembangan dan Pembangunan di Wilayah Perbatasan, Daerah Terpencil dan Rawan Bencana Tahun 2010-2014, meliputi kegiatan :

TABEL VI – 1
PROGRAM PENGEMBANGAN DAN PEMBANGUNAN DI WILAYAH PERBATASAN,
DAERAH TERPENCIL DAN RAWAN BENCANA TAHUN 2010-2014
(ANTAR NEGARA)

| NO | KEGIATAN |
|-----------|---|
| 1. | Propinsi Maluku |
| | Pembangunan Dermaga Penyeberangan Wonreli (Lintas : Wonreli – Dili) |
| | Pembangunan Sarana Penyeberangan Lintas : Wonreli – Dili |
| 2. | Propinsi Riau |
| | Pembangunan Dermaga Penyeberangan Dumai (Lintas Dumai – Malaka) |
| | Pembangunan Sarana Penyeberangan Lintas : Dumai – Malaka |
| 3. | Propinsi NAD |
| | Pembangunan Dermaga Penyeberangan Lhokseumawe (Lintas Lhokseumawe – Penang) |
| | Pembangunan Sarana Penyeberangan Lintas Lhokseumawe – Penang |
| 4. | P. Kalimantan |
| | a. Pembangunan Terminal ALBN |
| | b. Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ Lintas Batas Negara |
| 5. | P. Timor |
| | a. Pembangunan Terminal ALBN |
| | b. Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ Lintas Batas Negara |
| 6. | P. Irian |
| | a. Pembangunan Terminal ALBN |
| | b. Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ Lintas Batas Negara |

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat, 2009

TABEL VI – 2
PROGRAM PENGEMBANGAN DAN PEMBANGUNAN DI WILAYAH PERBATASAN,
DAERAH TERPENCIL DAN RAWAN BENCANA TAHUN 2010-2014
(KAWASAN PULAU TERDEPAN INDONESIA)

| No | Kegiatan |
|-----------|--|
| 1. | Propinsi Sumatera Utara |
| | Pembangunan Dermaga Penyeberangan Teluk Dalam |
| | Pembangunan Sarana Penyeberangan Teluk Dalam |
| 2. | Propinsi Sumatera Barat |
| | Peningkatan Dermaga Penyeberangan Sikakap |
| 3. | Propinsi Riau |
| | a. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Natuna |
| | b. Pembangunan Sarana Penyeberangan di Natuna |
| | c. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Matak |
| | d. Pembangunan Sarana Penyeberangan di Matak |
| | e. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Anambas |
| | f. Pembangunan Sarana Penyeberangan di Anambas |
| 4. | Propinsi Nusa Tenggara Timur |
| | a. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Sabu |
| | b. Pembangunan Dermaga Penyeberangan di Sabu |
| | c. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Rote |
| | d. Pembangunan Sarana Penyeberangan di Rote |

| No | Kegiatan |
|-----------|--|
| 5. | Propinsi Kalimantan Timur |
| | a. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Sebatik |
| | b. Pembangunan Sarana Penyeberangan Sebatik |
| 6. | Propinsi Kalimantan Barat |
| | a. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Sintete |
| | b. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Sungai Sumpit – Cireme di Paloh |
| | c. Pembangunan Sarana Penyeberangan Sungai Sumpit – Cireme di Paloh |
| 7. | Propinsi Sulawesi Utara |
| | a. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Miangas |
| | b. Pembangunan Sarana Penyeberangan di Miangas |
| | c. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Marore |
| | d. Pembangunan Sarana Penyeberangan di Marore |
| 8. | Propinsi Maluku |
| | a. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Lakor |
| | b. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Letti |
| | c. Pembangunan Dermaga Penyeberangan Moa |

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat, 2009

2. Program Pemeliharaan, Rehabilitasi, Peningkatan dan Pembangunan Transportasi Laut, meliputi kegiatan :

TABEL VI – 2
PROGRAM PENGEMBANGAN DAN PEMBANGUNAN DI WILAYAH PERBATASAN,
DAERAH TERPENCIL DAN RAWAN BENCANA
TAHUN 2010

| NO | KEGIATAN |
|----|---|
| 1 | Pembangunan faspel di pulau-pulau terdepan : |
| | a. Kepri : Faspel Malarko dan Tanjung Berakit |
| | b. NTT : Faspel Waikelo, Batutua, Papela, Ba'a |
| | c. Kaltim : Faspel Sei Nyamuk |
| | d. Sulut : Faspel Malonguane, Boe, Essang, Kakorotan, Marampit, Miangan, Liroung, Daoalan, Karatung, Mangasan |
| | e. Maluku : Faspel Adault, Molu, Sera, Tapa, Saumlaki, Dawelor, Lakor, Danar, Ilwaki |
| | f. Maluku Utara : Faspel Wayabula, Sopi |
| | g. Papua : Fapel Depapre |
| | TOTAL (I) |
| 2 | Rehab Faspel dipulau-pulau terdepan |
| | a. Sumbar (akibat gempa) : Faspel Siuban, Toa Pejat, Muara Siberut |
| | b. NTT : Faspel Ndao |
| | c. Faspel Mangaran |
| | TOTAL (II) |
| 3 | Pembangunan SBNP dipulau-pulau terdepan |
| | TOTAL (III) |

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut, 2009

3. Program Pemeliharaan, Rehabilitasi, Peningkatan dan Pembangunan Transportasi Udara

Pembangunan dan pengembangan bandar udara di daerah perbatasan untuk melaksanakan pengamanan wilayah (baik secara security approach maupun

prosperity approach) dibuat program pembangunan dan pengembangan bandar udara untuk didarati pesawat sekelas F-27/C-130 Hercules pada lokasi yang sudah ada atau belum ada bandar udara. Pelaksanaannya dilakukan secara bertahap dengan prioritas berdasarkan kebutuhan di lapangan dan ketersediaan dana.

Usulan prioritas pengembangan bandar udara di daerah perbatasan dengan mempertimbangkan :

- a. daerah tersebut mempunyai potensi konflik sosial;
- b. daerah tersebut rawan untuk penyelundupan (orang, barang dan hewan);
- c. daerah tersebut merupakan daerah tertinggal;
- d. daerah tersebut merupakan daerah terisolasi;
- e. mempunyai potensi ekonomi wilayah;
- f. jumlah penduduk di hinterlandnya cukup besar.

Terdapat 17 bandar udara di daerah perbatasan yang perlu dikembangkan sehingga mampu menangani operasi penerbangan pesawat jenis F-27 atau Hercules C-130.

Kendala utama dalam pencapaian target program ini adalah kesediaan lahan untuk perpanjangan landasan yang dalam implementasinya diserahkan kepada Pemerintah Daerah setempat. Sejak tahun 2005, telah dilakukan pengembangan bandar udara di daerah perbatasan di 3 lokasi yaitu Nunukan (perluasan apron, urugan dan pemadatan tanah, pengadaan alat kespen), Pangsuma (rekonstruksi apron, rehab gedung, pelebaran landas pacu dan overrun, pengadaan alat kespen), Malinau (pengadaan alat kespen), Saumlaki Baru (pekerjaan tanah sisi udara dan darat), Dobo, Rote (pengadaan alat kespen, pekerjaan tanah), Nunukan, dan Haliwen (urugan dan pemadatan tanah), Tanah Merah (pengadaan alat kespen, rehab dan pembangunan gedung serta perluasan apron) dan Kisar (rehab gedung, pengadaan alat kespen serta pelapisan runway, taxiway dan apron).

Tahapan pelaksanaan pembangunan bandar udara di daerah rawan bencana dan perbatasan negara adalah sesuai dengan prioritas pengembangan bandar udara seperti berikut:

1. Pengembangan Bandar udara Prioritas I
 - a. Bandar udara John Becker – Kisar (perbatasan Australia)
 - b. Bandar udara Tardamu – Sabu (perbatasan Australia)
 - c. Bandar udara Lekunik – Rote (perbatasan Australia)
2. Pengembangan Bandar udara Prioritas II
 - a. Bandar udara Dobo – Kep.Aru (perbatasan dengan Australia)
 - b. Bandar udara Maimun Saleh – Sabang (perbatasan Thailand, India)
 - c. Bandar udara Tual Baru – Maluku Tenggara
3. Pengembangan Bandar udara Prioritas III
 - a. Bandar udara Tanah Merah – Papua (Perbatasan dengan Papua Nugini)
 - b. Bandar udara Muting – Papua (perbatasan dengan Papua Nugini)
 - c. Bandar udara Sarmi – Papua (perbatasan Papua Nugini)
 - d. Bandar udara Miangas – Miangas (perbatasan Philipina)
 - e. Bandar udara Benjina – Kep.Aru (perbatasan dengan Australia)

4. Pengembangan Bandar udara Prioritas IV
 - a. Bandar udara Haliwen – Atambua (perbatasan dengan Timor Leste)
 - b. Bandar udara Pangsuma – Putusibau (perbatasan dengan Malaysia)
 - c. Bandar udara Nunukan – Kaltim (perbatasan dengan Malaysia)
 - d. Bandar udara Tolikara – Papua (perbatasan dengan Papua Nugini)
 - e. Bandar udara Saumlaki Baru – MTB (perbatasan dengan Australia)
 - f. Bandar udara Mopah – Merauke (perbatasan dengan Australia dan Papua Nugini)

Rencana Pembangunan Transportasi Udara di Daerah Perbatasan, Rawan Bencana adalah sebagai berikut:

| No | Kegiatan |
|----|---|
| 1 | Bandar udara John Becker – Kisar (perbatasan Australia) |
| 2 | Bandar udara Tardamu – Sabu (perbatasan Australia) |
| 3 | Bandar udara Lekunik – Rote (perbatasan Australia) |
| 4 | Bandar udara Dobo – Kep.Aru (perbatasan dengan Australia) |
| 5 | Bandar udara Maimun Saleh – Sabang (perbatasan Thailand, India) |
| 6 | Bandar udara Tual Baru – Maluku Tenggara |
| 7 | Bandar udara Tanah Merah – Papua (Perbatasan dengan Papua Nugini) |
| 8 | Bandar udara Muting – Papua (perbatasan dengan Papua Nugini) |
| 9 | Bandar udara Sarmi – Papua (perbatasan Papua Nugini) |
| 10 | Bandar udara Miangas – Miangas (perbatasan Philipina) |
| 11 | Bandar udara Benjina – Kep.Aru (perbatasan dengan Australia) |
| 12 | Bandar udara Haliwen – Atambua (perbatasan dengan Timor Leste) |
| 13 | Bandar udara Pangsuma – Putusibau (perbatasan dengan Malaysia) |
| 14 | Bandar udara Nunukan – Kaltim (perbatasan dengan Malaysia) |
| 15 | Bandar udara Tolikara – Papua (perbatasan dengan Papua Nugini) |
| 16 | Bandar udara Saumlaki Baru – MTB (perbatasan dengan Australia) |
| 17 | Bandar udara Mopah – Merauke (perbatasan dengan Australia dan Papua Nugini) |

BAB VII

ANTISIPASI DAMPAK PERUBAHAN IKLIM PADA SEKTOR TRANSPORTASI

A. LATAR BELAKANG

Perubahan iklim memberikan dampak yang cukup besar terhadap pembangunan sosial ekonomi Indonesia. Untuk itu strategi untuk mengarusutamakan isu perubahan iklim ke dalam perencanaan pembangunan nasional, termasuk koordinasi, sinergi, monitoring dan evaluasi merupakan tantangan dalam melakukan mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim.

Pemanasan global mengakibatkan perubahan iklim dan kenaikan frekuensi maupun intensitas kejadian cuaca ekstrim. Pemanasan global dapat menyebabkan perubahan yang signifikan dalam sistem fisik dan biologis seperti peningkatan intensitas badai tropis, perubahan pola presipitasi, salinitas air laut, perubahan pola angin, masa reproduksi hewan dan tanaman, distribusi spesies dan ukuran populasi, frekuensi serangan hama dan wabah penyakit, serta mempengaruhi berbagai ekosistem yang terdapat di daerah dengan garis lintang yang tinggi, lokasi yang tinggi, serta ekosistem-ekosistem pantai.

Transportasi merupakan sektor yang mengkonsumsi bahan bakar minyak (BBM) cukup besar di Indonesia. Ketergantungan sektor transportasi terutama transportasi darat terhadap BBM telah menimbulkan kekhawatiran karena jumlah cadangan dan produksi minyak bumi Indonesia terbatas dan pembakaran BBM menimbulkan pencemaran berat di kota besar dan juga berdampak pada perubahan iklim.

B. DAMPAK PERUBAHAN IKLIM

1. Transportasi Darat & Perkeretaapian :

Permasalahan perubahan iklim tersebut di atas berdampak pada transportasi darat dan perkeretaapian. Dampak yang ditimbulkan dari perubahan iklim tersebut memberikan pengaruh terhadap pelayanan kepada pengguna jasa. Dampak yang ditimbulkan adalah sebagai berikut :

Peningkatan suhu udara global berdampak pada perubahan iklim yang menyebabkan kejadian-kejadian berupa peningkatan perubahan cuaca. Terjadinya peningkatan frekuensi perubahan cuaca yang ekstrim tersebut seperti hujan lebat yang memberikan kemungkinan terjadinya banjir, banjir bandang dan tanah longsor. Kondisi banjir yang mengakibatkan tanah longsor mengakibatkan gangguan terhadap transportasi darat dan

perkeretaapian. Dampak yang sering terjadi akibat banjir dan tanah longsor memberikan peluang gangguan jembatan dan jalan untuk transportasi darat, serta gangguan rel kereta api yang tergenang dan rel menggantung.

Pengaruh pola cuaca dan iklim yang akhir-akhir ini mengalami ketidakberaturan tersebut selain menimbulkan banjir juga memberikan dampak turunan akibat genangan air akibat banjir. Dampak turunan tersebut memberikan kerusakan-kerusakan pada prasarana infrastruktur transportasi. Kerusakan tersebut berpotensi memberikan gangguan terhadap pembangunan sarana dan prasarana transportasi serta daya tahan infrastruktur jalan dan perkeretaapian, seperti rel kereta api bengkok, percepatan korosi, kemungkinan longsor, jalan mudah berlubang dan sebagainya.

Dampak perubahan iklim yang lain berupa peningkatan gangguan angin kencang, badai yang berasal dari angin barat maupun angin timur menimbulkan pengaruh terhadap keselamatan angkutan penyeberangan yang melayani lalu lintas antar pulau. Dengan angin kencang yang terjadi akan menimbulkan ombak besar yang akan mengganggu operasional dan keselamatan kapal penyeberangan. Langkah yang sering dilakukan oleh Syahbandar untuk menghindari kejadian buruk yang tidak diinginkan adalah melakukan penundaan pemberangkatan kapal dan apabila kondisi berlangsung cukup lama akan dilakukan pembatalan pemberangkatan kapal. Penundaan dan pembatalan pemberangkatan kapal penyeberangan tersebut berpengaruh kepada pelayanan pada pengguna jasa angkutan penyeberangan baik orang maupun barang. Pelayanan akibat penundaan tersebut akan memberikan kerugian baik waktu maupun kerusakan barang yang akan diangkut antar pulau. Perubahan cuaca ekstrim yang menimbulkan perubahan arah angin juga berpotensi terjadinya angin puting beliung dan badai lokal juga berpengaruh terhadap gangguan pergerakan sarana transportasi darat pada angkutan di jalan baik angkutan penumpang seperti bus dan mobil pribadi dan angkutan barang seperti truk.

Selain gangguan angin laut tersebut, perubahan iklim juga menimbulkan kenaikan paras air laut. Kondisi ini menimbulkan akibat terhadap gangguan pelayaran kapal penyeberangan antar pulau dan gangguan perjalanan transportasi jalan (rob) akibat terjadi kenaikan paras air laut.

Kebanyakan prasarana dan sarana transportasi dipengaruhi oleh penggunaan lahan. Penggunaan lahan juga mendapat pengaruh terutama pada kondisi kemarau dengan situasi yang cukup kering. Kekeringan yang terjadi pada suatu daerah tentunya berpotensi memberikan akibat terhadap kebakaran lahan baik yang dilakukan secara sengaja maupun tidak sengaja. Kekeringan dengan jangka waktu yang lebih panjang yang memberikan dampak kebakaran tersebut memberikan pencemaran asap yang berpotensi mengganggu keselamatan transportasi baik yang terjadi pada transportasi darat dan perkeretaapian. Pada transportasi darat menimbulkan dampak pada gangguan jarak penglihatan mendatar / jarak pandang pengemudi kendaraan dan nahkoda kapal penyeberangan yang beroperasi di sungai

maupun antar pulau juga jarak pandang masinis dalam melihat rambu-rambu keselamatan.

2. Sektor Transportasi Laut

Terendamnya akses dan fasilitas dermaga akibat kenaikan muka air laut. Hal ini akan mempersulit akses menuju pelabuhan dan dermaga, yang pada akhirnya dapat menghambat pelayanan terhadap para pengguna jasa angkutan kapal laut sehingga aktivitas ekonomi terhambat dan mengakibatkan kerugian dari sisi finansial/ekonomis.

Peningkatan kerusakan dermaga dan fasilitas-fasilitas pelabuhan karena gelombang air laut yang tinggi, serta meningkatnya intensitas dan curah hujan.

Dengan semakin tingginya intensitas dan curah hujan, serta tingginya gelombang air laut, resiko terjadinya kerusakan pada dermaga dan fasilitas-fasilitas lain yang ada di pelabuhan akan semakin cepat. Hal ini akan berdampak pada peningkatan biaya operasional untuk perawatan dan pemeliharaan fasilitas-fasilitas yang ada di pelabuhan termasuk dermaga.

Terganggunya aktivitas pelayaran kapal akibat cuaca buruk, perubahan arah angin, dan gelombang laut yang tinggi. Kondisi cuaca yang tidak memungkinkan, termasuk perubahan arah dan kecepatan angin serta tingginya gelombang laut, dapat menghambat aktivitas pelayaran dan mengganggu jadwal operasional kapal. Akibat kondisi cuaca yang buruk, Syahbandar dan pihak pengelola pelabuhan dapat menghentikan pengeluaran Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bagi kapal-kapal yang ada di dermaga. Hal ini tentunya akan berdampak pada keberlanjutan pelayanan angkutan laut dan merugikan baik para pengguna jasa angkutan kapal laut maupun bagi pihak pengelola kapal dan pelabuhan.

Peningkatan resiko terjadinya kecelakaan kapal. Resiko terjadinya kecelakaan kapal akan meningkat akibat kondisi cuaca, angin, gelombang laut, dan curah hujan yang tidak bersahabat. Semakin seringnya kasus kecelakaan kapal yang terjadi akhir-akhir ini merupakan salah satu bukti nyata bahwa perubahan iklim telah berdampak negatif terhadap sektor transportasi laut dan berakibat fatal.

Perubahan pola navigasi dan alur pelayaran nasional, hal ini ditandai dengan perubahan arah dan kecepatan angin yang tidak menentu serta arus laut yang berubah-ubah, telah memaksa terjadinya perubahan terhadap alur pelayaran nasional dan pola navigasi kapal. Hal ini dilakukan dalam rangka proses adaptasi/ penyesuaian terhadap kondisi cuaca dan iklim pada saat ini. Sebab alur pelayaran kapal nasional yang dulu merupakan alternatif jalur terbaik, bisa jadi kondisi dan karakteristik perairannya saat ini telah berubah dan tidak memungkinkan lagi untuk dilewati kapal-kapal nasional, sehingga perlu dicari alternatif dan jalur lain yang lebih aman untuk dilewati.

3. Transportasi Udara

Perubahan iklim yang membawa cuaca yang tidak menentu, arus udara yang makin kencang dan tipis, kenaikan permukaan laut yang cukup signifikan, potensi terjadi banjir yang meningkat, penurunan debit air bersih, potensi terjadinya badai/angin kencang dan kekeringan serta potensi asap karena kebakaran hutan akan mengakibatkan dampak pada operasional transportasi udara pada kegiatan sebagai berikut :

- a. Ambang batas kapasitas terminal yang semakin menurun karena kapasitas udara yang cenderung akan semakin panas;
- b. Peningkatan pemakaian energi di terminal bandar udara, karena untuk mengantisipasi udara panas dalam rangka menjamin kenyamanan pengguna jasa bandar udara;
- c. Potensi kerusakan permukaan *runway*, hambatan operasional bandar udara serta potensi kerusakan prasarana karena potensi terjadinya terendam banjir;
- d. Gangguan sistem informasi karena terjadinya asap kebakaran hutan serta, badai kencang;
- e. Langkanya persediaan air bersih untuk penyegaran tanaman dan keperluan antisipasi kejadian kebakaran;
- f. Penundaan jadwal penerbangan karena penurunan jarak pandang dan rusaknya fasilitas karena tebalnya awan dan terjadinya badai, termasuk akibat kebakaran hutan.

C. KEBIJAKAN DAMPAK PERUBAHAN IKLIM PADA SEKTOR TRANSPORTASI

1. Kebijakan Adaptasi :

a. Transportasi Darat dan Perkeretaapian

Kebijakan adaptasi yang terkait dengan transportasi khususnya transportasi darat dan perkeretaapian terkait dengan penanganan terhadap kendaraan, jaringan dan pergerakan yaitu antara lain :

1) *Transportasi jalan :*

- a) Tata guna lahan dan perencanaan transportasi;
- b) Manajemen transportasi jalan;
- c) Sistem operasi;
- d) Perencanaan dan pengembangan angkutan umum massal
- e) Redesain Prasarana Lalulintas Jalan
- f) Redesain Prasarana SDP
- g) Perubahan Masterplan pelabuhan SDP yang disesuaikan dengan kondisi iklim dan cuaca

2) Perkeretaapian

(1) Perencanaan angkutan massal;

Terhadap gangguan jembatan dan jalan untuk transportasi darat, gangguan rel kereta api yang tergenang dan rel menggantung serta rel kereta api bengkok, percepatan korosi, kemungkinan longsor akibat terjadinya peningkatan frekuensi perubahan cuaca yang ekstrim sehingga berpotensi terjadinya banjir, banjir bandang dan tanah longsor;

(2) Redesain kontruksi jembatan dan jalan serta jalan rel;

Pada gangguan lalu lintas kapal penyeberangan antar pulau dan gangguan perjalanan transportasi jalan (rob) akibat gangguan angin kencang atau badai yang berasal dari angin barat maupun angin timur dan kenaikan paras air laut;

(3) Redesain pelabuhan dan fasilitas pelabuhan untuk aktifitas penyeberangan;

(4) Redesain jalan akses ke pelabuhan/bandar udara untuk aktifitas lalu lintas jalan.

b. Transportasi Laut

- 1) Perubahan dan penyesuaian standar desain fasilitas pelabuhan;
- 2) Perubahan *Master Plan* pelabuhan yang disesuaikan dengan kondisi iklim dan cuaca;
- 3) Implementasi perbaikan sistem informasi dan navigasi kapal.

c. Transportasi Udara

- 1) Penggunaan komponen pesawat yang lebih handal;
- 2) Penerapan program RVSM, RNP-10, PRNav, Non Precision Approach dan ADS-B untuk mempersingkat navigasi penerbangan;
- 3) Melakukan penyesuaian kebutuhan panjang Runway pesawat;
- 4) Perlu dilakukan penyusunan standar disain bandar udara;
- 5) Penggunaan perkerasan landasan agar lebih tahan terhadap suhu yang tinggi;
- 6) Pengembangan jalan alternatif;
- 7) Penentuan zoning di lingkungan bandar udara yang disesuaikan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah setempat;
- 8) Desain dan pembangunan bandar udara melalui kajian lingkungan secara komprehensif;

d. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Fenomena perubahan iklim diantaranya Terjadinya peningkatan frekuensi perubahan cuaca yang ekstrim sehingga berpotensi terjadinya banjir, banjir bandang dan tanah longsor; Pengaruh pola cuaca dan iklim mengalami ketidakberaturan; Gangguan angin kencang atau badai yang berasal dari angin barat maupun angin timur, puting beliung dan badai lokal; Kekeringan, kebakaran dan pencemaran asap berdampak pada sektor transportasi antara lain: gangguan pada lalu lintas dan angkutan pada transportasi jalan dan perkeretaapian (longsor, banjir, pohon tumbang) dan membuat jalan macet, rel menggantung; Gangguan lalu lintas kapal penyeberangan dan gangguan pergerakan sarana transportasi jalan dan kereta api. Kebijakan adaptasi Badan Litbang Perhubungan sebagai berikut:

- 1) Inventarisasi dan penggunaan teknologi transportasi jalan dan kereta api rendah emisi
- 2) Mengembangkan standarisasi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan
- 3) Pengembangan kendaraan elektrik dan hibrida
- 4) Pengembangan kendaraan yang kompatibel dengan bahan bakar nabati (biodiesel, bioetanol, dll)
- 5) Inventarisasi siklus iklim dan cuaca terkait dengan perencanaan transportasi darat jangka menengah dan jangka panjang
- 6) Mengembangkan sispro pengoperasian kapal penyeberangan pada kondisi darurat

2. Kebijakan Mitigasi :

a. Transportasi Darat dan Perkeretaapian

Kebijakan mitigasi yang dilakukan dalam menghadapi perubahan iklim, terhadap gangguan jembatan dan jalan untuk transportasi darat, gangguan rel kereta api yang tergenang dan rel menggantung serta rel kereta api bengkok, percepatan korosi, kemungkinan longsor akibat terjadinya peningkatan frekuensi perubahan cuaca yang ekstrim sehingga berpotensi terjadinya banjir, banjir bandang dan tanah longsor meliputi:

- 1) Pemantauan dan evaluasi lokasi potensi longsor jalan dan jalan rel didukung sistem informasi yang akurat;
- 2) Pemantauan dan evaluasi lokasi jalan rel tergenang didukung sistem informasi yang akurat;
- 3) Penataan lalu lintas;

Pada gangguan lalu lintas kapal penyeberangan antar pulau dan gangguan perjalanan transportasi jalan (rob) akibat gangguan angin kencang atau badai yang berasal dari angin barat maupun angin timur dan kenaikan paras air laut meliputi:

- 1) Penyediaan sistem Informasi Navigasi untuk pelabuhan dan kapal;
- 2) Penjadwalan waktu pengerukan, pemeliharaan fasilitas pelabuhan;

- 3) Penyediaan sistem Informasi ramalan cuaca;
- 4) Penyediaan sistem Informasi daerah rawan asap;

b. Transportasi Laut

Kebijakan mitigasi yang dilakukan dalam menghadapi perubahan iklim yang berpengaruh terhadap konstruksi dermaga dan fasilitas dermaga dengan antisipasi sebagai berikut:

- 1) Peninggian elevasi dermaga serta fasilitas pelabuhan lain;
- 2) Perlindungan terhadap jembatan, jalan, dan akses dermaga serta pelabuhan untuk menghindari terjadinya rendaman air laut;
- 3) Perkuatan prasarana di pelabuhan dan penyediaan bangunan pelindung terhadap fasilitas dermaga dan sarana pelabuhan;
- 4) Pengembangan teknologi hidrodinamik, mesin yang lebih efisien, dan penyesuaian desain fisik kapal sesuai karakteristik perairan;
- 5) Penyesuaian alur dan jalur pelayaran kapal nasional dengan kondisi cuaca dan iklim pada saat ini;
- 6) Penerapan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) yang lebih diperketat;
- 7) Pelaksanaan program *Eco-Port*.

c. Transportasi Udara

- 1) Pengawasan, penggunaan teknologi baru serta prosedur perawatan pesawat udara;
- 2) Penerapan program RVSM, RNP-10, PRNav, Non Precision Approach dan ADS-B untuk mempersingkat navigasi penerbangan;
- 3) Implementasi Performance Based Navigation (PBN);
- 4) Pemanfaatan teknologi GNSS Landing System, ADS-B dll;
- 5) Peningkatan elevasi di sisi muka runway;
- 6) Peningkatan teknologi sistem informasi bagi penundaan/pembatalan penerbangan;
- 7) Perkuatan prasarana di bandar udara dan perlindungan terhadap sarana bandar udara;
- 8) Peningkatan kemampuan SDM dalam menghadapi kejadian darurat termasuk evakuasi kecelakaan;
- 9) Pelaksanaan Program *Ecoairport*.

d. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Fenomena perubahan iklim diantaranya Terjadinya peningkatan frekuensi perubahan cuaca yang ekstrim sehingga berpotensi terjadinya banjir, banjir bandang dan tanah longsor; Pengaruh pola cuaca dan iklim mengalami ketidakberaturan; Gangguan angin kencang atau badai yang berasal dari angin barat maupun angin timur, puting beliung dan badai lokal;

Kekeringan, kebakaran dan pencemaran asap berdampak pada sektor transportasi antara lain: gangguan pada lalu lintas dan angkutan pada transportasi jalan dan perkeretaapian (longsor, banjir, pohon tumbang) dan membuat jalan macet, rel menggantung; Gangguan lalu lintas kapal penyeberangan dan gangguan pergerakan sarana transportasi jalan dan kereta api. Kebijakan mitigasi untuk Badan Litbang Perhubungan sebagai berikut:

- 1) Penggunaan energi baru dan terbarukan
- 2) Mengembangkan fasilitas pendukung penggunaan bahan bakar nabati
- 3) Perencanaan sistem transportasi masal yang rendah emisi gas rumah kaca, seperti busway dengan BBG dan kereta api listrik
- 4) Pengoperasian sistem transportasi massal dikota-kota besar dan metropolitan
- 5) Mengembangkan teknologi kapal ASDP sesuai daerah pelayaran
- 6) Pengaturan schedule pelayaran berdasarkan informasi iklim dan cuaca
- 7) Mengembangkan fasilitas perambuan lalu lintas jalan

D. LANGKAH KEBIJAKAN MITIGASI EMISI

Sebagian besar kota metropolitan dengan populasi penduduk yang besar (lebih dari 500.000 penduduk) mengalami permasalahan yang rumit terhadap angkutan perkotaan dan angkutan lokal. Permasalahan yang timbul adalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi umum yang terbatas dan adanya ketidakseimbangan supply-demand yang akhirnya berdampak pada aktifitas masyarakat. Selain itu kondisi kurang layaknya transportasi umum baik dari sisi pelayanan maupun jumlah armada memberikan potensi perpindahan moda dari angkutan umum ke angkutan pribadi sehingga menimbulkan peningkatan kepemilikan dan pergerakan kendaraan pribadi.

Kebijakan adaptasi yang terkait dengan pengurangan emisi gas dengan kebijakan penggunaan energi alternatif, Standarisasi emisi gas buang melalui pengujian kendaraan bermotor.

Kebijakan mitigasi yang dilakukan dalam menghadapi pengurangan emisi gas, adalah sebagai berikut :

1. Transportasi Darat dan Perkeretaapian

- 1) Transportasi jalan :
 - a) Pelaksanaan moda transportasi berbahan bakar gas;
 - b) Peningkatan penggunaan angkutan umum;
 - c) Pengurangan kemacetan lalu lintas melalui upaya penerapan manajemen lalu lintas berbasis ITS (*Intelligent Transport System*);
 - d) Penggunaan energi alternatif (bahan bakar bio, BBG dll);
 - e) Sosialisasi penggunaan kendaraan berjenis hybrid;
 - f) Penyediaan fasilitas pejalan kaki/pesepeda.

- 2) Perkeretaapian :
 - a) Pengalihan angkutan barang dan moda kendaraan bermotor ke kereta api;
 - b) Pelaksanaan angkutan massal berbasis kereta api.

2. Transportasi Laut

a. Pelaksanaan program *Eco-Port*

Program *Eco-Port* yang merupakan program untuk pembangunan pelabuhan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan, sangat mendukung upaya untuk mengurangi faktor pemicu perubahan iklim. Program *Eco-Port* ini mencakup semua kegiatan yang ada di pelabuhan yang berpotensi mengakibatkan dampak dan penurunan terhadap kualitas lingkungan, antara lain :

- a) Peningkatan kualitas kebersihan daratan dan perairan kolam pelabuhan dari limbah sampah, sanitary, dan B3 (termasuk minyak);
- b) Peningkatan kebersihan, keteduhan dan keasrian lingkungan dalam kawasan pelabuhan;
- c) Peningkatan sarana pelayanan umum, keamanan, ketertiban, dan keselamatan umum;
- d) Peningkatan kapasitas kelembagaan pengelolaan lingkungan kawasan pelabuhan;
- e) Peningkatan Kinerja Pelayanan & Keselamatan Kerja di pelabuhan, berupa:
 - Penggunaan peralatan kapal dan bahan bakar alternatif yang lebih ekonomis dan ramah lingkungan;
 - Implementasi dan penerapan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam MARPOL untuk meminimalisir pencemaran terhadap lingkungan perairan;
 - Upaya penanggulangan keadaan darurat apabila terjadi kecelakaan kapal dan tumpahan minyak ke laut, agar tidak terjadi pencemaran air laut akibat minyak yang tumpah tersebut.
- f. Menyediakan Recieve Facilities (RF) di lingkungan Pelabuhan.

Dasar Hukum yang digunakan dalam pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat tersebut antara lain :

- a) *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut), pengesahan UU No. 17 Tahun 1985;
- b) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1969, pengesahan Keputusan Presiden No. 18 Tahun 1969. Dan *Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1969, pengesahan Keputusan Presiden No. 52 Tahun 1969;

- c) *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*, beserta *The Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*, pengesahan Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986;
- d) *IMO Manual on oil Pollution Contingency Plan (Section II)*.

3. Transportasi Udara

1) Pelaksanaan Program *Ecoairport*

Program *Ecoairport* merupakan salah satu program dan kebijakan kebandarudaraan sub sektor transportasi udara yang dilakukan untuk mencapai tujuan kebandarudaraan yang berwawasan lingkungan, terintegrasi serta mencapai pengembangan yang berkelanjutan.

Pelaksanaan program ini ditempuh melalui langkah-langkah sebagai berikut:

- a) Memperkecil dampak pada kualitas udara dengan mengurangi volume pencemaran udara;
 - b) Mengurangi pemakaian energi operasional bandar udara;
 - c) Memperkecil dampak dengan mengurangi tingkat kebisingan dan getaran;
 - d) Mengurangi polusi dan pencemaran saluran dan air permukaan dari kekeringan air;
 - e) Mengurangi pencemaran tanah/landasan dari minyak, bahan-kimia dan limbah lainnya sebagai akibat operasional bandar udara;
 - f) Pengolahan kembali (daur ulang) dari produk yang digunakan untuk dapat dijadikan sumber daya bagi kepentingan bandar udara;
 - g) Memelihara dan menciptakan lingkungan yang sehat dan alami disekitar bandar udara;
 - h) Target lingkungan ditetapkan berdasarkan pada keadaan setiap bandar udara;
- 2) Peningkatan fasilitas drainase dan hidrologi;
- 3) Penggunaan fasilitas/peralatan yang lebih efisien.

4. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

- 1) Penelitian daerah rawan kecelakaan dan penelitian keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
- 2) Penelitian teknologi prasarana rel dalam mengantisipasi tuntutan keselamatan perkeretaapian
- 3) Penelitian pengembangan Standarisasi pelayanan bidang transportasi jalan, kereta api dan ASDP
- 4) Pengembangan sarana transportasi rendah emisi gas rumah kaca seperti mobil hibrid

- 5) Penelitian spesifikasi kapal penyeberangan berdasarkan wilayah operasional
- 6) Pembangunan sistem transportasi masal yang rendah emisi di kota-kota besar
- 7) Penelitian Sispro keselamatan kapal penyeberangan
- 8) Penelitian kebutuhan perambuan pada daerah rawan kecelakaan.

BAB VIII

KAIDAH PELAKSANAAN

Naskah Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2010 - 2014 ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010 – 2014.

RENSTRA Kementerian Perhubungan disusun dalam rangka menjaga kesinambungan pembangunan nasional khususnya di sektor transportasi serta untuk menjadi arah dan pedoman pelaksanaan penyelenggaraan perhubungan bagi seluruh unit kerja dan stakeholder di lingkungan Kementerian Perhubungan. Untuk itu ditetapkan kaidah-kaidah pelaksanaan sebagai berikut :

1. Seluruh unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan secara bersama-sama mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan RENSTRA Kementerian Perhubungan 2010-2014 dengan sebaik-baiknya.
2. RENSTRA Kementerian Perhubungan dijabarkan ke dalam Rencana Kerja Kementerian Perhubungan (RKKP) Tahun 2010 s/d 2014 dan menjadi acuan bagi Direktorat Jenderal, Badan-Badan dan UPT-UPT di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam menyusun Rencana Kerja Tahun 2010 sampai tahun 2014.
3. RENSTRA Kementerian Perhubungan diharapkan menjadi acuan bagi pemerintah daerah dalam menyusun Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) Tahun 2010 s/d 2014 dengan mengacu pada Rencana Kerja Pemerintah (RKP) Tahun 2010 s/d 2014 khususnya sektor transportasi.
4. Kementerian Perhubungan berkewajiban menjaga konsistensi antara RENSTRA dengan Rencana Kerja Direktorat Jenderal, Badan-Badan dan UPT-UPT di lingkungan Kementerian Perhubungan.
5. Dalam rangka menjaga efektivitas pelaksanaan RENSTRA Kementerian Perhubungan 2010-2014, masing-masing Direktorat Jenderal, Badan-Badan dan UPT-UPT di lingkungan Kementerian Perhubungan berkewajiban melaksanakan pemantauan dan evaluasi kinerja terhadap pelaksanaan RENSTRA dalam keterkaitannya dengan Rencana Kerja Kementerian Perhubungan (RKKP) Tahun 2010 s/d 2014.

MENTERI PERHUBUNGAN

FREDDY NUMBERI

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014

| NO | KEGIATAN | ALOKASI PENDANAAN (Rp.000) | | | | | |
|---------------|---|----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | TOTAL |
| 1 | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; | 71.138.488 | 75.000.000 | 89.220.000 | 115.000.000 | 120.000.000 | 470.358.488 |
| 2 | Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; | 533.683.914 | 727.459.072 | 721.039.757 | 796.288.682 | 917.607.967 | 3.696.079.392 |
| 3 | Pembangunan sarana dan prasarana transportasi SDP dan Pengelolaan Prasarana / Fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan; | 1.124.397.217 | 1.247.323.710 | 1.254.575.823 | 1.405.277.145 | 1.675.795.225 | 6.707.369.120 |
| 4 | Pembinaan dan pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan | 75.433.000 | 103.400.000 | 124.400.000 | 149.000.000 | 181.500.000 | 633.733.000 |
| 5 | Manajemen dan Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat; | 33.790.000 | 50.327.500 | 76.477.500 | 88.927.500 | 92.937.500 | 342.460.000 |
| JUMLAH | | 1.838.442.619 | 2.203.510.282 | 2.265.713.080 | 2.554.493.327 | 2.987.840.692 | 11.850.000.000 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : DUKUNGAN MANAJEMEN & DUKUNGAN TEKNIS LAINNYA DIREKTORAT JENDERAL PEHUBUNGAN DARAT
UNIT KERJA : SETDITJEN PERHUBUNGAN DARAT

(Rp. 000)

| NO | KEGIATAN | SATUAN | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | TOTAL |
|----|---|--------|------|-------------------|------|-------------------|------|-------------------|------|--------------------|------|--------------------|--------------------|
| | | | VOL | BIAYA | VOL | BIAYA | VOL | BIAYA | VOL | BIAYA | VOL | BIAYA | |
| | DUKUNGAN MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PEMBAYARAN GAJI, LEMBUR, HONORARIUM DAN VAKASI | Paket | 1 | 26.000.000 | 1 | 27.500.000 | 1 | 30.000.000 | 1 | 40.950.000 | 1 | 42.000.000 | 166.450.000 |
| 2 | - Penyusunan Peraturan | Paket | 1 | 4.788.488 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.500.000 | 1 | 4.000.000 | 18.288.488 |
| 3 | - Rapat dan sosialisasi | Paket | 1 | 4.500.000 | 1 | 4.500.000 | 1 | 4.500.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 23.500.000 |
| 4 | - Evaluasi dan Pelaporan | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 800.000 | 1 | 900.000 | 1 | 1.500.000 | 1 | 1.500.000 | 5.200.000 |
| 5 | - Kegiatan penunjang manajemen | Paket | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 10.000.000 |
| | DUKUNGAN TEKNIS | | | | | | | | | | | | - |
| 1 | - Perencanaan Umum/SID/DED | Paket | 1 | 13.000.000 | 1 | 13.000.000 | 1 | 14.000.000 | 1 | 15.000.000 | 1 | 15.000.000 | 70.000.000 |
| 2 | - Pengawasan | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 600.000 | 1 | 600.000 | 2.700.000 |
| 3 | - Sistim dan prosedur teknis | Paket | 1 | 700.000 | 1 | 800.000 | 1 | 850.000 | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 | 4.350.000 |
| 4 | - Sertifikasi | Paket | 1 | 250.000 | 1 | 250.000 | 1 | 250.000 | 1 | 250.000 | 1 | 250.000 | 1.250.000 |
| 5 | - Diklat teknis | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 700.000 | 1 | 700.000 | 2.900.000 |
| 6 | - Prasarana dan sarana penunjang teknis | Paket | 1 | 3.000.000 | 1 | 1.250.000 | 1 | 2.020.000 | 1 | 3.500.000 | 1 | 3.500.000 | 13.270.000 |
| 7 | Perencanaan, Evaluasi & Monitoring | Paket | 1 | 2.500.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.500.000 | 1 | 4.000.000 | 1 | 4.000.000 | 17.000.000 |
| 8 | Pengembangan Sistem Informasi Perhubungan Darat | Paket | 1 | 2.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 9.000.000 | 1 | 9.000.000 | 32.500.000 |
| 9 | Kegiatan Pengelolaan anggaran/keuangan | Paket | 1 | 1.000.000 | 1 | 2.300.000 | 1 | 2.500.000 | 1 | 4.000.000 | 1 | 4.000.000 | 13.800.000 |
| 10 | Kegiatan Bidang Hukum & Kehumasan | Paket | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.200.000 | 1 | 1.200.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 7.400.000 |
| 11 | Kegiatan Pengembangan SDM Bidang Phb Darat | Paket | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 7.000.000 |
| 12 | Kegiatan Unit Pelayanan Teknis Ditjen Hubdat | Paket | 1 | 7.900.000 | 1 | 8.400.000 | 1 | 15.000.000 | 1 | 20.000.000 | 1 | 23.450.000 | 74.750.000 |
| | J U M L A H | | | 71.138.488 | | 75.000.000 | | 89.220.000 | | 115.000.000 | | 120.000.000 | 470.358.488 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN SDP
UNIT KERJA : DIREKTORAT LLASDP - DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|------------|---|----------------|-------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| I. | NANGROE ACEH DARUSSALAM | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberanagn) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Balohan | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Meulaboh | 1 | Unit | 1 | 19.712.026 | | | | | | | 1 | 10.000.000 |
| | Peningkatan Derm. Penyeb. Labuhan Haji | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | | | | | 1 | 10.000.000 |
| | Peningkatan Derm. Penyeb. | | | | | | | | | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 |
| | Peningkatan Derm. Penyeb. Singkil | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai (Tamiang, Rimo, Gelombang) | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | Pemb Derm Danau Laut Tawar | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Pulau Terpencil (Beueh) | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 7.500.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Sungai (Tamiang, Rimo, Gelombang) | 1 | Paket | | | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | Pemb.Derm Danau Laut Tawar | 1 | Paket | 1 | 5.000.000 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Pulau Terpencil (Beueh) | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 7.500.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan Kapal Penyeb.750 GT Lts.Lab Haji - Sinabang Thp III | 1 | Unit | 1 | 22.181.264 | 1 | 10.000.000 | | | | | | |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penyeb | | Unit | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | | Paket | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Total per Tahun | 11 | | 3 | 46.893.290 | 7 | 31.000.000 | 4 | 16.000.000 | 7 | 31.000.000 | 8 | 51.000.000 |
| II | SUMATERA UTARA | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan. Derm. Penyeb. | 1 | Unit | | | | | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Ro-Ro di Nainggolan | 1 | Unit | 1 | 4.145.710 | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Pel. Sungai Teluk Buluh | 1 | Paket | | | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb/Peningkatan. Derm. di Danau Toba | 1 | Paket | | | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 |
| | Pemb. Derm. Sungai & Danau | 1 | Paket | | | | | 3 | 10.000.000 | 3 | 15.000.000 | 3 | 22.500.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penyeb | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 4 | Unit | | | 1 | 1.000.000 | 1 | | | | | |
| | Total per Tahun | 9 | | 1 | 4.145.710 | 4 | 12.000.000 | 8 | | | | | |
| III | RIAU | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |

ASDP

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | | |
|-----------|---|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|--|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | |
| | Pemb. Derm. Penyeb Kampung Balak(selat Panjang) | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 15.000.000 | | | | | | | |
| | Peningkatan Derm.Penyeberangan | 1 | Unit | | | | | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 | |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb Derm. Sungai Siak | 1 | Unit | | | 2 | 5.000.000 | 2 | 10.000.000 | 2 | 15.000.000 | 2 | 15.000.000 | |
| | Pemb. Derm.Sungai Kampar (Langgam & Pangkalan Kerinci) | 1 | Unit | | | 2 | 5.000.000 | 2 | 10.000.000 | 2 | 15.000.000 | 2 | 15.000.000 | |
| | Pemb Derm. Sungai indragiri | 1 | Unit | | | | | 2 | 10.000.000 | 2 | 15.000.000 | 2 | 15.000.000 | |
| | Pemb. Derm Sungai Rokan | 1 | Unit | | | 2 | 5.000.000 | 2 | 10.000.000 | 2 | 15.000.000 | 2 | 15.000.000 | |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penyeb | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | | | |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | |
| | Total per Tahun | 8 | | 1 | 7.000.000 | 9 | 40.000.000 | 12 | 60.000.000 | 11 | 75.000.000 | 9 | 60.000.000 | |
| IV | KEPRI | | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm.Penyeb.Dipulau Natuna | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | Pemb.Derm.Penyeb.Dabo tahap V | 1 | Unit | 1 | 16.992.566 | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb.Selat Belia(P.Kundur) | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 10.000.000 | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb.Tanjung Pinang(P.Bintan) | 1 | Unit | 1 | 19.455.305 | 1 | 3.000.000 | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Di Pulau Anambas | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Di Pulau Tarempa | 1 | Unit | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Di Pulau Lingga | 1 | Unit | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Di Pulau Sebangka | 1 | Unit | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Di Pulau (Terluar/Terpencil) | 1 | Unit | | | | | 2 | 20.000.000 | 2 | 15.000.000 | 2 | 30.000.000 | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Sedanu | 1 | Unit | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | Peningkatan Derm.Penyeberangan | 1 | Unit | | | | | | | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 | |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | |
| | SBNP Derm. Penyeb | 1 | Unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | |
| | SARANA | | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Kapal Ro-Ro (500 GT) Lintas Tanjung Pinang - Karimun Thp III | 1 | Unit | 1 | 13.929.300 | | | | | | | | | |
| | Pemb.Kapal Ro-Ro (500 GT) Lintas Tanjung Pinang - Dabo | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 35.000.000 | |
| | Pemb.Kapal Ro-Ro (500 GT) Lintas Dabo - Kuala tungkal | 1 | Unit | 1 | 8.084.948 | | | | | | | | | |
| | Pemb.Kapal Ro-Ro (500 GT) Lintas Tanjung Balai - Karimun | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 11.758.960 | 1 | 7.500.000 | | | |
| | Pemb.Kapal Ro-Ro (750 GT) | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 18.831.000 | 1 | 30.000.000 | |
| | Total per Tahun | 17 | - | 5 | 65.462.119 | 7 | 44.000.000 | 12 | 97.758.960 | 17 | 110.831.000 | 15 | 182.000.000 | |
| V | SUMATERA BARAT | | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Sikakap | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Pulau Pagai Selatan | 1 | Unit | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan Derm.Penyeberangan | 1 | Unit | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Sungai Bangko P. Panjang | 1 | Unit | 1 | 2.074.292 | | | | | | | | | |

ASDP

Created with

download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|-------------|---|----------------|------|-----------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penseb | 1 | Unit | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Total per Tahun | 6 | - | 2 | 9.074.292 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 5 | 18.500.000 | 5 | 26.000.000 |
| VI | JAMBI | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Danau Kerinci | 1 | Unit | | | | | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penseb. Di Muara Kuning | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 |
| | Pemb.Derm.Penseb. Di Muara Tebo | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 |
| | Pemb.Derm.Penseb. Di Kuala Tungkal | 1 | Unit | 1 | 4.847.000 | | | | | | | | |
| | Peningkatan Derm.Penyeberangan | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penseb | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Kapal Ro - Ro (500GT) Jambi - Riau | 1 | Unit | | | 1 | 15.000.000 | 1 | 10.000.000 | | | | |
| | Total per Tahun | 8 | - | 1 | 4.847.000 | 5 | 35.000.000 | 6 | 38.000.000 | 6 | 33.000.000 | 6 | 45.000.000 |
| VII | BENKULU | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penseb. P. Baai Bengkulu | 1 | Unit | 1 | 3.421.385 | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | Peningkatan Derm.Penyeberangan | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penseb | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Total per Tahun | 4 | - | 1 | 3.421.385 | 3 | 15.000.000 | 2 | 10.000.000 | 3 | 15.000.000 | 3 | 15.000.000 |
| VIII | SUMATERA SELATAN | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Sungai Ogan | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb.Derm.Sungai Komring | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb.Derm.Sungai Bayung Lencir | 1 | Unit | 1 | 3.500.000 | 1 | 4.000.000 | | 5.000.000 | | | | |
| | Pemb.Derm.Sungai di Makarti Jaya | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb.Derm.Sungai di Muara Telang | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb.Derm.Sungai di Air Sugian | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb.Derm.Sungai di 16 Ilir | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | | |
| | Pemb.Derm.Sungai Penuguan | 1 | Unit | 1 | 3.500.000 | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Sungai di Tangga Buntung | 1 | Unit | | | | | | | | | 1 | |
| | Pemb.Derm.Sungai | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | | | |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penseb | 1 | Unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | | | | | |

ASDP

Created with

download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|-----------|---|----------------|------|-----------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 |
| | Peningkatan Alur Pelayaran | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb Bus Air | 1 | Unit | | | | | | | 1 | - | | |
| | Pemb Bus Air | 1 | Unit | | | 1 | 2.756.250 | | | | | | |
| | Pemb Bus Air | 1 | Unit | | | | | 1 | 2.894.063 | | | | |
| | Total per Tahun | 16 | - | 2 | 7.000.000 | 12 | 49.756.250 | 13 | 65.894.063 | 13 | 68.000.000 | 7 | 50.500.000 |
| IX | BANGKA BELITUNG | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Di Pulau Lepar | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Di Pulau Liat | 1 | Unit | | | | | | | | | 1 | 20.000.000 |
| | Peningkatan Derm. Penyeb. | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Peningkatan Derm. Penyeb. Tanjung Ru | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | | |
| | Total per Tahun | 4 | - | - | - | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 3 | 17.500.000 | 2 | 25.000.000 |
| X | LAMPUNG | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Bakauheni VI | 1 | Unit | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 30.000.000 |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Ketapang (Lintas alternatif Jawa - Sumatera) | 1 | Unit | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 30.000.000 |
| | Pemb.BreakwaterDerm.Penyeb. Bakauheni | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 15.000.000 | | |
| | Pemb.Elevated Side Ramp dan Gangway di Derm.Penyeb. Bakauheni V | 1 | Unit | | | 1 | 15.000.000 | | | | | | |
| | Peningkatan Derm. Penyeb. | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 | 1 | 15.000.000 | 1 | 30.000.000 |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan Derm. Danau ranau | 1 | Unit | 1 | 410.300 | | | | | | | | |
| | Replacement dermaga Kuala teladas | 1 | Unit | 1 | 2.000.000 | | | | | | | | |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penyeb | 1 | Unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 |
| | Total per Tahun | 9 | - | 2 | 2.410.300 | 6 | 27.000.000 | 7 | 47.000.000 | 7 | 52.000.000 | 6 | 92.000.000 |
| XI | BANTEN | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Margagiri (Lintas alternatif Jawa - Sumatera) | 1 | Unit | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 28.486.160 |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Di Tangerang (Lintas Tangerang - P. Seribu) | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 7.500.000 | 1 | 25.000.000 |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Merak VI | 1 | Unit | | | | | 1 | | | | | |
| | Pemb.Elevated Side Ramp dan Gangway di Derm.Penyeb. Merak V | 1 | Unit | | | 1 | 15.000.000 | | | | | | |
| | Pemb. Dermaga Kapal Cepat Di Merak | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | | | | | |
| | Peningkatan Derm. Penyeb. | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 6 | - | - | - | 2 | 25.000.000 | 3 | | | | | |

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|-------------|--|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| XII | D K I | | | | | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | - | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| XIII | JAWA BARAT | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Di Waduk Cirata Di kebun Coklat | 1 | Unit | 1 | 501.736 | 1 | 3.000.000 | 1 | 4.500.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb.Derm.Di Waduk Jatiluhur | 1 | Unit | | | 1 | 4.500.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb.Derm.Di Waduk Gembong Di Sungai Citarum | 1 | Unit | 1 | 2.805.989 | | | | | | | | |
| | Peningkatan Dermaga Sungai Di Pamotan | 1 | Unit | 1 | 999.291 | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 4 | - | 3 | 4.307.016 | 2 | 7.500.000 | 2 | 9.500.000 | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 |
| XIV | JAWA TENGAH | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan Derm.Sungai Di Jogjog | 1 | Unit | 1 | 2.497.106 | | | | | | | | |
| | Pemb.Derm.Sungai Di Karanganyar | 1 | Unit | | | 1 | 3.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Rehab.Derm.Pulau Karang | 1 | Unit | 1 | 4.463.000 | | | | | | | | |
| | Peningkatan Derm.Sungai / Danau | 1 | Unit | | | | | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb.Breakwater Derm.Penyeb.Kendal Tahap II (termasuk supervisi) | 1 | Unit | 1 | 12.000.000 | 1 | 10.000.000 | | | | | | |
| | Pemb. DermagaKapal Cepat di kendal | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 20.000.000 |
| | Peningkatan Derm.Penyeb | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penyeb | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Total per Tahun | 9 | - | 3 | 18.960.106 | 4 | 23.000.000 | 5 | 23.000.000 | 6 | 30.500.000 | 5 | 38.000.000 |
| XV | DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb/peningkatan Derm. Di Waduk Sermo | 1 | Unit | | | | | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 |
| | Peningkatan derm.DiSungai Glagah Kab Kulon Progo | 1 | Unit | | | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | | | | |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Total per Tahun | 3 | - | - | - | 2 | 3.500.000 | 3 | 4.500.000 | 2 | 1.500.000 | 2 | 1.500.000 |
| XVI | JAWA TIMUR | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Ketapang | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Ujung | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Kamal | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Breakwater Derm. Penyeb. Lamongan Tahap II | 1 | Unit | 1 | 15.000.000 | 1 | 10.000.000 | | | | | | |

ASDP

Created with

download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|--------------|--|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Pulau Raas Kab. Sumenep Tahap I | 1 | Unit | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 15.000.000 | | | | |
| | Peningkatan derm. Penyeb. | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Sepekan (Pulau terpencil) Kab. Sumenep Tahap I | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | 1 | 4.000.000 | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 | 2 | 10.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan Rambu Sungai dan Danau | 1 | Unit | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Total per Tahun | 8 | - | 3 | 29.000.000 | 5 | 34.500.000 | 6 | 45.500.000 | 7 | 38.986.160 | 4 | 15.500.000 |
| XVII | BALI | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Gunaksa Tahap III (termasuk Supervisi) | 1 | Unit | 1 | 16.000.000 | 1 | 20.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Bali Utara | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Padang Bai II Tahap IV (termasuk Supervisi) | 1 | Unit | 1 | 3.500.000 | 1 | 20.000.000 | 1 | 10.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Glimanuk | 1 | Unit | | | 1 | 15.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Peningkatan derm. Penyeb. | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Derm. Penyeb. | 1 | Unit | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Kapal Ro - ro (500 GT) | 1 | Unit | - | | 1 | 30.235.650 | - | | - | | - | |
| | Total per Tahun | 7 | - | 2 | 19.500.000 | 5 | 85.735.650 | 4 | 25.500.000 | 4 | 20.500.000 | 3 | 10.500.000 |
| XVIII | NUSA TENGGARA BARAT | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan Pemb. Derm. Penyeb. Pototano | 1 | Unit | | | | | 1 | | | | | |
| | Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Sape | 1 | Unit | 1 | 2.870.364 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Lombok Utara | | | | | | | | | 1 | | 1 | |
| | Dermaga Penyeberangan di P. Terpencil (Gili Air, Gili Meno, Gili Trawangan, Sangeang dan Senggigi) | 1 | Unit | | | | | 2 | | 2 | | 1 | 5.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Dermaga Penyeberangan | | | | | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Kapal RO - Ro (500 GT) | | | | | | | | | 1 | 22.078.000 | | |
| | Total per Tahun | 3 | - | 1 | 2.870.364 | 4 | 500.000 | 3 | 500.000 | 4 | 27.578.000 | 3 | 5.500.000 |
| XIX | NUSA TENGGARA TIMUR | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Waikelo | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Breakwater Derm. Penyeb. Waikelo | 1 | Unit | 1 | 12.000.000 | 1 | 15.000.000 | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Marpokot | 1 | Unit | 1 | 2.000.000 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Teluk Gurita | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Nangakeo (Ende) | | | | | | | | | | | | |

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|-----------|---|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Peningkatan Derm. Penyeb. Aimere | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Kalabahi | 1 | Unit | | | | | | | | | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Larantuka | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Lembata (Lewoleba) | 1 | Unit | 1 | 15.756.078 | 1 | 10.000.000 | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Rote | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Sulamu | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Sabu | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Hansisi (P. Semau) | 1 | Unit | | 4.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Balauring | 1 | Unit | | | 1 | | 1 | | | 10.000.000 | | 10.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Waiwerang | 1 | Unit | | 3.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Baranusa | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Maritaeng | 1 | Unit | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Atapupu | 1 | Unit | | | | | 1 | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Dermaga Penyeberangan | | Unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Kapal Ro-Ro (300 GT) | | unit | | | | | | | 1 | 17.575.985 | | |
| | Pemb. Kapal Ro-Ro (500 GT) | | unit | | | | | | | 1 | 22.078.000 | | |
| | Pemb. Kapal RO-Ro (500 GT) (NTT-Maluku) | | unit | | | | | | | | | 1 | 33.039.400 |
| | Total per Tahun | 14 | - | 4 | 40.756.078 | 9 | 66.000.000 | 9 | 51.000.000 | 11 | 115.653.985 | 8 | 84.039.400 |
| XX | KALIMANTAN BARAT | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Ketapang - Babel | 1 | Unit | 1 | 16.419.000 | | | | | | | | |
| | Peningkatan dermaga penyeberangan | | | | | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | DAS MELAWAI | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Serawai | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Ambalau | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Dedai | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | DAS MEMPAWAH | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Batu Ampar | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Kubu | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Rasau Jaya | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Teluk Pakedai | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | DAS SAMBAS BESAR | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Pemangkat | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Jawai | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Teluk Keramat | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | DAS PAWAN | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Delta Pawan | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Muara Pawan | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Sandai | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. di Pulau Karimata | | | | | | | | | | | | |

ASDP

Created with

download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|------------|---|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Dermaga Penyeberangan | 1 | unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 |
| | Peningkatan rambu sungai dan danau | 1 | unit | | | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 |
| | Peningkatan alur pelayaran | 1 | unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan bus air | 1 | unit | | | 1 | 2.625.000 | | | | | | |
| | Pembangunan kapal Ro-RO (300 GT) | 1 | unit | | | | | 1 | 15.772.800 | | | | |
| | Pembangunan kapal Ro-RO (300 GT) | 1 | unit | | | | | | | | | 1 | 38.403.265 |
| | Pembangunan kapal Ro-RO (500 GT) (Kalbar-Kep.Riau) | 1 | unit | | | | | | | | | 1 | 53.039.400 |
| | Total per Tahun | 21 | - | 1 | 16.419.000 | 13 | 55.625.000 | 14 | 73.772.800 | 17 | 78.000.000 | 12 | 159.442.665 |
| XXI | KALIMANTAN TIMUR | | | | | | | | | | | | |
| | DAS KAYAN | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Pujungan | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Long Bia | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Muara Segah | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Tanjung Redeo | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 25.000.000 |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Sambaliung | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 25.000.000 |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Muaralasan | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 25.000.000 |
| | pembangunandermaga sungai di kayan tahap III termasuk supervisi | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 7.000.000 | | | | | | |
| | DAS MAHAKAM | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Tiong Ohang | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Long Pahangai | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Ujoh Bitang | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Long Hubung | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Kota Bangun | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Muara Kaman | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Tenggarong | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Samarinda | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Muara Bengkal | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan Derm. II Penyeb. Kariangau | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | | | | |
| | Peningkatan dermaga penyeb kariangau | 1 | Unit | 1 | 2.375.000 | 1 | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Panajam | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Sebatik | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 8.000.000 | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Ancam Tahap IV | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | | | | | | | | |
| | Alur dan Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Dermaga Penyeberangan | 1 | Unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | | | | | |
| | Peningkatan rambu sungai & Danau | 1 | Unit | | | 1 | 2.000.000 | 1 | | | | | |
| | Peningkatan Alur Pelayaran | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | | | | | |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |

ASDP

Created with

download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | | |
|--------------|--|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|--|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | |
| | Pemb. Kapal Penyeb 500 GT Lts. Tarakan - Nunukan Thp II | 1 | Unit | 1 | 24.000.000 | 1 | 25.000.000 | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 17 | - | 5 | 48.375.000 | 12 | 88.500.000 | 13 | 75.500.000 | 15 | 68.000.000 | 12 | 113.000.000 | |
| XXII | KALIMANTAN TENGAH | | | | | | | | | | | | | |
| | DAS BARITO | | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Tempulang Jenamas | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Mengkatip | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Timpah | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Buntok | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | Pemb. Dermaga Sungai di Danau Sembayan | 1 | Unit | 1 | 3.057.740 | 2 | 5.000.000 | | | | | | | |
| | DAS KAHAYAN | | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Tewah | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Miri | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Tumbang Laung | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Muara Sebayon | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | DAS KATINGAN | | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Pagatan | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Petak Bahandang | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | DAS SERUYAN | | | | | | | | | | | | | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Kuala Pembuang | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Telaga Pulang | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | - Pemb. Derm. Sungai di Rantau Pulut | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | Pemb. Derm. Sungai di Muara Teweh | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 | |
| | Pemb. Derm. Sungai di Nangabulik | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai di Purukcahu | 1 | Unit | 1 | 4.985.920 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | | | |
| | Pemb. Dermaga Sungai di Sungai Kapuas | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai di Sungai Kapuas | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai di Rambang kota | 1 | Unit | 1 | 3.881.500 | 1 | 5.000.000 | | | | | | | |
| | Peningkatan derm. Sungai di pasar lama buntok tahap III | 1 | Unit | 1 | 4.015.295 | 1 | 5.000.000 | | | | | | | |
| | Penigkatan Derm. Sungai kahayan di kuala kurun kab. Gunung mas | 1 | Unit | 1 | 2.909.100 | | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 22 | - | 5 | 18.849.555 | 16 | 95.000.000 | 12 | 80.000.000 | 17 | 85.000.000 | 6 | 90.000.000 | |
| XXIII | KALIMANTAN SELATAN | | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan derm.penyeb.II Batu licin Tahap VI | 1 | Unit | 1 | 2.773.601 | 1 | 5.000.000 | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai Alalak | 1 | Unit | 1 | 11.717.058 | 1 | 10.000.000 | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Sebuku | 1 | Unit | | | 2 | 5.000.000 | 2 | | | | | | |
| | Pemb. Dermaga Penyeberangan Pulau Laut | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | | | | | | |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan dermaga sungai jelapat | 1 | Unit | 1 | 831.458 | | | | | | | | | |
| | Pembangunan dermaga sungai di danau pangang | 1 | Unit | 1 | 3.831.619 | | | | | | | | | |

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|-------------|---|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Pembangunan dermaga sungai di Alalan | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | Pembangunan Derm. Sungai di Pasungkan | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pembangunan dermaga Sungai di Tamban | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pembangunan dermaga sungai di candilaras | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Pembangunan dermaga sungai di nangabulik | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | Peningkatan dermaga sungai Pasar Baru | 1 | Unit | 1 | 3.800.000 | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Dermaga Penyeberangan | 1 | Unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 |
| | Peningkatan rambu sungai dan danau | 1 | Unit | | | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 |
| | Peningkatan Alur pelayaran | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Total per Tahun | 15 | - | 5 | 22.953.736 | 13 | 58.000.000 | 11 | 38.000.000 | 12 | 50.500.000 | 6 | 38.000.000 |
| XXIV | SULAWESI UTARA | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Musi di P. Salibabu | 1 | Unit | 1 | 12.400.000 | 1 | 10.000.000 | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Marampit | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Miangas | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeberangan di Biaro | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Tagulandang di talaud | 1 | Unit | 1 | 9.831.300 | | | | | | | | |
| | Rehab dermaga penyeberangan lembah | 1 | Unit | 1 | 228.184 | | | | | | | | |
| | Peningkatan dermaga penyeberangan | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Dermaga Penyeberangan | 1 | Unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 |
| | Sarana | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal penyeberangan perintis lintas Tagulandang - Siau - biaro (300 GT) | 1 | Unit | 1 | 3.500.000 | | | | | | | | |
| | Pemb. Kapal RO-Ro (500 GT) | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 22.078.000 | | |
| | Total per Tahun | 10 | - | 6 | 36.959.484 | 6 | 41.000.000 | 6 | 36.000.000 | 6 | 48.078.000 | 3 | 6.000.000 |
| XXV | GORONTALO | | | | | | | | | | | | |
| | Rehab Dermaga Penyeberangan Gorontalo | 1 | Unit | 1 | 1.266.889 | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Marisa tahap IV | 1 | Unit | 1 | 22.404.382 | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 2 | - | 2 | 23.671.271 | - | - | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | - | - |
| XXVI | SULAWESI TENGAH | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan dermaga penyeberangan Taipa | 1 | Unit | 1 | 650.000 | | | | | | | 1 | 5.000.000 |
| | Pembangunan dermaga penyeberangan di Luwuk | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pembangunan dermaga penyeberangan di Salakan | 1 | Unit | | | | | 1 | | | | | |
| | Pembangunan dermaga penyeb.di Ueboune tahap II | 1 | Unit | 1 | 17.350.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | | | | | |
| | Pembangunan dermaga penyeberangan di Kolonadale tahap II | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | | | | | |
| | Pembangunan dermaga penyeberangan di Batubire tahap II | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | | | | | |
| | Pembangunan dermaga Penyeberangan | 1 | Unit | | | | | 1 | | | | | |
| | Peningkatan dermaga penyeberangan | 1 | Unit | | | | | | | | | | |

ASDP

Created with

download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|---------------|--|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan dermaga Danau di danau soroako-Nuha | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | | |
| | Alur dan Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Dermaga Penyeberangan | 1 | Unit | | | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.000.000 |
| | Total per Tahun | 10 | - | 4 | 32.000.000 | 6 | 36.000.000 | 9 | 46.000.000 | 5 | 21.000.000 | 7 | 66.000.000 |
| XXVII | SULAWESI SELATAN | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan dermaga penyeberangan patumbukan | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Peningkatan dermaga penyeberangan Siwa | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeberangan Garonkong tahap VI | 1 | Unit | 1 | 16.700.149 | | | | | | | | |
| | Dermaga penyeberangan di pulau terpencil (Tanah Jampea, Bonerote, Kalao, Kalaotao) | 1 | Unit | | | | | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Peningkatan dermaga penyeberangan | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Prasarana (Sungai & Danau) | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan dermaga Danau Matonon dan Towuti | 1 | Unit | | | 4 | 10.000.000 | 4 | 10.000.000 | 4 | 10.000.000 | | |
| | Peningkatan dermaga sungai Danau Matono lintas Soroako - Nuha | 1 | Unit | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | Peningkatan dermaga sungai danau Matano Lintas Nuha-Soroako | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 8 | - | 2 | 21.700.149 | 5 | 15.000.000 | 6 | 22.500.000 | 8 | 32.500.000 | 3 | 25.000.000 |
| XXVIII | SULAWESI TENGGARA | | | | | | | | | | | | |
| | Prasarana (Penyeberangan) | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeberangan Lasusua | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Peningkatan Dermaga Penyeberangan Maeasangka | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeberangan Bau Bau | 1 | Unit | | | | | | | | | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeberangan Wara | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan Derm. Penyeberangan Kendari | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | Peningkatan Dermaga Penyeberangan Labuan | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Peningkatan Dermaga Penyeberangan Dongkala | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Pembangunan Dermaga Penyeberangan Kamaru tahap VII selesai | 1 | Unit | 1 | 11.202.970 | | | | | | | | |
| | Pembangunan dermaga penyeberangan Wanci tahap VI (selesai) | 1 | Unit | 1 | 11.202.970 | | | | | | | | |
| | Pembangunan dermaga penyeberangan Labuan tahap I | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | peningkatan dermaga penyeberangan | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Alur & Perambuan | | | | | | | | | | | | |
| | SBNP Dermaga Penyeberangan | 1 | Unit | | | 2 | 2.000.000 | 2 | | | | | |
| | Total per Tahun | 12 | - | 3 | 26.405.940 | 6 | 32.000.000 | 7 | | | | | |
| XXIX | SULAWESI BARAT | | | | | | | | | | | | |
| | Peningkatan/Rehabilitasi Derm. Sungai Tarailu (Termasuk desain & Supervisi) | 1 | Unit | 1 | 2.000.000 | | | | | | | | |
| | Pembanguna dermaga sungai | 1 | Unit | | | | | | | | | | |

ASDP

Created with

download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|-------------|---|----------------|------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Total per Tahun | 2 | - | 1 | 2.000.000 | - | - | - | - | 1 | 5.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| XXX | MALUKU UTARA | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Soasiu | 1 | Unit | | | 1 | 5.500.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Obi tahap II (termasuk supervisi) | 1 | Unit | 1 | 5.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 10.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Bastiong | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Sidangoli | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Patani Tahap V (termasuk supervisi) | 1 | Unit | 1 | 3.759.625 | 1 | 5.000.000 | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Rum | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. P. Terpencil (Makian, Payahe, Labuha, Kacapi, Kusu, Bisa, Mandioli, Kasiruta, Kapeleo,) | 2 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Pengadaan/Pembangunan Kapal Penyeb. Perintis 500 GT Lintas Sanana-Mangole-Bobong Thp II (Termasuk Supervisi) | | | 1 | 24.000.000 | 1 | 15.000.000 | | | | | | |
| | Pengadaan/Pembangunan Kapal Penyeb. Perintis 500 GT Lintas Babang-Obi -SananaThp I (Termasuk Supervisi) | | | 1 | 3.500.000 | 1 | 20.000.000 | | | | | | |
| | Peningkatan Derm.Penyeb. Alur dan Perambuan | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | SBNP Derm.Penyeb | | | | | 2 | 2.000.000 | 2 | 2.000.000 | 2 | 2.000.000 | 2 | 2.000.000 |
| | Total per Tahun | 8 | - | 4 | 36.259.625 | 8 | 65.000.000 | 6 | 37.000.000 | 5 | 27.000.000 | 4 | 17.000.000 |
| XXXI | MALUKU | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Larat tahap VII selesai | 1 | Unit | 1 | 6.107.410 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Nusa Laut Tahap II | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Di Wahai | 1 | Unit | | | 1 | 15.000.000 | 1 | 7.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Tapa (Ilwaki) | 1 | Unit | 1 | 7.805.857 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Teluk Bara (P. Buru) | 1 | Unit | 1 | 8.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 8.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Benjina | 1 | Unit | 1 | 8.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 8.000.000 | | | | |
| | Pemb.Derm.Penyeb. Air Nenang | | | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb Wailey Thp. I (Termasuk Supervisi) | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb Airmanang Thp. I (Termasuk Supervisi) | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | | | | | | | | |
| | Peningkatan Dermaga Penyeberangan Waipirit | 1 | Unit | 1 | 11.500.000 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Lakor | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Kisar tahap II | 1 | Unit | 1 | 11.600.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 10.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Poka | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Waipirit | | | | | | | | | | | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Haruku | 1 | Unit | | | | | | | 1 | 7.500.000 | 1 | 10.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Saparua | 1 | Unit | | | | | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. P. Terpencil (Wonreli, Adault, Namlea, Bandanaira, Balo, Tikong, Laiwui, Saketa, Elat) | 1 | Unit | | | | | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pengadaan/Pembangunan Kapal Penyeb. Perintis 500 GT Lintas Namlea-Sanana Thp I | 1 | Unit | 1 | 3.500.000 | 1 | 15.000.000 | 1 | | | | | |

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|---------------|--|----------------|------|-----------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Pengadaan/Pembangunan Kapal Penyeb. Perintis 500 GT Lintas Ilwaki-Kisar-Moa-Lakor Thp I | 1 | Unit | 1 | 3.500.000 | 1 | 24.556.810 | 1 | 20.000.000 | | | | |
| | Pengadaan/Pemasangan SBNP di Pel. Penyeb.Saumlaki, Wahai, Ilwaki, Larat, (Termasuk Desain & Supervisi) | 4 | Unit | | 2.700.000 | | | | | | | 1 | 57.677.000 |
| | Total per Tahun | 21 | - | 12 | 84.713.267 | 9 | 114.556.810 | 11 | 118.000.000 | 9 | 67.000.000 | 9 | 167.677.000 |
| XXXII | PAPUA | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. di Saubeba | 1 | Unit | 1 | 2.026.600 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. di Waren | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai di Kab. Mimika | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. di Jayapura | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Biak | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Numfor | 1 | Unit | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai Suru Suru Sungai Eilenden | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb. Derm. Sungai Yepawair di Sungai Loren | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb. Derm. Sungai Awok di Sungai Eilenden | 1 | Unit | | | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | | |
| | Pemb. Derm. Sungai Kasonaweja di Sungai Membramo | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | 7.500.000 | | |
| | Pemb. Derm. Sungai Bagusa Sungai Membramo | 1 | Unit | | | | | 1 | 7.500.000 | 1 | 7.500.000 | 1 | 15.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. P. Misol | 1 | Unit | | | | | | | | | 1 | 10.000.000 |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Pamako (Timika) | 1 | Unit | 1 | 4.000.000 | 1 | 15.000.000 | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai di Membrano | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | |
| | Pemb. Derm. Sungai Ikisi di Sungai Romenke | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb. Derm. Sungai Asiki di Sungai Bouven Digul | 1 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Sungai di Digul | 1 | Unit | | | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb. Derm. Sungai di Asmat (Komor dan Buani) | 2 | Unit | | | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | Pemb. Kapal Penyeb Perintis 500 GT Lintas Nabire-Manokwari Thp III Selesai (Termasuk Supervisi) | 1 | Unit | | 15.356.378 | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 20 | - | 2 | 21.382.978 | 9 | 75.000.000 | 11 | 67.500.000 | 9 | 65.000.000 | 5 | 40.000.000 |
| XXXIII | IRJABAR | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. di Manokwari | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. di Sorong | 1 | Unit | 1 | 12.857.977 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. di Fak-Fak | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Waigeo (Raja Ampat) | 1 | Unit | 1 | 7.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 7.500.000 | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. Babo | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Derm. Penyeb. di P. Terpencil (Kolobo, Jefman, Agats, Ewer, Fakfak, Inanwatan, Opin, Mogen, Yos Sudarso, Salawati) | 1 | Unit | | | 1 | 7.500.000 | 1 | | | | | |
| | Total per Tahun | 4 | - | 3 | 26.857.977 | 2 | 17.500.000 | 2 | | | | | |
| | KANTOR PUSAT | | | | | | | | | | | | |

ASDP

Created with

download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---|----------------|-------|-----------------|-------------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | | | | | | | | | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | | | | | | | | | |
| XXXIV | SATKER PENGEMBANGAN TRANSPORTASI SDP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Der. Penyeb. Merak V Thp. II (Termasuk Supervisi) | 1 | Unit | | 17.770.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Der. Penyeb. Bakauheni V Thp. II (Termasuk Supervisi) | 1 | Unit | | 39.373.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan Break Water Merak Tahap II | 1 | Unit | | 31.963.127 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan Dermaga VI Merak | 1 | Unit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan Dermaga VI Bakauheni | 1 | Unit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan Elevated Side Ramp Dermaga V Merak & Bakauheni | 2 | Unit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan Gangway Dermaga V Merak dan Bakauheni | 2 | Unit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan Dermaga Kapal Cepat Merak dan Bakauheni | 2 | Unit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | PROGRAM RESTRUKTURISASI & KELEMBAGAAN ASDP | 7 | Studi | | 5.250.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | STUDI DESAIN DAN SUPERVISI | 2 | Studi | | 1.500.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AP (Administrasi Proyek) | 1 | Lap. | | 7.972.253 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 21 | - | - | 103.828.380 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| XXXV | SATKER PENGEMBANGAN SARANA SDP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal 1500GT lintas Kendal - Kumai (Termasuk Supervisi) Tahap III | | | | 11.452.362 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal 500 GT lintas Manggar - Ketapang (Termasuk Supervisi) Tahap III | | | | 14.942.601 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal 500 GT lintas Kamaru - Wanci (Termasuk Supervisi) Tahap III | | | | 11.820.092 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal 200 GT lintas Parit Sarem - Sungai Nipah (Termasuk Supervisi) Tahap III | | | | 9.166.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal 500 GT lintas Ampana-Wakai/P.Togean - Marissa (Termasuk Supervisi) Tahap II | | | | 24.000.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal 500 GT lintas Patani - Sorong (Termasuk Supervisi) Tahap II | | | | 24.000.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal 300 GT lintas Tapa -Ilwaki - Letti (Termasuk Supervisi) Tahap II | | | | 20.000.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pembangunan kapal 500 GT lintas Kuala Tungkal - Tanjung Uban (Termasuk Supervisi) Tahap I | | | | 3.500.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AP (Administrasi Proyek) | 1 | Lap. | | 7.972.253 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | - | - | - | 126.853.308 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| XXXVI | SATKER PERENCANAAN TEKNIS DAN PENGAWASAN TRANSPORTASI SDP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | STUDI DESAIN DAN SUPERVISI | 4 | studi | | 2.800.000 | 8 | | 8 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | STUDI KEBIJAKAN LLASDP | 1 | Studi | | 980.000 | 2 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | STUDI SID | 4 | Studi | | 3.450.000 | 8 | | 8 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AP (Administrasi Proyek) | 1 | Lap. | | 7.972.253 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ASDP

Created with


download the free trial online at nitropdf.com/professional

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|----------------|---|----------------|----------|-----------------|-------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Total per Tahun | 9 | - | - | 15.202.253 | 18 | - | 18 | - | 18 | - | 18 | - |
| XXXVII | SATKER PENGEMBANGAN KEPERINTISAN | | | | | | | | | | | | |
| | Subsidi 49 Kapal Angkutan Penyeberangan Perintis di 91 Lintas Penyeberangan Perintis | 1 | | | 140.228.027 | | | 2 | | | | | |
| | STUDI KEBIJAKAN LLASDP | 5 | Studi | | 2.225.600 | 4 | | 4 | | 4 | | 4 | |
| | AP (Administrasi Proyek) | 1 | Lap. | | 7.972.253 | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 6 | - | - | 150.425.880 | 4 | - | 6 | - | 4 | - | 4 | - |
| XXXVIII | SATKER PENUNJANG SARANA TRANSPORTASI SDP | | | | | | | | | | | | |
| | Pemb. Kapal Penyeber. Sungai Type Ro-Ro 75 GT Lts. Kota Kandis - Teluk Buan(Termasuk supervisi) | 1 | Unit | | 6.000.000 | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | |
| | SURVEY/STUDY KELAYAKAN/PENYUSUNAN MASTER PLAN/DED/SID | 2 | Studi | | 1.500.000 | 4 | | 4 | | 4 | | 4 | |
| | PENINGKATAN KEMAMPUAN SDM | 4 | Kegiatan | | 800.000 | 6 | | 6 | | 6 | | 6 | |
| | AP (Administrasi Proyek) | 1 | Lap. | | 9.111.146 | | | | | | | | |
| | Total per Tahun | 7 | - | - | 17.411.146 | 12 | - | 12 | - | 12 | - | 12 | - |
| XXXIX | SATKER PENINGKATAN KESELAMATAN DAN PELAYANAN TRANSPORTASI SDP | | | | | | | | | | | | |
| | PENINGKATAN KEMAMPUAN SDM | 3 | Kegiatan | | 1.800.000 | | | | | | | | |
| | STUDI KEBIJAKAN LLASDP | 3 | Studi | | 2.100.000 | | | | | | | | |
| | STUDI DESIGN DAN SUPERVISI | 2 | Studi | | 850.000 | | | | | | | | |
| | AP (Administrasi Proyek) | 1 | Lap. | | 6.833.359 | | | | | | | | |
| XXXIII | Pusat | | | | | | | | | | | | |
| | Pengembangan SDM dan Teknologi | | | | | 10 | 4.000.000 | 10 | 4.000.000 | 10 | 4.000.000 | 10 | 4.000.000 |
| | Studi Kebijakan LLASDP | | | | | 5 | 3.000.000 | 5 | 3.000.000 | 5 | 3.000.000 | 5 | 3.000.000 |
| | Studi Potensi Transportasi SDP | | | | | 3 | 3.000.000 | 3 | 3.000.000 | 3 | 3.000.000 | 3 | 3.000.000 |
| | Pra Studi Kelayakan Transportasi Penyeberangan | | | | | 1 | 650.000 | 1 | 650.000 | 1 | 650.000 | 1 | 650.000 |
| | Pra Studi Kelayakan Transportasi Sungai | | | | | 7 | 4.800.000 | 7 | 4.800.000 | 7 | 4.800.000 | 7 | 4.800.000 |
| | Studi Kelayakan Transportasi Penyeberangan | | | | | 3 | 1.950.000 | 3 | 1.950.000 | 3 | 1.950.000 | 3 | 1.950.000 |
| | Studi Kelayakan Transportasi Danau | | | | | 1 | 800.000 | 1 | 800.000 | 1 | 800.000 | 1 | 800.000 |
| | Penyusunan Master Plan Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan | | | | | 4 | 2.200.000 | 4 | 2.200.000 | 4 | 2.200.000 | 4 | 2.200.000 |
| | Penyusunan Master Plan Pembangunan Pelabuhan Sungai | | | | | 5 | 2.500.000 | 5 | 2.500.000 | 5 | 2.500.000 | 5 | 2.500.000 |
| | Penyusunan Master Plan Pembangunan Pelabuhan Danau | | | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Studi Kajian Lingkungan Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan | | | | | 4 | 2.200.000 | 4 | 2.200.000 | 4 | 2.200.000 | 4 | 2.200.000 |
| | Studi Kajian Lingkungan Pembangunan Pelabuhan Sungai | | | | | 5 | 2.500.000 | 5 | 2.500.000 | 5 | 2.500.000 | 5 | 2.500.000 |
| | Studi Kajian Lingkungan Pembangunan Pelabuhan Danau | | | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| | Detail Engineering Design (DED) Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan | | | | | 3 | 2.550.000 | 3 | 2.550.000 | 3 | 2.550.000 | 3 | 2.550.000 |

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No. | PROVINSI / PROGRAM | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|-----|--|----------------|--|-----------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | Detail Engineering Design (DED) Pembangunan Pelabuhan Sungai | | | | | 5 | 3.750.000 | 5 | 3.750.000 | 5 | 3.750.000 | 5 | 3.750.000 |
| | Detail Engineering Desain (DED) Pembngunan Pelabuhan Danau | | | | | 1 | 750.000 | 1 | 750.000 | 1 | 750.000 | 1 | 750.000 |
| | Detail Engineering Desain (DED) Pengerukan | | | | | 3 | 3.000.000 | 3 | 3.000.000 | 3 | 3.000.000 | 3 | 3.000.000 |
| | Survey Lalu Lintas Transportasi Sungai & Danau | | | | | 5 | 5.000.000 | 5 | 5.000.000 | 5 | 5.000.000 | 5 | 5.000.000 |
| | Total per Tahun | 4 | | - | 4.750.000 | 67 | 43.650.000 | 67 | 43.650.000 | 67 | 43.650.000 | 67 | 43.650.000 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBINAAN, PENGEMBANGAN DAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI PERKOTAAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT BINA SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN

(Dalam Ribuan Rupiah)

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|--|----------------|-------------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| 1 Administrasi Kegiatan | 5 Ls | 1 | 100.000 | 1 | 110.000 | 1 | 120.000 | 1 | 130.000 | 1 | 140.000 |
| A PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ DI WILAYAH PERKOTAAN | | | | | | | | | | | |
| 1 Pengembangan Sistem Informasi Fasilitas Lalu Lintas Di Wilayah Perkotaan | 8 Paket | - | - | 2 | 825.000 | 2 | 900.000 | 2 | 900.000 | 2 | 1.050.000 |
| 2 Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ Di Wilayah Perkotaan | 4 Paket | - | - | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.000.000 |
| 3 Penataan Kawasan Tertib Lalu Lintas dan Angkutan (KTLA) Di Wilayah Perkotaan | 4 Paket | - | - | 1 | 2.030.000 | 1 | 2.760.000 | 1 | 2.760.000 | 1 | 3.220.000 |
| 4 Penerapan ATCS Di Wilayah Perkotaan | 17 Paket | 1 | 2.500.000 | 2 | 5.000.000 | 5 | 12.500.000 | 5 | 12.000.000 | 4 | 10.000.000 |
| 5 Penerapan APILL Tenaga Surya Di Wilayah Perkotaan | 16 Paket | - | - | 2 | 4.000.000 | 3 | 7.500.000 | 4 | 10.000.000 | 7 | 17.500.000 |
| 6 Penataan Fasilitas Pejalan Kaki/Pesepeda Di Wilayah Perkotaan | 15 Paket | 1 | 2.500.000 | 1 | 2.000.000 | 5 | 10.500.000 | 3 | 6.000.000 | 5 | 10.500.000 |
| 7 Kawasan Kota Percontohan Di Wilayah Perkotaan | 16 Paket | - | - | 4 | 8.000.000 | 4 | 8.000.000 | 4 | 8.000.000 | 4 | 8.000.000 |
| 8 Pembangunan Fasilitas Perpindahan Moda Di Wilayah Perkotaan | 8 Paket | - | - | 2 | 4.000.000 | 2 | 4.000.000 | 2 | 4.000.000 | 2 | 4.000.000 |
| B REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ DI WILAYAH PERKOTAAN | | | | | | | | | | | |
| 1 Kontingensi Penanganan Bencana Alam | 4 Paket | - | - | 1 | 1.320.000 | 1 | 1.440.000 | 1 | 1.440.000 | 1 | 1.680.000 |
| C RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ DI WILAYAH PERKOTAAN | | | | | | | | | | | |
| 1 Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten | 10 Paket | - | - | 3 | 1.500.000 | 3 | 1.500.000 | 1 | 500.000 | 3 | 1.500.000 |
| 2 Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Di Wilayah Perkotaan | 14 Paket | 3 | 933.000 | 2 | 1.000.000 | 3 | 933.000 | 1 | 311.000 | 5 | 1.555.000 |
| 3 Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 18 Paket | 3 | 1.500.000 | 3 | 1.500.000 | 3 | 1.500.000 | 2 | 1.000.000 | 7 | 3.500.000 |
| 4 Survai/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan | 96 Paket | 11 | 6.600.000 | 20 | 9.750.000 | 20 | 11.900.000 | 20 | 15.000.000 | 25 | 16.500.000 |
| 5 Operasional Urban Transport Information Center (UTIC) | 4 Paket | - | - | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| 6 Peningkatan Kualitas SDM | 4 Paket | - | - | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| D PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN DI WILAYAH PERKOTAAN | | | | | | | | | | | |
| 1 Pengadaan Bus Rapid Transit (BRT) | 15 Paket | 3 | 45.450.000 | 3 | 34.000.000 | 3 | 32.500.000 | 3 | 46.000.000 | 3 | 55.000.000 |
| 2 Pengadaan Bus Sekolah | 5 Paket | 1 | 11.400.000 | 1 | 15.865.000 | 1 | 15.100.000 | 1 | 20.000.000 | 1 | 19.890.000 |
| 3 Pengadaan Converter Kit | 5 Paket | 1 | 4.450.000 | 1 | 5.500.000 | 1 | 6.247.000 | 1 | 13.959.000 | 1 | 20.465.000 |
| 4 Pengadaan Bus Pemadu Moda | 4 Paket | - | - | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 | 1 | 5.000.000 |
| | | | 75.433.000 | | 103.400.000 | | 124.400.000 | | 149.000.000 | | 181.500.000 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : MANAJEMEN DAN PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT
UNIT KERJA : DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|-------------------|-------|------------|-------|------------|--------|------------|-----------|------------|---------|---|---------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| PULAU KALIMANTAN | | | | | | | | | | | | | |
| A. SAFER MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Keselamatan melalui Pendekatan Komunitas | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 260.000 | 2 | 560.000 |
| 2 | Peningkatan Kualitas SDM terhadap Manajemen Keselamatan | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 260.000 | - | - |
| 3 | Identifikasi Aspek Keselamatan dalam Renstrada | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 260.000 | - | - |
| 4 | Peningkatan Koordinasi Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 520.000 | - | - |
| 6 | Monitoring dan evaluasi ZoSS | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 200.000 |
| 7 | Pengumpulan dan Penyusunan Data Base Pengemudi Angkutan Umum | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Uji Coba Penyelenggaraan Lembaga Pelatihan Awak Kapal Sungai dan Danau | 4 | Paket | - | - | - | - | 4 | 1.600.000 | - | - | - | - |
| 9 | Monitoring Keselamatan Jalan | - | Paket | - | - | 1 | 34.375 | 1 | 37.500 | 1 | 40.625 | - | - |
| 10 | Monitoring Keselamatan ASDP | - | Paket | - | - | - | - | 1 | 37.500 | 3 | 121.875 | - | - |
| B. SAFER SISTEM | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Data Base Keselamatan | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 260.000 | - | - |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------------------|--|----|-------|---|---|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 2 | Pedoman Percontohan Pengembangan Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 520.000 | 1 | 280.000 |
| | 3 | Pengembangan/Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 280.000 |
| | 4 | Percontohan Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 520.000 | 1 | 280.000 |
| | 5 | SIM Keselamatan | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | 840.000 |
| | 6 | Penyusunan Data Base ZoSS | 9 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 | Koordinasi Uji Coba Penerapan Demerit Point System Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas | - | Paket | - | - | 1 | 350.000 | - | - | - | - | - | - |
| | 8 | Evaluasi dan Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Diklat Penyegaran Pengemudi Angkutan Umum | - | Paket | - | - | 1 | 350.000 | - | - | 1 | 350.000 | 2 | 900.000 |
| | C. SAFER VEHICLE AND DRIVER | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi AKAP / AKDP | 5 | Paket | - | - | 1 | 250.000 | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 |
| | 2 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Taksi | - | Paket | - | - | 1 | 250.000 | 1 | 300.000 | - | - | 2 | 600.000 |
| | 3 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Angkutan B3 | - | Paket | - | - | - | - | 1 | 300.000 | 3 | 900.000 | - | - |
| | D. SAFER PEOPLE | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pedoman Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 10 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 280.000 |
| | 2 | Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 8 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 260.000 | 1 | 280.000 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-------------------|--|-----|-------|---|---|----|-----------|----|-----------|----|-----------|----|-----------|
| | 3 | Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan | 8 | Paket | - | - | 1 | 100.000 | 2 | 200.000 | 1 | 100.000 | 2 | 200.000 |
| | 4 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Cetak | 4 | Paket | - | - | 2 | 250.000 | - | - | 1 | 175.000 | 2 | 400.000 |
| | 5 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Elektronik (Radio) | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | 3 | 900.000 | 1 | 200.000 |
| | 6 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan Jalan | 2 | Paket | - | - | 1 | 206.250 | 2 | 450.000 | - | - | - | - |
| | 7 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan Jalan | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 8 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan SDP | 2 | Paket | - | - | 1 | 206.250 | - | - | - | - | - | - |
| | 9 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan SDP | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 | Pemberdayaan Audit Keselamatan Jalan | - | Paket | - | - | 1 | 206.250 | 1 | 225.000 | - | - | - | - |
| | 11 | Pemberdayaan Audit Keselamatan ASDP | - | Paket | - | - | - | - | 1 | 225.000 | - | - | - | - |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| E. | SAFER ROAD | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Audit Jalan Nasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | Total | | 101 | | - | - | 11 | 2.203.125 | 15 | 3.675.000 | 25 | 5.747.500 | 24 | 5.600.000 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : MANAJEMEN DAN PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT
UNIT KERJA : DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

(Dalam Ribuan Rupiah)

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|-------------------|-------|------------|-------|------------|---------|------------|-----------|------------|---------|---|---------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| PULAU SULAWESI | | | | | | | | | | | | | |
| A. SAFER MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Keselamatan melalui Pendekatan Komunitas | 4 | Paket | - | - | - | - | 2 | 480.000 | - | - | - | - |
| 2 | Peningkatan Kualitas SDM terhadap Manajemen Keselamatan | 6 | Paket | - | - | 1 | 200.000 | 1 | 240.000 | 1 | 260.000 | - | - |
| 3 | Identifikasi Aspek Keselamatan dalam Renstrada | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 520.000 | - | - |
| 4 | Peningkatan Koordinasi Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 260.000 | 3 | 840.000 |
| 6 | Monitoring dan evaluasi ZoSS | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 100.000 |
| 7 | Pengumpulan dan Penyusunan Data Base Pengemudi Angkutan Umum | 6 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Uji Coba Penyelenggaraan Lembaga Pelatihan Awak Kapal Sungai dan Danau | 4 | Paket | - | - | - | - | 4 | 1.300.000 | - | - | - | - |
| 9 | Monitoring Keselamatan Jalan | 4 | Paket | - | - | 1 | 34.375 | - | - | 2 | 81.250 | - | - |
| 10 | Monitoring Keselamatan ASDP | 1 | Paket | - | - | - | - | 1 | 45.000 | - | - | - | - |
| B. SAFER SISTEM | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Data Base Keselamatan | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Pedoman Percontohan Pengembangan Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 260.000 | - | - |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---------------------------------|--|----|-------|---|---|---|---------|---|---------|---|---------|---|-----------|
| | 3 | Pengembangan/Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 5 | Paket | - | - | - | - | 2 | 480.000 | 1 | 260.000 | - | - |
| | 4 | Percontohan Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 520.000 | - | - |
| | 5 | SIM Keselamatan | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 260.000 | - | - |
| | 6 | Penyusunan Data Base ZoSS | 6 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 | Koordinasi Uji Coba Penerapan Demerit Point System Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas | 6 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 8 | Evaluasi dan Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Diklat Penyegaran Pengemudi Angkutan Umum | 12 | Paket | - | - | - | - | 1 | 450.000 | - | - | 5 | 2.400.000 |
| C. | SAFER VEHICLE AND DRIVER | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi AKAP / AKDP | 7 | Paket | - | - | 2 | 500.000 | 1 | 300.000 | 3 | 900.000 | 1 | 300.000 |
| | 2 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Taksi | 8 | Paket | - | - | 2 | 500.000 | 1 | 300.000 | - | - | 4 | 1.200.000 |
| | 3 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Angkutan B3 | 7 | Paket | - | - | - | - | 1 | 300.000 | 3 | 900.000 | 2 | 600.000 |
| D. | SAFER PEOPLE | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pedoman Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 540.000 | - | - |
| | 2 | Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 | Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan | 13 | Paket | - | - | 2 | 200.000 | 2 | 200.000 | 1 | 100.000 | 1 | 100.000 |
| | 4 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Cetak | 12 | Paket | - | - | 3 | 375.000 | 1 | 150.000 | 2 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-------------------|--|-----|-------|---|---|----|-----------|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 5 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Elektronik (Radio) | 12 | Paket | - | - | - | - | - | 1 | 300.000 | 5 | 1.500.000 | |
| | 6 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan Jalan | 2 | Paket | - | - | - | - | 1 | 225.000 | - | - | - | |
| | 7 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan Jalan | 4 | Paket | - | - | 2 | 412.500 | 1 | 225.000 | - | - | - | |
| | 8 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan SDP | 3 | Paket | - | - | 2 | 412.500 | - | - | 1 | 240.000 | - | |
| | 9 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan SDP | 4 | Paket | - | - | - | - | 3 | 675.000 | - | - | - | |
| | 10 | Pemberdayaan Audit Keselamatan Jalan | 1 | Paket | - | - | 1 | 206.250 | - | - | - | - | - | |
| | 11 | Pemberdayaan Audit Keselamatan ASDP | 2 | Paket | - | - | - | - | 2 | 450.000 | - | - | - | |
| | | | | | | | | | | | | - | - | |
| E. | SAFER ROAD | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Audit Jalan Nasional | 7 | Paket | - | - | - | - | - | 2 | 1.000.000 | - | - | |
| | | | | | | | | | | | | - | - | |
| | Total | | 170 | | - | - | 16 | 2.840.625 | 24 | 5.820.000 | 26 | 6.751.250 | 24 | 7.140.000 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : MANAJEMEN DAN PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT
UNIT KERJA : DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

(Dalam Ribuan Rupiah)

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--|-------------------|-------|------------|-------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|---|---------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| PROPINSI BALI, NTT, NTB | | | | | | | | | | | | | |
| A. SAFER MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Keselamatan melalui Pendekatan Komunitas | 3 | Paket | - | - | 1 | 200.000 | 1 | 240.000 | | | 1 | 280.000 |
| 2 | Peningkatan Kualitas SDM terhadap Manajemen Keselamatan | 2 | Paket | - | - | 1 | 200.000 | - | - | 1 | 250.000 | - | - |
| 3 | Identifikasi Aspek Keselamatan dalam Renstrada | 3 | Paket | - | - | 1 | 200.000 | | | 1 | 250.000 | - | - |
| 4 | Peningkatan Koordinasi Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 250.000 | | |
| 5 | Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 270.000 | 1 | 259.000 |
| 6 | Monitoring dan evaluasi ZoSS | 3 | Paket | | | | | | | | | 3 | 150.000 |
| 7 | Pengumpulan dan Penyusunan Data Base Pengemudi Angkutan Umum | 3 | Paket | - | - | - | - | | | | | | |
| 8 | Monitoring Keselamatan Jalan | 1 | Paket | - | - | | | | | 1 | 40.625 | | |
| 9 | Monitoring Keselamatan ASDP | 3 | Paket | | | 2 | 200.000 | 1 | 37.500 | | | | |
| B. SAFER SISTEM | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Data Base Keselamatan | 4 | Paket | - | - | - | - | 2 | 480.000 | 1 | 250.000 | - | - |
| 2 | Pedoman Percontohan Pengembangan Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 4 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | - | - | 1 | 280.000 |
| 3 | Pengembangan/Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 4 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | 1 | 250.000 | 1 | 280.000 |
| 4 | Percontohan Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 270.000 | 1 | 280.000 |
| 5 | SIM Keselamatan | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 280.000 |
| 6 | Penyusunan Data Base ZoSS | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Koordinasi Uji Coba Penerapan Demerit Point System Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas | 3 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Evaluasi dan Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Diklat Penyegaran Pengemudi Angkutan Umum | 6 | Paket | - | - | - | - | 1 | 450.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| C. SAFER VEHICLE AND DRIVER | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi AKAP / AKDP | 5 | Paket | - | - | - | - | 3 | 600.000 | 1 | 300.000 | 1 | 400.000 |
| 2 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Taksi | 5 | Paket | - | - | 2 | 500.000 | 1 | - | 1 | 300.000 | 2 | 600.000 |
| 3 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Angkutan B3 | 3 | Paket | - | - | - | - | 2 | 600.000 | 1 | 300.000 | - | - |
| D. SAFER PEOPLE | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pedoman Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 5 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | | | | |
| 2 | Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 4 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | | | | |
| 3 | Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan | 7 | Paket | - | - | - | - | 1 | 100.000 | | | | |
| 4 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Cetak | 6 | Paket | - | - | - | - | 2 | 150.000 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-------------------|--|-----|-------|---|---|---|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
| | 5 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Elektronik (Radio) | 6 | Paket | - | - | - | - | 2 | 300.000 | - | - | 2 | 400.000 | |
| | 6 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan Jalan | 2 | Paket | | | - | - | 1 | 225.000 | | | | | |
| | 7 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan Jalan | 2 | Paket | - | - | 1 | 200.000 | | | | | | | |
| | 8 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan SDP | | | | | | | | | | | | | |
| | 9 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan SDP | | | | | | | | | | | | | |
| | 10 | Pemberdayaan Audit Keselamatan Jalan | 3 | Paket | - | - | | | 1 | 225.000 | | | | | |
| | 11 | Pemberdayaan Audit Keselamatan ASDP | 2 | Paket | | | - | - | | | 1 | 260.000 | | | |
| E. | SAFER ROAD | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Audit Jalan Nasional | 2 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 500.000 | 0 | 0 | |
| | | | 105 | | - | - | - | 8 | 1.500.000 | 22 | 4.367.500 | 19 | 4.885.625 | 16 | 3.989.000 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : MANAJEMEN DAN PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT
UNIT KERJA : DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

(Dalam Ribuan Rupiah)

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--|-------------------|-------|------------|-------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|---|---------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| PULAU MALUKU | | | | | | | | | | | | | |
| A. SAFER MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Keselamatan melalui Pendekatan Komunitas | 2 | Paket | | | - | - | 1 | 240.000 | - | - | 1 | 280.000 |
| 2 | Peningkatan Kualitas SDM terhadap Manajemen Keselamatan | 3 | Paket | - | - | 1 | 200.000 | | | - | - | | |
| 3 | Identifikasi Aspek Keselamatan dalam Renstrada | 3 | Paket | - | - | | | 2 | 480.000 | - | - | | |
| 4 | Peningkatan Koordinasi Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 1 | Paket | - | - | - | - | | | - | - | - | - |
| 5 | Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 3 | Paket | - | - | 1 | 200.000 | 1 | 240.000 | | | 1 | 280.000 |
| 6 | Monitoring dan evaluasi ZoSS | 1 | Paket | | | | | | | | | 1 | 50.000 |
| 7 | Pengumpulan dan Penyusunan Data Base Pengemudi Angkutan Umum | 2 | Paket | - | - | - | - | | | | | | |
| 8 | Monitoring Keselamatan ASDP | 1 | Paket | | | | | | | 1 | 40.625 | | |
| B. SAFER SISTEM | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Data Base Keselamatan | 3 | Paket | - | - | | | 2 | 480.000 | | | - | - |
| 2 | Pedoman Percontohan Pengembangan Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 280.000 |
| 3 | Pengembangan/Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 2 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | - | - | - | - |
| 4 | Percontohan Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | SIM Keselamatan | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | Penyusunan Data Base ZoSS | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Koordinasi Uji Coba Penerapan Demerit Point System Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas | 3 | Paket | - | - | 1 | 250.000 | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Evaluasi dan Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Diklat Penyegaran Pengemudi Angkutan Umum | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| C. SAFER VEHICLE AND DRIVER | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi AKAP / AKDP | 2 | Paket | - | - | 1 | 250.000 | 1 | 300.000 | - | - | - | - |
| 2 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Taksi | 2 | Paket | - | - | 1 | 250.000 | - | - | - | - | 1 | 300.000 |
| 3 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Angkutan B3 | 2 | Paket | - | - | - | - | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 | - | - |
| D. SAFER PEOPLE | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pedoman Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 2 | Paket | | | - | - | | | 1 | | | |
| 2 | Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 3 | Paket | - | - | | | 1 | 240.000 | - | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|----|--|----|-------|---|---|---|-----------|----|-----------|---|-----------|---|-----------|
| | 3 | Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan | 4 | Paket | - | - | - | - | 2 | 200.000 | - | - | - | - |
| | 4 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Cetak | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 400.000 |
| | 5 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Elektronik (Radio) | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 600.000 | - | - |
| | 6 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan Jalan | 2 | Paket | | | | | 1 | 225.000 | 1 | 240.000 | | |
| | 7 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan Jalan | 2 | Paket | | | - | - | 1 | 225.000 | | | | |
| | 8 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan SDP | 2 | Paket | | | | | 1 | 225.000 | 1 | 240.000 | | |
| | 9 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan SDP | 1 | Paket | | | | | 1 | 225.000 | - | - | | |
| | 10 | Pemberdayaan Audit Keselamatan Jalan | - | Paket | | | | | | | - | - | - | - |
| | 11 | Pemberdayaan Audit Keselamatan ASDP | 1 | Paket | | | | | | | 1 | 240.000 | - | - |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| E. | | SAFER ROAD | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Audit Jalan Nasional | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | 67 | Paket | - | - | 5 | 1.150.000 | 16 | 3.620.000 | 9 | 2.410.625 | 9 | 2.370.000 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : MANAJEMEN DAN PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT
UNIT KERJA : DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

(Dalam Ribuan Rupiah)

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--|-------------------|-------|------------|-------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|---|-----------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| PULAU PAPUA | | | | | | | | | | | | | |
| A. SAFER MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Keselamatan melalui Pendekatan Komunitas | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Peningkatan Kualitas SDM terhadap Manajemen Keselamatan | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Identifikasi Aspek Keselamatan dalam Renstrada | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | Peningkatan Koordinasi Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 4 | Paket | - | - | - | - | 2 | 480.000 | - | - | - | - |
| 5 | Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 230.000 | 1 | 280.000 |
| 6 | Monitoring dan evaluasi ZoSS | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 100.000 |
| 7 | Pengumpulan dan Penyusunan Data Base Pengemudi Angkutan Umum | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| B. SAFER SISTEM | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Data Base Keselamatan | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 227.500 | - | - |
| 2 | Pedoman Percontohan Pengembangan Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 230.000 | - | - |
| 3 | Pengembangan/Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 280.000 |
| 4 | Percontohan Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 230.000 | - | - |
| 5 | SIM Keselamatan | 2 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | - | - | 1 | 280.000 |
| 6 | Penyusunan Data Base ZoSS | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Koordinasi Uji Coba Penerapan Demerit Point System Terhadap | 3 | Paket | - | - | 1 | 400.000 | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Evaluasi dan Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Diklat Penyegaran Pengemudi Angkutan Umum | 5 | Paket | - | - | - | - | 1 | 450.000 | - | - | 2 | 1.000.000 |
| C. SAFER VEHICLE AND DRIVER | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi AKAP / AKDP | 4 | Paket | - | - | - | - | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 |
| 2 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Taksi | 3 | Paket | - | - | 1 | 250.000 | - | - | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 |
| 3 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Angkutan B3 | 3 | Paket | - | - | - | - | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 | - | - |
| D. SAFER PEOPLE | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pedoman Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 230.000 | - | - |
| 2 | Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 280.000 |
| 3 | Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan | 5 | Paket | - | - | - | - | 1 | 100.000 | 1 | 100.000 | 1 | 100.000 |
| 4 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Cetak | 5 | Paket | - | - | 2 | 250.000 | - | - | - | - | - | - |
| 5 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Elektronik (Radio) | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - |
| 6 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan Jalan | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| E. SAFER ROAD | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Audit Jalan Nasional | 2 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| | | | | | | | | | | |
|----|---|---|---|---------|---|-----------|----|-----------|----|-----------|
| 62 | - | - | 4 | 900.000 | 7 | 1.870.000 | 11 | 2.747.500 | 13 | 3.382.750 |
|----|---|---|---|---------|---|-----------|----|-----------|----|-----------|

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : MANAJEMEN DAN PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT
UNIT KERJA : DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

(Dalam Ribuan Rupiah)

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------------------|-------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|---|---------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT | | | | | | | | | | | | | |
| Manajemen Keselamatan | | | | | | | | | | | | | |
| A. SAFER MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | | |
| Subdit Manajemen | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Penyusunan Program Kerja Keselamatan | 5 | Paket | 1 | 110.000 | 1 | 115.000 | 1 | 125.000 | 1 | 140.000 | 1 | 150.000 |
| 2 | Potret Direktorat Keselamatan Transportasi Darat | 5 | Paket | 1 | 110.000 | 1 | 115.000 | 1 | 125.000 | 1 | 140.000 | 1 | 150.000 |
| 3 | Pemantauan Keselamatan Transportasi Darat melalui Media Cetak | 5 | Paket | 1 | 110.000 | 1 | 115.000 | 1 | 125.000 | 1 | 140.000 | 1 | 150.000 |
| 4 | Pedoman Pembuatan Cetak Biru | 1 | Paket | 1 | 500.000 | | | | | | | | |
| 5 | Penyusunan Pedoman Monitoring dan Evaluasi Kinerja Keselamatan Transportasi Darat | 1 | Paket | 1 | 500.000 | | | | | | | | |
| 6 | Monitoring Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 7 | Pengembangan Keselamatan melalui Pendekatan Komunitas | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 8 | Peningkatan Kualitas SDM terhadap Manajemen Keselamatan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 9 | Identifikasi Aspek Keselamatan dalam Renstrada | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 10 | Peningkatan Koordinasi Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 600.000 | 1 | 750.000 | 1 | 800.000 |
| 11 | Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 750.000 |
| 12 | Kota Percontohan Manajemen Keselamatan di Kab. Sragen | 5 | Paket | 1 | 880.000 | 1 | 880.000 | 1 | 880.000 | 1 | 880.000 | 1 | 880.000 |
| Subdit Promosi | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Penyusunan Modul Pendidikan Keselamatan Untuk Tingkat TK dan SD | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | |
| 2 | Penyusunan Modul Pendidikan Keselamatan Untuk Tingkat SLTP | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | |
| 3 | Penyusunan Modul Pendidikan Keselamatan Untuk Tingkat SLTA | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | |
| 4 | Pedoman Pemasangan Bill Board Keselamatan | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | |
| 5 | Perumusan Pedoman Teknis Etika keselamatan berlalu lintas di jalan | 1 | Paket | | | 1 | 250.000 | | | | | | |
| 6 | Penyusunan Materi dan desain Sosialisasi Keselamatan Untuk Penumpang ASDP | 1 | Paket | | | 1 | 250.000 | | | | | | |
| 7 | Perumusan Pedoman Peningkatan Kesadaran Berkeselamatan Bagi Pengguna Sepeda Motor | 1 | Paket | | | | | 1 | 250.000 | | | | |
| 8 | Penyusunan Materi dan desain Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat untuk Pesepeda | 1 | Paket | | | | | 1 | 250.000 | | | | |
| 9 | Penyusunan Materi dan desain Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat untuk Pejalan Kaki | 1 | Paket | | | | | | | 1 | 250.000 | | |
| 10 | Penyusunan Pedoman Pengemudi yang Berkeselamatan | 1 | Paket | | | | | | | 1 | 250.000 | | |
| 11 | WorkShop management campaign | 5 | Kota | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 550.000 |
| 12 | Monitoring dan evaluasi ZoSS | 2 | Paket | | | | | | | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 |
| Subdit Akreditasi | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Penyusunan Pedoman Teknis Kelembagaan Akreditasi dan Sertifikasi | 1 | Paket | | | | | 1 | | | | | |
| 2 | Penyusunan Persiapan Kelembagaan Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum | 2 | Paket | | | | | | | | | | |
| 3 | Penyusunan Konsep Pedoman Teknis Penyelenggaraan Lembaga Pelatihan Awak Kapal Sungai dan Danau | 1 | Paket | 1 | 400.000 | | | | | | | | |

| Kegiatan | | | Sasaran Volume | | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|-------------------------|---|---|----------------|---|-----------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|
| | | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| 4 | Pengumpulan dan Penyusunan Data Base Pengemudi Angkutan Umum | 3 | Paket | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | | | | | |
| 5 | Penyusunan Konsep Pengembangan SIM Awak Kapal Sungai dan Danau | 5 | Paket | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | |
| 6 | Penyusunan Pedoman Teknis Data Base Awak Kapal Sungai dan Danau | 5 | Paket | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | |
| 7 | Uji Coba Penerapan Pedoman Teknis Kelembagaan Akreditasi dan Sertifikasi Untuk Lembaga Pendidikan / Sekolah Mengemudi | 3 | Paket | | | | | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | 1 | 400.000 | |
| 8 | Uji Coba Penyelenggaraan Lembaga Pelatihan Awak Kapal Sungai dan Danau | 1 | Paket | | | | | 1 | 400.000 | | | | | |
| Subdit Audit | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Monitoring Keselamatan Jalan | 5 | Paket | 1 | 110.000 | 1 | 115.000 | 1 | 120.000 | 1 | 130.000 | 1 | 140.000 | |
| 2 | Monitoring Keselamatan ASDP | 5 | Paket | 1 | 110.000 | 1 | 115.000 | 1 | 120.000 | 1 | 130.000 | 1 | 140.000 | |
| 3 | Investigasi Kecelakaan Menonjol | 5 | Paket | 1 | 110.000 | 1 | 115.000 | 1 | 120.000 | 1 | 130.000 | 1 | 140.000 | |
| 4 | Kajian Persyaratan Auditor Keselamatan Jalan | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | | |
| 5 | Kajian Persyaratan Auditor Keselamatan ASDP | 1 | Paket | | | 1 | 250.000 | | | | | | | |
| 6 | Study Kelembagaan Auditor Keselamatan Jalan | 1 | Paket | | | | | 1 | 400.000 | | | | | |
| 7 | Study Audit Sistem Keselamatan Sarana Angkutan Jalan | 2 | Paket | 1 | 250.000 | | | 1 | 400.000 | | | | | |
| 8 | Study Audit Sistem Keselamatan Sarana Angkutan Jalan | 1 | Paket | | | 1 | 250.000 | | | | | | | |
| 8 | Study Audit Sistem Keselamatan Sarana SDP | 1 | Paket | | | | | 1 | 400.000 | | | | | |
| 9 | Penyusunan Pedoman Teknis Kebutuhan Fasilitas Penanganan Lokasi Kecelakaan | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | | |
| 10 | Kajian Pengembangan Audit Keselamatan Jalan | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | | |
| 11 | Penyusunan Cetak Biru Pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | | |
| 12 | Study Peningkatan Keselamatan Transportasi Sungai dan Danau | 1 | Paket | 1 | 250.000 | | | | | | | | | |
| 13 | Evaluasi dan Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan | 5 | Paket | 1 | 250.000 | 1 | 250.000 | 1 | 400.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | |
| 14 | Peningkatan Keselamatan Transportasi Sungai dan Danau | 1 | Paket | | | 1 | 250.000 | | | | | | | |
| 15 | Penyusunan Konsep Pedoman Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas Jalan | 1 | Paket | | | 1 | 250.000 | | | | | | | |
| 16 | Modul Simulasi Keselamatan Jalan | 1 | Paket | | | 1 | 250.000 | | | | | | | |
| 17 | Simulasi Keselamatan Jalan | 3 | Paket | | | | | 1 | 400.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | |
| 18 | Pemeliharaan Fasilitas Pengawas Keselamatan Transportasi Sungai dan Danau | 1 | Paket | | | | | 1 | 400.000 | | | | | |
| 19 | Review Pedoman Teknis Audit Keselamatan Prasarana Jalan | 1 | Paket | | | | | | | 1 | 500.000 | | | |
| 20 | Analisis Perilaku Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penyeberangan | 1 | Paket | | | | | | | 1 | 500.000 | | | |
| 21 | Evaluasi Keselamatan Penyelenggaraan Angkutan Sungai | 1 | Paket | | | | | | | | | 1 | 600.000 | |
| 22 | Evaluasi Keselamatan Penyelenggaraan Angkutan Umum Jalan Raya | 1 | Paket | | | | | | | | | 1 | 600.000 | |
| B. SAFER SISTEM | | | | | | | | | | | | | | |
| Subdit Manajemen | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Data Base Keselamatan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 | 1 | 700.000 | |
| 2 | Penyusunan Pedoman Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan di Wilayah Perkotaan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 | |
| 3 | Penyusunan Pedoman Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan di Jalan Nasional | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | | | | | | |
| 4 | Penyusunan Pedoman Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan di Wilayah Non Perkotaan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | | | | | | |
| 5 | Pedoman Percontohan Pengembangan Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 1 | Paket | 1 | 500.000 | | | | | | | | | |

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--|-------------------|-------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|-----------|----|-----------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| 6 | Pengembangan/Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 7 | Percontohan Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 4 | Paket | | | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 8 | Pengembangan Teknologi dalam Pengembangan Keselamatan Transportasi Jalan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 9 | SIM Keselamatan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 10 | Kajian Teknis Kebutuhan Prasaranan Bidang Keselamatan | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| Promosi | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Pembuatan SIM ZoSS | 1 | Paket | | | 1 | 500.000 | | | | | | |
| 3 | Pengembangan SIM ZOSS (tahap I) | 1 | Paket | | | | | 1 | 300.000 | | | | |
| | Pengembangan SIM ZOSS (tahap II) | 1 | Paket | | | | | | | 1 | 300.000 | | |
| 4 | Pembangunan ZoSS (2 titik per propinsi) | 132 | Titik | | | | | | | 66 | @ 150.000 | 66 | @ 150.000 |
| 5 | Pembuatan Filler | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 600.000 |
| Akreditasi | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Penyusunan Pedoman Teknis Serrtifikasi Instruktur Lembaga Pendidikan Pengemudi dan Lembaga Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum | 2 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | | | | | | |
| 2 | Penyusunan SOP Sertifikasi Lembaga Pendidikan Pengemudi dan Lembaga Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum | 3 | Paket | | | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| 3 | Perumusan Teknis Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Lembaga Pendidikan / Sekolah Mengemudi | 1 | Paket | | | | | | | | | 1 | 500.000 |
| 4 | Perencanaan dan Pembangunan Sistem Sertifikasi Penegemudi Angkutan Penumpang Umum dan Barang | 1 | Paket | | | | | | | | | 1 | 500.000 |
| 5 | Penyusunan Konsep Pembangunan Sistem Sertifikasi Awak Kapal Sungai dan Danau | 1 | Paket | | | | | | | 1 | 500.000 | | |
| 6 | Penyusunan Konsep Pedoman Teknis Sertifikasi Awak Kapal Sungai dan Danau | 3 | Paket | | | | | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| 7 | Penyusunan Konsep Pengembangan SIM Pengemudi Angkutan Umum | 1 | Paket | | | | | 1 | 500.000 | | | | |
| 8 | Penyusunan Pedoman Teknis Sertifikasi Instruktur Lembaga Pendidikan Awak Kapal Sungai dan Danau | 1 | Paket | | | | | | | | | 1 | 500.000 |
| Audit | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | SID dan DED Daerah Rawan Kecelakaan Jalan | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | 220.000 | 1 | 260.000 | 1 | 280.000 |
| 2 | SID dan DED DRK Alur Pelayaran ASDP | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | 220.000 | 1 | 260.000 | 1 | 280.000 |
| C. SAFER VEHICLE AND DRIVER | | | | | | | | | | | | | |
| Akreditasi | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Koordinasi Uji Coba Penerapan Demerit Point System | 2 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | | | | | | |
| 2 | Evaluasi dan Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Diklat Penyegaran Pengemudi Angkutan Umum | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 |
| 3 | Uji Coba Penerapan Demerit Point Sistem Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas | 3 | Paket | | | | | | | 1 | | | |
| D. SAFER PEOPLE | | | | | | | | | | | | | |
| Subdit Manajemen | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pedoman Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 1 | Paket | 1 | 500.000 | | | | | | | | |

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|-------------------|-------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---|------------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| 2 | Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 4 | Paket | | | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 600.000 | 1 | 650.000 |
| 3 | Kajian Teknis Perilaku Dalam Berlalu Lintas | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 600.000 | 1 | 700.000 | 1 | 750.000 |
| Promosi | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan | 5 | Paket | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.500.000 |
| 2 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Cetak | 5 | Paket | 1 | 1.000.000 | 1 | 1.200.000 | 1 | 1.700.000 | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.300.000 |
| 3 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Elektronik (TV dan Radio) | 5 | Paket | 1 | 7.000.000 | 1 | 8.000.000 | 1 | 10.000.000 | 1 | 12.000.000 | 1 | 15.000.000 |
| 4 | Pengadaan Helm | 5 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 550.000 |
| 5 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Keselamatan Untuk Tingkat TK dan SD | 4 | Paket | | | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 650.000 | 1 | 700.000 |
| 6 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Keselamatan Untuk Tingkat SLTP | 4 | Paket | | | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 650.000 | 1 | 700.000 |
| 7 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Keselamatan Untuk Tingkat SLTA | 4 | Paket | | | 1 | 500.000 | 1 | 550.000 | 1 | 650.000 | 1 | 700.000 |
| 8 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Keselamatan Berlalu Lintas dijalan | 3 | Paket | | | | | 1 | 550.000 | 1 | 650.000 | 1 | 700.000 |
| 9 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Keselamatan Untuk Penumpang ASDP | 3 | Paket | | | | | 1 | 550.000 | 1 | 650.000 | 1 | 700.000 |
| 10 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Peningkatan Kesadaran Berkeselamatan Bagi Pengguna Sepeda Motor | 2 | Paket | | | | | | | 1 | 650.000 | 1 | 700.000 |
| 11 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat untuk Pesepeda | 2 | Paket | | | | | | | 1 | 650.000 | 1 | 700.000 |
| 12 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat untuk Pejalan Kaki | 1 | Paket | | | | | | | | | 1 | 700.000 |
| 13 | Pengadaan bahan/peralatan Sosialisasi Pengemudi yang Berkeselamatan | 1 | | | | | | | | | | 1 | 700.000 |
| 14 | Pengadaan Peralatan Penunjang Sosialisasi Keselamatan | 1 | Paket | | | 1 | 450.000 | | | | | | |
| Audit | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan Jalan | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | 220.000 | 1 | 240.000 | 1 | 260.000 |
| 2 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan Jalan | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | 220.000 | 1 | 240.000 | 1 | 260.000 |
| 3 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan SDP | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | 220.000 | 1 | 240.000 | 1 | 260.000 |
| 4 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan SDP | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | 220.000 | 1 | 240.000 | 1 | 260.000 |
| 5 | Pemberdayaan Audit Keselamatan Jalan | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | 220.000 | 1 | 240.000 | 1 | 260.000 |
| 6 | Pemberdayaan Audit Keselamatan ASDP | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | 220.000 | 1 | 240.000 | 1 | 260.000 |
| E. SAFER ROAD | | | | | | | | | | | | | |
| Manajemen | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengadaan Peralatan UPK | 5 | Paket | 1 | 1.700.000 | 1 | 1.700.000 | 1 | 1.700.000 | 1 | 1.700.000 | 1 | 1.700.000 |
| Audit | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Perbaikan Daerah Rawan Kecelakaan Jalan Nasional | 5 | Paket | 1 | 900.000 | 1 | 900.000 | 1 | 990.000 | 1 | 1.080.000 | 1 | 1.170.000 |
| 2 | Perbaikan DRK Alur Pelayaran ASDP | 5 | Paket | 1 | 900.000 | 1 | 900.000 | 1 | | | | | |
| 3 | Audit Jalan Nasional | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | | | | | |
| 4 | Audit Alur Pelayaran Lalu Lintas SDP | 5 | Paket | 1 | 200.000 | 1 | 200.000 | 1 | | | | | |
| | | 460 | | 63 | 33.790.000 | 62 | 35.320.000 | 68 | | | | | |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : MANAJEMEN DAN PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT
UNIT KERJA : DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

(Dalam Ribuan Rupiah)

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--|-----------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|-----------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | |
| PULAU SUMATERA | | | | | | | | | | | | |
| A. SAFER MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Keselamatan melalui Pendekatan Komunitas | 7 Paket | - | - | 1 | 170.000 | 2 | 360.000 | 1 | 150.000 | - | - |
| 2 | Peningkatan Kualitas SDM terhadap Manajemen Keselamatan | 11 Paket | - | - | 1 | 170.000 | 4 | 720.000 | 3 | 450.000 | 1 | 200.000 |
| 3 | Identifikasi Aspek Keselamatan dalam Renstrada | 6 Paket | - | - | 2 | 340.000 | - | - | - | - | 1 | 200.000 |
| 4 | Peningkatan Koordinasi Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 9 Paket | - | - | - | - | - | - | 1 | 150.000 | 2 | 400.000 |
| 5 | Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 9 Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 300.000 | 2 | 400.000 |
| 6 | Monitoring dan evaluasi ZoSS | 1 Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 50.000 |
| 7 | Pengumpulan dan Penyusunan Data Base Pengemudi Angkutan Umum | 10 Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Uji Coba Penyelenggaraan Lembaga Pelatihan Awak Kapal Sungai dan Danau | 3 Paket | - | - | - | - | 3 | 900.000 | - | - | - | - |
| 9 | Monitoring Keselamatan Jalan | 3 Paket | - | - | 1 | 34.375 | 2 | 75.000 | - | - | - | - |
| 10 | Monitoring Keselamatan ASDP | 3 Paket | - | - | 2 | 68.750 | 1 | 37.500 | - | - | - | - |
| B. SAFER SISTEM | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Data Base Keselamatan | 8 Paket | - | - | - | - | 3 | 540.000 | 3 | 450.000 | 1 | 200.000 |
| 2 | Pedoman Percontohan Pengembangan Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 7 Paket | - | - | - | - | 1 | 180.000 | 1 | 150.000 | - | - |
| 3 | Pengembangan/Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 8 Paket | - | - | - | - | - | - | 3 | 450.000 | 2 | 400.000 |
| 4 | Percontohan Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 7 Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 300.000 | - | - |
| 5 | SIM Keselamatan | 9 Paket | - | - | - | - | 2 | 360.000 | 2 | 300.000 | - | - |
| 6 | Penyusunan Data Base ZoSS | 9 Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Koordinasi Uji Coba Penerapan Demerit Point System Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas | 10 Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Evaluasi dan Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Diklat Penyegaran Pengemudi Angkutan Umum | 19 Paket | - | - | 1 | 350.000 | 1 | 300.000 | 3 | 900.000 | 4 | 1.850.000 |
| C. SAFER VEHICLE AND DRIVER | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi AKAP / AKDP | 12 Paket | - | - | 1 | 200.000 | 3 | 850.000 | 2 | 600.000 | 4 | 1.200.000 |
| 2 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Taksi | 10 Paket | - | - | - | - | 3 | 850.000 | 4 | 1.200.000 | 3 | 900.000 |
| 3 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Angkutan B3 | 13 Paket | - | - | 1 | 200.000 | 1 | 250.000 | 3 | 900.000 | 5 | 1.500.000 |
| D. SAFER PEOPLE | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pedoman Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 6 Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 9 Paket | - | - | - | - | 3 | 540.000 | 4 | 600.000 | - | - |
| 3 | Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan | 19 Paket | - | - | 3 | 300.000 | 1 | 100.000 | 2 | 200.000 | 4 | 400.000 |
| 4 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Cetak | 18 Paket | - | - | 1 | 125.000 | 1 | 150.000 | 4 | 700.000 | 3 | 600.000 |
| 5 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Elektronik (Radio) | 14 Paket | - | - | - | - | 1 | 300.000 | - | - | - | - |
| 6 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan Jalan | 2 Paket | - | - | 3 | 526.750 | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan Jalan | 3 Paket | - | - | 1 | 206.250 | 2 | 450.000 | - | - | - | - |
| 8 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan SDP | 2 Paket | - | - | 1 | 206.250 | 1 | 22.500 | - | - | - | - |
| 9 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan SDP | 4 Paket | - | - | 3 | 618.750 | 1 | 22.500 | - | - | - | - |
| 10 | Pemberdayaan Audit Keselamatan Jalan | 5 Paket | - | - | 1 | 206.250 | 2 | 450.000 | - | - | - | - |
| 11 | Pemberdayaan Audit Keselamatan ASDP | 3 Paket | - | - | 2 | 412.500 | 1 | 22.500 | - | - | - | - |
| E. SAFER ROAD | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Audit Jalan Nasional | 1 Paket | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 500.000 | - | - | - | - |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : MANAJEMEN DAN PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT
UNIT KERJA : DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

(Dalam Ribuan Rupiah)

| Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--|-------------------|-------|------------|-------|------------|---------|------------|---------|------------|-----------|---|---------|
| | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| PULAU JAWA | | | | | | | | | | | | | |
| A. SAFER MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Keselamatan melalui Pendekatan Komunitas | 5 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | 1 | 250.000 | 2 | 560.000 |
| 2 | Peningkatan Kualitas SDM terhadap Manajemen Keselamatan | 5 | Paket | - | - | 1 | 220.000 | - | - | 2 | 500.000 | - | - |
| 3 | Identifikasi Aspek Keselamatan dalam Renstrada | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | 2 | 500.000 | - | - |
| 4 | Peningkatan Koordinasi Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 6 | Paket | - | - | 1 | 220.000 | 1 | 240.000 | 1 | 250.000 | - | - |
| 5 | Sosialisasi Manajemen Keselamatan | 5 | Paket | - | - | 1 | 220.000 | - | - | 2 | 500.000 | - | - |
| 6 | Monitoring dan evaluasi ZoSS | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 5 | 250.000 |
| 7 | Pengumpulan dan Penyusunan Data Base Pengemudi Angkutan Umum | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Monitoring Keselamatan Jalan | 3 | Paket | - | - | 1 | 34.375 | 1 | 37.500 | - | - | 1 | 43.750 |
| 9 | Monitoring Keselamatan ASDP | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 43.750 |
| B. SAFER SISTEM | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Data Base Keselamatan | 5 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | - | - | 1 | 280.000 |
| 2 | Pedoman Percontohan Pengembangan Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | 4 | 1.000.000 | - | - |
| 3 | Pengembangan/Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 5 | Paket | - | - | - | - | 1 | 240.000 | 1 | 250.000 | 1 | 280.000 |
| 4 | Percontohan Sosialisasi Pendidikan Manajemen Keselamatan Tingkat SD, SMP, SMA, Perguruan Tinggi | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | 3 | 750.000 | - | - |
| 5 | SIM Keselamatan | 5 | Paket | - | - | 1 | 220.000 | 1 | 240.000 | - | - | 1 | 280.000 |
| 6 | Penyusunan Data Base ZoSS | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Koordinasi Uji Coba Penerapan Demerit Point System Terhadap | 6 | Paket | - | - | 1 | 400.000 | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Evaluasi dan Penerapan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Diklat Penyegaran Pengemudi Angkutan Umum | 10 | Paket | - | - | - | - | 2 | 900.000 | 2 | 1.000.000 | 1 | 550.000 |
| C. SAFER VEHICLE AND DRIVER | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi AKAP / AKDP | 6 | Paket | - | - | 1 | 200.000 | 1 | 300.000 | 3 | 900.000 | - | - |
| 2 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Taksi | 7 | Paket | - | - | 1 | 2.000 | 1 | 300.000 | 1 | 300.000 | 2 | 800.000 |
| 3 | Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Penegemudi Angkutan B3 | 7 | Paket | - | - | 1 | 250.000 | 3 | 900.000 | 1 | 300.000 | - | - |
| D. SAFER PEOPLE | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pedoman Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 6 | Paket | - | - | - | - | - | - | 3 | 750.000 | - | - |
| 2 | Perhitungan Nilai Kerugian Sosial Ekonomi akibat Kecelakaan Transportasi Darat | 4 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan | 10 | Paket | - | - | 1 | 100.000 | 1 | 100.000 | - | - | - | - |
| 4 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Cetak | 11 | Paket | - | - | - | - | 2 | 300.000 | - | - | - | - |
| 5 | Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Elektronik (Radio) | 10 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan Jalan | 1 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan Jalan | 1 | Paket | - | - | 1 | 206.250 | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Penyiapan SDM Audit Keselamatan SDP | 1 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Created with



download the free trial online at nitropdf.com/professional

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-------------------|---|-----|-------|---|---|----|-----------|----|-----------|----|-----------|----|-----------|
| | 9 | Penyiapan SDM Penelitian Kecelakaan SDP | 1 | Paket | - | - | - | - | 1 | 225.000 | - | - | - | - |
| | 10 | Pemberdayaan Audit Keselamatan Jalan | 3 | Paket | - | - | 1 | 206.250 | 1 | 180.000 | - | - | - | - |
| | 11 | Pemberdayaan Audit Keselamatan ASDP | 1 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 262.750 |
| E. | SAFER ROAD | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Audit Jalan Nasional | 5 | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| TOTAL | | | 159 | | - | - | 12 | 2.278.875 | 18 | 4.442.500 | 33 | 8.765.000 | 24 | 5.410.250 |

Created with



download the free trial online at nitropdf.com/professional

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|--|---|----------------|--------|-------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| P. SUMATERA | | | | | | | | | | | | | |
| A. PROGRAM PENERAPAN KEPEMERINTAHAN YANG BAIK | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Administrasi Kegiatan | 48 | Ls | 10 | 2.663.120 | 12 | 3.383.760 | 14 | 3.710.293 | 10 | 4.082.807 | 12 | 4.683.387 |
| B. PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Informasi | | | | | | | | | | | | |
| | a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. Jembatan Timbang | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. Terminal Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Angkutan Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | e. Pengendalian dan Operasi | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | f. Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | a. Perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). Rambu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Uk. 45 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Uk. 60 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c). Uk. 75 cm | 15.806 | buah | 2.915 | 2.182.950 | 3.704 | 2.773.656 | 4.061 | 3.041.314 | 4.469 | 3.346.662 | 5.126 | 3.838.956 |
| | d). Uk. 90 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2). RPPJ | | | | | | | | | | | | |
| | a). Tiang F | 1.009 | buah | 186 | 1.444.144 | 236 | 1.834.929 | 259 | 2.012.000 | 285 | 2.214.005 | 327 | 2.539.685 |
| | b). Portal | 53 | buah | 10 | 1.374.000 | 13 | 1.745.804 | 13 | 1.914.275 | 15 | 2.106.468 | 17 | 2.416.329 |
| | 3). Lampu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Traffic Ligth | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Warning Ligth | 89 | Unit | 18 | 869.062 | 21 | 1.104.230 | 23 | 1.210.788 | 25 | 1.332.352 | 27 | 1.528.340 |
| | c). Traffic Ligth Solar cell | 55 | Unit | 11 | 3.300.000 | 13 | 4.192.980 | 14 | 4.597.603 | 15 | 5.059.202 | 17 | 5.803.410 |
| | d). Traffic Ligth High Flux | 16 | Unit | 3 | 497.700 | 4 | 632.378 | 4 | 693.402 | 5 | 763.020 | 5 | 875.260 |
| | e). LED High Flux | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4). Marka Jalan | 2.288.262 | meter' | 422.000 | 12.660.000 | 536.193 | 16.076.946 | 587.936 | 17.638.075 | 646.965 | 19.408.938 | 742.133 | 22.263.993 |
| | 5). Pagar Pengaman Jalan | 86.969 | meter' | 16.430 | 16.437.500 | 20.266 | 20.305.931 | 22.222 | 22.900.937 | 24.453 | 25.200.191 | 28.050 | 28.907.139 |
| | 6). Deliniator | 29.173 | buah | 5.380 | 2.286.500 | 6.836 | 2.905.222 | 7.495 | 3.185.581 | 8.248 | 3.505.414 | 9.461 | 4.021.060 |
| | 7). Paku Marka | 38.499 | buah | 7.100 | 67.418.000 | 9.021 | 85.661.311 | 9.892 | 93.927.627 | 10.885 | 103.357.961 | 12.486 | 118.561.917 |
| | 8). Cermin Tikungan | 114 | buah | 21 | 110.187 | 27 | 140.004 | 29 | 153.514 | 32 | 168.927 | 37 | 193.776 |
| | 9). Rubber Cone | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10). Rubber Strip (Pita Penggaduh) | - | meter' | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. VMS (Variable Message Sign) / Traffic Board Sign | - | unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. GPS Angkutan Penumpang dan Barang | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Lampu Penerangan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). LPJU Tenaga Surya | 624 | Unit | 115 | 3.718.550 | 146 | 4.724.790 | 160 | | | | | |
| | e. ATCS | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas | 45 | Paket | 9 | 4.220.625 | 11 | 5.362.726 | 13 | | | | | |
| 4 | Pembangunan Jembatan Timbang | 2 | Buah | 1 | 2.239.000 | 1 | 2.300.000 | - | | | | | |
| 5 | Pembangunan Terminal Transportasi Jalan | 18 | Buah | 4 | 27.643.200 | 4 | 29.623.600 | 5 | | | | | |

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|--|--|----------------|-------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|--|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| 6 | Pembangunan Pengujian Kendaraan Bermotor | | | | | | | | | | | | | |
| | a. Alat PKB Mekanis Statis | 24 | Unit | 5 | 4.160.000 | 6 | 4.250.000 | 7 | 4.325.000 | 5 | 4.335.000 | 6 | 4.335.000 | |
| | b. Alat PKB Keliling | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 8 | Pengadaan SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 9 | Stiker Pelayanan Angkutan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 10 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| C. PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Gedung/Prasarana Jembatan Timbang | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 2 | Gedung/Prasarana Terminal Transportasi Jalan | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3 | Gedung/Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 4 | Fasilitas Keselamatan LLAJ | 5 | Paket | 1 | 250.000 | 1 | 317.650 | 1 | 348.303 | 1 | 383.273 | 1 | 439.652 | |
| 5 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 6 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7 | Kontingensi Penanganan Bencana Alam | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| D. PROGRAM RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten (Prasarana dan Kepengusahaan) | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 2 | Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3 | Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 48 | Paket | 10 | 2.116.675 | 13 | 2.689.447 | 14 | 2.948.979 | 10 | 3.245.056 | 11 | 3.722.404 | |
| 4 | Survai/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan. | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 5 | Operasional SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 6 | Peningkatan Kualitas SDM | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| E. PROGRAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengadaan Bus Perintis / Sekolah | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 2 | Subsidi Operasional Bus Perintis | 29 | Paket | 6 | 8.480.002 | 8 | 9.550.611 | 8 | 11.814.448 | 6 | 13.000.619 | 7 | 14.913.010 | |
| Total | | | | | 164.071.215 | | 199.575.974 | | 218.842.378 | | 237.879.923 | | 268.556.881 | |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | |
|--|----------|---|-----------|-------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | |
| P. JAWA | | | | | | | | | | | | | | |
| A. PROGRAM PENERAPAN KEPERINTAHAN YANG BAIK | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Administrasi Kegiatan | 24 | Ls | 5 | 1.159.840 | 6 | 1.473.693 | 7 | 1.615.904 | 5 | 1.778.141 | 6 | 2.039.705 |
| B. PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pengembangan Sistem Informasi | | | | | | | | | | | | |
| | | a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | b. Jembatan Timbang | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | c. Terminal Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | d. Angkutan Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | e. Pengendalian dan Operasi | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | f. Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 | Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | | a. Perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | | 1). Rambu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | | a). Uk. 45 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | b). Uk. 60 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | c). Uk. 75 cm | 10.140 | buah | 1.870 | 1.646.040 | 2.376 | 2.091.458 | 2.605 | 2.293.284 | 2.867 | 2.523.530 | 3.289 | 2.894.741 |
| | | d). Uk. 90 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 2). RPPJ | | | | | | | | | | | | |
| | | a). Tiang F | 244 | buah | 45 | 348.750 | 57 | 443.122 | 63 | 485.883 | 69 | 534.666 | 79 | 613.315 |
| | | b). Portal | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 3). Lampu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | | a). Traffic Ligth | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | b). Warning Ligth | 70 | Unit | 13 | 542.290 | 17 | 689.034 | 18 | 755.525 | 19 | 831.380 | 22 | 953.676 |
| | | c). Traffic Ligth Solar cell | 54 | Unit | 10 | 2.960.000 | 13 | 3.760.976 | 14 | 4.123.910 | 15 | 4.537.951 | 18 | 5.205.483 |
| | | d). Traffic Ligth High Flux | 54 | Unit | 10 | 1.929.500 | 13 | 2.451.623 | 14 | 2.688.204 | 15 | 2.958.100 | 18 | 3.393.237 |
| | | e). LED High Flux | 5 | Unit | 1 | 1.500.000 | 1 | 1.905.900 | 1 | 2.089.819 | 1 | 2.299.637 | 1 | 2.637.914 |
| | | 4). Marka Jalan | 1.409.830 | meter' | 260.000 | 7.540.000 | 330.356 | 9.580.324 | 362.235 | 10.504.825 | 398.604 | 11.559.510 | 457.238 | 13.259.914 |
| | | 5). Pagar Pengaman Jalan | 39.584 | meter' | 7.300 | 6.935.000 | 9.275 | 8.811.611 | 10.170 | 9.661.931 | 11.192 | 10.631.989 | 12.838 | 12.195.955 |
| | | 6). Deliniator | 9.760 | buah | 1.800 | 747.000 | 2.287 | 949.138 | 2.508 | 1.040.730 | 2.760 | 1.145.219 | 3.165 | 1.313.681 |
| | | 7). Paku Marka | 13.014 | buah | 2.400 | 590.400 | 3.049 | 750.162 | 3.344 | 822.553 | 3.679 | 905.137 | 4.221 | 1.038.283 |
| | | 8). Cermin Tikungan | 103 | buah | 19 | 83.600 | 24 | 106.222 | 26 | 116.473 | 29 | 128.166 | 33 | 147.020 |
| | | 9). Rubber Cone | 1.084 | buah | 200 | 78.000 | 254 | 99.107 | 279 | 108.671 | 307 | 119.581 | 352 | 137.172 |
| | | 10). Rubber Strip (Pita Penggadu) | - | meter' | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | b. VMS (Variable Message Sign) / Traffic Board Sign | - | unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | c. GPS Angkutan Penumpang dan Barang | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | d. Lampu Penerangan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | | 1). LPJU Tenaga Surya | 813 | buah | 150 | 5.247.500 | 191 | 6.667.474 | 209 | 7.310.885 | 230 | 8.044.898 | 264 | 9.228.302 |
| | | e. ATCS | 11 | unit | 2 | 8.000.000 | 3 | 10.164.800 | 3 | | | | | |
| | 3 | Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas | 30 | Paket | 6 | 4.797.925 | 8 | 6.096.244 | 8 | | | | | |
| | 4 | Pembangunan Jembatan Timbang | - | Buah | - | - | - | - | - | | | | | |
| | 5 | Pembangunan Terminal Transportasi Jalan | 10 | Buah | 2 | 9.697.489 | 3 | 12.321.630 | 3 | | | | | |
| | 6 | Pembangunan Pengujian Kendaraan Bermotor | | | | | | | | | | | | |
| | | a. Alat PKB Mekanis Statis | - | Unit | - | - | - | - | - | | | | | |
| | | b. Alat PKB Keliling | - | Unit | - | - | - | - | - | | | | | |

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|----|--|--|-------------------|-------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---|------------|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| | 7 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 8 | Pengadaan SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 9 | Stiker Pelayanan Angkutan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | C. PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Gedung/Prasarana Jembatan Timbang | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 | Gedung/Prasarana Terminal Transportasi Jalan | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 | Gedung/Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4 | Fasilitas Keselamatan LLAJ | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 5 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 | Kontingensi Penanganan Bencana Alam | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | D. PROGRAM RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten (Prasarana dan Kepengusahaan) | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 | Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 | Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 24 | Paket | 5 | 1.072.500 | 6 | 1.362.719 | 7 | 1.494.221 | 5 | 1.644.241 | 6 | 1.886.108 |
| | 4 | Survai/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan. | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 5 | Operasional SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6 | Peningkatan Kualitas SDM | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | E. PROGRAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pengadaan Bus Perintis / Sekolah | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 | Subsidi Operasional Bus Perintis | 5 | Paket | 1 | 1.695.600 | 1 | 1.798.540 | 1 | 1.972.099 | 1 | 2.170.098 | 1 | 2.489.319 |
| | Total | | | | | 56.571.434 | | 71.523.775 | | 78.425.819 | | 86.299.771 | | 98.994.467 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|--|--|----------------|--------|-------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| P. BALI, NUSA TENGGARA DAN MALUKU | | | | | | | | | | | | | |
| A. PROGRAM PENERAPAN KEPERINTAHAN YANG BAIK | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Administrasi Kegiatan | 23 | Ls | 5 | 1.467.480 | 6 | 1.864.580 | 7 | 2.044.512 | 5 | 2.249.781 | 5 | 2.580.724 |
| B. PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Informasi | | | | | | | | | | | | |
| | a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. Jembatan Timbang | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. Terminal Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Angkutan Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | e. Pengendalian dan Operasi | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | f. Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | a. Perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). Rambu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Uk. 45 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Uk. 60 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c). Uk. 75 cm | 9.619 | buah | 1.774 | 1.359.664 | 2.254 | 1.727.589 | 2.472 | 1.894.301 | 2.720 | 2.084.489 | 3.120 | 2.391.118 |
| | d). Uk. 90 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2). RPPJ | | | | | | | | | | | | |
| | a). Tiang F | 510 | buah | 94 | 791.010 | 119 | 1.005.057 | 131 | 1.102.045 | 144 | 1.212.691 | 165 | 1.391.077 |
| | b). Portal | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3). Lampu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Traffic Ligth | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Warning Ligth | 54 | Unit | 10 | 359.710 | 13 | 457.048 | 14 | 501.153 | 15 | 551.468 | 18 | 632.589 |
| | c). Traffic Ligth Solar cell | 43 | Unit | 8 | 2.508.830 | 10 | 3.187.719 | 11 | 3.495.334 | 12 | 3.846.266 | 14 | 4.412.052 |
| | d). Traffic Ligth High Flux | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | e). LED High Flux | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4). Marka Jalan | 1.144.131 | meter' | 211.000 | 7.030.000 | 268.097 | 8.932.318 | 293.968 | 9.794.287 | 323.482 | 10.777.633 | 371.067 | 12.363.023 |
| | 5). Pagar Pengaman Jalan | 43.379 | meter' | 8.000 | 8.500.000 | 10.165 | 10.800.100 | 11.146 | 11.842.310 | 12.265 | 13.031.278 | 14.069 | 14.948.178 |
| | 6). Deliniator | 26.570 | buah | 4.900 | 2.362.400 | 6.226 | 3.001.665 | 6.827 | 3.291.326 | 7.512 | 3.621.775 | 8.617 | 4.154.538 |
| | 7). Paku Marka | 25.485 | buah | 4.700 | 1.229.700 | 5.972 | 1.562.457 | 6.548 | 1.713.234 | 7.206 | 1.885.243 | 8.265 | 2.162.562 |
| | 8). Cermin Tikungan | 54 | buah | 10 | 49.850 | 13 | 63.339 | 14 | 69.452 | 15 | 76.425 | 18 | 87.667 |
| | 9). Rubber Cone | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10). Rubber Strip (Pita Penggadu) | - | meter' | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. VMS (Variable Message Sign) / Traffic Board Sign | - | unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. GPS Angkutan Penumpang dan Barang | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Lampu Penerangan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). LPJU Tenaga Surya | 108 | Unit | 20 | 600.000 | 25 | 762.360 | 28 | 835.928 | 31 | 919.855 | 35 | 1.055.166 |
| | e. ATCS | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas | 14 | Paket | 3 | 1.311.640 | 4 | 1.666.570 | 4 | 1.827.394 | 3 | 2.010.864 | 3 | 2.306.662 |
| 4 | Pembangunan Jembatan Timbang | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | Pembangunan Terminal Transportasi Jalan | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | Pembangunan Pengujian Kendaraan Bermotor | | | | | | | | | | | | |
| | a. Alat PKB Mekanis Statis | 14 | Unit | 3 | 2.650.000 | 4 | 2.700.000 | | | | | | |
| | b. Alat PKB Keliling | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Pengadaan SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | Stiker Pelayanan Angkutan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------|-------------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | |
| | C. PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Gedung/Prasarana Jembatan Timbang | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 Gedung/Prasarana Terminal Transportasi Jalan | 5 | Buah | 1 | 2.000.000 | 1 | 2.541.200 | 1 | 2.786.426 | 1 | 3.066.183 | 1 | 3.517.218 |
| | 3 Gedung/Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4 Fasilitas Keselamatan LLAJ | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 5 Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6 Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 Kontingensi Penanganan Bencana Alam | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | D. PROGRAM RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten (Prasarana dan Kepengusahaan) | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 14 | Paket | 3 | 418.000 | 4 | 531.111 | 4 | 582.363 | 3 | 640.832 | 3 | 735.099 |
| | 4 Survai/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan. | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 5 Operasional SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6 Peningkatan Kualitas SDM | 14 | Paket | 3 | 150.000 | 4 | 190.590 | 4 | 208.982 | 3 | 229.964 | 3 | 263.791 |
| | E. PROGRAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Pengadaan Bus Perintis / Sekolah | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 Subsidi Operasional Bus Perintis | 19 | Paket | 4 | 11.597.400 | 5 | 13.160.600 | 6 | 14.430.598 | 4 | 15.879.430 | 4 | 18.215.294 |
| | Total | | | | 44.385.684 | | 54.154.304 | | 59.139.644 | | 64.819.176 | | 73.966.759 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | | SASARAN AN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|--|---|----------------|--------|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| REKAPITULASI P. KALIMANTAN | | | | | | | | | | | | | |
| A. PROGRAM PENERAPAN KEPEREMINTAHAN YANG BAIK | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Administrasi Kegiatan | 17 | Ls | 4 | 1.088.220 | 4 | 1.382.692 | 4 | 1.516.122 | 4 | 1.668.341 | 4 | 1.913.754 |
| B. PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Informasi | | | | | | | | | | | | |
| | a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. Jembatan Timbang | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. Terminal Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Angkutan Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | e. Pengendalian dan Operasi | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | f. Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | a. Perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). Rambu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Uk. 45 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Uk. 60 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c). Uk. 75 cm | 6.886 | buah | 1.270 | 1.199.480 | 1.614 | 1.524.059 | 1.769 | 1.671.131 | 1.947 | 1.838.913 | 2.233 | 2.109.417 |
| | d). Uk. 90 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2). RPPJ | - | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | a). Tiang F | 325 | buah | 60 | 480.000 | 76 | 609.888 | 84 | 668.742 | 92 | 735.884 | 106 | 844.132 |
| | b). Portal | 20 | buah | 4 | 540.000 | 5 | 686.124 | 5 | 752.335 | 6 | 827.869 | 6 | 949.649 |
| | 3). Lampu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Traffic Ligth | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Warning Ligth | 33 | Unit | 6 | 390.000 | 8 | 495.534 | 8 | 543.353 | 9 | 597.906 | 11 | 685.858 |
| | c). Traffic Ligth Solar cell | 53 | Unit | 10 | 3.000.000 | 13 | 3.811.800 | 13 | 4.179.639 | 15 | 4.599.274 | 17 | 5.275.828 |
| | d). Traffic Ligth High Flux | 22 | Unit | 4 | 732.020 | 5 | 930.105 | 6 | 1.019.860 | 6 | 1.122.254 | 7 | 1.287.337 |
| | e). LED High Flux | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4). Marka Jalan | 1.477.605 | meter' | 272.499 | 8.719.968 | 346.237 | 11.079.591 | 379.649 | 12.148.772 | 417.766 | 13.368.509 | 479.219 | 15.335.016 |
| | 5). Pagar Pengaman Jalan | 46.091 | meter' | 8.500 | 8.625.000 | 10.800 | 10.958.925 | 11.842 | 12.016.461 | 13.031 | 13.222.914 | 14.948 | 15.168.005 |
| | 6). Deliniator | 10.845 | buah | 2.000 | 900.000 | 2.541 | 1.143.540 | 2.786 | 1.253.892 | 3.066 | 1.379.782 | 3.517 | 1.582.748 |
| | 7). Paku Marka | 29.823 | buah | 5.500 | 1.445.500 | 6.988 | 1.836.652 | 7.663 | 2.013.889 | 8.432 | 2.216.084 | 9.672 | 2.542.070 |
| | 8). Cermin Tikungan | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 9). Rubber Cone | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10). Rubber Strip (Pita Penggaduh) | - | meter' | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. VMS (Variable Message Sign) / Traffic Board Sign | - | unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. GPS Angkutan Penumpang dan Barang | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Lampu Penerangan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). LPJU Tenaga Surya | 624 | Unit | 115 | 3.686.575 | 146 | 4.684.162 | 160 | 5.136.184 | 176 | 5.651.857 | 202 | 6.483.245 |
| | e. ATCS | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas | 20 | Paket | 4 | 1.900.000 | 5 | 2.414.140 | 6 | | | | | |
| 4 | Pembangunan Jembatan Timbang | - | Buah | - | - | - | - | - | | | | | |
| 5 | Pembangunan Terminal Transportasi Jalan | 14 | Buah | 3 | 24.719.973 | 4 | 31.409.198 | 4 | | | | | |
| 6 | Pembangunan Pengujian Kendaraan Bermotor | | | | | | | | | | | | |
| | a. Alat PKB Mekanis Statis | 14 | Unit | 3 | 2.582.000 | 4 | 2.640.000 | 4 | | | | | |
| | b. Alat PKB Keliling | - | Unit | - | - | - | - | - | | | | | |

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|-------|--|--|-------------------|-------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|---|-------------|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| | 7 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 8 | Pengadaan SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 9 | Stiker Pelayanan Angkutan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | C. PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Gedung/Prasarana Jembatan Timbang | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 | Gedung/Prasarana Terminal Transportasi Jalan | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 | Gedung/Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor | 5 | Buah | 1 | 1.500.000 | 1 | 1.905.900 | 1 | 2.089.819 | 1 | 2.299.637 | 1 | 2.637.914 |
| | 4 | Fasilitas Keselamatan LLAJ | 5 | Paket | 1 | 100.000 | 1 | 127.060 | 1 | 139.321 | 2 | 153.309 | 1 | 175.861 |
| | 5 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 | Kontingensi Penanganan Bencana Alam | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | D. PROGRAM RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten (Prasarana dan Kepengusahaan) | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 | Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 | Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 14 | Paket | 3 | 938.500 | 4 | 1.192.458 | 4 | 1.307.530 | 3 | 1.438.806 | 3 | 1.650.455 |
| | 4 | Survai/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan. | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 5 | Operasional SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6 | Peningkatan Kualitas SDM | 19 | Paket | 4 | 200.000 | 5 | 254.120 | 6 | 278.643 | 4 | 306.618 | 5 | 351.722 |
| | E. PROGRAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pengadaan Bus Perintis / Sekolah | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 | Subsidi Operasional Bus Perintis | 16 | Paket | 4 | 4.092.718 | 4 | 4.540.860 | 4 | 4.979.053 | 4 | 5.478.950 | 4 | 6.284.903 |
| Total | | | | | | 66.839.954 | | 83.626.809 | | 91.477.036 | | 100.404.760 | | 114.789.043 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|--|---|------------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| P. SULAWESI | | | | | | | | | | | | |
| A. PROGRAM PENERAPAN KEPERINTAHAN YANG BAIK | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Administrasi Kegiatan | 25 Ls | 6 | 2.118.840 | 6 | 2.692.198 | 6 | 2.951.995 | 6 | 3.248.376 | 6 | 3.726.212 |
| B. PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Informasi | | | | | | | | | | | |
| | a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. Jembatan Timbang | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. Terminal Transportasi Jalan | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Angkutan Jalan | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | e. Pengendalian dan Operasi | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | f. Pengujian Kendaraan Bermotor | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ | | | | | | | | | | | |
| | a. Perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | |
| | 1). Rambu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | |
| | a). Uk. 45 cm | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Uk. 60 cm | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c). Uk. 75 cm | 11.306 buah | 2.085 | 1.614.960 | 2.649 | 2.051.968 | 2.905 | 2.249.983 | 3.196 | 2.475.881 | 3.667 | 2.840.084 |
| | d). Uk. 90 cm | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2). RPPJ | | | | | | | | | | | |
| | a). Tiang F | 813 buah | 150 | 1.296.524 | 191 | 1.647.363 | 209 | 1.806.334 | 230 | 1.987.690 | 264 | 2.280.079 |
| | b). Portal | 33 buah | 6 | 792.000 | 8 | 1.006.315 | 8 | 1.103.425 | 9 | 1.214.208 | 11 | 1.392.819 |
| | 3). Lampu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | |
| | a). Traffic Ligth | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Warning Ligth | 60 Unit | 11 | 585.000 | 14 | 743.301 | 15 | 815.030 | 17 | 896.859 | 19 | 1.028.786 |
| | c). Traffic Ligth Solar cell | 59 Unit | 11 | 3.300.000 | 14 | 4.192.980 | 15 | 4.597.603 | 16 | 5.059.202 | 19 | 5.803.410 |
| | d). Traffic Ligth High Flux | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | e). LED High Flux | 5 Unit | 1 | 1.195.844 | 1 | 1.519.439 | 1 | 1.666.065 | 1 | 1.833.338 | 1 | 2.103.022 |
| | 4). Marka Jalan | 1.247.157 meter' | 230.000 | 7.720.000 | 292.238 | 9.809.032 | 320.439 | 10.755.604 | 352.611 | 11.835.466 | 404.480 | 13.576.463 |
| | 5). Pagar Pengaman Jalan | 65.210 meter' | 12.026 | 13.124.620 | 15.280 | 16.676.142 | 16.755 | 18.285.390 | 18.437 | 20.121.243 | 21.149 | 23.081.078 |
| | 6). Deliniator | 24.672 buah | 4.550 | 2.115.500 | 5.781 | 2.687.954 | 6.339 | 2.947.342 | 6.976 | 3.243.255 | 8.002 | 3.720.338 |
| | 7). Paku Marka | 23.316 buah | 4.300 | 1.198.000 | 5.464 | 1.522.179 | 5.991 | 1.669.069 | 6.592 | 1.836.644 | 7.562 | 2.106.814 |
| | 8). Cermin Tikungan | 504 buah | 93 | 489.317 | 118 | 621.726 | 130 | 681.723 | 143 | 750.168 | 164 | 860.517 |
| | 9). Rubber Cone | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10). Rubber Strip (Pita Penggaduh) | - meter' | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. VMS (Variable Message Sign) / Traffic Board Sign | 136 unit | 25 | 750.000 | 32 | 952.950 | 35 | 1.044.910 | 38 | 1.149.819 | 44 | 1.318.957 |
| | c. GPS Angkutan Penumpang dan Barang | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Lampu Penerangan Jalan | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 1). LPJU Tenaga Surya | 1.361 Unit | 251 | 9.117.217 | 319 | 11.584.336 | 350 | - | - | - | - | - |
| | e. ATCS | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas | 20 Paket | 4 | 3.410.805 | 5 | 4.333.769 | 6 | - | - | - | - | - |
| 4 | Pembangunan Jembatan Timbang | - Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 | Pembangunan Terminal Transportasi Jalan | 5 Buah | 1 | 6.000.000 | 1 | 7.623.600 | 1 | - | - | - | - | - |
| 6 | Pembangunan Pengujian Kendaraan Bermotor | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | a. Alat PKB Mekanis Statis | 5 Unit | 1 | 850.000 | 1 | 860.000 | 1 | - | - | - | - | - |

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------|-------------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|--------------------|------------|--------------------|---|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | |
| | b. Alat PKB Keliling | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 8 Pengadaan SMS Center/RTTMC | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 9 Stiker Pelayanan Angkutan | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | C. PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Gedung/Prasarana Jembatan Timbang | - Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 Gedung/Prasarana Terminal Transportasi Jalan | - Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 Gedung/Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor | - Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4 Fasilitas Keselamatan LLAJ | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 5 Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6 Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 Kontingensi Penanganan Bencana Alam | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | D. PROGRAM RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten (Prasarana dan Kepengusahaan) | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Jalan | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 29 Paket | 6 | 1.222.500 | 8 | 1.553.309 | 8 | 1.703.203 | 6 | 1.874.204 | 7 | 2.149.900 | |
| | 4 Survei/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan. | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 5 Operasional SMS Center/RTTMC | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 6 Peningkatan Kualitas SDM | 24 Paket | 5 | 250.000 | 6 | 317.650 | 7 | 348.303 | 5 | 383.273 | 6 | 439.652 | |
| | E. PROGRAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN | 4 | 1 | 2.002.800 | 1 | 2.156.400 | 1 | 2.364.493 | 1 | 2.601.888 | 1 | 2.984.625 | |
| | | - | - | 4.353.889 | - | 5.143.694 | - | 5.640.060 | - | 6.206.322 | - | 7.119.272 | |
| | 1 Pengadaan Bus Perintis / Sekolah | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 2 Subsidi Operasional Bus Perintis | 17 Paket | 4 | 9.340.800 | 4 | 10.370.500 | 4 | 11.371.253 | 4 | 12.512.927 | 4 | 14.353.579 | |
| | Total | | | 72.848.616 | | 90.066.806 | | 98.685.262 | | 108.510.915 | | 124.349.158 | |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|--|---|----------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| P. PAPUA | | | | | | | | | | | | |
| A. PROGRAM PENERAPAN KEPERINTAHAN YANG BAIK | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Administrasi Kegiatan | 8 Ls | 2 | 756.252 | 2 | 960.894 | 2 | 1.053.620 | 2 | 1.159.403 | 2 | 1.329.952 |
| B. PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Informasi | | | | | | | | | | | |
| | a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. Jembatan Timbang | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. Terminal Transportasi Jalan | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Angkutan Jalan | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | e. Pengendalian dan Operasi | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | f. Pengujian Kendaraan Bermotor | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ | | | | | | | | | | | |
| | a. Perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | |
| | 1). Rambu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | |
| | a). Uk. 45 cm | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Uk. 60 cm | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c). Uk. 75 cm | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d). Uk. 90 cm | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2). RPPJ | | | | | | | | | | | |
| | a). Tiang F | 271 buah | 50 | 475.000 | 64 | 603.535 | 70 | 661.776 | 77 | 728.218 | 88 | 835.339 |
| | b). Portal | 65 buah | 12 | 1.755.000 | 15 | 2.229.903 | 17 | 2.445.089 | 18 | 2.690.576 | 21 | 3.086.359 |
| | 3). Lampu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | |
| | a). Traffic Ligth | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Warning Ligth | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c). Traffic Ligth Solar cell | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d). Traffic Ligth High Flux | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | e). LED High Flux | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4). Marka Jalan | 379.570 meter' | 70.000 | 3.240.000 | 88.942 | 4.116.744 | 97.525 | 4.514.010 | 107.316 | 4.967.216 | 123.103 | 5.697.894 |
| | 5). Pagar Pengaman Jalan | 31.016 meter' | 5.720 | 7.150.000 | 7.268 | 9.084.790 | 7.969 | 9.961.472 | 8.769 | 10.961.604 | 10.059 | 12.574.056 |
| | 6). Deliniator | 10.845 buah | 2.000 | 992.000 | 2.541 | 1.260.435 | 2.786 | 1.382.067 | 3.066 | 1.520.827 | 3.517 | 1.744.540 |
| | 7). Paku Marka | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 8). Cermin Tikungan | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 9). Rubber Cone | - buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10). Rubber Strip (Pita Penggadu) | - meter' | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. VMS (Variable Message Sign) / Traffic Board Sign | - unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. GPS Angkutan Penumpang dan Barang | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Lampu Penerangan Jalan | | | | | | | | | | | |
| | 1). LPJU Tenaga Surya | 136 Unit | 25 | 875.000 | 32 | 1.111.775 | 35 | | | | | |
| | e. ATCS | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas | - Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | Pembangunan Jembatan Timbang | 5 Buah | 1 | 10.250.000 | 1 | 13.023.650 | 1 | | | | | |
| 5 | Pembangunan Terminal Transportasi Jalan | - Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | Pembangunan Pengujian Kendaraan Bermotor | | | | | | | | | | | |
| | a. Alat PKB Mekanis Statis | - Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------|-------------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|---|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| | b. Alat PKB Keliling | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 8 Pengadaan SMS Center/RTTMC | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 9 Stiker Pelayanan Angkutan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | C. PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Gedung/Prasarana Jembatan Timbang | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 Gedung/Prasarana Terminal Transportasi Jalan | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 Gedung/Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4 Fasilitas Keselamatan LLAJ | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 5 Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6 Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 7 Kontingensi Penanganan Bencana Alam | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | D. PROGRAM RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten (Prasarana dan Kepengusahaan) | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2 Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 3 Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 5 | Paket | 1 | 54.500 | 1 | 69.248 | 1 | 75.930 | 1 | 83.553 | 1 | 95.844 | |
| | 4 Survei/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan. | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 5 Operasional SMS Center/RTTMC | 5 | Paket | 1 | 50.000 | 1 | 63.530 | 1 | 69.661 | 1 | 76.655 | 1 | 87.930 | |
| | 6 Peningkatan Kualitas SDM | 5 | Paket | 1 | 50.000 | 1 | 63.530 | 1 | 69.661 | 1 | 76.655 | 1 | 87.930 | |
| | E. PROGRAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Pengadaan Bus Perintis / Sekolah | 4 | Unit | 1 | 8.233.080 | 1 | 8.567.210 | 1 | 9.393.946 | 1 | 10.337.098 | 1 | 11.857.685 | |
| | 2 Subsidi Operasional Bus Perintis | 4 | Paket | 1 | 30.787.104 | 1 | 36.625.753 | 1 | 40.160.138 | 1 | 44.192.216 | 1 | 15.947.303 | |
| | Total | | | | 64.667.936 | | 77.780.997 | | 85.286.863 | | 93.849.664 | | 72.909.361 | |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|----|--|----------------|--------------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| | DIREKTORAT LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | A. PROGRAM PENERAPAN KEPERINTAHAN YANG BAIK | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Administrasi Kegiatan | 15 | Ls | 3 | 1.309.300 | 3 | 1.650.635 | 3 | 1.809.921 | 3 | 1.991.637 | 3 | 2.284.607 |
| | B. PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Informasi | - | | | | | | | | | | | |
| | a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan | - | Paket | | | | | | | | | | |
| | b. Jembatan Timbang | - | Paket | | | | | | | | | | |
| | c. Terminal Transportasi Jalan | - | Paket | | | | | | | | | | |
| | d. Angkutan Jalan | 7 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 630.350 | 1 | 691.179 | 2 | 760.573 | 2 | 872.453 |
| | e. Pengendalian dan Operasi | 11 | Paket | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.260.700 | 2 | 1.382.358 | 2 | 1.521.146 | 3 | 1.744.907 |
| | f. Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Paket | | | | | | | | | | |
| 2 | Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | a. Perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). Rambu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Uk. 45 cm | - | buah | | | | | | | | | | |
| | b). Uk. 60 cm | - | buah | | | | | | | | | | |
| | c). Uk. 75 cm | - | buah | | | | | | | | | | |
| | d). Uk. 90 cm | - | buah | | | | | | | | | | |
| | 2). RPPJ | | | | | | | | | | | | |
| | a). Tiang F | 14 | buah | 2 | 2.100.000 | 3 | 2.647.470 | 3 | 2.902.951 | 3 | 3.194.407 | 3 | 3.664.304 |
| | b). Portal | 7 | buah | 1 | 1.440.000 | 1 | 1.815.408 | 1 | 1.990.595 | 2 | 2.190.451 | 2 | 2.512.666 |
| | 3). Lampu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Traffic Ligth | - | Unit | | | | | | | | | | |
| | b). Warning Ligth | - | Unit | | | | | | | | | | |
| | c). Traffic Ligth Solar cell | 7 | Unit | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.782.100 | 1 | 4.147.073 | 2 | 4.563.439 | 2 | 5.234.721 |
| | d). Traffic Ligth High Flux | - | Unit | | | | | | | | | | |
| | e). LED High Flux | - | Unit | | | | | | | | | | |
| | 4). Marka Jalan | - | meter ^l | | | | | | | | | | |
| | 5). Pagar Pengaman Jalan | - | meter ^l | | | | | | | | | | |
| | 6). Deliniator | - | buah | | | | | | | | | | |
| | 7). Paku Marka | - | buah | | | | | | | | | | |
| | 8). Cermin Tikungan | - | buah | | | | | | | | | | |
| | 9). Rubber Cone | - | buah | | | | | | | | | | |
| | 10). Rubber Strip (Pita Penggaduh) | - | meter ^l | | | | | | | | | | |
| | b. VMS (Variable Message Sign) / Traffic Board Sign | 14 | unit | 2 | 3.400.000 | 3 | 4.286.380 | 3 | 4.700.016 | 3 | 5.171.897 | 3 | 5.932.683 |
| | c. GPS Angkutan Penumpang dan Barang | 7 | Unit | 1 | 750.000 | 1 | 945.525 | 1 | 1.036.768 | 2 | 1.140.860 | 2 | 1.308.680 |
| | d. Lampu Penerangan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). LPJU Tenaga Surya | - | Unit | | | | | | | | | | |
| | e. ATCS | - | Unit | | | | | | | | | | |
| 3 | Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas | 21 | Paket | 3 | 2.500.000 | 4 | 3.151.750 | 4 | | | | | |
| 4 | Pembangunan Jembatan Timbang | 7 | Buah | 1 | 3.000.000 | 1 | 3.782.100 | 1 | | | | | |
| 5 | Pembangunan Terminal Transportasi Jalan | 33 | Buah | 5 | 21.405.232 | 5 | 26.985.576 | 6 | | | | | |
| 6 | Pembangunan Pengujian Kendaraan Bermotor | | | | | | | | | | | | |
| | a. Alat PKB Mekanis Statis | - | Unit | | | | | | | | | | |
| | b. Alat PKB Keliling | - | Unit | | | | | | | | | | |
| 7 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | 14 | Paket | 2 | 1.100.000 | 3 | 1.386.770 | 3 | | | | | |

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | | |
|----|--|--|-----|-------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | |
| | 8 | Pengadaan SMS Center/RTTMC | 28 | Paket | 4 | 5.510.000 | 5 | 6.946.457 | 6 | 7.616.790 | 6 | 8.381.516 | 7 | 9.614.437 |
| | 9 | Stiker Pelayanan Angkutan | - | Paket | | | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | 36 | Paket | 8 | 50.302.492 | 4 | 27.450.000 | 8 | 55.000.000 | 8 | 56.000.000 | 8 | 57.500.000 |
| | C. PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Gedung/Prasarana Jembatan Timbang | 14 | Buah | 2 | 3.750.000 | 3 | 4.727.625 | 3 | 5.183.841 | 3 | 5.704.298 | 3 | 6.543.401 |
| | 2 | Gedung/Prasarana Terminal Transportasi Jalan | 24 | Buah | 3 | 22.795.000 | 4 | 32.500.000 | 5 | 40.814.921 | 6 | 47.622.740 | 6 | 50.237.600 |
| | 3 | Gedung/Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Buah | | | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 4 | Fasilitas Keselamatan LLAJ | 14 | Paket | 2 | 3.000.000 | 3 | 3.782.100 | 3 | 4.147.073 | 3 | 4.563.439 | 3 | 5.234.721 |
| | 5 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | 14 | Paket | 2 | 700.000 | 3 | 882.490 | 3 | 967.650 | 3 | 1.064.802 | 3 | 1.221.435 |
| | 6 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | 7 | Paket | 1 | 750.000 | 1 | 945.525 | 1 | 1.036.768 | 2 | 1.140.860 | 2 | 1.308.680 |
| | 7 | Kontingensi Penanganan Bencana Alam | 14 | Paket | 2 | 700.000 | 3 | 882.490 | 3 | 967.650 | 3 | 1.064.802 | 3 | 1.221.435 |
| | D. PROGRAM RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten (Prasarana dan Kepengusahaan) | 14 | Paket | 2 | 520.000 | 3 | 655.564 | 3 | 718.826 | 3 | 790.996 | 3 | 907.352 |
| | 2 | Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Jalan | 35 | Paket | 5 | 1.283.388 | 6 | 1.617.967 | 7 | 1.774.101 | 8 | 1.952.221 | 9 | 2.239.393 |
| | 3 | Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 14 | Paket | 2 | 540.000 | 3 | 680.778 | 3 | 746.473 | 3 | 821.419 | 3 | 942.250 |
| | 4 | Survai/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan. | 131 | Paket | 19 | 10.150.000 | 24 | 12.531.074 | 26 | 13.500.000 | 29 | 14.855.400 | 33 | 17.040.629 |
| | 5 | Operasional SMS Center/RTTMC | 7 | Paket | 1 | 900.000 | 1 | 1.134.630 | 1 | 1.244.122 | 2 | 1.369.032 | 2 | 1.570.416 |
| | 6 | Peningkatan Kualitas SDM | 21 | Paket | 3 | 850.000 | 4 | 1.071.595 | 4 | 1.175.004 | 5 | 1.292.974 | 5 | 1.483.171 |
| | E. PROGRAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pengadaan Bus Perintis / Sekolah | 211 | Unit | 37 | 11.100.000 | 37 | 11.175.000 | 39 | 12.253.388 | 43 | 13.483.628 | 55 | 23.272.974 |
| | 2 | Subsidi Operasional Bus Perintis | - | Paket | | | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Total | | | | | 154.355.412 | | 159.308.059 | | 204.520.710 | | 231.442.358 | | 274.884.215 |

PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DARAT 2010-2014
KEGIATAN : PEMBANGUNAN & PENGELOLAAN PRASARANA, SARANA & FASILITAS LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN
UNIT KERJA : DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

(Dalam Ribuan Rupiah)

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | | SASARANAN TAHUNAN | | | | | | | | | |
|--|---|----------------|--------|-------------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | |
| | | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya |
| REKAPITULASI KEGIATAN RPJM TAHUN 2010 - 2014 | | | | | | | | | | | | | |
| A. PROGRAM PENERAPAN KEPEMERINTAHAN YANG BAIK | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Administrasi Kegiatan | 192 | Ls | 35 | 10.563.052 | 40 | 13.408.452 | 43 | 14.702.367 | 35 | 16.178.485 | 38 | 18.558.340 |
| B. PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengembangan Sistem Informasi | | | | | | | | | | | | |
| | a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. Jembatan Timbang | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c. Terminal Transportasi Jalan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | d. Angkutan Jalan | 7 | Paket | 1 | 500.000 | 1 | 630.350 | 1 | 691.179 | 2 | 760.573 | 2 | 872.453 |
| | e. Pengendalian dan Operasi | 11 | Paket | 2 | 1.000.000 | 2 | 1.260.700 | 2 | 1.382.358 | 2 | 1.521.146 | 3 | 1.744.907 |
| | f. Pengujian Kendaraan Bermotor | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2 | Pembangunan Fasilitas Keselamatan LLAJ | | | | | | | | | | | | |
| | a. Perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | | |
| | 1). Rambu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Uk. 45 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Uk. 60 cm | - | buah | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | c). Uk. 75 cm | 68.957 | buah | 9.914 | 8.003.094 | 12.597 | 10.168.731 | 13.812 | 11.150.014 | 15.199 | 12.269.475 | 17.435 | 14.074.315 |
| | 2). RPPJ | | | | | | | | | | | | |
| | a). Tiang F | 4.083 | buah | 587 | 6.935.428 | 746 | 8.791.365 | 818 | 9.639.732 | 900 | 10.607.561 | 1.032 | 12.167.933 |
| | b). Portal | 226 | buah | 33 | 5.901.000 | 42 | 7.483.555 | 45 | 8.205.718 | 49 | 9.029.572 | 57 | 10.357.822 |
| | 3). Lampu Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | |
| | a). Traffic Ligth | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b). Warning Ligth | 391 | Unit | 58 | 2.746.062 | 72 | 3.489.146 | 78 | 3.825.849 | 86 | 4.209.964 | 97 | 4.829.250 |
| | c). Traffic Ligth Solar cell | 345 | Unit | 51 | 18.068.830 | 64 | 22.928.555 | 69 | 25.141.161 | 75 | 27.665.334 | 86 | 31.734.904 |
| | d). Traffic Ligth High Flux | 118 | Unit | 17 | 3.159.220 | 22 | 4.014.105 | 24 | 4.401.466 | 26 | 4.843.373 | 30 | 5.555.833 |
| | e). LED High Flux | 12 | Unit | 2 | 2.695.844 | 3 | 3.425.339 | 3 | 3.755.885 | 2 | 4.132.975 | 2 | 4.740.936 |
| | 4). Marka Jalan | 10.193.298 | meter' | 1.465.499 | 46.909.968 | 1.862.063 | 59.594.955 | 2.041.752 | 65.355.573 | 2.246.744 | 71.917.272 | 2.577.240 | 82.496.303 |
| | 5). Pagar Pengaman Jalan | 400.396 | meter' | 57.976 | 60.772.120 | 73.055 | 76.637.499 | 80.105 | 84.668.502 | 88.147 | 93.169.219 | 101.114 | 106.874.411 |
| | 6). Deliniator | 143.492 | buah | 20.630 | 9.403.400 | 26.212 | 11.947.955 | 28.742 | 13.100.938 | 31.628 | 14.416.272 | 36.280 | 16.536.906 |
| | 7). Paku Marka | 166.932 | buah | 24.000 | 71.881.600 | 30.494 | 91.332.761 | 33.437 | 100.146.372 | 36.794 | 110.201.068 | 42.207 | 126.411.645 |
| | 8). Cermin Tikungan | 995 | buah | 143 | 732.954 | 182 | 931.291 | 199 | 1.021.161 | 219 | 1.123.686 | 251 | 1.288.980 |
| | 9). Rubber Cone | 1.391 | buah | 200 | 78.000 | 254 | 99.107 | 279 | 108.671 | 307 | 119.581 | 352 | 137.172 |
| | 10). Rubber Strip (Pita Penggadu) | - | meter' | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | b. VMS (Variable Message Sign) / Traffic Board Sign | 188 | unit | 27 | 4.150.000 | 34 | 5.239.330 | 38 | 5.744.925 | 41 | 6.321.716 | 47 | 7.251.640 |
| | c. GPS Angkutan Penumpang dan Barang | 7 | Unit | 1 | 750.000 | 1 | 945.525 | 1 | 1.036.768 | 2 | 1.140.860 | 2 | 1.308.680 |
| | d. Lampu Penerangan Jalan | - | Unit | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 1). LPJU Tenaga Surya | 4.702 | Unit | 676 | 23.244.842 | 859 | 29.534.896 | 942 | 32.385.014 | 1.036 | 35.636.469 | 1.189 | 40.878.594 |
| | e. ATCS | 14 | Unit | 2 | 8.000.000 | 3 | 10.164.800 | 3 | 11.145.703 | 3 | 12.264.732 | 4 | 14.068.874 |
| 3 | Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas | 180 | Paket | 29 | 18.140.995 | 37 | 23.025.198 | 40 | | | | | |
| 4 | Pembangunan Jembatan Timbang | 16 | Buah | 3 | 15.489.000 | 4 | 19.105.750 | 3 | | | | | |
| 5 | Pembangunan Terminal Transportasi Jalan | 89 | Buah | 15 | 89.465.894 | 17 | 107.963.603 | 19 | | | | | |
| 6 | Pembangunan Pengujian Kendaraan Bermotor | | | | | | | | | | | | |
| | a. Alat PKB Mekanis Statis | 70 | Unit | 12 | 10.242.000 | 15 | 10.450.000 | 17 | | | | | |
| | b. Alat PKB Keliling | - | Unit | - | - | - | - | - | | | | | |

| No | Kegiatan | Sasaran Volume | SASARAN TAHUNAN | | | | | | | | | | | |
|----|--|--|-----------------|-------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|----|---------------|
| | | | Tahun 2010 | | Tahun 2011 | | Tahun 2012 | | Tahun 2013 | | Tahun 2014 | | | |
| | | | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | Vol | Biaya | | |
| | 7 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | 14 | Paket | 2 | 1.100.000 | 3 | 1.386.770 | 3 | 1.520.593 | 3 | 1.673.261 | 3 | 1.919.398 |
| | 8 | Pengadaan SMS Center/RTTMC | 28 | Paket | 4 | 5.510.000 | 5 | 6.946.457 | 6 | 7.616.790 | 6 | 8.381.516 | 7 | 9.614.437 |
| | 9 | Stiker Pelayanan Angkutan | - | Paket | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | 36 | Paket | 8 | 50.302.492 | 4 | 27.450.000 | 8 | 55.000.000 | 8 | 56.000.000 | 8 | 57.500.000 |
| | C. PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Gedung/Prasarana Jembatan Timbang | 14 | Buah | 2 | 3.750.000 | 3 | 4.727.625 | 3 | 5.183.841 | 3 | 5.704.298 | 3 | 6.543.401 |
| | 2 | Gedung/Prasarana Terminal Transportasi Jalan | 29 | Buah | 4 | 24.795.000 | 5 | 35.041.200 | 6 | 43.601.347 | 7 | 50.688.923 | 7 | 53.754.818 |
| | 3 | Gedung/Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor | 6 | Buah | 1 | 1.500.000 | 1 | 1.905.900 | 1 | 2.089.819 | 1 | 2.299.637 | 1 | 2.637.914 |
| | 4 | Fasilitas Keselamatan LLAJ | 26 | Paket | 4 | 3.350.000 | 5 | 4.226.810 | 6 | 4.634.697 | 6 | 5.100.021 | 6 | 5.850.234 |
| | 5 | Prasarana Fasilitas Pendukung Pengendalian dan Operasional | 14 | Paket | 2 | 700.000 | 3 | 882.490 | 3 | 967.650 | 3 | 1.064.802 | 3 | 1.221.435 |
| | 6 | Fasilitas Prasarana Pelayanan Masyarakat | 7 | Paket | 1 | 750.000 | 1 | 945.525 | 1 | 1.036.768 | 2 | 1.140.860 | 2 | 1.308.680 |
| | 7 | Kontingensi Penanganan Bencana Alam | 14 | Paket | 2 | 700.000 | 3 | 882.490 | 3 | 967.650 | 3 | 1.064.802 | 3 | 1.221.435 |
| | D. PROGRAM RESTRUKTURISASI KELEMBAGAAN DAN PRASARANA LLAJ | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pembinaan dan Evaluasi Propinsi dan Kota/Kabupaten (Prasarana dan Kepengusahaan) | 14 | Paket | 2 | 520.000 | 3 | 655.564 | 3 | 718.826 | 3 | 790.996 | 3 | 907.352 |
| | 2 | Monitoring dan Evaluasi Kinerja Transportasi Jalan | 35 | Paket | 5 | 1.283.388 | 6 | 1.617.967 | 7 | 1.774.101 | 8 | 1.952.221 | 9 | 2.239.393 |
| | 3 | Sosialisasi/Diseminasi/Seminar/Publikasi | 177 | Paket | 30 | 6.362.675 | 38 | 8.079.069 | 42 | 8.858.699 | 31 | 9.748.112 | 36 | 11.182.060 |
| | 4 | Survai/Studi Kebijakan/FS/DED/Master Plan. | 131 | Paket | 19 | 10.150.000 | 24 | 12.531.074 | 26 | 13.500.000 | 29 | 14.855.400 | 33 | 17.040.629 |
| | 5 | Operasional SMS Center/RTTMC | 13 | Paket | 2 | 950.000 | 3 | 1.198.160 | 3 | 1.313.782 | 3 | 1.445.686 | 3 | 1.658.347 |
| | 6 | Peningkatan Kualitas SDM | 96 | Paket | 16 | 1.500.000 | 20 | 1.897.485 | 22 | 2.080.592 | 18 | 2.289.484 | 20 | 2.626.267 |
| | E. PROGRAM PENINGKATAN AKSESIBILITAS PELAYANAN | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Pengadaan Bus Perintis / Sekolah | 216 | Unit | 38 | 19.333.080 | 38 | 19.742.210 | 40 | 21.647.333 | 44 | 23.820.726 | 56 | 35.130.659 |
| | 2 | Subsidi Operasional Bus Perintis | 109 | Paket | 20 | 65.993.624 | 23 | 76.046.863 | 25 | 84.727.590 | 20 | 93.234.240 | 21 | 72.203.408 |
| | Total | | | | | 617.383.562 | | 728.736.629 | | 828.373.160 | | 914.398.357 | | 1.018.345.987 |