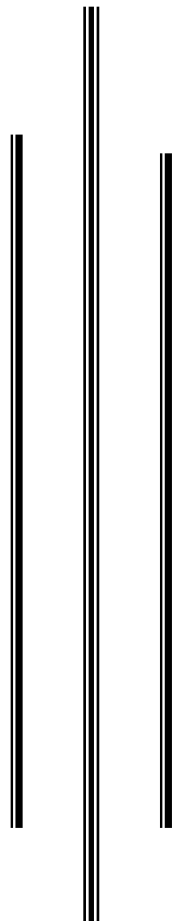




**RENCANA STRATEGIS
2015-2019**

**BALAI LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN (BLLAJSDP) JAMBI**



**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

KATA PENGANTAR

Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015–2019 disusun sebagai amanat dari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

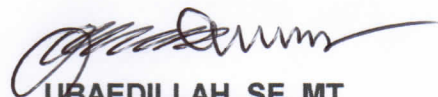
Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015– 2019 disusun dengan berpedoman pada Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2015 – 2019, Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2015 – 2019 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015–2019. Adapun isi dari Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015 – 2019 ini mencakup sasaran, arah kebijakan, strategi, program, kegiatan, indikator kinerja utama beserta target yang akan dicapai dan pendanaan dari kegiatan dan program yang akan dilaksanakan oleh Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mulai dari Tahun 2015 sampai dengan Tahun 2019.

Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015 – 2019 merupakan acuan dalam perencanaan pembangunan di bidang transportasi darat mulai dari tahap penyusunan rencana kerja sampai dengan rencana kerja anggaran Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi selama lima tahun kedepan.

Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015– 2019 diharapkan dapat menjadi pedoman terhadap berbagai pelaksanaan kegiatan serta dapat memberikan manfaat secara optimal dalam penyelenggaraan pemerintahan pada tahun-tahun mendatang.

Jambi, 2015

KEPALA BALAI,


UBAEDILLAH, SE, MT
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19650710 199403 1 002

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	ii
DAFTAR GAMBAR	iii
BAB 1 PENDAHULUAN	I-1
1.1 KONDISI UMUM	I-1
1.1.1 PROGRAM KEGIATAN BALAI LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN JAMBI TAHUN 2012 – 2014	I-2
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN	I-4
1.2.1 PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS GLOBAL	I-4
1.2.2 PERMASALAHAN.....	I-7
BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN	II-1
2.1 VISI, MISI DAN SASARAN NASIONAL	II-1
2.1.1 VISI DAN MISI PRESIDEN	II-1
2.1.2 AGENDA PRIORITAS PEMBANGUNAN (NAWA CITA)	II-1
2.1.3 SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL	II-1
2.2 SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019	II-3
2.2.1 SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT	II-6
2.2.2 VISI DAN MISI BALAI LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN JAMBI	II-7
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN.....	III-1
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL	III-1
3.1.1 ISU STRATEGIS 1: MEMBANGUN KONEKTIVITAS NASIONAL UNTUK MENCAPAI KESEIMBANGAN PEMBANGUNAN	III-1
3.1.2 ISU STRATEGIS 2: MEMBANGUN TRANSPORTASI UMUM MASSAL PERKOTAAN	III-6
3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	III-8
3.2.1 KESELAMATAN DAN KEAMANAN	III-8
3.2.2 PELAYANAN TRANSPORTASI	III-10
3.2.3 KAPASITAS TRANSPORTASI	III-16
3.3 ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN BIDANG PERHUBUNGAN DALAM RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (RPJP) TAHUN 2005–2025	III-20
3.3.1 SASARAN PEMBANGUNAN BIDANG PERHUBUNGAN	III-20
3.3.2 STRATEGI PEMBANGUNAN BIDANG PERHUBUNGAN	III-21
3.3.3 KEBIJAKAN UMUM PEMBANGUNAN BIDANG PERHUBUNGAN	III-22
3.3.4 ARAH PEMANGUNAN TRANSPORTASI NASIONAL	III-25
3.4 ARAH KEBIJAKAN UMUM PERHUBUNGAN DARAT 2015 - 2019	III-26
3.4.1 STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN PERWUJUDAN SASARAN	

PERHUBUNGAN DARAT 2015 – 2019	III-27
3.5 KERANGKA REGULASI.....	III-37
3.5.1 KERANGKA REGULASI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT	III-37
3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN	III-44
3.6.1 KERANGKA KELEMBAGAAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	III-44
3.6.2 KERANGKA KELEMBAGAAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT	III-44
3.6.3 KERANGKA KELEMBAGAAN BALAI LLAJSDP JAMBI	III-47
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	IV-1
4.1 TARGET KINERJA BALAI LLAJSDP JAMBI TAHUN 2015-2019	IV-1
4.1.1 PENURUNAN ANGKA KECELAKAAN TRANSPORTASI JALAN	IV-1
4.1.2 PENINGKATAN KNERJA PELAYANAN PENYELENGGARAAN PRASARANA TRANSPORTASI	IV-2
4.1.3 TERSEDIAANYA BAHAN PENGAWASAN TEKNIS PENYELENGGARAAN AKAP, ANGKUTAN PARIWISATA, ANGKUTAN ALAT BERAT, ANGKUTAN BARANG BERACUN DAN BERBAHAYA (B3), ANGKUTAN ASDP ANTAR PROVINSI.....	IV-3
4.1.4 PENINGKATAN LAYANAN TRANSPORTASI.....	IV-3
4.1.5 PELAKSANAAN KALIBRASI PERALATAN PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR	IV-3
4.1.6 PENGAWASAN KESELAMATAN DAN TEKNIS SARANA LLAJ DI JALAN NASIONAL SERTA ASDP	IV-4
4.1.7 PEMANTAUAN PENYELENGGARAAN PENGUJIAN BERKALA, INDUSTRI KAROSERI	IV-4
4.1.8 TERSELENGGARANYA PENYIDIKAN PELANGGARAN PERUNDANG- UNDANGAN DI BIDANG LLAJSDP	IV-4
4.1.9 PELAKSANAAN PEMBANGUNAN, PEMELIHARAAN DAN PENINGKATAN SARANA LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN	IV-5
4.1.10 TERSELENGGARANYA PENGELOLAAN URUSAN TATA USAHA, RUMAH TANGGA, KEPEGAWAIAN DAN KEUANGAN KANTOR BALAI LLAJSDP JAMBI	IV-5
4.2 KERANGKA PENDANAAN	IV-10
4.2.1 SKEMA PENDANAAN BALAI LLAJSDP JAMBI	IV-10
4.2.2 KEGIATAN STRATEGIS BALAI LLAJSDP JAMBI	IV-11
4.2.3 KEGIATAN STRATEGIS BALAI LLAJSDP JAMBI TAHUN 2015-2019 TERKAIT KAWASAN RAWAN BENCANA, KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL, KAWASAN INDUSTRI, MITIGASI IKLIM, PENGARUSUTAMAAN GENDER DAN ANAK BERKEBUTUHAN KHUSUS SERTA PERLINDUNGAN DAN PEMBERDAYAAN PEREMPUAN DAN ANAK DALAM KONFLIK SOSIAL (P3A-KS), DAN JUGA STRATEGI NASIONAL PENCEGAHAN DAN PEMBERANTASAN KORUPSI (STRANAS PPK)	IV-11
BAB 5 PENUTUP	V-1

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Sasaran dan Indikator RPJMN Tahun 2015–2019	II-2
Tabel 4.1	Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Balai LLAJSDP Jambi Tahun 2015 - 2019	IV-7
Tabel 4.2	Kerangka Anggaran Balai LLAJSDP Jambi Tahun 2015 – 2019	IV-15

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Kerangka/Struktur Regulasi di Bidang LLAJ	III-43
Gambar 3.2	Kerangka Kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	III-45
Gambar 3.3	Struktur Organisasi Balai LLAJSDP Jambi	III-46

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

Pembentukan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, didasarkan pada surat Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor B/1862/M.PAN-RB/8/2011 tanggal 8 Agustus 2011 yang memberikan persetujuan pembentukan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan. Persetujuan tersebut kemudian ditindaklanjuti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 86 tahun 2011 tanggal 13 Oktober 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan.

Didalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 86 Tahun 2011, dijelaskan bahwa dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, perlu dibentuk Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan. Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan (BLLAJSDP) adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Dalam melaksanakan tugasnya, BLLAJSDP menyelenggarakan fungsi:

1. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, dan peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;
2. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, analisis dampak lalu lintas, manajemen kebutuhan lalu lintas, dan perbaikan lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas di jalan nasional;
3. Pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor;
4. Pelaksanaan pengawasan teknis penyelenggaraan angkutan jalan antar kota antar provinsi (AKAP), angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), serta angkutan sungai, danau dan penyeberangan antar provinsi;
5. Pelaksanaan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional, serta sungai dan danau;
6. Pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional, serta sungai dan danau;
7. Pelaksanaan pemantauan penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor, pengujian berkala, terminal penumpang tipe A, industri karoseri, pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan;
8. Pelaksanaan penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan; dan
9. Pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

Rencana Lima Tahunan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015-2019 disusun sesuai amanah Inpres 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang menginstruksikan kepada setiap instansi pemerintah telah mempunyai Perencanaan Strategis dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2014 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, yang

mengamanatkan bahwa setiap Kementerian/Lembaga diwajibkan menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) yang selanjutnya disebut Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L), yang merupakan dokumen perencanaan kementerian/ lembaga untuk periode 5 tahun. Renstra memuat sasaran, arah kebijakan, strategi, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi kementerian/ lembaga yang disusun dengan berpedomanan pada RPJM Nasional dan bersifat indikatif.

Penyusunan Rencana Lima Tahunan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mengacu kepada Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Kementerian Perhubungan serta Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN).

Dalam penyusunan Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi 2015-2019 mengacu dan berpedoman pada peraturan perundangan antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara;
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
7. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019;
8. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2015-2019.

1.1.1 Program Kegiatan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2012-2014

Pada Tahun 2012 Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi telah melaksanakan program kegiatan sebagai berikut :

1. Operasional Kantor dan Pemeliharaan
 - a. Belanja Keperluan Perkantoran selama 6 (enam) bulan
 - b. Belanja Barang Operasional Lainnya selama 6 (enam) bulan
 - c. Belanja Barang Non Operasional lainnya selama 6 (enam) bulan
 - d. Belanja Langganan Listrik selama 6 (enam) bulan
 - e. Belanja Langganan Telepon selama 6 (enam) bulan
 - f. Belanja Langganan Air
 - g. Belanja Sewa Gedung Kantor
 - h. Belanja Jasa Profesi
 - i. Belanja Biaya Pemeliharaan Peralatan dan Mesin
 - j. Belanja Perjalanan Dinas

2. Honorarium Penanggung Jawab Pengelola Keuangan dan SAI
3. Pengadaan Meubelair Kantor
4. Pengadaan AC
5. Pengadaan Kendaraan Operasional Roda 2
6. Pengadaan Kendaraan Operasional Roda 4
7. Pengadaan Alat Pengolah Data dan Komunikasi

Pada Tahun 2013 Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi telah melaksanakan program kegiatan sebagai berikut :

1. Monitoring dan Pengawasan Bidang Prasarana LLAJ dan SDP
2. Monitoring dan Pengawasan Bidang Sarana LLAJ dan SDP
3. Monitoring dan Pengawasan Keselamatan Transportasi Darat
4. Penyusunan LAKIP, LAPTAH dan Penetapan Kinerja
5. Koordinasi Kelembagaan Balai LLAJSDP
6. Rapat Teknis dan Konsolidasi BLLAJSDP
7. Penyusunan SID Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional Wilayah Aceh
8. Penyusunan SID Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional Wilayah Sumut dan Sumbar
9. Penyusunan SID Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional Wilayah Riau dan Kepri
10. Penyusunan SID Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional Wilayah Jambi dan Bengkulu
11. Penyusunan SID Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional Wilayah Sumsel dan Babel
12. Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran

Pada Tahun 2014 Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi telah melaksanakan program kegiatan sebagai berikut :

1. Monitoring dan Pengawasan Keselamatan Transportasi Darat
2. Penyusunan LAKIP, LAPTAH dan Penetapan Kinerja
3. Monitoring dan Pengawasan Bidang Sarana LLAJ dan SDP
4. Monitoring dan Pengawasan Bidang Prasarana LLAJ dan SDP
5. Pengadaan Bahan Sosialisasi Keselamatan LLAJ
6. Koordinasi Kelembagaan Balai LLAJSDP
7. Rapat Teknis dan Konsolidasi BLLAJSDP
8. Penyusunan DED MRLL Jalan Nasional Kuta Cane – Batas Kota Sumatera Utara 28,708 km (Provinsi Aceh)
9. Penyusunan DED MRLL Jalan Nasional Lintas Timur Kota Jambi segmen Kota Jambi – Simpang Tuan 30,07 km (Provinsi Jambi)
10. Penyusunan DED MRLL Jalan Nasional Lintas Timur Batas Sumatera Utara – Bagan Batu 50 km (Provinsi Riau).
11. Penyusunan Data Kinerja Perhubungan Darat di Wilayah Kerja BLLAJSDP Jambi
12. Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran
13. Jasa Appraisal Pengadaan Tanah
14. Pengadaan Sarana Kantor
15. Pengadaan Mobil Monitoring Prasarana (Double Gardan)
16. Pengadaan Alat Uji Marka
17. Pengadaan Alat Uji Rambu

1.2 Potensi dan Permasalahan

1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis Global

1. Keselamatan

Permasalahan keselamatan merupakan permasalahan dunia, sebagaimana Badan Kesehatan Dunia (WHO) menyatakan bahwa kekhawatiran akan semakin tingginya tingkat kematian akibat kecelakaan di jalan raya dibandingkan dengan tingkat kematian akibat penyakit. Kecelakaan menempati urutan pertama sebagai penyebab kematian orang usia muda dan produktif. Badan Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) menyatakan bahwa rata-rata kematian akibat kecelakaan di jalan mencapai 1,3 juta orang per tahun atau 3.000 orang per hari atau 125 orang per jam di dunia. Kecelakaan berpengaruh kepada kerugian negara, dimana kerugian ekonomi yang disebabkan oleh kecelakaan mencapai 2-4% dari total Pendapatan Domestik Bruto (PDB). Tingkat fatalitas kecelakaan dapat menghabiskan rata-rata 1-3% PDB di negara miskin dan berkembang (World Bank, Jose Luis Irigoyen). Di Indonesia, 72-73 orang di Indonesia setiap hari, atau 3-4 orang setiap jam, tidak kembali ke rumah mereka karena meninggal di jalan raya akibat kecelakaan lalu lintas. Komposisi terbesar korban kematian akibat kecelakaan lalu lintas di jalan adalah usia anak-anak hingga usia produktif. Berdasarkan jenis kendaraan, kendaraan roda dua (sepeda motor) menempati urutan pertama pada jumlah kejadian kecelakaan dengan korban terbesar merupakan usia remaja dan produktif.

Indonesia melalui Instruksi Presiden R.I. No. 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan (2011-2025) menargetkan penurunan angka kecelakaan sebesar 50%. Dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan 2011-2035, untuk memastikan seluruh aspek dalam penyelenggaraan keselamatan jalan tertangani secara baik, dilakukan pengelompokan aspek keselamatan jalan dalam 5 Pilar, yaitu: Peningkatan Keselamatan Jalan yaitu: Manajemen Keselamatan Jalan, Jalan yang Berkeselamatan, Kendaraan yang Berkeselamatan, Perilaku Pengguna Jalan Berkeselamatan dan Perawatan Paska Kecelakaan.

Tingginya angka kecelakaan membuat keselamatan lalu lintas memegang peranan penting dalam menunjang Program Pembangunan Nasional, di mana keselamatan lalu lintas bertujuan untuk menurunkan angka kecelakaan serta korbannya.

2. Dampak Energi Dan Lingkungan dari Sektor Transportasi

Indonesia melalui RAN-GRK (Perpres No. 61 Tahun 2011) berkomitmen untuk menurunkan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) pada tahun 2020 sebesar 26% dengan upaya sendiri jika dibandingkan dengan garis dasar pada kondisi BAU (*baseline*). Dalam sektor transportasi, sumbangan terbesar terhadap emisi gas buang adalah moda jalan, sehingga berbagai upaya penurunan tingkat emisi serta pencegahan polusi udara dari kegiatan pada moda jalan menjadi agenda penting dalam 5 tahun ke depan.

Menindaklanjuti Perpres No. 61 Tahun 2011, Kementerian Perhubungan menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 201 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Perhubungan (RAN-GRK Perhubungan) dan

Inventarisasi GRK Sektor Perhubungan Tahun 2010-2020. Cakupan RAN-GRK sub sektor transportasi darat meliputi:

- a. Pemanfaatan Teknologi untuk kelancaran lalu Lintas di Jalan Nasional (implementasi ATCS);
- b. Penerapan Pengendalian Dampak Lalu Lintas di Jalan Nasional;
- c. Penerapan Manajemen Parkir di Jalan Nasional;
- d. Peningkatan Manajemen Lalu Lintas untuk Kelancaran Lalu Lintas;
- e. Mendorong Pembinaan dan Pengembangan Sistem Transit – *Bus Rapid Transit* (BRT) / semi BRT;
- f. Pembinaan Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum;
- g. Pembangunan Budaya Berkendara yang Lebih Baik;
- h. Pembinaan Pengembangan Prasarana Kendaraan Tidak Bermotor dan Pejalan Kaki (*Non Motorized Transport*).

1.2.1.1 Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional

1. Pertumbuhan dan Pemerataan Penyebaran Penduduk serta Perkotaan

Proyeksi jumlah pertumbuhan penduduk Indonesia sampai dengan tahun 2035 sebesar 305,6 juta jiwa atau meningkat 28% dari tahun 2010. Diperkirakan pada Tahun 2020 jumlah penduduk Indonesia akan mencapai 271 juta jiwa dengan penyebaran penduduk yang tidak merata, dimana sekitar 56,24% tinggal di Pulau Jawa (Bappenas, BPS dan UNFPA, 2013). Pada tahun 2020, penduduk perkotaan mencapai 60% (Direktorat Jenderal Penataan Ruang, 2013).

Tantangan dan permasalahan yang dihadapi pembangunan bidang Infrastruktur dalam menghadapi pertumbuhan penduduk dimasa yang akan datang adalah rendahnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan angkutan massal yang murah dan nyaman, terutama masyarakat perkotaan, rendahnya aksesibilitas pelayanan infrastruktur di wilayah-wilayah terluar, tertinggal, dan perbatasan, pembangunan infrastruktur terbentur dengan permasalahan ketersediaan lahan yang berkompetisi dengan sektor-sektor lain termasuk properti (perumahan dan permukiman), kebutuhan infrastruktur perumahan dan permukiman, serta belum memadainya ketersediaan daya listrik serta masih banyaknya rakyat di wilayah terpencil dan perbatasan yang belum memiliki akses terhadap daya listrik (RPJMN 2015-2019).

Tingginya laju pertumbuhan penduduk dan tingginya penduduk di perkotaan akan menjadi peluang bagi pengembangan Angkutan Umum Massal khususnya di wilayah perkotaan dalam memenuhi kebutuhan permintaan transportasi. Sementara itu dengan masih kurangnya pemerataan penyebaran penduduk atau masih terpusatnya penduduk di Pulau Jawa, menjadikan pengembangan transportasi penyeberangan, sungai dan danau sebagai peluang untuk memenuhi konektivitas antar daerah, mendukung aksesibilitas masyarakat serta mengurangi beban angkutan umum dan angkutan barang pada moda jalan.

2. Sinergitas Pemerintah Pusat dan Daerah

Sesuai UU No. 32 Tahun 2004 yang telah direvisi menjadi UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, maka berbagai kewenangan dalam penyelenggaraan pemerintahan diserahkan kepada Pemerintah Daerah yang diharapkan lebih mampu secara cepat dan tepat merespon kebutuhan masyarakat setempat.

Pemerintah Pusat dalam melaksanakan peran perhubungan darat dan dalam memantau penyelenggaraan perhubungan darat di seluruh Indonesia masih memiliki keterbatasan sehingga diperlukan kerjasama, koordinasi dan pemberian atau pembagian kewenangan dengan Pemerintah Daerah guna mencapai pelaksanaan perhubungan darat yang baik.

Sementara itu, dalam UU No. 23 Tahun 2014, Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe A dan UPPKB yang tadinya menjadi kewenangan Pemerintah Daerah dilimpahkan menjadi kewenangan Pemerintah Pusat. Dalam rangka pelimpahan kewenangan tersebut, perlu dipersiapkan SDM serta perangkat regulasi agar dalam pelaksanaan penyelenggaraan prasarana tersebut dapat berjalan dengan baik dan sesuai dengan standar yang berlaku.

3. Tingginya Jumlah Kendaraan Pribadi dan Kemacetan

Jumlah kepemilikan kendaraan pribadi (Roda dua dan Roda Empat) mengalami peningkatan dalam 5 tahun (2010-2014) dengan rata-rata peningkatan sebesar $\pm 12,15\%$ untuk Roda Dua dan $\pm 8,89\%$ untuk Roda Empat, yang menempatkan Roda Dua sebagai komposisi terbesar yang kemudian diikuti Roda Empat (Mobil Penumpang). Akibat tingginya jumlah kendaraan pribadi menyebabkan terjadinya kemacetan, hal ini ditunjukkan dengan rendahnya kinerja jalan perkotaan, yaitu rata-rata kecepatan pada wilayah perkotaan berkisar 21 – 30 km/jam.

Tingginya laju kepemilikan kendaraan pribadi tersebut mendorong Pemerintah untuk dapat menambah dan meningkatkan peran angkutan umum, sehingga jumlah kepemilikan kendaraan pribadi dapat diturunkan dan pada akhirnya mengurangi kemacetan.

4. Integrasi terhadap Pembangunan Prasarana dan Jaringan Transportasi

Pembangunan prasarana baik dalam Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah maupun dalam sektor transportasi masih diperlukan sinkronisasi lebih intensif. Hal ini terlihat dari dampak hasil pembangunan yang menimbulkan permasalahan seperti pada transportasi perkotaan, yaitu kurang jelasnya kewenangan penanganan masalah transportasi perkotaan khususnya pada kawasan aglomerasi sehingga pengaturan pelayanan yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah hanya meliputi daerah yang menjadi kewenangannya saja dan pembangunan yang dilakukan tidak terintegrasi dengan wilayah yang bersinggungan. Selain itu, dalam pembangunan suatu pusat kegiatan, walaupun dalam kawasan yang berdekatan dengan simpul transportasi massal, namun pergerakan manusia dari dan menuju antara pusat kegiatan dan simpul transportasi tersebut kurang memadai, sehingga dapat menimbulkan ketidakaturan pergerakan baik lalu lintas kendaraan maupun manusia yang pada akhirnya diperlukan penambahan pembangunan fasilitas penunjang sebagai bentuk aksesibilitas dan integrasi dalam proses pembangunan.

Dari sisi angkutan sungai, danau dan penyeberangan, kondisi geografi untuk wilayah-wilayah yang memiliki sungai-sungai besar dan panjang yang dapat dilayari seperti di Sumatera, Kalimantan, dan Papua perannya belum dioptimalkan dan dijadikan sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi yang terpadu dan saling melengkapi dengan moda angkutan jalan, perkeretaapian, angkutan perkotaan, maupun angkutan laut.

Dengan terjadinya pembangunan maka pemerataan pembangunan perlu dilengkapi dengan prinsip pembangunan berkelanjutan yang mengintegrasikan rencana tata ruang (RTR), sebagai

landasan utama dalam pembangunan, dengan rencana pembangunan yang serasi antar pemerintahan dan antar sektor baik antar kementerian maupun dalam sektor transportasi. Selain itu, pembangunan bidang Perhubungan Darat perlu mengimplementasikan konsep konektivitas dalam jaringan intermoda/multimoda yang terintegrasi dan diturunkan ke dalam kebijakan, regulasi, maupun investasi yang dilakukan.

1.2.1 Potensi

Potensi pengembangan pada bidang Transportasi Darat adalah sebagai berikut:

1. Dalam fenomena perkembangan globalisasi, tingkat pelayanan transportasi darat akan terus diupayakan untuk memenuhi standar nasional maupun internasional sehingga meningkatkan daya saing produk nasional di pasar global;
2. Teknologi transportasi darat akan berpengaruh terhadap kapasitas angkut, fleksibilitas pergerakan, kecepatan waktu tempuh, dan bentuk serta kehematannya dalam mengkonsumsi bahan bakar;
3. Dengan tata pemerintahan yang baik (*good governance*) dan melalui kebijakan deregulasi akan memungkinkan meningkatnya peran swasta dan masyarakat dalam penyediaan dana investasi yang dibutuhkan bagi pembangunan infrastruktur transportasi darat. Meningkatnya peran serta swasta dan masyarakat dalam pengembangan pelayanan transportasi darat akan memperluas jangkauan pelayanan dengan kualitas pelayanan yang makin baik
4. 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. Pembangunan transportasi darat 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.

1.2.2 Permasalahan

1.2.2.3 Permasalahan Transportasi Angkutan Jalan

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, antarkota, 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. 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;
- d. 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;
- e. Masalah mobilitas, terutama rendahnya kelancaran distribusi angkutan jalan, akibat:
 - 1) Terbatasnya perkembangan kapasitas prasarana jalan dibandingkan dengan perkembangan armada di jalan;
 - 2) Kondisi sarana jalan yang rata-rata semakin menurun pelayanannya;
 - 3) 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;
 - 4) Sistem manajemen lalu lintas yang belum optimal;
 - 5) Penataan jaringan transportasi jalan, penetapan kelas jalan dan pengaturan sistem terminal.
- f. Masalah keterjangkauan dan pemerataan pelayanan transportasi jalan; banyaknya pungutan dan retribusi di jalan yang membuat biaya angkut di jalan belum efisien;
- g. Masalah peraturan dan kelembagaan, terutama:
 - 1. Belum mantapnya tatanan transportasi nasional dan wilayah;
 - 2. Belum tuntasnya Penyusunan Peraturan Pelaksanaan di bidang lalu lintas angkutan jalan;
 - 3. Belum jelasnya peran dan fungsi kewenangan antarlembaga pemerintah di bidang LLAJ baik di pusat dan daerah;
 - 4. Masalah pendidikan dan *law enforcement* peraturan yang belum efektif dilihat dari tingginya jumlah pelanggaran lalu lintas di jalan. Pelanggaran lalu lintas dibedakan menjadi pelanggaran muatan dan/atau dimensi, pelanggaran perijinan angkutan orang dan/atau barang, pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran kelengkapan dokumen, pelanggaran rambu. Masalah disiplin berlalu lintas juga merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas;
 - 5. 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;
 - 6. Kebijakan tarif dan subsidi melalui berbagai pungutan dan "*road pricing*" yang belum tepat sasaran;
 - 7. 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;
 - 8. 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. 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.

3. Kendala Transportasi Wilayah Perbatasan, disebabkan karena minim infrastruktur, tingginya ketidakpastian atau ketidak teraturan jadwal, Mahalnya biaya perjalanan terutama pada wilayah perbatasan, Rawan Kecelakaan, Tidak bersinerginya kebijakan dan Implementasi.

1.2.2.4 Permasalahan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

1. Belum adanya data yang lengkap mengenai peta alur pelayaran sungai danau;
2. Masih belum tersusunnya data mengenai sarana prasarana transportasi penyeberangan;
3. Ketersediaan data trayek transportasi SDP di beberapa daerah belum tersimpan dengan baik;
4. Terbatasnya jumlah SDM sehingga pelaksanaan Monitoring dan Pengumpulan Data Transportasi SDP di daerah kurang optimal;
5. Belum dilaksanakannya penetapan kelas alur-pelayaran sungai dan danau sebagai batas wilayah administrasi dan pembagian kewenangan antara Pemerintah, Pemerintah Propinsi, dan Pemerintah kabupaten/kota;
6. Belum adanya buku petunjuk-pelayaran di sungai dan danau;
7. Belum tersedianya standar operasional dan prosedur (SOP) untuk kegiatan rutin di Direktorat LLASDP.

1.2.2.5 Permasalahan Transportasi Perkotaan

1. Masih kurangnya pedoman/panduan tentang penyelenggaraan transportasi perkotaan;
2. Kurangnya pemahaman terhadap penyelenggaraan transportasi perkotaan;
3. Kurang jelasnya kewenangan penanganan masalah transportasi perkotaan khususnya pada kawasan aglomerasi;
4. Masih belum terintegrasinya perencanaan tata ruang dengan transportasi.
5. Kemacetan lalu lintas;
6. Pelayanan angkutan umum belum memadai;
7. Pencemaran udara akibat kendaraan bermotor.

1.2.2.6 Permasalahan Keselamatan Transportasi Darat

1. Ada dua hal yang dihadapi di dalam bidang transportasi, yaitu kemacetan dan keselamatan. Kemacetan terjadi di kota-kota besar di Indonesia, sedangkan kecelakaan terjadi hampir di semua wilayah Indonesia.
2. Kurangnya koordinasi dengan instansi-instansi lain terkait dengan masalah keselamatan.
3. Belum lengkapnya data kecelakaan yang dapat digunakan untuk mengukur perkembangan keselamatan jalan.
4. Bidang keselamatan jalan belum mendapatkan perhatian yang lebih oleh pemerintah daerah sehingga program-program peningkatan keselamatan jalan belum berjalan dengan maksimal.

BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

2.1 Visi, Misi Dan Sasaran Nasional

2.1.1 Visi dan Misi Presiden

Presiden Joko Widodo menetapkan Visi dan Misi pembangunan Tahun 2015-2019 yang secara politik menjadi bagian dari tujuan tercapainya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Adapun visi pembangunan Tahun 2015-2019 adalah: “Terwujudnya Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”. Sedangkan upaya untuk mewujudkan visi tersebut adalah melalui 7 Misi Pembangunan, yaitu:

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;
2. Mewujudkan masyarakat maju, berkeadilan dan demokratis berlandaskan negara hukum;
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim;
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju, dan sejahtera;
5. Mewujudkan bangsa yang berdayasaing;
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional;
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

2.1.2 Agenda Prioritas Pembangunan (Nawa Cita)

Agenda prioritas pembangunan ini dimaksudkan untuk menunjukkan prioritas program pembangunan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Adapun kesembilan agenda prioritas pembangunan yaitu:

1. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara;
2. Membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis dan terpercaya;
3. Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan;
4. Memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya;
5. Meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia;
6. Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional;
7. Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik;
8. Melakukan revolusi karakter bangsa;
9. Memperteguh kebhinekaan dan memperkuat restorasi sosial Indonesia.

2.1.3 Sasaran Pembangunan Nasional

Dalam rangka mewujudkan Visi dan Misi Presiden maka visi dan misi tersebut dijabarkan menjadi sasaran pembangunan nasional beserta indikator sektor transportasi yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, sebagaimana pada tabel berikut ini.

Tabel 2.1
Sasaran dan Indikator RPJMN Tahun 2015-2019

NO	SASARAN	INDIKATOR
Penguatan Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan		
1.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi <i>backlog</i> maupun <i>bottleneck</i> kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda	a) Menurunnya waktu tempuh rata-rata per koridor untuk koridor utama dari 2,6 jam per 100 km menjadi 2,2 jam per 100 km pada lintas-lintas utama; b) Meningkatnya jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional dengan membangun 15 bandara baru; c) Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara; d) Peningkatan <i>On-time Performance</i> Penerbangan menjadi 95%; e) Modernisasi sistem pelayanan navigasi penerbangan dan pelayaran; f) Meningkatnya kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan <i>feeder</i>; g) Pembangunan dan pengembangan 163 Pelabuhan non komersial sebagai sub <i>feeder</i> tol laut; h) <i>Dwelling time</i> pelabuhan; i) Pembangunan 50 kapal perintis dan terlayannya 193 lintas angkutan laut perintis; j) Meningkatnya jumlah barang dan penumpang yang dapat diangkut oleh kereta api melalui pembangunan jalur KA minimal sepanjang 3.258 kilometer; k) Terhubungkannya seluruh lintas penyeberangan sabuk Utara, Tengah, dan Selatan serta poros – poros penghubungnya melalui pembangunan/pengembangan 65 pelabuhan penyeberangan dan pengadaan 50 unit kapal penyeberangan; l) Meningkatnya peran angkutan sungai dan danau melalui pembangunan dermaga sungai dan danau di 120 lokasi.
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung konektivitas nasional, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global	a) Meningkatnya pangsa pasar yang diangkut armada pelayaran niaga nasional melalui penguatan regulasi hingga 20% dan memberikan kemudahan swasta dalam penyediaan armada kapal; b) Meningkatnya jumlah armada pelayaran niaga nasional yang berumur <25 tahun hingga 50% serta meningkatnya peran armada pelayaran rakyat; c) Terselenggaranya pelayanan <i>Short Sea Shipping</i> yang terintegrasi dengan moda lainnya; d) Meningkatnya peran serta sektor swasta dalam pembangunan transportasi melalui KPS atau investasi langsung; e) Terpisahkannya fungsi operator dan regulator serta pemberdayaan dan peningkatan daya saing BUMN transportasi; f) Meningkatnya SDM transportasi yang bersertifikat menjadi 2 kali lipat dibandingkan kondisi <i>baseline</i>; g) Terhubungkannya konektivitas nasional dengan konektivitas global melalui penyelenggaraan pelayanan transportasi lintas batas negara;

NO	SASARAN	INDIKATOR
		h) Termanfaatkannya hasil industri transportasi nasional.
3.	Meningkatnya tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi	a) Menurunnya angka fatalitas korban kecelakaan transportasi jalan hingga 50 persen dari kondisi <i>baseline</i> ; b) Menurunnya rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 menjadi kurang dari 3 kejadian/1 juta <i>flight cycle</i> ; c) Menurunnya jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut menjadi kurang dari 50 kejadian/tahun; d) Menurunnya rasio angka kecelakaan kereta api dari 0,025 kecelakaan per 1 juta-km perjalanan kereta api; e) Tersedianya informasi dan sistem data tingkat keselamatan infrastruktur jalan nasional dan provinsi yang mutakhir setiap tahunnya.
4.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) di sektor transportasi	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) sebesar 2,982 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi darat, 15,945 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi udara, dan 1,127 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi perkeretaapian hingga tahun 2020 melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim.
5.	Tersedianya layanan transportasi serta komunikasi dan informatika di perdesaan, perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya	a) Meningkatnya sistem jaringan dan pelayanan transportasi perdesaan; b) Terselenggaranya pelayanan transportasi perintis secara terpadu.
Pembangunan Transportasi Umum Massal Perkotaan		
6.	Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan	a) <i>Modal share</i> (pangsa pasar) angkutan umum perkotaan di kota megapolitan/metropolitan/besar minimal 32 %; b) Jumlah kota yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis jalan dan/atau kereta api minimal 34 kota.
7.	Meningkatkan kinerja lalu lintas jalan Perkotaan	Meningkatnya kecepatan lalu lintas jalan nasional di kota-kota metropolitan/besar menjadi minimal 20 km/jam.
8.	Meningkatkan aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi Perkotaan	a) Penerapan pengaturan persimpangan dengan menggunakan teknologi informasi (ATCS) di seluruh ibukota provinsi; b) Penerapan ATCS di kota yang telah menerapkan sistem angkutan massal perkotaan berbasis bus (BRT) dan kota sedang/besar yang berada di jalur logistik nasional, serta <i>Automatic Train Protection (ATP)</i> pada jaringan kereta api perkotaan; c) Penerapan skema pembatasan lalu lintas di kota-kota besar/metropolitan.

2.2 Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

Sesuai rumusan sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014, maka sasaran pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dijabarkan dalam 3 aspek yaitu (i) keselamatan dan keamanan, (ii) pelayanan transportasi, dan (iii) kapasitas transportasi sesuai tugas dan tupoksi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

- **Handal** diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh pelosok tanah air;
- **Berdaya Saing** diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif;
- **Nilai tambah** diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national security dan sovereignty*) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*).

Adapun sasaran pembangunan infrastruktur transportasi Tahun 2015-2019, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi, meliputi:

- a. Menurunnya angka kecelakaan transportasi;
- b. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

2. Pelayanan Transportasi

Aspek pelayanan transportasi, meliputi:

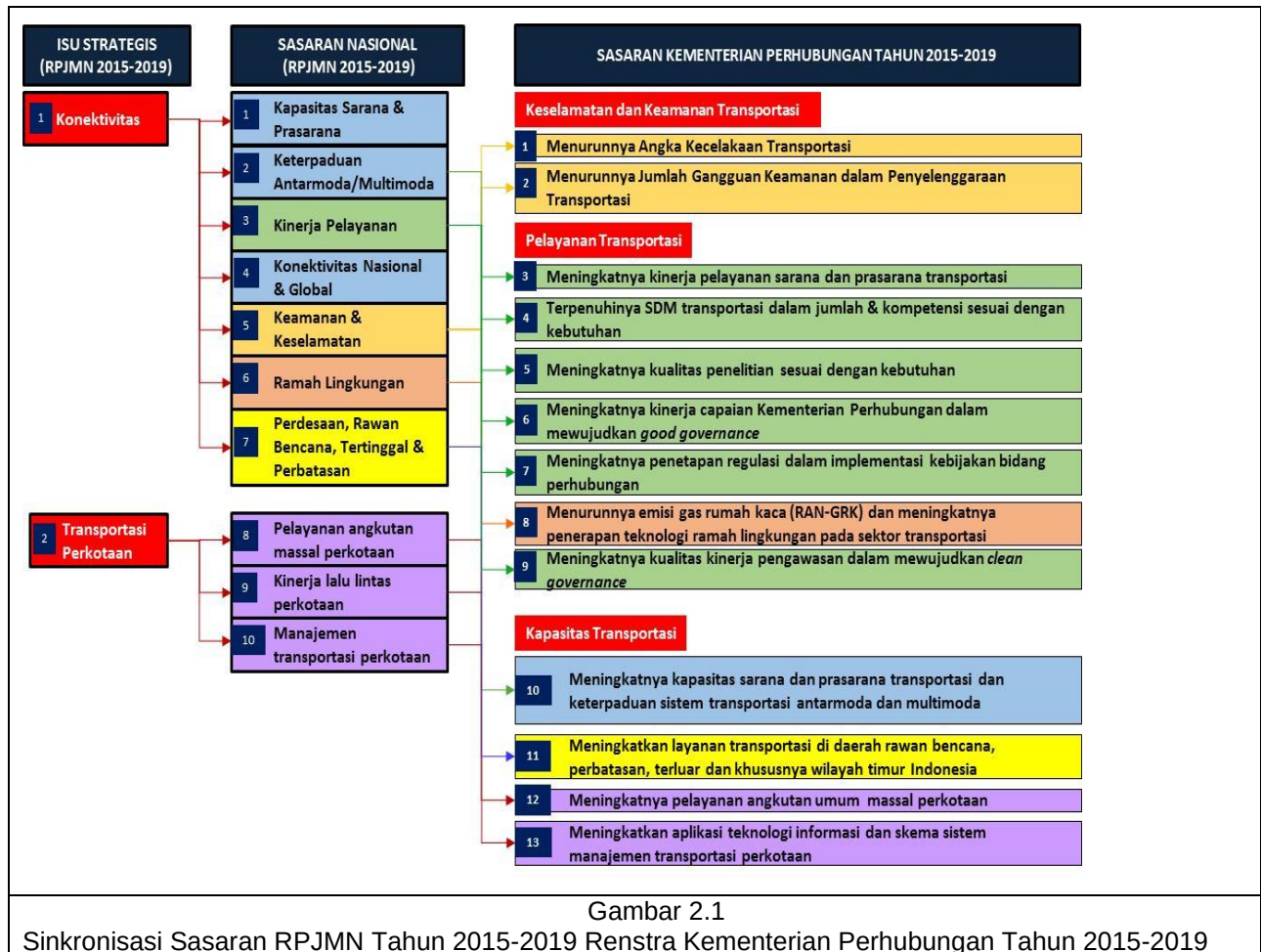
- a. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;
- b. Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan;
- c. Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan;
- d. Meningkatnya kinerja capaian Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*;
- e. Meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan;
- f. Menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi;
- g. Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam mewujudkan *clean governance*.

3. Kapasitas Transportasi

Aspek kapasitas transportasi, meliputi:

- a. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda;
- b. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang;
- c. Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan khususnya wilayah timur Indonesia;
- d. Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan;
- e. Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan.

Sasaran pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Hal ini tentunya memiliki keselarasan dan interkoneksi yang memberikan pemahaman bahwa sasaran pembangunan nasional dapat dijabarkan kembali menjadi sasaran pada Kementerian Perhubungan yang secara khusus difokuskan pada perencanaan dan pembangunan transportasi. Secara lebih jelasnya korelasi antara sasaran pembangunan nasional dengan sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 sebagaimana pada diagram berikut ini.



Interkoneksi antara isu strategis dan sasaran Kementerian Perhubungan diperlukan sebagai dasar dalam mengidentifikasi alur pikir perencanaan pembangunan transportasi tahun 2015-2019, sehingga hubungan linearitas antara isu strategis dan sasaran pembangunan transportasi ke depan dapat terarah dan sejalan dengan agenda prioritas pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, sehingga sasaran Kementerian Perhubungan memiliki interkoneksi secara langsung dengan 9 agenda prioritas nasional (Nawa Cita). Hal ini memberikan konsekuensi logis dalam bidang transportasi bahwa konsep perencanaan dan pendekatan pembangunan bidang transportasi akan mendukung 9 (sembilan) agenda prioritas nasional selama 5 (lima) tahun ke depan. Pendekatan isu strategis transportasi dalam perumusan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 menjadi penting untuk lebih menata dan mengelola transportasi dengan baik, serta berbasis pendekatan multidimensi/multisektor termasuk dalam hal ini kaitannya dengan aspek tata ruang, gender, sosial, lingkungan, dan budaya. Pendekatan tersebut akan membawa sinergitas pembangunan transportasi secara lebih terpadu, mewujudkan pembangunan dan penanganan permasalahan transportasi secara lebih komprehensif dan membawa perubahan pada karakteristik masyarakat, maupun perilaku masyarakat dalam menggunakan dan memelihara sarana dan prasarana transportasi secara lebih baik dan bijaksana. Demikian juga Pemerintah menjadi bagian penting sebagai pihak yang akan selalu hadir dalam mengupayakan pembangunan dan pengembangan transportasi untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

2.2.1 Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2.2.1.1 Sasaran Prioritas

1. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat.
2. Meningkatnya kecukupan dan keandalan penyediaan sarana dan prasarana transportasi darat untuk meningkatkan konektivitas serta kinerja layanan;
3. Pemenuhan kebutuhan jumlah, kesesuaian kompetensi, serta penyeberan SDM aparatur perhubungan darat agar mampu menjalankan tugas, fungsi, dan kewenangan dengan baik dan benar;
4. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat yang berkelanjutan;
5. Terwujudnya transportasi darat yang berkeadilan, yang menjangkau seluruh wilayah NKRI, terjangkau oleh semua golongan ekonomi dan sosial, terutama oleh kaum berkebutuhan khusus dan responsif gender;
6. Meningkatnya Penggunaan Teknologi yang Efisien dan Ramah Lingkungan Di Bidang Transportasi Darat;
7. Pengembangan transportasi darat yang adaptif terhadap perubahan iklim dan bencana;
8. Meningkatnya ketersediaan regulasi di bidang Perhubungan Darat.

2.2.1.2 SasaranStrategis/Program

1. Menguatnya konektivitas nasional melalui peningkatan aksesibilitas, kapasitas dan keterpaduan jaringan transportasi darat;
2. Meningkatnya keselamatan sektor transportasi darat;
3. Meningkatnya jumlah sarana transportasi darat yang memenuhi kriteria kinerja (SPM) yang ditetapkan;
4. Meningkatnya kualitas dan kinerja SDM di bidang perhubungan darat;
5. Meningkatnya peran angkutan umum perkotaan;
6. Meningkatnya aplikasi skema manajemen transportasi perkotaan;
7. Meningkatnya akuntabilitas kinerja dan pengelolaan keuangan di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat.

2.2.1.3 Prioritas

Pembangunan Perhubungan Darat tahun 2015-2019, dititikberatkan kepada pemeliharaan, rehabilitasi dan peningkatan pembangunan angkutan jalan, angkutan perkotaan, angkutan sungai, danau dan penyeberangan dengan prioritas sebagai berikut:

1. Peningkatan Konektivitas melalui Pengembangan Sarana dan Prasarana pada Jaringan Lintas Penyeberangan;
2. Peningkatan Kapasitas Jaringan Peyeberangan pada Lintas Utama Mengikuti Perkembangan Peningkatan Kapasitas Jaringan Jalan;
3. Mendorong Pengembangan *Short Sea Shipping* untuk Mengurangi Beban Lalu Lintas Jalan;
4. Pembangunan dan Pengembangan angkutan BRT di Seluruh Kota Besar;
5. Implementasi Teknologi ATCS (*Area Traffic Control System*);
6. Peningkatan Pemanfaatan Angkutan Sungai dan Danau;
7. Peningkatan Subsidi Keperintisan Angkutan Jalan dan Penyeberangan;
8. Pembangunan Fasilitas Integrasi Moda;
9. Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat Melalui Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK).

2.2.2 Visi dan Misi Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi

Visi Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015 - 2019 adalah “Menjadi Unit Pelaksana Teknis Perhubungan Darat Yang Dapat Mendukung Terwujudnya Penyelenggaraan Angkutan Jalan Sungai Danau Dan Penyeberangan Yang handal, Aman dan Selamat ”.

Sedangkan upaya untuk mewujudkan visi tersebut adalah melalui **Misi** Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi yaitu :

1. Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, dan peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;
2. Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, analisis dampak lalu lintas, manajemen kebutuhan lalu lintas, dan perbaikan lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas di jalan nasional;
3. Melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor;
4. Melaksanakan pengawasan teknis penyelenggaraan angkutan jalan antar kota antar provinsi (AKAP), angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), serta angkutan sungai, danau dan penyeberangan antar provinsi;
5. Melaksanakan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional, serta sungai dan danau;
6. Melaksanakan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional, serta sungai dan danau;
7. Melaksanakan pemantauan penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor, pengujian berkala, terminal penumpang tipe A, industri karoseri, pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan;
8. Melaksanakan penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan; dan
9. Mengelola urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah, Kebijakan dan Strategi Nasional

Sejalan dengan visi pembangunan “*Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong*”, maka pembangunan nasional 2015-2019 diarahkan untuk mencapai sasaran utama, yang salah satu sasaran pembangunan sektor unggulan adalah aspek maritim dan kelautan yang memuat upaya membangun konektivitas nasional.

Salah satu program Agenda Prioritas Pembangunan (Nawa Cita) yaitu meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional dijabarkan kembali kedalam agenda pembangunan nasional, khususnya agenda pembangunan transportasi nasional, diantaranya adalah membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan dan membangun transportasi massal perkotaan.

3.1.1 Isu Strategis 1: Membangun Konektivitas Nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan

Infrastruktur penunjang konektivitas nasional baik berupa jaringan transportasi dan jaringan telekomunikasi, perlu diintegrasikan dengan pelayanan sarana intermoda transportasi yang terhubung secara efisien dan efektif, termasuk mendorong pembangunan konektivitas antarwilayah, sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Penyediaan infrastruktur transportasi dan telekomunikasi yang mendorong konektivitas akan menurunkan biaya transportasi dan biaya logistik, sehingga dapat meningkatkan daya saing produk, dan mempercepat gerak ekonomi.

Kebijakan strategis untuk mewujudkan konektivitas nasional adalah:

1. Mempercepat pembangunan sistem transportasi multimoda;
2. Mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional dan penguatan konektivitas nasional dalam kerangka mendukung kerjasama regional dan global;
3. Menjaga keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan;
4. Membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Khusus, Kompleks Industri, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi;
5. Mengembangkan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan melalui mitigasi dan adaptasi perubahan iklim maupun peningkatan keselamatan dan kualitas kondisi lingkungan;
6. Meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi serta pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi;
7. Meningkatkan kapasitas dan kualitas lembaga pengembangan sumber daya manusia.

3.1.1.1 Mempercepat Pembangunan Sistem Transportasi Multimoda

Ketergantungan terhadap transportasi jalan yang terlalu tinggi mengakibatkan inefisiensi karena alternatif moda kurang tersedia, baik pada kondisi normal maupun ketika terjadi kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan. Selain itu, beban anggaran negara sangat tinggi untuk pemeliharaan jalan. Ketergantungan terhadap moda transportasi jalan harus dikurangi dengan

mengembangkan sistem transportasi multimoda. Dalam rangka mendukung percepatan pembangunan sistem transportasi multimoda dilakukan melalui strategi sebagai berikut:

1. Pembentukan badan atau regulator yang independen dan netral untuk regulasi, investigasi, keselamatan, dan keamanan angkutan multimoda serta pembinaan terhadap bertumbuh kembangnya Badan Usaha Angkutan Multimoda;
2. Membangun jaringan pelayanan dalam penyusunan rute-rute pelayanan dari berbagai moda transportasi yang membentuk satu kesatuan hubungan dan tidak hanya didominasi oleh salah-satu moda saja, melainkan harus disusun secara terintegrasi dengan prasarana jalan, Darat(Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan), Laut, Udara, Kereta Api, dan koridor ekonomi maupun konsep pengembangan wilayahnya;
3. Membangun jaringan prasarana yang terdiri dari simpul dan ruang lalu lintas. Simpul berfungsi sebagai ruang yang dipergunakan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang, serta perpindahan intra dan antar moda. Ruang lalu lintas berfungsi sebagai ruang gerak untuk sarana transportasi, namun khusus untuk ruang lalu lintas transportasi jalan, disamping untuk lalu-lintas sarana transportasi juga memiliki fungsi lain yaitu untuk lalu lintas orang dan hewan;
4. Pembangunan terminal terpadu (terintegrasi) serta pelayanan fasilitas alih moda untuk pelayanan perpindahan penumpang dan barang secara cepat dan nyaman;
5. Pembangunan akses kereta api menuju ke pelabuhan dan bandara internasional, diantaranya pada Bandara Soekarno-Hatta, Minangkabau, Kualanamu, Hang Nadim, Juanda, Kertajati, Kulon Progo, Syamsudin Noor, dan Pelabuhan Kuala Tanjung, Belawan, Panjang, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Tanjung Emas, Teluk Lamong dan Penyeberangan Merak – Bakauheni.

3.1.1.2 Mempercepat Pembangunan Transportasi yang mendorong penguatan Industri Nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional dan Penguatan Konektivitas Nasional dalam kerangka mendukung Kerjasama Regional dan Global

Pengembangan pasar dan industri transportasi nasional mempunyai dua aspek, yakni aspek industri jasa konstruksi nasional (termasuk pengembang, konsultan, kontraktor, jasa keuangan, jasa penasehat ahli) dan industri sarana dan alat-alat transportasi serta dengan pengembangan industri perangkat keras yakni alat-alat angkut atau sarana transportasi. Konektivitas nasional terdiri atas 4 (empat) komponen, yaitu Sislognas, Sistranas, pengembangan wilayah (RPJMN dan RTRWN) dan *Information Communication Technology* (ICT). Keempat komponen tersebut harus diintegrasikan untuk mendukung perpindahan komoditas baik barang, jasa maupun informasi secara efektif dan efisien, melalui integrasi simpul dan jaringan transportasi inter-moda, komunikasi dan informasi serta logistik, serta penguatan konektivitas antara pusat pertumbuhan ekonomi dan industri, dan juga keterhubungan secara internasional terutama untuk memperlancar arus perdagangan internasional maupun sebagai pintu masuk bagi para wisatawan mancanegara, yang dapat dilakukan melalui strategi:

1. Penempatan transportasi laut sebagai tulang punggung sistem logistik nasional melalui pengembangan 24 pelabuhan strategis untuk mendukung tol laut yang ditunjang dengan fasilitas pelabuhan yang memadai serta membangun *short sea shipping/coastal shipping* pada jalur logistik nasional yang diintegrasikan dengan moda kereta api dan jalan raya, terutama untuk mengurangi beban (*share*) angkutan jalan Sumatera-Jawa (Pelabuhan Paciran/Tanjung Perak, Pelabuhan Kendal/Tanjung Emas dan Pelabuhan Marunda/Tanjung Priok di Pulau Jawa serta Pelabuhan Panjang/Sumur di Pulau Sumatera).
2. Pengembangan dan pengendalian jaringan lalu lintas angkutan jalan yang terintegrasi inter, intra dan antar moda dan pengembangan wilayah yang meliputi simpul transportasi jalan,

- jaringan pelayanan angkutan jalan yang efisien dan mampu mendukung pergerakan penumpang dan barang;
3. Pembangunan sarana dan prasarana serta industri transportasi diantaranya:
 - a. Peningkatan kapasitas Bandara Soekarno-Hatta untuk melayani 87 juta penumpang per-tahun.
 - b. Pengembangan pelabuhan hub internasional Kuala Tanjung dan Bitung.
 - c. Penyelesaian jalur kereta api Trans Sumatera, pembangunan kereta api Trans Kalimantan, Sulawesi dan Papua, serta peningkatan kapasitas jalur eksisting menjadi jalur ganda di Sumatera dan Jawa terutama di lintas selatan Jawa.
 - d. Pembangunan fasilitas *dry port* di Kawasan Pertumbuhan Ekonomi yang tinggi (Kendal dan Paciran).
 4. Percepatan penyelenggaraan kegiatan-kegiatan prioritas konektivitas ASEAN dalam kerangka penguatan konektivitas nasional dengan tetap mempertahankan ketahanan dan daya saing perekonomian nasional;
 5. Penyediaan armada transportasi nasional melalui pemberdayaan industri transportasi dalam negeri yang meliputi pengembangan pesawat udara (N-219), armada serta industri galangan kapal nasional, lokomotif, kereta penumpang, KRL, serta bus;
 6. Pembangunan Jalur Ro-Ro Dumai-Malaka, Ro-Ro Belawan-Penang, dan Ro-Ro Bitung-Sangihe-General Santos, Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung dan pelabuhan Bitung;
 7. Menghubungkan seluruh lintas penyeberangan, termasuk jalur lintas Sabuk Utara, Tengah, dan Selatan serta poros penghubung, terutama lintas utama penyeberangan Merak-Bakauheni;
 8. Membangun terminal barang angkutan jalan dalam rangka mendukung Sislognas;
 9. Membangun/Merevitalisasi terminal penumpang angkutan jalan dalam rangka meningkatkan kapasitas dan pelayanan penumpang angkutan jalan;
 10. Penyediaan alat penimbangan kendaraan bermotor (Jembatan Timbang) dalam rangka meningkatkan pengawasan muatan lebih;
 11. Meningkatkan jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional menjadi 162 juta/pemumpang/tahun dengan membangun 15 bandara baru di Kertajati, Letung, Tambelan, Tebelian, Muara Teweh, Samarinda Baru, Maratua, Buntu Kunik, Morowali, Miangas, Siau, Namniwel, Kabir Patar, Werur, Koroy Batu, dan pengembangan dan rehabilitasi Bandara lama tersebar di Pulau Sumatera, Jawa, Bali, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua;
 12. Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara di Kualanamu, Soekarno-Hatta, Juanda, Syamsuddin Noor, Sepinggan, Hassanuddin, Samratulangi, Frans Kaisepo, Sentani.

3.1.1.3 Menjaga Keseimbangan antara Transportasi yang Berorientasi Nasional dengan Transportasi yang berorientasi Lokal dan Kewilayahan

Wilayah Indonesia yang cukup luas, letak Indonesia yang cukup strategis, serta kondisi geografis yang cukup unik dibandingkan dengan negara-negara lainnya, menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara besar jika dilihat dari sisi luas wilayah dan jumlah penduduk. Sebagai negara kepulauan yang dibatasi lautan, menjadikan pembangunan transportasi di Indonesia adalah suatu tantangan. Tantangan yang harus dihadapi adalah bagaimana menyediakan layanan transportasi yang murah, tepat waktu, dan mampu diakses oleh semua kalangan. Tantangan inilah yang harus dijawab dalam rangka melakukan upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan. Kebijakan Utama Konektivitas Nasional dirumuskan untuk menjawab keseimbangan transportasi yang berorientasi

nasional, regional, dan lokal, dimana konektivitas ini menghubungkan transportasi nasional, regional, lokal, serta wilayah-wilayah yang memiliki komoditas unggulan di masing-masing pulau. Oleh karena itu, strategi yang dibutuhkan untuk menjaga keseimbangan transportasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan adalah sebagai berikut:

1. Penyediaan infrastruktur transportasi yang lebih terintegrasi melalui pendanaan DAK Bidang Transportasi, seperti infrastruktur yang menjadi kewenangan Provinsi, Kab/Kota meliputi fasilitas perlengkapan jalan yang disesuaikan dengan kinerja jaringan jalan; alat PKB, RASS, media sosialisasi keselamatan dan transportasi perkotaan;
2. Menciptakan pembagian peran moda transportasi yang lebih berimbang dengan mendorong pembangunan perkeretaapian dan transportasi laut yang lebih progresif sehingga secara bertahap terjadi perpindahan moda dari jalan ke moda kereta api serta moda angkutan laut;
3. Membangun dan memperluas jaringan infrastruktur dan sistem pelayanan transportasi nasional untuk memperkecil defisit dan mempersempit kesenjangan transportasi antar wilayah yang meliputi jalan, bandara, kereta api, pelabuhan laut dan penyeberangan, dermaga sungai dan danau, kapal perintis, bus, bus air dan kereta ekonomi di wilayah perbatasan, perbatasan, dan pulau terluar;
4. Membuka rute baru, meningkatkan frekuensi pelayanan, optimalisasi, dan integrasi penyelenggaraan subsidi angkutan perintis dan *Public Service Obligation* (PSO) diantara subsidi bus perintis, angkutan laut, sungai, danau, penyeberangan, udara, dan perkeretaapian;
5. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar;
6. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan bandara melalui pembangunan dan pengembangan bandara terutama yang berada pada pusat kegiatan nasional (ibukota provinsi), pusat kegiatan wilayah dan wilayah yang mempunyai potensi ekonomi dan pariwisata;
7. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan angkutan laut melalui pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan terutama pada daerah-daerah terpencil, tertinggal, perbatasan, rawan bencana dan daerah belum berkembang serta wilayah yang mempunyai potensi ekonomi dan pariwisata;
8. Pembangunan kapal perintis untuk meningkatkan aksesibilitas dan pelayanan angkutan laut perintis.

3.1.1.4 Membangun Sistem dan Jaringan Transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada koridor ekonomi, kawasan industri khusus, kompleks industridan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi

Pembangunan infrastruktur diarahkan pada proyek-proyek strategis yang mendukung pengembangan kawasan industri, kawasan ekonomi khusus, dan kawasan strategis lainnya. Untuk mendukung pengembangan kawasan industri, dirumuskan kebijakan antara lain:

1. Pembangunan pelabuhan–pelabuhan strategis, antara lain: Pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Pontianak, Bitung, Makassar, Banjarmasin, Kupang, Halmahera, dan pelabuhan lainnya;
2. Pembangunan jalur kereta api antara Manado–Bitung, Sei Mangke–Bandar Tinggi–Kuala Tanjung, Pasoso–Tanjung Priok, DDT Elektrifikasi Manggarai–Bekasi–Cikarang, Lingkar Luar Kereta Api, dan lainnya;
3. Pengembangan bandara–bandara di sekitar kawasan industri maupun kawasan ekonomi khusus dan kawasan strategis lainnya, antara lain: Bandara Mutiara Palu, Eltari Kupang, Halu

Oleo Kendari, Sam Ratulangi Manado, Bandara Syamsuddin Noor–Banjarmasin, dan bandara lainnya.

3.1.1.5 Mengembangkan Sarana dan Prasarana Transportasi yang ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan melalui mitigasi dan adaptasi perubahan iklim maupun peningkatan keselamatan dan kualitas kondisi lingkungan

Kemampuan melakukan mitigasi serta adaptasi terhadap perubahan iklim merupakan salah satu kebutuhan untuk meningkatkan efisiensi serta keandalan sistem transportasi. Perencanaan disertai pelaksanaan mitigasi dan adaptasi di sektor transportasi kedepan didasarkan pada pengelolaan potensi dan sumberdaya alam, peningkatan kapasitas individu serta organisasi yang tepat, serta didukung dengan pembangunan infrastruktur transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim dan cuaca ekstrim agar tercipta sistem transportasi yang andal dan berkelanjutan. Strategi sektor transportasi yang andal dan berkelanjutan mendukung konektivitas nasional adalah sebagai berikut:

1. Penyediaan sarana transportasi yang ramah lingkungan;
2. Pembangunan prasarana transportasi yang tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim;
3. Penyediaan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan;
4. Peningkatan kapasitas SDM transportasi yang responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim;
5. Peningkatan peralatan transportasi yang responsive terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim.

3.1.1.6 Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan dalam penyelenggaraan Pelayanan Transportasi serta Pertolongan dan Penyelamatan Korban Kecelakaan Transportasi

Upaya untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi yang meliputi transportasi jalan, kereta api, pelayaran, dan penerbangan dalam menuju target *zero accident*. Di sisi lain, perubahan mental dalam berdisiplin berlalu-lintas, ketaatan terhadap peraturan, serta penguatan terhadap kemampuan kelembagaan untuk pendidikan dan pencegahan maupun pertolongan serta penyelamatan korban kecelakaan transportasi juga diperlukan dalam rangka untuk meningkatkan respon terhadap terjadinya kecelakaan transportasi dan upaya pertolongan dan penyelamatan jiwa manusia. Khusus untuk transportasi jalan, dalam rangka penanganan keselamatan jalan secara komprehensif pada tahun 2011 telah disusun suatu perencanaan jangka panjang yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan yang ada dan bersifat lintas sektoral, yaitu berupa Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 dan diperkuat melalui Inpres No 4 Tahun 2013 Program Dekade Aksi Keselamatan Tahun 2011-2020. Strategi yang dijalankan untuk menjalankan kebijakan di atas antara lain melalui:

1. Pemenuhan fasilitas perlengkapan jalan, implementasi Rute Aman Sekolah (RASS), Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan/Daerah Rawan Kecelakaan, sarana bantu navigasi pelayaran maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan sesuai standar pelayanan minimal dan standar keselamatan transportasi internasional;
2. Meningkatkan kelaikan kendaraan bermotor melalui uji tipe dan uji berkala;
3. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini;

4. Meningkatkan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan baik di tingkat nasional maupun daerah;
5. Peningkatan kualitas dan kuantitas kemampuan SDM dan perlengkapan *Search and Rescue* (SAR).

3.1.1.7 Meningkatkan Kapasitas dan Kualitas Lembaga Pengembangan Sumber Daya Manusia

Dalam rangka meningkatkan kuantitas, kualitas, dan layanan transportasi untuk memenuhi mobilitas ekonomi yang menuntut pelayanan cepat, efisien, dan andal. Maka, diperlukan manajemen SDM yang memiliki kompetensi tinggi, meliputi SDM regulator, operator, dan SDM industri yang saat ini masih terbatas. Beberapa strategi yang dilakukan antara lain:

1. Penyempurnaan kelembagaan dan penyiapan regulasi dalam rangka pengembangan SDM transportasi yang mengantisipasi perkembangan budaya, IPTEK, dan kesiapan produktivitas daya saing secara nasional maupun terkait dengan standar internasional;
2. Peningkatan peran pemerintah dalam rangka pengembangan SDM Transportasi bagi Lembaga pendidikan Swasta;
3. Pembangunan dan peningkatan Sarana dan Prasarana Diklat;
4. Pengembangan kualitas dan kuantitas tenaga pengajar serta pengembangan metode pembelajaran.

3.1.2 Isu Strategis 2: Membangun Transportasi Umum Massal Perkotaan

Pembangunan perkotaan Indonesia kedepan diarahkan pada peningkatan peran perkotaan sebagai basis pembangunan dan kehidupan yang layak huni, berkeadilan, mandiri, berdaya saing, dan berkelanjutan, sesuai dengan karakter potensi dan budaya lokal. Arah kebijakan pembangunan perkotaan pada berfokus pada pengembangan kota sebagai suatu kesatuan kawasan/wilayah, yaitu kota sebagai pendorong pertumbuhan nasional dan regional serta kota sebagai tempat tinggal yang berorientasi pada kebutuhan penduduk kota. Walaupun demikian, pembangunan perkotaan ke depan akan lebih difokuskan pada pelaksanaan pengendalian pembangunan kota-kota besar dan metropolitan serta percepatan pembangunan kota-kota menengah dan kecil.

Oleh karena itu, dalam rangka mengembangkan transportasi umum massal perkotaan, pembangunan sistem angkutan umum modern yang saling terintegrasi seperti BRT dan MRT diharapkan dapat meningkatkan peran angkutan umum dalam melayani kebutuhan perjalanan penduduk perkotaan serta menciptakan transportasi perkotaan yang praktis, efisien, ramah lingkungan, dan berkeadaban. Arah kebijakan dan strategi yang disusun lima tahun kedepan adalah:

1. Mengembangkan sistem angkutan umum massal yang modern dan maju dengan orientasi kepada bus maupun rel serta dilengkapi dengan fasilitas alih moda terpadu;
2. Mengembangkan manajemen transportasi perkotaan yang berimbang dengan memperhatikan interaksi antara transportasi dan tata guna lahan;
3. Meningkatkan integrasi kelembagaan transportasi perkotaan.

3.1.2.1 Mengembangkan Sistem Angkutan Umum Massal yang modern dan maju dengan orientasi kepada Bus maupun Rel serta dilengkapi dengan Fasilitas Alih Moda Terpadu

Seluruh sistem transportasi massal memerlukan *interchange* (tempat berganti kendaraan) dengan elemen-elemen sistem transportasi umum lain, dan integrasi dengan moda-moda sistem

transportasi lain seperti mengendarai mobil, berjalan kaki dan bersepeda. Untuk mengembangkan sistem angkutan umum massal yang modern dan maju dengan orientasi kepada bus maupun rel serta dilengkapi dengan fasilitas alih moda terpadu, beberapa strategi yang dilakukan mencakup:

1. Pembangunan angkutan massal cepat berbasis rel antara lain MRT di wilayah Jabodetabek, dan jalur lingkaran layang KA Jabodetabek, serta LRT/monorail/Tram di Surabaya, Bandung, dan Palembang;
2. Pengembangan kereta perkotaan di 10 kota metropolitan: Batam, Medan, Palembang, Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar, dan Makassar;
3. Pengembangan BRT di 34 kota besar beserta fasilitas pendukungnya antara lain Medan, Pekanbaru, Batam, Padang, Palembang, Bandung, Jakarta, Bogor, Semarang, Yogyakarta, Solo, Pontianak, Samarinda, Balikpapan, Makassar, Gorontalo, dan Ambon;
4. Penyediaan dana subsidi/PSO yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan umum massal perkotaan.

3.1.2.2 Mengembangkan Manajemen Transportasi Perkotaan yang berimbang dengan memperhatikan interaksi antara Transportasi dan Tata Guna Lahan

Terdapat kecenderungan bahwa berkembangnya suatu kota bersamaan pula dengan berkembangnya masalah transportasi yang terjadi, sehingga masalah ini akan selalu membayangi perkembangan suatu wilayah perkotaan. Beberapa strategi yang dilakukan untuk mengembangkan manajemen transportasi perkotaan yang berimbang dengan memperhatikan interaksi antara transportasi dan tata guna lahan, antara lain:

1. Peningkatan akses terhadap angkutan umum dengan Pembangunan Berorientasi Angkutan *Transit Oriented Demand/TOD* dan pengembangan fasilitas Non Motorized;
2. Penyediaan fasilitas pendukung untuk alih moda seperti *Park and Ride*;
3. Penerapan sistem informasi lalu lintas secara *real time*, penerapan sistem APILL terkoordinasi (ATCS) dan *Virtual Mobility*;
4. Penguatan mekanisme implementasi sistem transportasi perkotaan dan penurunan kemacetan transportasi perkotaan melalui Manajemen Permintaan Transportasi dengan pendekatan *Push and Pull*.

3.1.2.3 Meningkatkan Integrasi Kelembagaan Transportasi Perkotaan

Kelembagaan yang lemah merupakan suatu sumber permasalahan yang menjadi sorotan dalam sistem transportasi perkotaan di Indonesia (World Bank, 2006). Kelembagaan dalam sektor transportasi kurang berfungsi dengan baik karena kurang terorganisir, akibat tumpang tindih, pertentangan kepentingan, serta penegakan hukum yang lemah.

Namun, di beberapa kota di Indonesia, Pemerintah Daerah sebagai regulator secara efektif mulai meningkatkan efektifitas kewenangannya melalui sistem organisasi efektif yang mampu melakukan pengendalian sistem transportasi perkotaannya. Untuk itu, Pemerintah Pusat memiliki tanggung jawab untuk mensinergikan dan mengintegrasikan kelembagaan transportasi perkotaan melalui strategi percepatan pembentukan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan yang memiliki kewenangan kuat dalam mengintegrasikan dan mengawal dari konsep, strategi, kebijakan, perencanaan, program, implementasi, manajemen, dan pembiayaan sistem transportasi perkotaan di kota-kota megapolitan lainnya.

3.2 Arah, Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dalam pembangunan sektor transportasi merujuk pada arah kebijakan pembangunan transportasi nasional yang tertuang didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Kebijakan dan strategi tersebut juga disinergikan dengan arah kebijakan pembangunan berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Kementerian Perhubungan 2005-2025 yang menjadi salah satu alur logis perencanaan pembangunan sektor transportasi berkelanjutan.

Dalam menjabarkan sasaran nasional, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 menerjemahkan beberapa sasaran menjadi beberapa bagian yang saling berkorelasi, dimana interkoneksi tersebut juga akan sejalan dengan sasaran pembangunan pada Unit Kerja Eselon I.

Pemikiran di atas sebagai dasar pertimbangan penyusunan strategi dilakukan sebagai bagian dari perumusan arah kebijakan dan strategi pembangunan di Kementerian Perhubungan yang berkorelasi pada sasaran Kementerian Perhubungan yang telah disusun sebelumnya. Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dikelompokkan menjadi 3 aspek, meliputi keselamatan dan keamanan, pelayanan, serta kapasitas transportasi.

3.2.1 Keselamatan dan Keamanan

Keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi yang meliputi transportasi jalan, kereta api, pelayaran, dan penerbangan. Tingkat keselamatan dan keamanan transportasi diwujudkan melalui dua sasaran yaitu menurunnya angka kecelakaan transportasi, dan menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

1. Sasaran menurunnya angka kecelakaan transportasi dengan arah kebijakan meningkatkan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi, melalui strategi:
 - a. Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi;
Keselamatan transportasi merupakan tanggung jawab berbagai pihak, baik pemerintah sebagai regulator maupun pelaku usaha sebagai operator. Saat ini fungsi pengawasan dan pembinaan keselamatan transportasi telah dilakukan pemerintah melalui kegiatan dan program peningkatan keselamatan, diharapkan fungsi pengawas keselamatan juga dilakukan di dunia usaha melalui pembentukan unit khusus yang menangani fungsi pengawas keselamatan.
 - b. Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi
Keselamatan transportasi merupakan keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan transportasi yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Upaya peningkatan keselamatan transportasi telah dan akan terus dilakukan pemerintah melalui penyediaan sarana dan prasarana keselamatan serta sosialisasi keselamatan kepada masyarakat dan badan usaha. Peran serta masyarakat dan badan usaha dalam peningkatan keselamatan transportasi diwujudkan dalam peningkatan kepatuhan untuk mematuhi standar operasi dan prosedur penggunaan dan penyediaan sarana transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara.
 - c. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini;

Pendidikan keselamatan transportasi secara dini dengan menfokuskan pada penanaman pengetahuan tentang tata cara transportasi yang berkeselamatan (*transfer of knowledge*) dan menanamkan nilai-nilai (*transform of values*) etika dan budaya tertib dan membangun perilaku pada generasi muda. Pribadi yang beretika mempunyai kecerdasan sosial yang tinggi dan kepekaan dalam bertansportasi, selain itu, juga akan mengerti pentingnya penggunaan peralatan dan prasarana keselamatan serta peraturan keselamatan.

- d. Peningkatan/pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan;
Untuk memenuhi tuntutan perkembangan teknologi keselamatan transportasi diperlukan pembaharuan regulasi keselamatan yang mencakup norma, standar, prosedur dan kriteria.
- e. Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi;
Upaya peningkatan keselamatan transportasi selain pengurangan tingkat kecelakaan yang disebabkan kesalahan manusia (*human error*) dilakukan juga strategi melalui pemenuhan kuantitas dan tingkat kehandalan sarana dan prasarana keselamatan transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara.
- f. Pemenuhan standar keselamatan transportasi berupa perlengkapan keselamatan transportasi jalan dan perkeretaapian maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan;
Selain upaya pemenuhan kualitas dan kuantitas keselamatan transportasi, penurunan tingkat kecelakaan juga dilakukan melalui strategi ketentuan pemenuhan standar keselamatan pada sarana dan prasarana transportasi sesuai standar nasional dan internasional.
- g. Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi;
Dalam upaya pemenuhan standar keselamatan transportasi dilakukan melalui pemeriksaan atau audit secara berkala dan pelaksanaan random check yang meliputi standar keselamatan bidang prasarana, sarana, tata cara pengangkutan serta sumber daya manusia transportasi dalam rangka pengawasan dan pengendalian terhadap peraturan standar keselamatan.
- h. Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya;
Pengujian kehandalan/kelaikan sarana prasarana transportasi dilakukan secara berkala untuk menjamin tingkat kehandalan dan kecukupan peralatan keselamatan yang diikuti melalui penerbitan sertifikasi sarana dan prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya.
- i. Peningkatan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan baik di tingkat nasional maupun daerah;
RUNK adalah rencana keselamatan jalan jangka panjang yang diilhami oleh semangat *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* Perserikatan Bangsa Bangsa yang dideklarasikan pada Maret 2010. Untuk itu maka 10 tahun pertama dari RUNK telah ditetapkan menjadi Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020 dengan Instruksi Presiden No. 4/2013 tertanggal 11 April 2013.
Dalam Inpres tersebut, disebutkan 5 Pilar Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan yang meliputi:
 - 1) Manajemen keselamatan jalan, dikoordinasikan oleh Menteri PPN/Kepala Bappenas. Tanggung jawabnya adalah mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sectoral;

- 2) Jalan yang berkeselamatan, dikoordinasikan oleh Menteri Pekerjaan Umum;
- 3) Kendaraan yang berkeselamatan, dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan;
- 4) Perilaku pengguna yang berkeselamatan, dikoordinasikan oleh Kepala Kepolisian RI;
- 5) Penanganan pra dan pasca kecelakaan, dikoordinasikan oleh Menteri Kesehatan.

Gerakan penurunan jumlah dan kualitas kecelakaan lalu-lintas di jalan melalui “*Decade of Action*” memiliki potensi mencapai sukses jika didorong oleh seluruh komponen masyarakat, industri, jalan dan transportasi secara terpadu.

- j. Koordinasi peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan;

Perlintasan sebidang merupakan faktor kritis dalam penyelenggaraan kereta api mengingat banyaknya kejadian kecelakaan yang terjadi di lokasi perlintasan. Berdasarkan pada amanat UU 23/2007, setiap perlintasan/perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang. Pengecualian untuk pembangunan perlintasan tidak sebidang hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan dengan mengikuti ketentuan yang diatur pada Permenhub No. 36/2011, sehingga diperlukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah maupun operator perkeretaapian dalam penanganan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan.

2. Sasaran menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi, melalui strategi antara lain:

- a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi
Dalam upaya pemenuhan standar keamanan transportasi dilakukan melalui pemeriksaan atau audit secara berkala dan pelaksanaan random check yang meliputi standar keamanan bidang prasarana, sarana, tata cara pengangkutan serta sumber daya manusia transportasi dalam rangka pengawasan dan pengendalian terhadap peraturan standar keamanan, serta pemberian sanksi kepada aparat pemerintah atau operator sarana/prasarana transportasi yang lalai dalam melaksanakan tugas;
- b. Pemenuhan standar keamanan transportasi berupa perlengkapan keamanan transportasi
Keamanan transportasi adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan transportasi yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum, langkah untuk mewujudkan keamanan transportasi melalui pemenuhan peralatan keamanan yang berupa alat pemidai barang-barang berbahaya dan alat pemidai jarak jauh dengan sistem terkoordinasi;
- c. Pencegahan terhadap penyusupan barang-barang yang mengancam keamanan penumpang;
Pelaksanaan pencegahan terhadap penyusupan barang yang mengancam keamanan penumpang selain dilakukan melalui pemenuhan peralatan keamanan juga didukung dengan kualitas SDM yang tersertifikasi dan diaudit secara berkala oleh aparat pengawasan keamanan transportasi.
- d. Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi (pencurian, vandalisme, perompakan, pembajakan, teroris, dll).

3.2.2 Pelayanan Transportasi

Dalam rangka meningkatkan pelayanan transportasi ditetapkan 7 sasaran, yaitu: (1) Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, (2) Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan, (3) Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan, (4) Meningkatnya kinerja Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good*

governance, (5) Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan, (6) Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi, dan (7) Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance*. Masing-masing sasaran tersebut ditempuh melalui upaya strategi sebagai berikut:

1. Sasaran meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, dengan arah kebijakan meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, melalui strategi antara lain:
 - a. Peningkatan kehandalan sarana dan prasarana transportasi serta penataan jaringan/rute
Kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi dilakukan melalui rehabilitasi, pembangunan dan pengembangan prasarana perhubungan meliputi pembangunan terminal bus type A, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut, bandar udara dan jaringan jalan kereta api, sedangkan kondisi sarana transportasi terus didorong untuk ditingkatkan kehandalannya antara lain peremajaan angkutan kota yang berbasis angkutan massal, peremajaan sarana kereta api, pembatasan usia kapal. Dalam rangka mewujudkan kinerja pelayanan juga dilakukan penataan rute pada angkutan laut untuk menjamin kepastian muatan dan kontinuitas angkutan laut antara wilayah barat Indonesia menuju wilayah timur Indonesia;
 - b. Penyusunan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi
Standar pelayanan merupakan ukuran pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang dilengkapi dengan tolok ukur sebagai acuan penilaian kualitas yang merupakan kewajiban dan janji penyedia layanan kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur;
 - c. Implementasi standar pelayanan publik pada sarana dan prasarana transportasi, termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender;
Penyediaan layanan dan sarana transportasi yang berperspektif gender juga berarti mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang-orang atau kelompok masyarakat yang berkebutuhan khusus. Termasuk dalam hal ini adalah kebijakan perlindungan dan layanan transportasi bagi lansia, penyandang cacat, perempuan khususnya perempuan hamil dan balita. Penyediaan layanan dan sarana tersebut mempertimbangkan beberapa aspek yaitu aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Aspek keamanan sering menjadi persoalan bagi perempuan, anak-anak, lansia bahkan penyandang cacat. Layanan dan sarana transportasi seyogyanya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual.
 - d. Konsistensi penerapan reward dan punishment terhadap ketepatan pelayanan;
Pelayanan jasa transportasi selain mengutamakan keamanan dan keselamatan layanan, juga dituntut untuk tepat waktu dalam layanan yang dijanjikan. Untuk meningkatkan layanan transportasi diupayakan melalui penerapan sanksi berupa kewajiban yang harus dipenuhi setiap waktu keterlambatan dan apresiasi masyarakat terhadap layanan yang memenuhi standar pelayanan.
2. Sasaran terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan, dengan arah kebijakan memenuhi sdm transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan, ditempuh melalui strategi antara lain:

- a. Menyusun *Man Power Planning* SDM transportasi;
Dalam rangka mencukupi sumber daya manusia (SDM) transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan dicapai melalui perencanaan tenaga kerja untuk mendapat tenaga kerja ahli yang kompeten di masa yang akan datang.
Kegiatan ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran yang menyeluruh tentang jumlah dan kompetensi yang dimiliki oleh sumber daya manusia Perhubungan baik sumber daya manusia aparatur maupun non aparatur (masyarakat) yang akan digunakan sebagai data utama dalam penyelenggaraan berbagai program pendidikan, pelatihan dan penyuluhan guna menyediakan dan mengembangkan sumber daya manusia Perhubungan sesuai dengan kebutuhan.
- b. Menyusun *Training Needs Analysis* (TNA) SDM transportasi;
Dalam rangka mencukupi sumber daya manusia (SDM) transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan dicapai melalui *Training Needs Analysis* (TNA) SDM transportasi agar pelaksanaan pelatihan dapat tepat sasaran, bukan hanya pelatihan yang sifatnya hanya untuk menggugurkan kewajiban ataupun instruksi yang kurang mendasar.
Diklat transportasi yang selama ini dilaksanakan masih belum sepenuhnya terkoordinasi dengan subsektor khususnya dalam menggali kebutuhan SDM baik kompetensi maupun kuantitas yang dibutuhkan, sehingga penyelenggaraan diklat yang dilaksanakan masih belum efektif, efisien dan tepat sasaran. Untuk kedepannya BPSDMP mengharapkan program diklat menjadi salah satu komponen utama dalam penentuan man power planning SDM Perhubungan, untuk itulah dibutuhkan penyusunan *Training Needs Analysis* (TNA).
- c. Mengembangkan kapasitas diklat SDM transportasi;
Dalam upaya pengembangan kapasitas diklat dilakukan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana diklat melalui perbaikan, pembangunan, modernisasi dan optimalisasi sarana dan prasarana diklat. Perbaikan dan/atau pembangunan prasarana di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan dapat dilakukan secara sistematis, terencana, terukur dan berkelanjutan, dengan indikator terpenuhinya standar sarana prasarana sesuai konvensi nasional dan internasional.
Strategi pembangunan sarana dan prasarana diklat dilakukan berdasarkan pertimbangan akan pemerataan kesempatan untuk memperoleh pendidikan di wilayah NKRI baik untuk diklat transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian. Selain pembangunan kampus baru juga dilakukan pembangunan berupa pengembangan kampus di lingkungan UPT Badan Pengembangan SDM Perhubungan guna meningkatkan kapasitas dalam pencapaian target pemenuhan kebutuhan SDM Transportasi. Untuk menunjang terselenggaranya diklat tersebut, BPSDM Perhubungan melakukan pengadaan, peningkatan dan rehabilitasi sarana diklat seperti alat praktek, simulator dan sarana penunjang lainnya yang berbasis IT khususnya elektronika seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.
Tenaga pengajar dan metode diklat merupakan faktor penting lainnya dalam rangka pengembangan kapasitas diklat SDM Transportasi. Tenaga pengajar di lingkungan BPSDM Perhubungan yang terdiri dari Dosen, Widyaiswara dan Instruktur perlu dilakukan upgrading skill dan kompetensi secara berkala guna mengikuti perkembangan ilmu pengetahuan, teknologi dan isu-isu transportasi dunia sehingga kualitas lulusan yang dihasilkan sesuai dengan harapan dan perkembangan dunia transportasi.

Selain itu, update metode diklat, baik kurikulum dan silabus perlu dilakukan dengan mempertimbangkan kebutuhan dan perkembangan ilmu pengetahuan teknologi transportasi.

d. Menata regulasi penyelenggaraan diklat SDM transportasi.

Bentuk, struktur, sistem dan organisasi harus senantiasa menyesuaikan dengan kebutuhan dan perkembangan yang terjadi. Salah satu upaya penunjang untuk mengembangkan SDM Transportasi yaitu Restrukturisasi Kelembagaan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan yang disertai dengan penyiapan regulasi penyelenggaraan pendidikan, pelatihan dan penyuluhan SDM transportasi

e. Meningkatkan tata kelola diklat dan kualitas lulusan.

Badan Pengembangan SDM Perhubungan merupakan suatu organisasi yang bersifat dinamis, sehingga diperlukan upaya yang senantiasa memperhatikan dan menganalisis dinamika lingkungan strategis yang ada, baik isu strategis nasional dan isu strategis internasional.

Salah satu upaya penunjang untuk mengembangkan SDM Transportasi yaitu Restrukturisasi Kelembagaan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan yang disertai dengan penyiapan regulasi. Restrukturisasi kelembagaan mencakup peningkatan status lembaga pendidikan serta pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum (BLU) di seluruh UPT Badan Pengembangan SDM Perhubungan, peningkatan Balai Pendidikan dan Pelatihan menjadi Pendidikan Tinggi (Politeknik/Akademi), dan Eselonisasi atau penyempurnaan eselon (peningkatan eselon) untuk beberapa Unit Pelaksana Teknis (UPT), penyempurnaan organisasi Sekolah Tinggi menjadi Institut dan juga harus terbuka terhadap organisasi multimoda transportasi dalam rangka ikut mendukung sistem logistik nasional serta pembentukan unit dalam organisasi yang secara khusus menangani dan mengelola kinerja pegawai BPSDM Perhubungan.

f. Meningkatkan penyerapan lulusan diklat transportasi.

Peningkatan penyerapan lulusan diklat dapat dilakukan dengan melakukan inventarisasi data lulusan diklat transportasi melalui penyusunan database lulusan diklat di lingkungan BPSDM Perhubungan, serta upaya promosi dan sosialisasi secara optimal dalam skala yang lebih luas. Komitmen bersama dan kerjasama dengan stakeholder, baik dalam skala nasional maupun internasional perlu dilakukan sebagai salah satu upaya percepatan penyerapan lulusan diklat transportasi.

3. Sasaran meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan, dengan arah kebijakan meningkatkan kualitas penelitian transportasi, melalui strategi antara lain :

a. Peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya peneliti serta tenaga fungsional pendukung.

Peningkatan kualitas penelitian dapat dicapai dengan meningkatkan kuantitas dan kualitas sumber daya peneliti serta tenaga fungsional pendukung sehingga penelitian yang dihasilkan kedepannya dapat berkualitas sehingga mampu menjadi acuan dalam pengambilan kebijakan di lingkungan Kementerian Perhubungan.

b. Peningkatan sinergitas antara Badan Litbang Perhubungan dengan pengguna jasa penelitian dalam rangka meningkatkan pemanfaatan hasil penelitian.

- Peningkatan kualitas penelitian dapat dicapai dengan meningkatkan sinergitas antara Badan Litbang Perhubungan dengan pengguna jasa penelitian dalam rangka meningkatkan pemanfaatan hasil penelitian.
- c. Peningkatan kerjasama penelitian antar lembaga riset dan industri untuk merumuskan kebijakan strategis penyelenggaraan transportasi.
Peningkatan kualitas penelitian dapat dicapai dengan meningkatkan kerjasama penelitian antar lembaga riset dan industri untuk merumuskan kebijakan strategis penyelenggaraan transportasi.
 - d. Penyempurnaan regulasi dan kelembagaan untuk penguatan peran Badan Litbang Perhubungan.
Penguatan peran penelitian dan pengembangan Perhubungan perlu ditingkatkan melalui penyempurnaan regulasi dan kelembagaan sehingga dapat berperan aktif dalam menentukan kebijakan pembangunan sektor perhubungan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Sasaran meningkatnya kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance*, dengan arah kebijakan mewujudkan transparansi dan akuntabilitas kinerja, melalui strategi antara lain:
- a. Penuntasan agenda reformasi birokrasi melalui penataan kelembagaan (organisasi, ketatalaksanaan dan sumber daya manusia);
Peningkatan kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance* melalui penuntasan agenda reformasi birokrasi dengan penataan kelembagaan baik dari sisi organisasi, ketatalaksanaan dan sumber daya manusianya.
 - b. Penyempurnaan sistem manajemen dan pelaporan kinerja dan keuangan Kementerian Perhubungan secara terintegrasi, terpercaya dan dapat diakses publik;
Peningkatan kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance* melalui penyempurnaan sistem manajemen dan pelaporan kinerja dan keuangan Kementerian Perhubungan secara terintegrasi, terpercaya dan dapat diakses publik.
 - c. Penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah;
Peningkatan kinerja dalam mewujudkan *good governance* dengan penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah. Kemudahan informasi terhadap layanan transportasi sehingga memudahkan masyarakat dalam memperoleh layanan transportasi yang berkualitas.
 - d. Penyederhanaan perijinan sektor transportasi;
Penyederhanaan perijinan sektor transportasi dijadikan sebagai langkah dalam perbaikan pelayanan publik di sektor transportasi. Penyederhanaan ini ditujukan agar tercapai pelayanan publik yang efisien, transparan, cepat, akuntabel, dan dapat memberikan kepastian hukum, serta sebagai usaha untuk meningkatkan dunia investasi transportasi di Indonesia.
 - e. Penerapan *e-government* di lingkungan Kementerian Perhubungan.
Peningkatan kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance* melalui penerapan *e-government* di lingkungan Kementerian Perhubungan dengan pemanfaatan teknologi, informasi dan komunikasi untuk meningkatkan tata hubungna kerja yang efektif dan efisien.
 - f. Penyediaan ruang partisipasi publik dalam menyusun dan mengawasi penerapan kebijakan;
Peningkatan kinerja capaian dalam mewujudkan *good governance* dengan membuka ruang bagi keterlibatan masyarakat dalam menyusun dan mengawasi penerapan

kebijakan di sektor transportasi, sehingga setiap kebijakan dapat secara nyata dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.

5. Sasaran meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan, dengan arah kebijakan meningkatkan kuantitas dan kualitas penetapan dan implementasi regulasi sektor transportasi, melalui strategi antara lain:
 - a. Pemetaan arah/kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi.
Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan melakukan pemetaan arah/kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi selama lima tahun kedepan.
 - b. Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan.
Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan meningkatkan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan.
 - c. Percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi.
Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi. Penyusunan peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan amanah undang-undang bidang transportasi perlu dipercepat agar dapat menjadi landasan dalam mengimplementasikan kebijakan-kebijakan yang telah ditetapkan.
 - d. Percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi.
Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan melakukan percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi.
 - e. Evaluasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan yang menghambat percepatan pembangunan transportasi.
Peningkatan penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan dengan melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan menghambat percepatan pembangunan transportasi. Peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dapat diminimalisir untuk mempercepat pembangunan sektor transportasi.
6. Sasaran menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapanteknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi, dengan arah kebijakan menerapkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan, melalui strategi antara lain:
 - a. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/ cuaca ekstrem.
Penurunanemisi gas rumah kaca (GRK) dan peningkatan penerapanteknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi melalui pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrem. Prasarana dan sarana transportasi yang ramah lingkungan dapat memberikan

- kontribusi positif dalam mengurangi pemanasan global yang disumbangkan dari sektor transportasi.
- b. Pemanfaatan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan.
Pemanfaatan bahan bakar yang berbasis *fossil fuel* saat ini sangat tinggi, sementara jumlah bahan bakar *fossil fuel* terus menipis. Dengan kondisi tersebut pemanfaatan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan di sektor transportasi harus dikedepankan.
 - c. Penerapan sistem manajemen transportasi yang efektif dan efisien.
Penerapan sistem manajemen transportasi yang efektif dan efisien dilakukan untuk mewujudkan penurunan emisi gas rumah kaca (GRK) yang disumbangkan dari sektor transportasi dan peningkatan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi.
 - d. Mendorong pengguna kendaraan pribadi berpindah ke transportasi umum/ massal.
Penurunan emisi gas rumah kaca (GRK) dan peningkatan penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi dengan mendorong penggunaan angkutan umum/massal terutama bagi masyarakat pengguna kendaraan pribadi.
7. Sasaran meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance*, dengan arah kebijakan pelaksanaan pengawasan intern yang berintegritas, profesional dan amanah, melalui strategi antara lain:
- a. Mengoptimalkan peran Inspektorat Jenderal sebagai *consultant* dan *quality assurance*.
Dalam rangka mendorong terwujudnya *clean governance* serta memastikan tujuan pembangunan transportasi dapat dicapai secara hemat, efisien, efektif dan bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN), maka Inspektorat Jenderal telah mencanangkan perubahan paradigma yang diarahkan kepada peningkatan peran Inspektorat Jenderal menjadi Konsultan dan Katalisator yang lebih mengarah kepada pengantar bagi suatu unit kerja untuk meningkatkan kualitas kinerjanya sesuai rencana dan ketentuan yang berlaku serta lebih memberikan solusi atas masalah dan hambatan yg dihadapi unit kerja tersebut dalam mencapai tujuan organisasi.
 - b. Peningkatan kualitas hasil pengawasan
Peningkatan kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance* melalui peningkatan kualitas hasil pengawasan dari Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan.
 - c. Peningkatan kualitas dan kompetensi SDM Pengawasan
Peningkatan kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance* melalui peningkatan kualitas dan kompetensi SDM pengawasan di Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan.

3.2.3 Kapasitas Transportasi

Dalam rangka meningkatkan kapasitas transportasi, Kementerian Perhubungan menetapkan 5 (lima) sasaran, yaitu: (1) Meningkatkan kapasitas sarana sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda (2) Meningkatkan produksi angkutan penumpang dan barang, (3) Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia, (4) Meningkatkan pelayanan angkutan umum massal perkotaan, dan (5) Meningkatkan aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan. Dalam mencapai sasaran peningkatan kapasitas transportasi ditempuh melalui strategi pencapaian sebagai berikut:

1. Sasaran meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda, dengan arah kebijakan meningkatkan kapasitas, konektivitas/aksesibilitas antar wilayah dan keterpaduan antarmoda/multimoda, melalui strategi antara lain:
 - a. Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi.
Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda diwujudkan salah satunya melalui peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Kualitas perencanaan akan sangat menentukan kualitas pembangunan sektor transportasi selama lima tahun kedepan.
 - b. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berdasarkan *outcomes*.
Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda diwujudkan salah satunya melalui pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berdasarkan *outcomes*, sehingga pembangunan transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dapat dirasakan langsung manfaat pembangunan oleh masyarakat.
 - c. Mendorong pembangunan infrastruktur transportasi melalui kerjasama Pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta.
Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda melalui peningkatan kerjasama pemerintah dan badan usaha serta peningkatan investasi swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi nasional melalui penguatan kelembagaan dan sistem perencanaan proyek-proyek yang akan dikerjasamakan.
Kerjasama pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur transportasi antara lain : Penyelenggaraan kerjasama pemerintah dan badan usaha pada sektor perkeretaapian sebanyak 6 proyek sampai pada tahun 2019; Penyelenggaraan kerjasama pemerintah dan badan usaha pada sektor transportasi laut ditargetkan sampai pada tahun 2019 sebanyak 10 proyek; Penyiapan dokumen terhadap infrastruktur transportasi udara yang siap ditawarkan kepada swasta sampai pada tahun 2019 sebanyak 3 proyek.
 - d. Pembangunan jaringan pelayanan yang terintegrasi antarmoda.
Dalam setiap peraturan perundang-undangan transportasi diamanahkan untuk menyusun tatanan dan rencana induk masing-masing moda, yaitu rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, tatanan perkeretaapian nasional, tatanan kepelabuhanan nasional dan tatanan kebandarudaraan nasional serta tersusunnya perencanaan umum jaringan jalan nasional dan jalan tol. Salah satu faktor yang diamanahkan dalam penyusunan tatanan dan rencana induk transportasi adalah keterpaduan intra dan antarmoda transportasi.
Pada dasarnya transportasi antarmoda/multimoda adalah pembangunan transportasi yang mempertimbangkan jenis dan karakteristik sistem transportasi yang digunakan, dan mempertimbangkan sisi efisiensi, efektivitas dan kemudahan sistem operasinya, sehingga mampu melahirkan sistem transportasi yang berdaya saing tinggi. Upaya keterintegrasian ini diwujudkan melalui antara lain ketersediaan angkutan kereta api di bandar udara dan pelabuhan.
 - e. Penyiapan konsep dan implementasi angkutan laut dari barat ke timur Indonesia.
Dalam rangka menjamin ketersediaan barang dengan harga yang terjangkau diperlukan konsep untuk memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian

Timur yang dimaksudkan selain untuk mengkoneksikan jalur pelayaran dari Barat ke Timur Indonesia juga akan mempermudah akses niaga dari negara-negara Pasifik bagian selatan ke negara Asia bagian Timur. Pada prinsipnya, ketersediaan pelayanan angkutan kapal dari barat ke timur Indonesia merupakan penataan trayek tetap dan teratur yang harus didukung dengan pengembangan pelabuhan agar dapat melayani kapal dengan ukuran besar, mengingat saat ini untuk terminal-terminal domestik, ukuran kapal peti kemas yang bisa masuk tidak lebih dari 2600 TEUs dan kebanyakan hanya mampu melayani kapal ukuran 800 atau 900 TEUs, dengan demikian akan mewujudkan efisiensi biaya logistik nasional.

2. Sasaran meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia, dengan arah kebijakan meningkatkan pengembangan sarana dan prasarana di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia, melalui strategi antara lain :
 - a. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar
Jaringan transportasi ke depan akan diperluas dan dibangun lebih banyak lagi untuk meningkatkan keseimbangan transportasi antara Jawa dan luar Jawa dan meningkatkan aksesibilitas di daerah kawasan timur Indonesia, daerah terpencil, dan pedesaan, kawasan perbatasan, serta daerah tertinggal lainnya, melalui percepatan pembangunan infrastruktur transportasi;
 - b. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi di wilayah terpencil, pedalaman, perbatasan dan rawan bencana;
Selain upaya penyediaan prasarana transportasi juga dilakukan peningkatan kapasitas untuk meningkatkan konektivitas yang pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah. Selain untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, prasarana transportasi juga diarahkan untuk peningkatan aksesibilitas daerah rawan bencana melalui penyediaan bandar udara yang dapat didarati pesawat Hercules dan pelabuhan untuk kepentingan pasokan logistik di saat terjadi bencana alam.
 - c. Penyediaan sarana angkutan keperintisan
Guna merangsang pertumbuhan wilayah, Pemerintah berupaya untuk membuka keterisolasian daerah terpencil dan pedalaman agar mempunyai keterkaitan dengan daerah maju melalui penyediaan pelayanan angkutan keperintisan darat, laut dan udara.
3. Sasaran Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan, dengan arah kebijakan mengembangkan sistem angkutan umum massal dengan orientasi kepada angkutan bus maupun rel dengan fasilitas alih moda terpadu, melalui strategi antara lain :
 - a. Penyiapan konsep angkutan umum massal perkotaan yang lebih matang dan komprehensif
Penyiapan konsep angkutan umum massal perkotaan yang lebih matang dan komprehensif bertujuan untuk meningkatkan jumlah penduduk perkotaan yang akan menggunakan sistem angkutan umum, meninggalkan kendaraan pribadinya di rumah, dan menciptakan transportasi kota yang lebih efisien, ramah lingkungan, dan berkeadaban. Kota akan bertahan secara lingkungan dan efisiensi energi kalau pergerakan ekonominya didukung oleh sistem angkutan umum cepat masal yang didukung dengan jaringan pengumpan (*feeder services*).
 - b. Pengembangan BRT
Penerapan angkutan umum massal perkotaan salah satunya dilakukan melalui pengembangan Bus Rapid Transit/BRT. Penerapan sistem BRT perlu terpadu dalam

- fisik/prasarana, pelayanan, serta dalam konteks transportasi cerdas dengan memanfaatkan Information Technology. Transportasi antar moda di perkotaan perlu dibangun dengan memperhatikan pengembangan transportasi tidak bermotor dalam rangka menuju terwujudnya transportasi perkotaan yang berkelanjutan, yang didukung komitmen yang kuat dari Kepala Daerah dalam bentuk perencanaan, pendanaan dan kesiapan pengoperasian.
- c. Pembangunan dan pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel
Selain pengembangan angkutan umum perkotaan dengan Bus Rapid Transit, angkutan perkotaan dapat dilakukan melalui pembangunan angkutan massal perkotaan berbasis rel.
 - d. Penyediaan dana subsidi/ PSO yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan umum massal perkotaan
Penerapan angkutan umum dengan BRT dan MRT dianggap tidak menarik bagi kota-kota yang belum menerapkannya karena dipersepsikan membebani anggaran. Oleh karena itu untuk mewujudkan penyelenggaraan sistem angkutan umum yang handal dan berkelanjutan dibutuhkan antara lain dukungan kebijakan secara nyata dari pemerintah di sektor anggaran melalui penyediaan dana subsidi/PSO yang terarah.
4. Sasaran meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan, dengan arah kebijakan meningkatkan aplikasi teknologi informasi dalam sistem manajemen perkotaan, melalui strategi antara lain :
- a. Penerapan sistem informasi lalu lintas secara real time, penerapan ATCS dan Virtual Mobility
Penerapan Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan yang modern, mulai dari skala mikro persimpangan dan ruas jalan dengan Manajemen Lalu Lintas sampai kepada full-scale demand management seperti Electronic Road Pricing. Dalam skala dan kondisi tertentu yang memungkinkan, penerapan Area Traffic Control System (ATCS) dapat dikembangkan secara efektif hanya kalau ruas-ruas jalan tidak berada dalam keadaan jenuh (over-saturated). Jaringan jalan dalam keadaan macet parah pada semua ruasnya akan tidak efektif apabila diterapkan ATCS. Transportasi kota dengan 2 komponen utama yakni jaringan jalan dan sistem angkutan umum perlu dinaungi oleh Sistem Manajemen Transportasi yang komprehensif dan sesuai dengan hierarki pergerakan, fasilitas ruang jalan, dan skala kepadatan/kemacetan lalu lintas yang ada.
 - b. Penerapan sistem tiket elektronik yang terintegrasi
Intelligent Transport System/ITS pada prinsipnya adalah penerapan teknologi maju di bidang elektronika, komputer dan telekomunikasi untuk membuat prasarana dan sarana transportasi lebih informatif, lancar, aman dan nyaman sekaligus ramah lingkungan. Sistem ini mempunyai tujuan dasar untuk membuat sistem transportasi yang mempunyai kecerdasan, sehingga dapat membantu pemakai transportasi dan pengguna transportasi untuk mendapatkan informasi, mempermudah transaksi, meningkatkan kapasitas prasarana dan sarana transportasi, mengurangi kemacetan atau antrean, meningkatkan keamanan dan kenyamanan, mengurangi polusi lingkungan, mengefisienkan pengelolaan transportasi.

3.3 Arah Kebijakan Pembangunan Bidang Perhubungan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kementerian Perhubungan (RPJP) Tahun 2005–2025

3.3.1 Sasaran Pembangunan Bidang Perhubungan

Sasaran pembangunan bidang perhubungan terdapat pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kementerian Perhubungan (RPJP) Tahun 2005–2025 yang telah dibakukan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan Tahun 2005–2025, yaitu:

1. Terwujudnya pertumbuhan sektor transportasi minimal dua kali pertumbuhan ekonomi nasional dalam rangka memberikan sumbangan terhadap kesinambungan pertumbuhan ekonomi nasional (*sustainable growth*) dan perluasan lapangan kerja;
2. Terjaminnya kepastian dan stabilitas penyediaan jasa transportasi ke seluruh pelosok tanah air untuk meningkatkan kelancaran distribusi barang, jasa dan mobilitas penumpang dalam rangka memberikan kontribusi terhadap pengendalian laju inflasi;
3. Terwujudnya penghematan pengeluaran devisa dan peningkatan perolehan devisa dalam penyelenggaraan jasa transportasi dalam rangka memberikan kontribusi terhadap penyehatan neraca pembayaran khususnya dalam menekan defisit neraca jasa dalam neraca transaksi berjalan;
4. Terwujudnya peningkatan dan pemerataan pelayanan jasa transportasi ke seluruh pelosok tanah air dalam rangka memberikan kontribusi terhadap pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya dan menjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sasaran peningkatan dan pemerataan pelayanan jasa transportasi ke seluruh pelosok tanah air khususnya sub sektor transportasi darat meliputi:
 - a. Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang berkaitan dengan angkutan jalan dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan;
 - b. Terwujudnya penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas angkutan jalan dan muatan lebih;
 - c. Terwujudnya peningkatan kelaikan moda transportasi jalan; moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan;
 - d. Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan dalam rangka meningkatkan aksesibilitas;
 - e. Terwujudnya penurunan kecelakaan lalu lintas baik angkutan jalan maupun angkutan sungai danau dan penyeberangan dengan pengembangan manajemen keselamatan dan penegakan hukum yang lebih baik serta pengembangan pola kemitraan;
 - f. Terwujudnya keselamatan, keamanan dan kenyamanan angkutan umum yang ramah lingkungan, baik pada moda transportasi jalan maupun moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan;
 - g. Terwujudnya angkutan massal yang cepat, aman dan nyaman di kawasan perkotaan metropolitan, besar dan sedang;
 - h. Terwujudnya kecukupan prasarana dan sarana keselamatan baik pada angkutan jalan, maupun angkutan sungai, danau dan penyeberangan;
 - i. Terwujudnya SDM transportasi Darat yang berkompetensi, bermoral dan memiliki dedikasi tinggi;
 - j. Terwujudnya transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah;

- k. Terwujudnya keterpaduan sistem transportasi dengan rencana tata ruang dan pengembangan transportasi umum perkotaan berbasis masyarakat dan wilayah;
- l. Terwujudnya teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif.

3.3.2 Strategi Pembangunan Bidang Perhubungan

Dalam mewujudkan sasaran pembangunan RPJP 2005-2025 tersebut maka telah ditetapkan 7 (tujuh) pilar strategi pembangunan nasional, sebagai berikut:

1. 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;
2. Pembangunan transportasi dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial, budaya dan pertahanan, sehingga hasil pembangunan perhubungan memiliki dayaguna yang tinggi bagi seluruh lapisan masyarakat;
3. Pembangunan transportasi difokuskan kepada segmen-segmen tertentu dalam rangka menunjang kegiatan sektor-sektor lain yang memiliki kontribusi besar dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memberdayakan daerah;
4. Pembangunan transportasi dilaksanakan dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, keadilan, kepastian hukum dan kelestarian lingkungan dalam rangka mewujudkan pembangunan nasional yang berkelanjutan (*sustainable development*);
5. Pembangunan transportasi dilakukan dengan orientasi peningkatan pelayanan kepada masyarakat melalui mekanisme pasar dan campur tangan pemerintah dalam rangka meminimalisasi kegagalan pasar (*market failure*);
6. Pembangunan transportasi dilakukan sesuai dengan arah pengembangan sosial dan ekonomi yang diadopsi dalam perencanaan makro nasional, perencanaan sektoral, perencanaan daerah dan penganggaran secara realistis dan rasional;
7. Pembangunan transportasi dilakukan dengan mengikutsertakan masyarakat (sektor swasta) untuk berperan aktif dalam penyelenggaraan dan melakukan pengawasan baik pada skala kecil, menengah, maupun skala besar.

Strategi Pembangunan untuk Sub **Sektor Transportasi Darat** adalah sebagai berikut:

1. 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.
2. 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.

3. 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.

3.3.3 Kebijakan Umum Pembangunan Bidang Perhubungan

Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan dalam pembangunan dan penyelenggaraan Transportasi tahun 2005–2025 (RPJP Kementerian Perhubungan tahun 2005–2025) meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Ketahanan Nasional dan Wawasan Nusantara

Dalam rangka mewujudkan ketahanan nasional dan wawasan nusantara, maka pengembangan sistem transportasi nasional harus mempertimbangkan aspek-aspek, yaitu situasi geografis, sumber daya manusia, potensi sumber daya alam, aspek ideologi dan politik, aspek ekonomi, aspek sosial, aspek budaya dan aspek pertahanan.

2. Pertumbuhan dan Efisiensi Nasional

Penyediaan transportasi harus ditujukan kepada peningkatan pertumbuhan dan efisiensi nasional dengan memperhitungkan asas pemerataan dan stabilitas pelayanan jasa transportasi ke seluruh pelosok tanah air.

3. Koordinasi inter, antar sektor dan antar moda

Dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan transportasi nasional yang terpadu guna menunjang tercapainya tujuan pembangunan nasional, maka dalam pengembangan sektor transportasi diperlukan koordinasi baik antar sektor, maupun antar sub sektor di sektor transportasi atau antar moda transportasi.

4. Rencana terpadu, riset dan pengembangan teknologi

Dalam rangka menjamin terwujudnya keterpaduan antara sarana dan prasarana, kebutuhan tenaga, keahlian dan teknologi, maka pembangunan transportasi didasarkan pada rencana yang terpadu berdasarkan hasil riset dan pengembangan teknologi.

5. Persyaratan teknis, keselamatan dan keamanan
Penyelenggaraan transportasi harus memenuhi persyaratan teknis, keselamatan, keamanan dan tata tertib lintas dengan memperhatikan konvensi-konvensi internasional yang berlaku dan telah diratifikasi.
6. Fungsi Penunjang dan Pendorong
Dalam penyelenggaraan transportasi, pelaksanaan fungsi penunjang (*servicing function*) dilakukan pada daerah yang telah berkembang dan maju. Kebijakan pelayanan pada daerah yang telah berkembang atau maju antara lain memberikan peluang bagi keterlibatan swasta untuk melaksanakan pelayanan dengan prinsip *least cost economy* terutama pada segmen usaha yang mampu mencapai *cost recovery*, sedangkan untuk segmen usaha yang tidak mampu mencapai *cost recovery*, pembangunan fasilitas pelayanan dilakukan oleh pemerintah. Untuk daerah terisolasi, terpencil, terbelakang dan kawasan perbatasan, pemerintah memberikan pelayanan transportasi melalui program keperintisan, sebagai pelaksanaan fungsi pendorong (*promoting function*).
7. Dukungan terhadap kebijakan otonomi daerah
Pembangunan transportasi mendukung kebijakan otonomi daerah melalui penyediaan jasa transportasi yang memberikan kontribusi terhadap pemberdayaan daerah. Disamping itu memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada daerah untuk melakukan perencanaan, pembangunan dan pengoperasian fasilitas transportasi sesuai dengan kewenangannya.
8. Dukungan kepada sektor-sektor lain
Pembangunan transportasi mendukung kelancaran mobilitas, distribusi dan pembangunan terutama pada sektor-sektor berbasis sumber daya alam yang dapat diperbaharui dan sektor-sektor strategis lainnya, yang pada akhirnya turut menciptakan stabilitas dan pertumbuhan ekonomi serta pemerataan pembangunan yang berkesinambungan.
9. Pembangunan Transportasi Berkelanjutan
Pembangunan transportasi berkelanjutan dilakukan dengan pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan, hemat energi serta meningkatkan kinerja keselamatan dan pelayanan, sehingga pelayanan sektor transportasi dapat dilakukan secara efisien.
10. Pelibatan peran serta swasta
Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dilakukan dengan melibatkan peranserta swasta dan melakukan restrukturisasi pada bidang usaha sesuai dengan tuntutan pasar domestik dan pasar global serta sesuai dengan semangat perdagangan bebas.

11. Pengadaan Barang dan Jasa

Pengadaan barang dan jasa di sektor transportasi harus memperhatikan tercapainya tujuan diversifikasi dalam arti je-nis, harga dan kapasitas sesuai dengan perkembangan dan perubahan struktur permintaan yang mencakup volume, trayek, jarak dan jenis komoditas yang diangkut, disamping memperhatikan tujuan standardisasi teknis.

12. Perlindungan dan Pengamanan

Sarana dan prasarana transportasi dilindungi dan diamankan dari perbuatan atau tindakan yang tidak sah yang dapat membahayakan atau mengancam dan mengganggu pengope-rasian moda transportasi, keselamatan/keamanan penumpang dan komoditas yangangkut.

13. Dukungan Terhadap Pertahanan

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dilakukan dengan memperhatikan faktor-faktor kegunaannya sebagai material cadangan untuk menunjang bidang pertahanan, tanpa menimbulkan beban biaya tambahan yang berarti.

14. Pemakaian hasil produksi dalam negeri

Dalam rangka penghematan devisa dan memperluas kesempatan kerja melalui peningkatan industri dalam negeri, sejauh mungkin harus diupayakan pemakaian hasil produksi dalam negeri, baik di bidang sarana maupun prasarana transportasi, sepanjang memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan teru-tama persyaratan teknis, keamanan dan keselamatan.

15. Kemudahan penyelenggaraan angkutan umum massal

Pemerintah menyediakan Kemudahan–kemudahan tertentu pada kota-kota yang memenuhi persyaratan untuk menyelenggarakan angkutan massal yang melayani jaringan utama dan berfungsi sebagai *public utility*.

16. Prinsip penetapan tarif jasa transportasi

Prinsip penetapan tarif jasa transportasi didasarkan pada pertimbangan stabilitas nasional, pertimbangan sosial ekonomi dan pertimbangan finansial. Pertimbangan stabilitas na-sional terkait dengan kepentingan pemerintah selaku regulator, dengan tetap memperhitungkan tercapainya keadaan optimum allocation resources, dengan memperhatikan kriteria efisiensi dan pemerataan pembangunan serta menjaga tingkat pelayanan (*level of service*). Pertimbangan sosial ekonomi terkait dengan kepentingan masyarakat pengguna jasa dengan mem-perhitungkan daya beli masyarakat, yaitu kemampuan mem-bayar (*ablity to pay*) dan kemauan membayar (*willingness to pay*). Pertimbangan finansial terkait dengan kepentingan operator/penyedia jasa, yaitu terjaminnya kelangsungan usaha berdasarkan perhitungan biaya produksi jasa (*cost of service*), nilai jasa yang diproduksi (*value of service*) dan penggunaan teknologi.

17. Subsidi dan PSO

Subsidi dan *Public Service Obligation* (PSO) sektor transportasi pada dasarnya hanya disediakan untuk tujuan-tujuan sosial, politik, keamanan dan alasan-alasan strategis tertentu lainnya serta sebagai pendorong pembangunan selama operasi komersial

tidak memungkinkan. Pemberian subsidi dan PSO dibarengi dengan pengawasan dan monitoring secara teratur untuk mendorong keefektifannya dalam mencapai sasaran atas biaya terendah.

18. Pajak dan PNPB

peraturan perundangan yang berlaku pada dasarnya terdiri dari berbagai macam pungutan baik pajak, bea maupun penda-patan negara bukan pajak (PNBP) yang diberlakukan kepada pemakai jasa prasarana transportasi. Pada prinsipnya pajak dan pendapatan negara bukan pajak (PNBP) yang dibayarkan kepada pemerintah adalah untuk memperoleh kembali investasi pemerintah pada prasarana transportasi (*cost recovery*).

19. Energi

Segenap ketentuan tentang energi yang berlaku di sektor transportasi berdasarkan dan bersumber dari kebijakan umum bidang energi dan atau ketentuan lain yang ditentukan berdasarkan kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan masalah energi, terkait dengan hal-hal sebagai berikut:

- a. Pemilihan moda transportasi harus mendukung pelaksanaan konservasi energi, karena itu pengadaan/pemilihan moda transportasi harus mengutamakan teknologi yang hemat energi dengan senantiasa mempertimbangkan efisiensi ekonomi. Guna mendukung pelaksanaan konservasi energi, penyediaan/pemilihan moda transportasi di-prioritaskan pada angkutan penumpang massal sepanjang pilihan tersebut dapat menghasilkan biaya satuan angkutan yang rendah.
- b. Usaha ke arah diversifikasi energi terus dirintis dengan pengembangan teknologi pemakaian dan penyediaan bio-energi atau energi non fosil lainnya, maka usaha konservasi energi lebih ditingkatkan dengan menghilangkan atau meminimalkan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pemborosan pemakaian energi khususnya BBM dengan langkah-langkah yang lebih terarah dan terencana. Mengingat pemakaian energi BBM untuk moda angkutan jalan menduduki pangsa terbesar daripada moda angkutan lainnya, maka pelaksanaan konservasi energi diprioritaskan pada moda angkutan jalan disamping moda angkutan lainnya.

3.3.4 Arah Pembangunan Transportasi Nasional

Arah Pembangunan Transportasi Nasional Jangka Panjang Tahun 2005-2025 adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan transportasi diarahkan untuk mendukung kegiatan ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memanfaatkan pertahanan dan keamanan nasional serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional;
2. Pembangunan transportasi diarahkan melalui pengembangan jaringan pelayanan secara inter dan antar moda, menyelaraskan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi untuk memberikan kepastian hukum dan iklim usaha yang kondusif; mendorong seluruh pemangku kepentingan untuk berpartisipasi dalam penyediaan pelayanan, meningkatkan iklim kompetisi secara

- sehat agar dapat meningkatkan efisiensi dan memberikan alternatif pilihan bagi pengguna jasa dengan tetap mempertahankan keberpihakan pemerintah sebagai regulator terhadap pelayanan umum yang terjangkau kepada masyarakat;
3. Penyediaan pelayanan angkutan umum diarahkan ke-pada tersedianya angkutan massal di daerah perkotaan yang efisien, mengantisipasi kerugian ekonomi dan lingkungan akibat dampak kemacetan, serta terpadu baik yang berbasis rel maupun jalan, dan didukung pelayanan pengumpan, yang aman, nyaman, tertib, terjangkau dan ramah lingkungan serta bersinergi dengan kebijakan tata guna lahan; meningkatkan budaya berlalu lintas yang tertib dan disiplin;
 4. Penyediaan pelayanan transportasi di daerah perbatasan, terpencil, dan perdesaan, diarahkan melalui pengembangan transportasi perintis yang berbasis masyarakat (*community based*) dan pengembangan wilayah;
 5. Dalam rangka mendukung daya saing dan efisiensi angkutan penumpang dan barang, diarahkan pada perwujudan kebijakan yang menyatukan persepsi dan Langkah para pelaku penyedia jasa transportasi dalam konteks pelayanan *global*; mempercepat dan memper-lancar pergerakan penumpang dan barang melalui perbaikan manajemen transportasi antarmoda (darat, laut dan udara); pembangunan jalan bebas hambatan; meningkatkan pangsa angkutan barang melalui kereta api, angkutan barang antar pulau dan antar negara baik melalui kapal ro-ro maupun kapal konvensional, kapal curah dan kapal petikemas yang didukung oleh peningkatan peran armada laut nasional, serta peran moda transportasi udara baik untuk angkutan penumpang maupun angkutan komoditas khusus (*freshgood and high value*);
 6. Mengembangkan Sistem Transportasi Nasional yang handal dan berkemampuan tinggi yang bertumpu pada aspek keselamatan, tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), pengembangan budaya masyarakat dan pengembangan sumberdaya manusia transportasi serta penerapan dan pengembangan riset dan teknologi yang tepat guna, hemat energi dan ramah lingkungan;
 7. Mengingat transportasi bersifat sistemik sehingga tidak bisa dibatasi oleh batas daerah administratif, maka arah pembangunan transportasi nasional jangka panjang 2005-2025 difokuskan pada pendekatan wilayah pulau dan kepulauan dengan memperhatikan aspek-aspek *economic of scale, economic of scope interconnected*, kemudahan peralihan sistem, keadilan dan keberlanjutan.

3.4 Arah Kebijakan Umum Perhubungan Darat 2015–2019

Arah Kebijakan Pengembangan Transportasi Darat untuk Tahun 2015-2019 disesuaikan dengan Arah dan Kebijakan RPJMN Tahun 2015-2019, Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 serta dengan mempertimbangkan perkembangan kondisi perkembangan lingkungan dan isu-isu strategis yang ada, maka secara umum Arah dan kebijakan pengembangan transportasi darat dalam 5 (lima) tahun ke depan adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan dan perluasan jaringan Transportasi Darat serta meningkatkan kualitas pelayanan Transportasi Darat yang dapat menjangkau hingga ke daerah terpencil sebagai upaya untuk mewujudkan konektivitas Nasional;
2. Tersedianya Infrastruktur transportasi darat yang memadai, handal dan dapat beroperasi secara efisien sebagai upaya mewujudkan pembangunan transportasi pendukung Sistem Logistik Nasional (Transportasi Multimoda);

3. Peningkatan efisiensi energi di bidang Transportasi Darat sebagai Upaya untuk mendukung sistem transportasi yang berkelanjutan;
4. Integrasi dan Revitalisasi Transportasi Perkotaan;
5. Memaksimalkan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan sebagai Upaya untuk meningkatkan Keselamatan Transportasi Darat;
6. Melaksanakan kegiatan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk mendorong upaya reformasi birokrasi, reformasi regulasi, dan restrukturisasi kelembagaan di bidang Transportasi Darat.

3.4.1 Strategi dan Arah Kebijakan Perwujudan Sasaran Perhubungan Darat 2015–2019

3.4.1.1 Strategi Pembangunan adalah sebagai berikut:

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. Pembangunan perhubungan darat dilaksanakan dengan berpedoman kepada 7 (tujuh) pilar sebagai berikut:

1. Pembangunan perhubungan darat 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;
2. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial dan budaya masyarakat, sehingga hasil pembangunan perhubungan darat memiliki daya guna yang tinggi bagi seluruh lapisan masyarakat;
3. Pembangunan perhubungan darat difokuskan kepada segmen-segmen tertentu dalam rangka menunjang kegiatan sektor-sektor lain yang memiliki kontribusi besar dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memberdayakan daerah;
4. Pembangunan perhubungan darat dilaksanakan dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, keadilan, kepastian hukum dan kelestarian lingkungan dalam rangka mewujudkan pembangunan nasional yang berkelanjutan (sustainable development);
5. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan orientasi peningkatan pelayanan kepada masyarakat melalui mekanisme pasar dan campur tangan pemerintah dalam rangka meminimalisasi kegagalan pasar (market failure);
6. Pembangunan perhubungan darat dilakukan sesuai dengan arah pengembangan sosial dan ekonomi yang diadopsi dalam perencanaan makro nasional, perencanaan sektoral, perencanaan daerah dan penganggaran secara realistis dan rasional;
7. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan mengikutsertakan masyarakat (sektor swasta) untuk berperan aktif dalam penyelenggaraan dan melakukan pengawasan baik pada skala kecil, menengah, maupun skala besar.

3.4.1.2 Kebijakan Pengembangan Transportasi Darat untuk tahun 2015–2019 adalah sebagai berikut:

1. Arah Pengembangan Jaringan Transportasi Darat

Pengembangan jaringan transportasi darat sesuai dengan wilayah pengaruhnya diarahkan untuk mewujudkan keterpaduan antara moda transportasi jalan, transportasi sungai dan danau serta penyeberangan sebagai upaya untuk menghubungkan seluruh wilayah tanah air dalam rangka

memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara dan memperkuat Ketahanan Nasional. Di sisi lain dalam hubungannya dengan moda transportasi laut dan moda transportasi udara dilakukan dengan menghubungkan pelabuhan laut dan bandar udara dengan daerah belakang (*hinterland*) sesuai dengan wilayah pengaruhnya.

Berdasarkan arahan dimaksud, maka jaringan transportasi darat dapat dibedakan menjadi jaringan transportasi darat antar kota dan jaringan transportasi darat perkotaan. Selanjutnya gambaran jaringan transportasi darat antar kota yang ingin diwujudkan dalam jangka panjang pada skala nasional, ditampilkan dalam regional kewilayahan yang terbagi dalam beberapa wilayah yaitu:

- a. Regional Pulau Sumatera;
- b. Regional Pulau Jawa - Bali;
- c. Regional Pulau Kalimantan;
- d. Regional Pulau Sulawesi;
- e. Regional Pulau Nusa Tenggara;
- f. Regional Pulau Maluku;
- g. Regional Pulau Papua.

Regional tersebut di atas akan dibagi dalam beberapa lintas sesuai karakteristik dan merupakan arahan umum pengembangan jaringan transportasi darat, yang memuat indikasi-indikasi jenis moda transportasi yang dapat melayaninya.

1) Transportasi Jalan

Rencana umum jaringan transportasi jalan primer dalam peranannya sebagai unsur penunjang diarahkan untuk ditingkatkan kemampuan dan daya dukungnya sesuai dengan beban lalu lintas terutama yang melayani dan menghubungkan pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah serta kawasan-kawasan andalan yang cepat berkembang. Penanganan Jaringan Transportasi Jalan Primer dalam rangka mendukung pengembangan daerah/wilayah perbatasan antar negara.

Pembangunan jalan tol bebas hambatan yang mendukung sistem transportasi cepat, dikembangkan bersama-sama antara pemerintah dan swasta dengan tetap memperhatikan alternatif yang memadai. Rencana umum jaringan transportasi jalan sekunder dikembangkan secara terpadu dengan moda transportasi darat lainnya sesuai dengan besaran kota, fungsi kota, dan hirarki fungsional kota dengan mempertimbangkan karakteristik dan keunggulan karakteristik moda, perkembangan teknologi, pemakaian energi, lingkungan dan tata ruang. Penanganan Jaringan Transportasi Jalan Sekunder dikembangkan juga untuk mendukung penanganan kawasan tertinggal dengan memperhatikan aspek prasarana dan sarana yang sesuai dengan karakteristik kawasan tersebut.

2) Transportasi Sungai dan Danau

Angkutan sungai menjadi bagian penting dalam pengembangan jaringan transportasi darat, karena pelayarannya aman, murah dan ramah lingkungan. Meskipun angkutan sungai tidak eksis (*exist*) disemua provinsi di Indonesia, tetapi di beberapa provinsi terutama di Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan dan Papua, angkutan sungai merupakan transportasi yang saat ini dapat diandalkan.

Di Pulau Sumatera, jaringan transportasi sungai menjadi alternatif transportasi jalan dengan titik berat untuk angkutan barang dalam jumlah besar (*massal*). Di Pulau Kalimantan dan Pulau Papua peran transportasi sungai dan danau diharapkan akan sinergi dengan transportasi jalan yang akan menjadi tulang punggung sistem transportasi serta diharapkan dapat membuka daerah terisolir.

3) Transportasi Penyeberangan

Dalam upaya mewujudkan keterpaduan antar moda, maka arah pengembangan jaringan transportasi penyeberangan di Kawasan Barat Indonesia pada daerah yang sudah berkembang, diarahkan sesuai dengan tingkat perkembangan jaringan transportasi jalan baik dalam fungsinya sebagai jembatan maupun sebagai alternatif ruas jalan untuk mengurangi beban lalu lintas pada ruas dimaksud.

Di sisi lain juga diarahkan untuk menghubungkan pulau-pulau terpencil yang mempunyai nilai strategis baik ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan. Selanjutnya di Kawasan Timur Indonesia, titik berat pengembangan transportasi penyeberangan diarahkan sebagai pembuka isolasi, yang secara bertahap perannya akan saling mendukung dengan transportasi jalan untuk pengembangan wilayah sesuai dengan tata ruang wilayah dan nasional.

4) Transportasi Perkotaan

Transportasi Perkotaan dikembangkan untuk mewujudkan sistem jaringan transportasi perkotaan yang terintegrasi dengan tata ruang, meningkatkan peran angkutan umum perkotaan dan peningkatan kelancaran serta kenyamanan lalu lintas perkotaan sehingga terciptanya transportasi perkotaan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan serta mampu melayani segenap masyarakat dan seluruh kawasan perkotaan.

2. Arah Pengembangan Berdasarkan Moda

a. Nasional

Transportasi jalan untuk jangka pendek, menengah maupun panjang masih merupakan tulang punggung transportasi darat untuk mendukung kegiatan ekonomi serta menghubungkan daerah-daerah terisolir. Secara nasional, transportasi jalan melayani lebih dari 95 % permintaan jasa transportasi darat.

Di Kawasan Barat Indonesia, untuk jangka menengah dan panjang, karena permintaan angkutan penumpang dan barang semakin meningkat maka diharapkan peran moda lain yang bersifat masal dapat mengurangi beban transportasi jalan. Disadari bahwa akibat dari beban yang semakin meningkat menyebabkan biaya pemeliharaan jalan semakin besar sehingga upaya-upaya peningkatan jalan maupun pembangunan jalan baru semakin berkurang.

Di Kawasan Timur Indonesia, untuk jangka menengah dan panjang, transportasi jalan masih merupakan tulang punggung transportasi darat, disamping transportasi penyeberangan. Tujuan utama penyelenggaraan transportasi darat di KTI ditujukan untuk mendorong kegiatan ekonomi serta pembuka isolasi. Sedangkan peran moda transportasi jalan rel maupun transportasi danau dan sungai masih sangat terbatas. Moda transportasi jalan rel dikembangkan terutama untuk angkutan khusus, yaitu angkutan barang yang bersifat masal; sedangkan transportasi danau dan sungai dikembangkan untuk kepentingan angkutan lokal.

b. Regional (Pulau)

Pulau Jawa

Jaringan transportasi darat di Pulau Jawa digambarkan atas 3 lintasan utama dan perintis yaitu :

- 1) Lintasan Utara;
- 2) Lintasan Selatan;
- 3) Lintasan Utara–Selatan; dan
- 4) Lintasan Angkutan Perintis.

Untuk keempat lintasan tersebut, moda transportasi jalan merupakan moda yang paling dominan dalam melayani angkutan penumpang maupun barang. Untuk jangka menengah dan panjang, peran moda transportasi jalan akan dikurangi dan angkutan massal akan ditingkatkan, terutama dalam melayani angkutan penumpang jarak sedang dan jauh. Demikian pula untuk kota-kota raya seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Semarang, Yogyakarta, Surakarta, Bogor dan Malang akan dikembangkan angkutan umum yang bersifat massal untuk mengurangi beban transportasi jalan.

Untuk angkutan barang, dalam jangka pendek dan menengah, moda transportasi jalan masih merupakan pilihan yang utama. Hal ini disebabkan karena moda jalan rel belum diberdayakan secara optimum. Untuk itu perlu dilakukan upaya-upaya untuk mendorong efisiensi dan efektivitas moda ini dalam melayani angkutan barang dengan cara peningkatan terminal barang/peti kemas, peningkatan/ pembangunan jalanjalan akses ke terminal, peningkatan sarana dan prasarana pada titik-titik peralihan moda, kemudahan pengurusan pengiriman barang baik di terminal maupun di pelabuhan, dan lain sebagainya.

Dengan melihat kondisi seperti tersebut di atas, dalam jangka pendek dan menengah, prasarana transportasi jalan masih perlu ditingkatkan, terutama pada jaringan lintas dengan meningkatkan daya dukung jalan dan jembatan dan perbaikan geometrik dalam rangka mengakomodir kemajuan teknologi kendaraan angkutan barang yang semakin meningkat. Sejalan dengan meningkatnya peran transportasi jalan rel untuk angkutan barang, peran transportasi jalan dapat dikurangi.

Sedangkan angkutan penyeberangan masih akan tetap berperan secara cukup berarti dalam jangka pendek dan menengah untuk melayani angkutan penumpang dan barang, dalam rangka menjembatani ruas jalan yang terpotong. Peran angkutan penyeberangan akan berkurang sangat drastis pada jangka panjang dengan dibangunnya jembatan antara Pulau Sumatera–Pulau Jawa dan Pulau Jawa–Pulau Bali.

Pulau Sumatera

Jaringan transportasi darat di Pulau Sumatera digambarkan atas 3 (tiga) Lintasan utama dan perintis yaitu:

- 1) Lintasan Timur;
- 2) Lintasan Tengah;
- 3) Lintasan Barat–Timur; dan
- 4) Lintasan Angkutan Perintis.

Kelima lintasan tersebut secara bersama akan membentuk jaringan transportasi jalan yang merupakan urat nadi pendukung perekonomian Pulau Sumatera. Saat ini hanya lintasan Timur dan Tengah yang telah berfungsi penuh, sedangkan pembangunan lintasan Barat baru menyelesaikan sebagian. Untuk jangka pendek dan menengah, pembangunan lintasan Barat secara penuh belum diperlukan mengingat lalu lintas yang ada (baik penumpang maupun barang) masih dapat dilayani oleh kedua lintasan lainnya.

Jaringan jalan sekunder perlu terus dikembangkan untuk mendukung pengembangan jaringan trayek dan jalur distribusi antar dan intra Kabupaten/ Kotamadya. Pengembangan jalan primer dalam kota, yang merupakan bagian jaringan transportasi nasional perlu terus ditingkatkan untuk menjamin kelancaran lalu lintas yang melintas (*by pass*), demikian juga jalan primer yang menuju ke pelabuhan.

Sedangkan angkutan penyeberangan masih akan tetap berperan secara cukup berarti dalam jangka pendek dan menengah untuk melayani angkutan penumpang dan barang, dalam rangka menjembatani ruas jalan yang terpotong. Peran angkutan penyeberangan akan berkurang sangat

drastis pada jangka panjang dengan dibangunnya jembatan antara Pulau Sumatera – Pulau Jawa. Di Pulau Sumatera, jaringan transportasi sungai dan danau menjadi alternatif transportasi jalan dengan titik berat untuk angkutan barang dalam jumlah besar (masal).

Pulau Kalimantan

Jaringan transportasi darat di Pulau Kalimantan digambarkan atas 3 lintasan utama dan perintis yaitu:

- 1) Lintasan Tengah;
- 2) Lintasan Selatan;
- 3) Lintasan Utara; dan
- 4) Lintasan Angkutan Perintis.

Untuk jangka pendek transportasi sungai merupakan moda transportasi darat yang utama. Disadari bahwa sebagai pendukung pengembangan kegiatan ekonomi di Pulau Kalimantan, transportasi sungai memiliki keterbatasan-keterbatasan (geografis) untuk pengembangan lebih lanjut. Oleh karena itu, pada jangka menengah dan panjang, peran transportasi sungai akan dikurangi dan digantikan dengan transportasi jalan. Walaupun demikian transportasi sungai tetap dipertahankan sebagai alternatif transportasi jalan, terutama untuk angkutan barang yang bersifat masal. Transportasi jalan akan dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah serta kawasan-kawasan andalan yang cepat berkembang.

Pengembangan jaringan jalan primer, yang didukung dengan pengembangan jaringan jalan sekunder diharapkan dapat mendukung jaringan trayek dan jaringan lintas antar dan dalam kota sesuai dengan rencana pengembangan ruang wilayah dan nasional. Jalan lintas antar negara perlu dikembangkan untuk mendukung kegiatan ekonomi antar negara serta pertahanan-keamanan.

Pulau Sulawesi

Jaringan transportasi darat di Pulau Sulawesi digambarkan atas 3 lintasan utama dan perintis yaitu:

- 1) Lintasan Utara–Barat;
- 2) Lintasan Utara–Tengah;
- 3) Lintasan Selatan –Timur;
- 4) Lintasan Angkutan Perintis.

Untuk jangka panjang, transportasi jalan masih merupakan moda yang dominan dalam menunjang kegiatan perekonomian di Pulau Sulawesi. Transportasi jalan akan dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah serta kawasan-kawasan andalan yang cepat berkembang.

Angkutan penyeberangan akan dikembangkan untuk menghubungkan lokasi-lokasi strategis di Pulau Sulawesi, dan pelabuhan penyeberangan antar pulau lainnya. Pengembangan diarahkan untuk terwujudnya keterpaduan antara angkutan penyeberangan dengan transportasi jalan sehingga mampu melayani angkutan penumpang dan angkutan barang secara efisien dan efektif dengan tarif yang terjangkau.

Pengembangan jaringan transportasi jalan sekunder dikembangkan secara terpadu dengan moda transportasi darat lainnya sesuai dengan besaran kota, fungsi kota, dan hirarki fungsional kota dengan mempertimbangkan karakteristik dan keunggulan karakteristik moda, perkembangan teknologi, pemakaian energi, lingkungan dan tata ruang.

Sejalan dengan pengembangan transportasi jalan, angkutan sungai dan danau akan dikurangi perannya, yang selanjutnya hanya melayani transportasi lokal. Walaupun demikian transportasi ini tetap dipertahankan untuk keperluan angkutan barang yang bersifat masal.

Disamping itu, untuk keperluan angkutan barang khusus (hasil tambang) juga akan dikembangkan transportasi jalan rel yang menghubungkan lokasi tambang dengan pelabuhan. Pengembangan transportasi jalan rel untuk jangka menengah dan panjang akan dilaksanakan di Sulawesi Utara dan Sulawesi Selatan.

Kepulauan Maluku

Jaringan transportasi darat di Kepulauan digambarkan atas 3 lintasan utama dan perintis yaitu :

- 1) LintasanUtara–Barat;
- 2) LintasanUtara–Tengah;
- 3) Lintasan Selatan–Timur;
- 4) Lintasan Angkutan Perintis.

Sesuai dengan sebaran pulau-pulau dalam kawasan kepulauan Maluku, maka pengembangan transportasi darat terutama diarahkan untuk mengembangkan angkutan penyeberangan yang terpadu dengan jaringan transportasi jalan di masing-masing pulau sehingga membentuk satu kesatuan jaringan transportasi darat. Jaringan transportasi jalan primer diarahkan untuk menghubungkan pusat-pusat kegiatan wilayah dan kawasan-kawasan yang berkembang cepat dengan pelabuhan penyeberangan yang dapat mengakomodasikan seluruh kebutuhan akan angkutan penumpang dan barang.

Pengembangan jaringan transportasi jalan sekunder dikembangkan secara terpadu dengan moda transportasi darat lainnya sesuai dengan besaran kota, fungsi kota, dan hirarki fungsional kota dengan mempertimbangkan karakteristik dan keunggulan karakteristik moda, perkembangan teknologi, pemakaian energi, lingkungan dan tata ruang.

Pulau Papua

Jaringan transportasi darat di Pulau Papua digambarkan atas 3 lintasan utama dan perintis yaitu :

- 1) LintasanUtara;
- 2) LintasanTengah;
- 3) Lintasan Selatan;
- 4) Lintasan Angkutan Perintis.

Untuk jangka pendek transportasi sungai dan danau merupakan moda transportasi darat yang utama. Sedangkan untuk jangka menengah dan panjang, peran transportasi sungai dan danau akan dikurangi dan digantikan dengan transportasi jalan. Walaupun demikian transportasi ini tetap dipertahankan sebagai alternatif transportasi jalan, terutama untuk angkutan barang yang bersifat masal.

Transportasi jalan akan dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah serta kawasan-kawasan andalan yang cepat berkembang.

Pengembangan jaringan jalan primer, yang didukung dengan pengembangan jaringan jalan sekunder diharapkan dapat mendukung jaringan trayek dan jaringan lintas antar dan dalam kota sesuai dengan rencana pengembangan ruang wilayah dan nasional. Jalan lintas antar negara perlu dikembangkan untuk mendukung kegiatan ekonomi antar negara serta pertahanan-keamanan.

c. Lokal/Perkotaan

Moda-moda transportasi di wilayah perkotaan dikembangkan dengan memberikan kesempatan yang sama sesuai peran masing-masing moda.

Angkutan umum untuk kota-kota raya dan besar dikembangkan dengan sistem angkutan umum massal yang berbasis jalan dan rel, dengan tingkat teknologi dan investasinya dapat dilakukan secara bertahap; Angkutan umum untuk kota-kota sedang dan kecil dikembangkan dengan berbasis jalan, dengan bus kota sebagai moda utama angkutan penumpang, ditunjang oleh paratransit sebagai angkutan pengumpan.

Transportasi sebagai suatu konsep dipahami sebagai suatu usaha untuk memfasilitasi terjadinya pergerakan secara sistematis, sedangkan rencana umum pengembangan transportasi darat disusun berdasarkan suatu kriteria yang disepakati. Pengertian sistematis selain berarti sistem yang kompak, didalamnya juga termasuk pertimbangan aspek efisiensi yang dijabarkan antara lain dengan usaha meminimasi waktu tempuh, jaminan keselamatan, kemudahan perpindahan dengan pemaduan simpul moda, penghematan bahan bakar, optimalisasi penggunaan lahan serta biaya sosial akibat pencemaran lingkungan, sedangkan kriteria rencana umum perencanaan transportasi darat yang berdimensi nasional, dirumuskan sebagai berikut:

- 1) Mendukung kepentingan nasional (ekonomi, sosial, budaya dan hankam);
- 2) Secara spesifik, menjamin terselenggaranya distribusi nasional secara efisien;
- 3) Menghubungkan simpul nasional (ibukota provinsi) dan internasional;
- 4) Senantiasa terjaga keandalannya.

3.4.1.3 Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi Darat dalam 5 (lima) tahun kedepan adalah sebagai berikut :

1. Arah Kebijakan Pembangunan Lalu Lintas Angkutan Jalan

Arah Kebijakan Pembangunan Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam periode 5 (lima) tahun ke depan (tahun 2015–2019) adalah sebagai berikut:

- a. Meningkatkan kondisi pelayanan prasarana jalan melalui penanganan muatan lebih secara komprehensif, dan melibatkan berbagai instansi terkait;
- b. 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);
- c. 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); (7) pelayanan untuk semua lapisan masyarakat, termasuk penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit;
- d. Meningkatkan aksesibilitas pelayanan kepada masyarakat diantaranya melalui penyediaan pelayanan angkutan perintis pada daerah terpencil.
- e. Meningkatkan kinerja peraturan dan kelembagaan melalui:
 - 1) 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;
 - 2) Menindaklanjuti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan membuat peraturan-peraturan pelaksanaannya
 - 3) 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;
- 4) 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.
 - f. Meningkatkan profesionalisme SDM yang mempunyai integritas dan bermoral tinggi (petugas, disiplin operator dan pengguna di jalan), meningkatkan kemampuan manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pembinaan teknis tentang pelayanan operasional transportasi;
 - g. Pengoptimalan sistem informasi dan komunikasi untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - h. Pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang memenuhi standar keamanan, keselamatan, dan memperhatikan kelestarian lingkungan;
 - i. Manajemen dan rekayasa lalu lintas yang mampu mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas yang menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;
 - j. Peningkatan peran serta masyarakat untuk terciptanya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar.

2. Arah Kebijakan Pembangunan Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan

Arah kebijakan pembangunan angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (SDP) periode 5 (lima) tahun ke depan (tahun 2015–2019) adalah:

- a. Meningkatkan keselamatan dan kualitas pelayanan prasarana dan sarana serta pengelolaan angkutan ASDP;
- b. 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:
 - 1) Jawa dan Madura diarahkan untuk mendukung pariwisata dan angkutan lokal pada lintas:
 - penyeberangan antarprovinsi antarpulau seperti Merak-Bakauheni, Jakarta–Wilayah Pantai Timur Bagian Selatan pulau Sumatera serta ,Kendal–Kumai dan Kendal–Kalimantan Barat, Jepara–Karimunjawa, Lamongan–Bawean, Lamongan–Garongkong Sulawesi, Lamongan–Bahaur Kalimantan Selatan, Ujung–Kamal (sebagai komplemen jembatan Suramadu) Jangkar–Kalianget, Kalianget–P. Kangean serta Madura–Kepulauan di Timur Madura dan Ketapang–Gilimanuk. Selain itu, dilanjutkan pengembangan lintas penyeberangan antar kab/kota.
 - 2) 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 dan Kepulauan Maluku. Pengembangan lintas penyeberangan antarkabupaten/kota diperlukan keterpaduan antarmoda dan dikembangkan sesuai dengan tingkat perkembangan permintaan pada jaringan transportasi jalan.

- 3) Kalimantan diarahkan pada pengembangan jaringan transportasi sungai untuk menjangkau:
 - Seluruh daerah pedalaman, daerah perbatasan dan terpencil yang didominasi oleh perairan yang tersebar luas;
 - Jaringan transportasi penyeberangan pada lintas antarprovinsi dan antarpulau terutamadengan pulau Sulawesi seperti Balikpapan-Mamuju, Nunukan-Manado dan lain-lain, serta dengan pulau Jawa dan Sumatera, dan perencanaan lintas internasional Tarakan-Nunukan-Tawao (Malaysia).
- 4) Sulawesi diarahkan pada pengembangan jaringan transportasi danau dan penyeberangan dengan prioritas tinggi di danau Tempe, danau Towuti dan danau Matano dan danau lainnya; serta pada lintas penyeberangan dalam provinsi, antarprovinsi, dan antar negara menuju ke Philipina (Miangas–General Santos Davao, Bitung–General Santos Davao).
- 5) Maluku dan Papua diarahkan untuk meningkatkan lintas antar provinsi dan antar kepulauan dalam provinsi. Khusus untuk Papua pembangunan transportasi penyeberangan selain untuk melayani daerah yang terputus oleh perairan juga untuk melayani daerah di pinggir pantai yang tidak mempunyai akses jalan menuju daerah lain dengan pelayaran coastal. Adapun transportasi sungai selain melayani antar daerah juga untuk daerah perbatasan negara.
- c. Meningkatkan aksesibilitas pelayanan ASDP:
 - 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 dan barang;
 - 3) meningkatkan pelayanan penyeberangan sebagai penghubung jalur jalan yang terputus di perairan, terutama pada lintasan ASDP di Sabuk Selatan (Sumatera–Jawa–Bali–NTB–NTT).
- d. Mendorong peran serta pemda dan swasta dalam penyelenggaraan ASDP; melaksanakan restrukturisasi BUMN dan kelembagaan dalam moda ASDP, agar tercapai efisiensi, transparansi serta meningkatkan peran swasta dalam bidang ASDP.

3. Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi Perkotaan

- a. Terciptanya sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi dengan tata ruang:
 - 1) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) jaringan transportasi perkotaan;
 - 2) Menyusun rencana umum transportasi perkotaan di wilayah perkotaan;
 - 3) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring penyelenggaraan jaringan transportasi perkotaan;
 - 4) Pengembangan dan penyusunan sistem informasi manajemen transportasi perkotaan;
 - 5) Sosialisasi, publikasi dan koordinasi penyelenggaraan transportasi perkotaan.
- b. Peningkatan peran angkutan umum perkotaan:
 - 1) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) di bidang penyelenggaraan angkutan perkotaan dalam trayek, termasuk angkutan yang melayani trayek pemaduan moda dan angkutan perkotaan tidak dalam trayek serta angkutan barang di wilayah;
 - 2) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) angkutan barang di wilayah perkotaan;
 - 3) Menyusun penentuan dan pemenuhan alokasi kebutuhan angkutan umum perkotaan dalam trayek yang wilayah pelayanannya melebihi 1 (satu) wilayah administrasi provinsi, angkutan perkotaan tidak dalam trayek untuk angkutan penumpang umum, dan angkutan pemadu moda;

- 4) Menyusun rencana umum jaringan trayek perkotaan untuk kawasan perkotaan yang melebihi 1 (satu) wilayah administrasi provinsi;
 - 5) Pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan di wilayah perkotaan;
 - 6) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring penyelenggaraan angkutan umum di wilayah perkotaan (dalam trayek dan tidak dalam trayek), penyelenggaraan pepaduan moda transportasi perkotaan, angkutan perkotaan tidak dalam trayek untuk angkutan penumpang umum dan barang;
 - 7) Bantuan teknis penyelenggaraan angkutan umum perkotaan berupa sarana angkutan umum dan/atau fasilitas pendukungnya serta fasilitas integrasi moda;
 - 8) Penerapan sistem informasi dan manajemen di bidang penyelenggaraan angkutan pepaduan moda transportasi perkotaan, angkutan pepaduan moda serta angkutan perkotaan tidak dalam trayek untuk angkutan penumpang umum dan barang.
- c. Peningkatankelancaran dan kenyamanan lalu lintas perkotaan:
- 1) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) lalu lintas perkotaan;
 - 2) Penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional pada kawasan perkotaan;
 - 3) Penerapan Sistem APILL Terkoordinasi (ATCS) pada kota sedang, kota besar, kota metropolitan, ibukota provinsi dan kota percontohan;
 - 4) Penerapan teknologi untuk kepentingan lalu lintas;
 - 5) Penerapan Fasilitas Lalu Lintas Perkotaan yang Hemat Energi;
 - 6) Penerapan kawasan percontohan tertib penyelenggaraan lalu lintas perkotaan;
 - 7) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas perkotaan manajemen kebutuhan lalu lintas, perparkiran, fasilitas lalu lintas perkotaan, fasilitas pendukung lalu lintas perkotaan, penataan pejalan kaki, dan kendaraan tidak bermotor, serta penanganan lalu lintas perkotaan berbasis teknologi;
 - 8) Penerapan bantuan teknis di bidang penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas perkotaan, manajemen kebutuhan lalu lintas, perparkiran, fasilitas lalu lintas perkotaan, fasilitas pendukung lalu lintas perkotaan, penataan pejalan kaki, dan kendaraan tidak bermotor.
- d. Peningkatan transportasi perkotaan berkelanjutan yang ramah lingkungan:
- 1) Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) transportasi ramah lingkungan, penanganan dampak transportasi, sertifikasi kompetensi penilai dan penyusun analisis dampak lalu lintas serta penyelenggaraan analisis dampak lalu lintas di jalan nasional di wilayah perkotaan;
 - 2) Menyusun rencana umum Pemberian bimbingan teknis tentang penyelenggaraan transportasi berwawasan lingkungan dan penanganan dampak transportasi di kawasan perkotaan
 - 3) Penyelenggaraan analisis dampak lalu lintas di jalan nasional di wilayah perkotaan;
 - 4) Penerapan diversifikasi energi ramah lingkungan untuk angkutan umum di wilayah perkotaan :
 - 5) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring penyelenggaraan andal lalu lintas di jalan nasional di wilayah perkotaan
 - 6) Bimbingan teknis, evaluasi dan monitoring Penanganan Dampak Transportasi dan Penggunaan Energi Ramah Lingkungan di Wilayah Perkotaan.
 - 7) Pelaksanaan sertifikasi kompetensi penilai dan penyusun analisis dampak lalu lintas;
 - 8) Penyusunan sistem informasi dan manajemen penyelenggaraan transportasi perkotaan ramah lingkungan.

4. Arah Kebijakan Pembangunan Keselamatan Transportasi Darat

- a. Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) Keselamatan Transportasi Darat;
- b. Penerapan dan Rencana Aksi Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) sudah selesai;
- c. Pembangunan Sistem Informasi Keselamatan (SIK);
- d. Promosi dan Kemitraan (Pendidikan dan Pelatihan, Penghargaan dan Sanksi) terhadap Penyelenggaraan Keselamatan
- e. Menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang mematuhi standar kelaikan keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (DRK) dan sungai danau, Zona Selamat Sekolah dan Rute Aman dan Selamat Sekolah;
- f. Meningkatkan koordinasi antar instansi maupun dengan wilayah;
- g. Meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia di Bidang Keselamatan LLAJ.

3.5 Kerangka Regulasi

Dari sisi regulasi, Kementerian Perhubungan telah memiliki berbagai dasar hukum pembangunan dan pengelolaan sektor transportasi, yang ditandai dengan terbitnya paket Undang-Undang sektor transportasi beserta peraturan pelaksanaannya yang telah mengamanatkan perubahan pola kelembagaan penyelenggaraan transportasi yang pada intinya pemisahan antara peran regulator dan operator.

Selanjutnya akan dilakukan identifikasi peraturan-peraturan yang masih perlu dijabarkan lagi turunannya, serta akan dilakukan langkah-langkah deregulasi untuk berbagai peraturan yang merupakan produk yang sudah lama yang dinilai dapat menghambat pelaksanaan tugas dan menciptakan ketidakpastian hukum di masyarakat, untuk kemudian dilakukan reformasi jika dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi terkini, yang meliputi aspek keselamatan dan keamanan transportasi, pelayanan, dan kapasitas transportasi.

Penyelesaian mandat-mandat Undang-Undang sektor transportasi tersebut, bukan hanya berada pada Kementerian Perhubungan, namun juga melibatkan *stakeholders* lainnya, khususnya BUMN terkait, Kementerian BUMN, Kementerian Keuangan, dan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara. Oleh karenanya sinergi dan komitmen dari seluruh *stakeholders* merupakan hal yang penting bagi penyelesaian mandat Undang-Undang sektor transportasi tersebut. Dalam Tahun 2015-2019 ditargetkan dapat diselesaikan peraturan perundang-undangan di lingkungan Kementerian Perhubungan sebanyak 220 peraturan, dengan rincian antara lain sebagai berikut :

1. 85 Peraturan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang terdiri dari 14 Peraturan Pemerintah, 70 Peraturan Menteri Perhubungan, dan 1 Peraturan Pemerintah/Peraturan Menteri/Peraturan Presiden;
2. 28 Peraturan Menteri Perhubungan Bidang Perkeretaapian;
3. 63 Peraturan Bidang Pelayaran, yang terdiri dari 8 Peraturan Pemerintah dan 55 Peraturan Menteri Perhubungan;
4. 44 Peraturan Bidang Perhubungan Udara, yang terdiri dari 5 Peraturan Pemerintah, 36 Peraturan Menteri Perhubungan, dan 3 Peraturan yang akan disesuaikan dengan amanat dan kebutuhan.

3.5.1 Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Sebagai pelaksanaan amanat dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat beberapa Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri yang perlu disusun baik terkait dengan penyelenggaraan angkutan orang maupun barang di jalan, khususnya perumusan terkait :

1. Landasan pengembangan sistem transportasi perkotaan melalui penetapan PP/Perpres pembentukan otoritas transportasi yang memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan transportasi di wilayah perkotaan yang melewati lintas batas kewenangan Pemda;
2. Peran pemerintah pusat dalam penyelenggaraan transportasi perkotaan yang diatur nantinya didalam Perpres/PP tersebut termasuk dalam PSO untuk angkutan perkotaan, sebagai bentuk dukungan pemerintah pusat dalam pengembangan angkutan massal di kota-kota besar, yang secara finansial pemda setempat belum mampu membiayai investasi maupun operasinya.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka telah ditetapkan pula beberapa Peraturan Pemerintah sebagai tindak lanjut Undang-Undang tersebut, yaitu:

1. PP Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum LLAJ;
2. PP Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
3. PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
4. PP Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
6. PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
7. PM Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas;
8. PM Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
9. PM Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan;
10. PM Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan;
11. PM Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;

12. PM Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 Tahun 2014 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
13. PM Perhubungan Nomor: PM 27 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
14. PM Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
15. PM Perhubungan Nomor 31 Tahun 2015 tentang Tarif Dasar, Tarif Dasar Batas Atas dan Tarif Dasar Batas Bawah Angkutan Penumpang Antarkota Antarprovinsi Kelas Ekonomi di Jalan dengan Mobil Bus Umum;
16. PM Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan;
17. PM Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

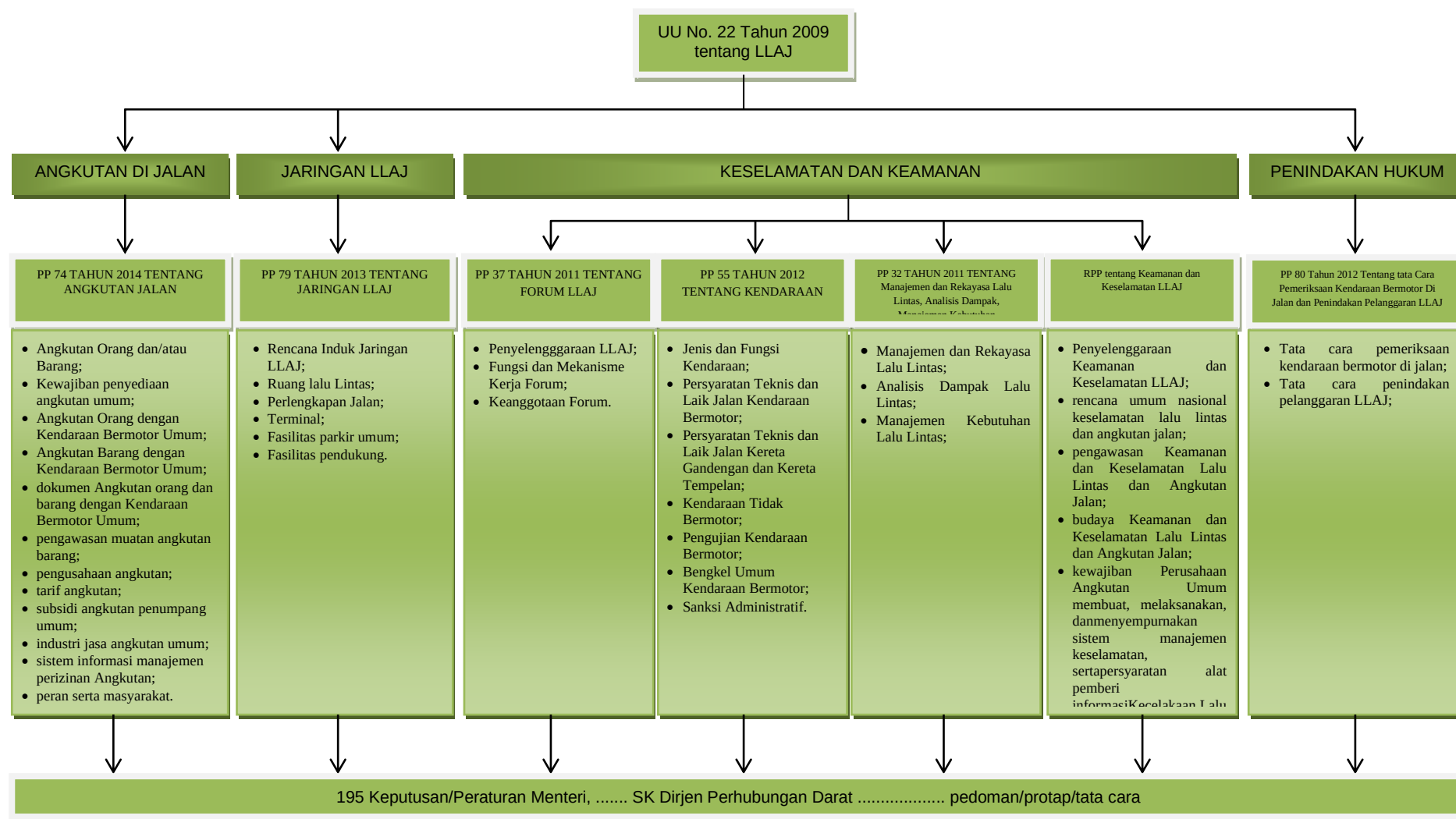
Dalam Peraturan Pemerintah tersebut terdapat beberapa amanat untuk diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Program penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut merupakan Program 2015–2019, sebagai berikut:

1. Pengaturan Keselamatan LLAJ
(Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
2. Pengaturan ganti kerugian perusahaan angkutan jalan
(Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Ganti Kerugian Perusahaan Angkutan Jalan);
3. Pengaturan Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan jalan
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Teknis Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Jalan);
4. Pengaturan Pelaksanaan Manajemen Kampanye (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Manajemen Kampanye);
5. Pengaturan Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada Perusahaan Angkutan Umum (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada Perusahaan Angkutan Umum;
6. Pengaturan Pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Audit Keselamatan jalan);
7. Pengaturan Pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Audit Keselamatan jalan);
8. Pengaturan Pelaksanaan Teknis Penanganan Lokasi Potensi Kecelakaan Pada Perlintasan Sebidang (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Teknis Penanganan Lokasi Potensi Kecelakaan Pada Perlintasan Sebidang);
9. Pengaturan persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikasi analisis dampak lalu lintas.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Kompetensi Penyusun Dokumen dan Persyaratan Tim Evaluasi Analisis Dampak Lalu Lintas);
10. Pengaturan tata cara pelaksanaan pembatasan ruang parkir.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Parkir);
11. Pengaturan persyaratan teknis rangka landasan.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);

12. Pengaturan tata cara pemasangan komponen pendukung.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
13. Pengaturan tata cara penggantian kendaraan bermotor.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor)
14. Pengaturan kecepatan tertentu dan batas toleransi.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
15. Pengaturan persyaratan laik jalan.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
16. Pengaturan persyaratan teknis tambahan untuk Sepeda Motor.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
17. Pengaturan Kendaraan khusus bagi penyandang cacat.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
18. Pengaturan bentuk dan tata cara penerbitan sertifikat Uji Tipe.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
19. Pengaturan tata cara penerbitan sertifikat registrasi Uji Tipe dan Uji Sampel.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
20. Pengaturan tata letak, ukuran, bentuk, jenis, tipe, peralatan, perlengkapan, konstruksi, bahan, spesifikasi teknis, pembangunan, penggunaan, pemeliharaan, perbaikan, dan penggantian fasilitas Uji Tipe Kendaraan Bermotor.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
21. Pengaturan tipe, ukuran, bentuk, spesifikasi teknis, jumlah, kapasitas, teknologi yang digunakan, pembangunan, pengadaan, pemasangan, penggunaan, pemeliharaan, perbaikan, dan penggantian peralatan Uji Tipe Kendaraan Bermotor.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor);
22. Pengaturan tanda yang menunjukkan adanya Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pemeriksaan Persyaratan Dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Di Jalan);
23. Pengaturan bentuk, ukuran, dan tata cara pengisian Belangko Tilang oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil;
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pemeriksaan Persyaratan Dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Di Jalan);
24. Pengaturan tata cara penyusunan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
25. Pengaturan persyaratan teknis dan persyaratan keselamatan lampu penerangan jalan.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Lampu Penerangan Jalan);
26. Pengaturan tata cara dan kriteria penetapan Simpul dan lokasi Terminal penumpang.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara dan Kriteria Penetapan Simpul dan Lokasi Terminal Penumpang);
27. Pengaturan tata cara dan persyaratan teknis penyelenggaraan Terminal barang.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Terminal);
28. Pengaturan persyaratan teknis fasilitas parkir di dalam dan diluar ruang milik jalan.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Parkir);
29. Pengaturan tata cara perizinan fasilitas parkir umum di luar ruang milik jalan serta sanksi administratif.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Parkir);

30. Pengaturan persyaratan teknis trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan Pejalan Kaki, Halte, dan fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.
31. Pengaturan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
32. Pengaturan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
33. Pengaturan Angkutan Massal
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
34. Pengaturan Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang);
35. Pengaturan dokumen Angkutan orang dan/atau barang.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan);
36. Pengaturan pengawasan muatan Angkutan barang.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengawasan Muatan Angkutan barang);
37. Pengaturan persyaratan izin penyelenggaraan Angkutan orang dan/atau barang.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan);
38. Pengaturan izin penyelenggaraan Angkutan orang dalam Trayek.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
39. Pengaturan tata cara dan persyaratan perizinan Angkutan orang tidak dalam Trayek.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
40. Pengaturan persyaratan, tata cara pelelangan dan seleksi pemberian izin penyelenggaraan Angkutan orang tidak dalam Trayek.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
41. Pengaturan tata cara dan persyaratan perizinan penyelenggaraan Angkutan barang khusus.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang);
42. Pengaturan perlakuan khusus kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
43. Pengaturan tarif Penumpang untuk Angkutan orang dalam Trayek kelas ekonomi.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
44. Pengaturan tata cara perhitungan tarif Penumpang untuk Angkutan tidak dalam Trayek menggunakan taksi.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
45. Pengaturan penetapan Trayek tertentu.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);

46. Pengaturan industri jasa Angkutan umum.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
47. Pengaturan sistem informasi manajemen perizinan Angkutan.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
48. Pengaturan peran serta masyarakat.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
49. Pengaturan kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang);
50. Pengaturan tata cara dan persyaratan penyelenggaraan pelabuhan untuk melayani angkutan penyeberangan.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan);
51. Pengaturan tata cara penetapan trayek angkutan sungai dan danau.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang penyelenggaraan angkutan sungai dan danau).
52. Pengaturan tata cara sistem manajemen keselamatan pada perusahaan angkutan penumpang umum.
(Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan pada Angkutan Penumpang Umum);



Gambar 3.1
Kerangka/Struktur Regulasi di Bidang LLAJ

3.6 Kerangka Kelembagaan

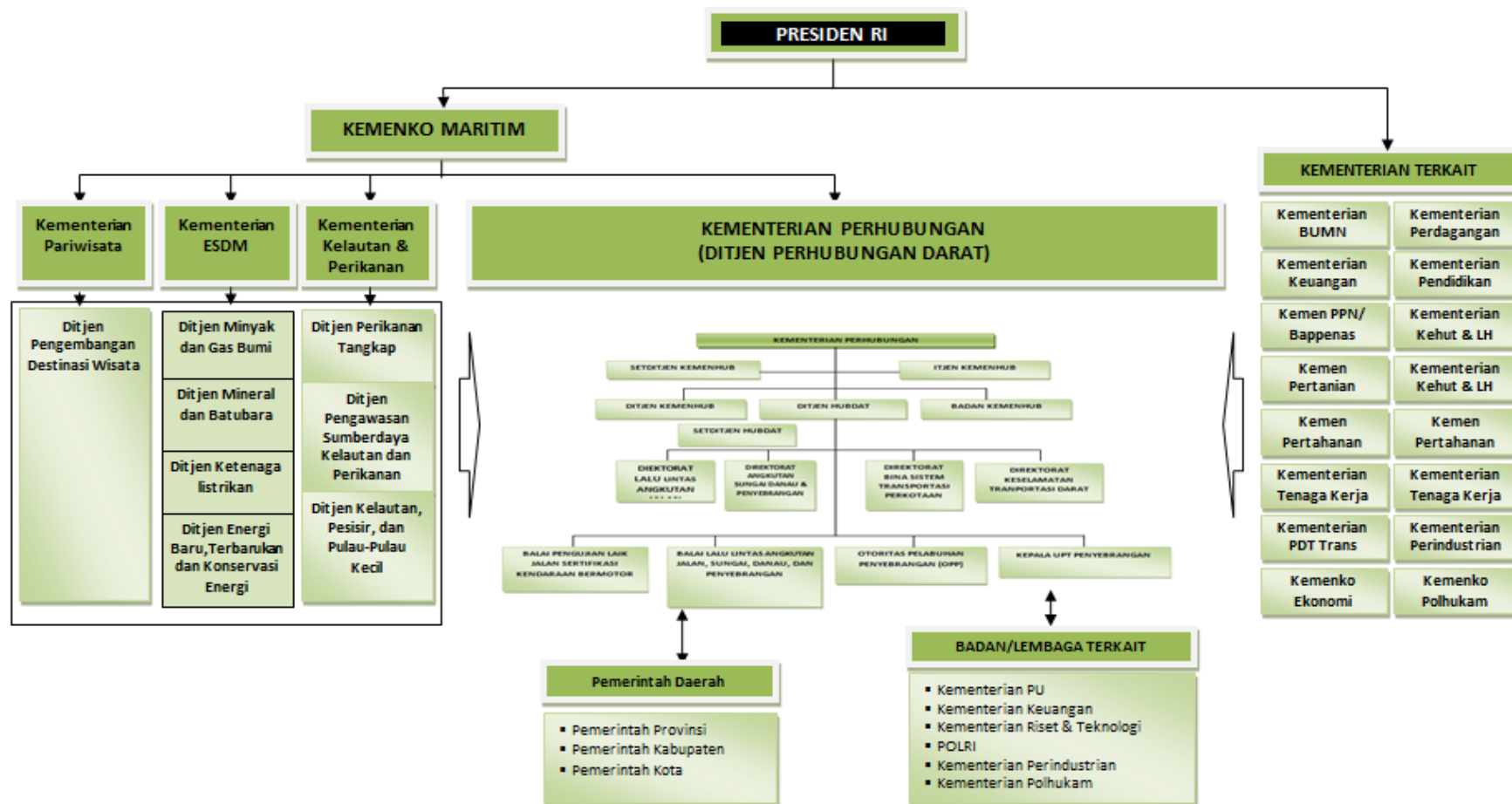
3.6.1 Kerangka Kelembagaan Kementerian Perhubungan

Kelembagaan dalam sektor transportasi merupakan salah satu isu sentral, yakni bagaimana suatu kelembagaan dapat merespons tanggung-jawab global permasalahan transportasi. Fungsi regulator ke depan sesuai amanat Undang-Undang sektor transportasi akan lebih mengarah pada *stakeholders-management*, yakni mengelola potensi setiap pihak untuk semaksimal mungkin dimanfaatkan bagi penyediaan layanan transportasi nasional yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah. Namun mengelola *stakeholders* pada pasar yang terbuka memberikan tantangan baru bagi Pemerintah yang dibentuk, karena akan muncul lebih banyak konflik yang harus dikelola dengan cara pandang yang jernih dan adil. Untuk itu diperlukan sinergi program Kementerian Perhubungan dengan sektor lain, juga penguatan koordinasi antara Kementerian Perhubungan dengan Dinas Perhubungan Provinsi dan/atau Kabupaten/Kota.

Kerangka kelembagaan memuat konteks pencapaian pada 2 (dua) sub-prioritas pembangunan, meliputi penguatan konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan dan pengembangan sistem transportasi massal perkotaan.

3.6.2 Kerangka Kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

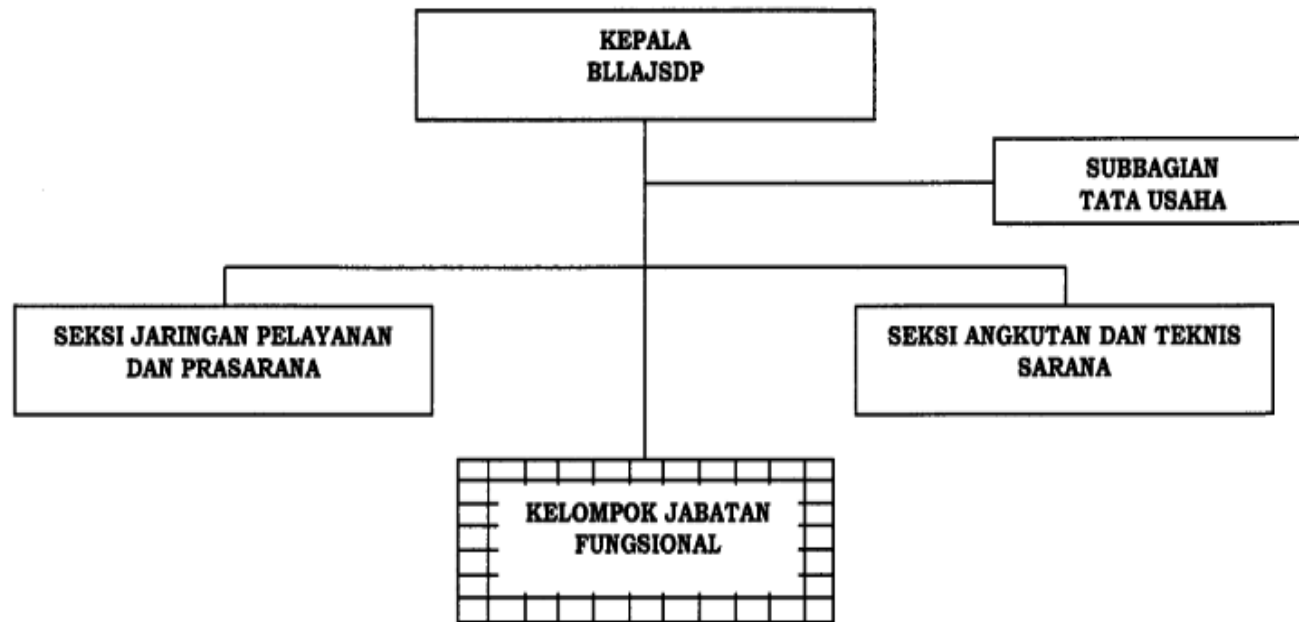
Dalam Kabinet Kerja 2015-2015 dibentuk Kementerian Koordinator (Kemenko) Maritim yang ditugaskan untuk mengkoordinasikan 4 Kementerian, yakni: Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pariwisata, dan Kementerian ESDM.



Gambar 3.2

Kerangka Kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 86 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan, berikut adalah struktur organisasi Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi :



Gambar 3.3
Struktur Organisasi Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi

3.6.3 Kerangka Kelembagaan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan jambi

Pembentukan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, didasarkan pada surat Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor B/1862/M.PAN-RB/8/2011 tanggal 8 Agustus 2011 yang memberikan persetujuan pembentukan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan. Persetujuan tersebut kemudian ditindaklanjuti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 86 tahun 2011 tanggal 13 Oktober 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan.

Didalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 86 Tahun 2011, dijelaskan bahwa dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, perlu dibentuk Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan. Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan (BLLAJSDP) adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Dalam melaksanakan tugasnya, BLLAJSDP menyelenggarakan fungsi:

1. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, dan peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;
2. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, analisis dampak lalu lintas, manajemen kebutuhan lalu lintas, dan perbaikan lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas di jalan nasional;
3. Pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor;
4. Pelaksanaan pengawasan teknis penyelenggaraan angkutan jalan antar kota antar provinsi (AKAP), angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), serta angkutan sungai, danau dan penyeberangan antar provinsi;
5. Pelaksanaan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional, serta sungai dan danau;
6. Pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional, serta sungai dan danau;
7. Pelaksanaan pemantauan penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor, pengujian berkala, terminal penumpang tipe A, industri karoseri, pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan;
8. Pelaksanaan penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan; dan
9. Pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015-2019

Untuk mendorong terciptanya akuntabilitas kinerja penyelenggaraan transportasi darat sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, dibutuhkan pengukuran kinerja kegiatan untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi.

Pengukuran kinerja Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis serta didasarkan pada indikator kinerja kegiatan, meliputi masukan, keluaran, hasil, manfaat dan dampak. Tingkat keberhasilan suatu kegiatan ditandai dengan indikator kinerja utama sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di lingkungan Kementerian Perhubungan yang telah disempurnakan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 dengan tambahan indikator kegiatan yang bersifat strategis.

Indikator Kinerja Utama (IKU) Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015-2019 disusun sebagai indikator outcome dan indikator output penting, yang dikelompokkan dalam 9 (sembilan) aspek utama, yaitu:

- 1) Penurunan angka kecelakaan transportasi jalan;
- 2) Peningkatan kinerja pelayanan penyelenggaraan prasarana transportasi;
- 3) Tersedianya bahan pengawasan teknis penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi;
- 4) Terwujudnya peningkatan layanan transportasi;
- 5) Terlaksananya kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor;
- 6) Terselenggaranya pengawasan keselamatan dan teknis sarana LLAJ di jalan nasional serta ASDP;
- 7) Terpantaunya penyelenggaraan pengujian berkala, industri karoseri;
- 8) Terselenggaranya penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang LLAJSDP;
- 9) Terlaksananya pembangunan, pemeliharaan dan peningkatan sarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan
- 10) Terselenggaranya pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan Kantor Balai LLAJSDP Jambi;

Tiap aspek memiliki sasaran dan kebijakan, sebagai berikut:

4.1.1 Penurunan angka kecelakaan transportasi jalan

Dalam rangka mewujudkan Penurunan angka kecelakaan transportasi jalan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: menurunnya angka kecelakaan transportasi jalan.

Untuk mengukur capaian penurunan angka kecelakaan transportasi jalan, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu:

- 1 Jumlah fasilitas keselamatan yang terpasang di jalan nasional di Provinsi Jambi (1.317 km dengan 76 ruas jalan) yaitu :
 - Pengadaan dan pemasangan marka jalan ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 terpasang sepanjang 1,317,000 M;
 - Pengadaan dan pemasangan paku marka ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 terpasang 115,000 unit;
 - Pengadaan dan pemasangan rambu lalu lintas ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 terpasang sebanyak 6,500 unit;
 - Pengadaan dan pemasangan delineator ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 terpasang sebanyak 6,500 unit;
 - Pengadaan dan pemasangan guardrail ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 terpasang sepanjang 30,000 M;
 - Pengadaan dan pemasangan chevron ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 terpasang sebanyak 1,600 unit.

4.1.2 Peningkatan kinerja pelayanan penyelenggaraan prasarana transportasi

Dalam rangka mewujudkan peningkatan kinerja pelayanan penyelenggaraan prasarana transportasi, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan penyelenggaraan prasarana transportasi.

Untuk mengukur capaian Peningkatan peningkatan kinerja pelayanan penyelenggaraan prasarana transportasi, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu:

- 1 Terselenggaranya pemantauan penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan (32 pelabuhan/dermaga penyeberangan di seluruh wilayah kerja Balai LLAJSDP Jambi ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 akan terlaksana di 32 lokasi :
- 2 Terwujudnya optimalisasi penggunaan GIS dalam melakukan rekapitulasi laporan pembangunan dan pemasangan rambu di seluruh wilayah kerja Balai LLAJSDP Jambi, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 akan terlaksana di 9 Provinsi wilayah kerja Balai LLAJSDP Jambi.

4.1.3 Tersedianya bahan pengawasan teknis penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi

Dalam rangka mewujudkan pengawasan teknis penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: tersedianya bahan pengawasan teknis penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi

Untuk mengukur capaiannya, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu: tersusunnya dokumen pengawasan teknis penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi.

Ditargetkan sampai dengan Tahun 2019, akan tersusun sebanyak 5 dokumen.

4.1.4 Peningkatan layanan transportasi

Dalam rangka mewujudkan peningkatan layanan transportasi , Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: terwujudnya peningkatan layanan transportasi.

Untuk mengukur capaian peningkatan layanan transportasi, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu jumlah lintasan/rute angkutan perintis di Provinsi Jambi. Ditargetkan sampai dengan Tahun 2019, sebanyak 7 trayek.

4.1.5 Pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor

Dalam rangka mewujudkan pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor , Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: terlaksananya kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor.

Untuk mengukur capaian pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu jumlah peralatan uji berkala kendaraan bermotor yang dikalibrasi. Ditargetkan sampai dengan Tahun 2019, sebanyak 9 lokasi.

4.1.6 Pengawasan keselamatan dan teknis sarana LLAJ di jalan nasional serta ASDP

Dalam rangka mewujudkan pengawasan keselamatan dan teknis sarana LLAJ di jalan nasional serta ASDP , Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: terselenggaranya pengawasan keselamatan dan teknis sarana LLAJ di jalan nasional serta ASDP.

Untuk mengukur capaian pengawasan keselamatan dan teknis sarana LLAJ di jalan nasional serta ASDP, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu terlaksananya penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi yang berkeselamatan. Ditargetkan sampai dengan Tahun 2019, pelaksanaannya di 9 lokasi.

4.1.7 Pemantauan penyelenggaraan pengujian berkala, industry karoseri

Dalam rangka mewujudkan pemantauan penyelenggaraan pengujian berkala, industry karoseri , Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: terpantaunya penyelenggaraan pengujian berkala, industry karoseri.

Untuk mengukur capaian pemantauan penyelenggaraan pengujian berkala, industry karoseri, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu jumlah penyelenggaraan pengujian berkala dan penyelenggaraan industry karoseri. Ditargetkan sampai dengan Tahun 2019, pelaksanaannya di 9 lokasi.

4.1.8 Terselenggaranya penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang LLAJSDP

Dalam rangka penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang LLAJSDP , Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: terselenggaranya penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang LLAJSDP .

Untuk mengukur capaian penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang LLAJSDP, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu jumlah kegiatan penyidikan bidang LLAJ. Ditargetkan sampai dengan Tahun 2019, pelaksanaannya di 9 lokasi.

4.1.9 Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan dan peningkatan sarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan

Dalam rangka pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan dan peningkatan sarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: terlaksananya pembangunan, pemeliharaan dan peningkatan sarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan.

Untuk mengukur pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan dan peningkatan sarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu

- 1) Jumlah pembangunan/peningkatan terminal tipe A. Ditargetkan sampai dengan Tahun 2019, pelaksanaannya di 3 lokasi.
- 2) Jumlah pembangunan/pengembangan dermaga sungai dan danau, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019, pelaksanaannya di 10 lokasi.

4.1.10 Terselenggaranya pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan Kantor Balai LLAJSDP Jambi

Dalam rangka pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan Kantor Balai LLAJSDP Jambi, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi mempunyai sasaran, yaitu: terselenggaranya pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan Kantor Balai LLAJSDP Jambi.

Untuk mengukur pelaksanaan pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan Kantor Balai LLAJSDP Jambi, Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi menetapkan Indikator Kinerja Utama untuk tahun 2015-2019, yaitu

- 1) Tersusunnya program dan kegiatan tahunan Kantor Balai LLAJSDP Jambi. Ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 70 kegiatan;
- 2) Tersedianya peralatan kantor, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 75 unit;
- 3) Terselenggaranya administrasi perkantoran, sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 50 laporan;
- 4) Terlaksananya kegiatan pemeliharaan perkantoran, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 20 kegiatan;
- 5) Jumlah pegawai yang mengikuti diklat kompetensi/teknis, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 50 pegawai;
- 6) Jumlah pegawai yang mengikuti diklat penjenjangan, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 10 pegawai;
- 7) Tersusunnya laporan pelaksanaan anggaran, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 1 laporan;
- 8) Tersusunnya laporan system akuntansi instansi (SAI), ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 1 laporan;
- 9) Terselenggaranya pengelolaan administrasi keuangan, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 1 laporan;

- 10) Terselenggaranya pengelolaan administrasi BMN dan Asset Balai LLAJSDP Jambi, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 1 laporan;
- 11) Tersusunnya LAKIP Balai LLAJSDP Jambi;
- 12) Tersusunnya laporan keterbukaan informasi publik, ditargetkan sampai dengan Tahun 2019 sebanyak 1 laporan;

Tabel 4.1
Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Balai LLAJSDP Jambi
Tahun 2015-2019

No	SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	TAHUN				
				2015	2016	2017	2018	2019
1	Terwujudnya penurunan angka kecelakaan transportasi jalan	1. Jumlah fasilitas keselamatan yang terpasang di jalan nasional di Provinsi Jambi (1.317 km dengan 76 ruas jalan)						
		- Marka Jalan	M'	200,000	400,000	700,000	1,000,000	1,317,000
		- Paku marka	unit	25,000	50,000	75,000	90,000	115,000
		- Rambu Lalu Lintas	unit	500	1,500	3,000	4,500	6,500
		- Deliniator	unit	500	1,500	3,000	4,500	6,500
		- Guardrail	M'	5000	10,000	15,000	20,000	30,000
		- Chevron	unit	250	500	800	1,100	1,600
2	Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan penyelenggaraan prasarana transportasi	1. Terselenggaranya pemantauan penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan (32 pelabuhan/dermaga penyeberangan di seluruh wilayah kerja Balai LLAJSDP Jambi)	Lokasi	5	12	19	26	32
		2. Terwujudnya Optimalisasi penggunaan GIS dalam melakukan rekapitulasi laporan pembangunan dan pemasangan rambu di seluruh wilayah kerja Balai LLAJSDP Jambi	Lokasi Provinsi	1	2	4	7	9

No	SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	TAHUN				
				2015	2016	2017	2018	2019
3	Tersedianya bahan pengawasan teknis penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi	Tersusunnya dokumen pengawasan teknis penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi	dokumen	1	2	3	4	5
4	Terwujudnya peningkatan layanan transportasi	Jumlah lintasan/rute angkutan perintis di Provinsi Jambi	Trayek	6	7	7	7	7
5	Terlaksananya kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor	Jumlah peralatan uji berkala kendaraan bermotor yang dikalibrasi	Lokasi	1	3	4	8	9
6	Terselenggaranya pengawasan keselamatan dan teknis sarana LLAJ di jalan nasional serta ASDP	Terlaksananya penyelenggaraan AKAP, angkutan pariwisata, angkutan alat berat, angkutan barang beracun dan berbahaya (B3), angkutan ASDP antar provinsi yang berkeselamatan	Lokasi	9	9	9	9	9
7	Terpantaunya penyelenggaraan pengujian berkala, industri karoseri	Jumlah penyelenggaraan						
		- Pengujian Berkala	Lokasi	9	9	9	9	9
		- Industri Karoseri	Lokasi	9	9	9	9	9
8	Terselenggaranya penyidikan pelanggaran perundang-undangan di bidang LLAJSDP	Jumlah kegiatan penyidikan bidang LLAJ	Lokasi	2	5	6	7	9
9	Terlaksananya pembangunan, pemeliharaan dan peningkatan sarana lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan	Jumlah pembangunan/peningkatan terminal tipe A	lokasi	1	2	3	3	3
		Jumlah pembangunan/pengembangan dermaga sungai dan danau	lokasi	3	4	6	8	10

No	SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	TAHUN				
				2015	2016	2017	2018	2019
10	Terselenggaranya pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan Kantor Balai LLAJSDP Jambi	1. Tersusunnya program dan kegiatan tahunan kantor	Kegiatan	45	50	55	60	70
		2. Tersedianya peralatan kantor	unit	58	60	65	70	75
		3. Terselenggaranya administrasi perkantoran	laporan	27	30	35	40	50
		4. Terlaksananya kegiatan pemeliharaan perkantoran	Kegiatan	10	12	14	15	20
		5. Jumlah pegawai yang mengikuti diklat kompetensi/teknis	pegawai	12	20	30	40	50
		6. Jumlah pegawai yang mengikuti diklat penjenjangan	pegawai	1	2	6	8	10
		7. Tersusunnya laporan pelaksanaan anggaran	laporan	1	1	1	1	1
		8. Tersusunnya laporan sistem akuntansi instansi (SAI)	laporan	1	1	1	1	1
		9. Terselenggaranya pengelolaan administrasi keuangan	kegiatan	1	1	1	1	1
		10. Terselenggaranya pengelolaan administrasi BMN dan asset Balai LLAJSDP Jambi	kegiatan	1	1	1	1	1
		11. Tersusunnya LAKIP Balai LLAJSDP Jambi	laporan	1	1	1	1	1
		12. Tersusunnya laporan keterbukaan informasi publik	laporan	1	1	1	1	1

4.2 Kerangka Pendanaan

Pendanaan merupakan salah satu kunci utama dalam tercapainya pembangunan infrastruktur, yang memerlukan dana yang besar. Pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan pembiayaan yang terstruktur dalam periode yang panjang. Pemerintah dapat meningkatkan pembelanjaan sektor publik hingga mencapai 5% bahkan hingga 7% PDB. Pemerintah mempunyai kewajiban (*Public Sector Obligation*) membangun infrastruktur dasar yang layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara komersial.

4.2.1 Skema Pendanaan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015-2019

Kerangka Pendanaan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi disusun berdasarkan kebutuhan capaian kinerja yang direpresentasikan melalui Indikator Kinerja Utama, serta Kerangka Regulasi dan Kelembagaan Tahun 2015 sejumlah Rp. 115.651.984.000,-.

Secara garis besar, penganggaran Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi dapat dibagi menjadi 5 (lima) kegiatan utama, antara lain:

1. Pembinaan dan Pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan;
2. Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas Angkutan Jalan;
3. Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi ASDP dan Pengelolaan Prasarana Lalulintas SDP;
4. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Darat.

Alokasi anggaran yang digunakan oleh Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau Danau dan Penyeberangan, Antara Lain :

- a. Pembinaan dan Pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan;
 - 1) Pengadaan dan Pembangunan ATCS
- b. Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas Angkutan Jalan
 - 1) Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Keselamatan LLAJ
 - 2) Pembangunan Terminal Angkutan Penumpang
 - 3) Subsidi Operasional Bus Perintis
 - 4) Pemeliharaan Fasilitas Perlengkapan Jalan di jalan nasional
- c. Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi ASDP dan Pengelolaan Prasarana Lalulintas SDP
 - 1) Pembangunan Dermaga Penyeberangan Ro Ro
 - 2) Pembangunan Dermaga Sungai
 - 3) Pembangunan Halte Sungai
 - 4) Peningkatan Dermaga Sungai
- d. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Darat
 - 1) Monitoring dan Pengawasan Keselamatan Transportasi Darat
 - 2) Penyusunan LAKIP, LAPTAH, dan Penetapan Kinerja
 - 3) Monitoring dan Pengawasan Bidang Prasarana LLAJ dan SDP
 - 4) Monitoring Hari Besar Monitoring dan Sosialisasi

- 5) Kontingensi Bencana Wilayah Kerja BLLAJSDP Jambi
- 6) Monitoring Data Kinerja Wilayah BLLAJSDP Jambi
- 7) Pendampingan Kegiatan-kegiatan Wahana Tata Nugraha, AKUT, Pelajar Pelopor DII.
- 8) Pengadaan Bahan Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat
- 9) Penyusunan Studi wilayah Kerja BLLAJSDP Jambi
- 10) Rapat Teknis dan Konsolidasi
- 11) Pengadaan Tanah dan Bangunan
- 12) Penyelenggaraan Oprasional dan Pemeliharaan Perkantoran
- 13) Perangkat Pengelolah Data dan Komunikasi
- 14) Peralatan dan Fasilitas Perkantoran

4.2.2 Kegiatan Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015-2019

Dalam rangka mewujudkan sasaran dalam Renstra Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015-2019, ditetapkan target Program Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi meliputi:

1. Pengadaan dan pembangunan ATCS (*Area Traffic Control System*) sebanyak 12 unit di Provinsi Jambi;
2. Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Keselamatan LLAJ di jalan nasional Provinsi Jambi;
3. Peningkatan terminal penumpang tipe A;
4. Subsidi Operasional Bus Perintis di Provinsi Jambi ;
5. Pemeliharaan Fasilitas Perlengkapan Jalan di jalan nasional Provinsi Jambi ;
6. Pembangunan Dermaga Ro Ro di Kabupaten Tanjung Jabung Barat ;
7. Pembangunan dermaga sungai di Provinsi Jambi;
8. Pembangunan halte sungai di Provinsi Jambi;

4.2.3 Kegiatan Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015-2019 Terkait Kawasan Rawan Bencana, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional, Kawasan Industri, Mitigasi Iklim, Pengarusutamaan Gender Dan Anak Berkebutuhan Khusus Serta Perlindungan Dan Pemberdayaan Perempuan Dan Anak Dalam Konflik Sosial (P3A-KS), Dan Juga Strategi Nasional Pencegahan Dan Pemberantasan Korupsi (Stranas PPK)

4.2.3.1 Dukungan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Dalam Pembangunan Kawasan Rawan Bencana

Pembangunan transportasi di kawasan rawan bencana, adalah untuk memperlancar distribusi barang dan jasa serta mobilitas penduduk dalam rangka mengurangi disparitas antar kawasan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan tersebut difokuskan pada:

- 1 Tersedianya prasarana dan sarana transportasi dengan kapasitas dan kualitas pelayanan memadai;
- 2 Terjangkaunya pelayanan transportasi ke seluruh wilayah rawan bencana;
- 3 Terjaminnya keselamatan dan keamanan dalam pelayanan jasa transportasi;

4.2.3.2 Dukungan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Terhadap Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi pada destinasi pariwisata diarahkan untuk mendorong daya tarik daerah tujuan wisata sambil meningkatkan kontribusinya bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah tujuan wisata. Sejalan dengan Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Nasional (RIPPARNAS), pembangunan destinasi pariwisata nasional untuk 5 (lima) tahun ke depan diprioritaskan pada pengembangan 16 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) maka pembangunan infrastruktur transportasi akan diarahkan untuk mewujudkan konektivitas menuju ke kawasan tersebut.

Pengembangan 16 KSPN diharapkan dapat meningkatkan target jumlah wisatawan mancanegara dari 9 juta orang pada tahun 2014 menjadi 20 juta orang pada tahun 2019 dan jumlah kunjungan wisatawan nusantara sebesar 250 juta orang pada tahun 2014 menjadi sebesar 275 juta orang pada tahun 2019. Oleh karenanya, pembangunan infrastruktur perhubungan darat didorong untuk meningkatkan aksesibilitas pada KSPN Danau Toba, KSPN Kota Tua-Sunda Kelapa-Kepulauan Seribu, KSPN Borobudur, KSPN Bromo-Tengger-Semeru, KSPN Menjangan-Pemuteran, KSPN Kintamani-Kuta-Sanur-Nusa Dua, KSPN Tanjung Puting, KSPN Rinjani, KSPN Komodo, KSPN Ende-Kelimutu, KSPN Toraja, KSPN Bunaken, KSPN Wakatobi dan KSPN Raja Ampat melalui beberapa strategi yaitu :

- 1 Mempercepat realisasi peningkatan infrastruktur bandar udara & pelabuhan di daerah tujuan wisata;
- 2 Mendorong perusahaan penerbangan & perusahaan pelayaran nasional menyediakan pelayanan dari dan ke destinasi pariwisata ;
- 3 Meningkatkan kerjasama penerbangan secara bilateral dengan negara sumber pasar wisatawan, melalui bandara yang telah dibuka untuk *ASEAN Open Sky*;
- 4 Mendorong pengembangan infrastruktur pelabuhan untuk berlabuh kapal pesiar & menyederhanakan perijinan kunjungan kapal pesiar;
- 5 Meningkatkan angkutan wisata yang memenuhi standar keamanan dan kenyamanan.

Program kegiatan strategis yang akan dilaksanakan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi dalam rangka pembangunan destinasi pariwisata antara lain :

- 1 Pembangunan dermaga penyeberangan Ro Ro Kuala Tungkal;
- 2 Pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan jalan di jalan nasional Provinsi Jambi (Candi Muara Jambi, Danau Kerinci/Gunung Kerinci, Taman Geopark Merangin dll);

4.2.3.3 Dukungan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Terkait Mitigasi Iklim

Dalam konteks perencanaan dan pembangunan transportasi pada Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019 juga sangat memperhatikan aspek lingkungan, khususnya terkait dengan aspek peningkatan emisi gas buang pada kawasan-kawasan perkotaan dan peningkatan emisi gas rumah kaca akibat meningkatnya pertumbuhan jumlah kendaraan di Indonesia. Aspek lingkungan pada prinsipnya menjadi bagian penting dalam perencanaan strategis pembangunan transportasi di Indonesia yang memberikan dampak pada kesehatan, kenyamanan, serta kualitas hidup masyarakat, sehingga didalam konteks perencanaan pembangunan transportasi ke depan aspek *Eco Building* menjadi bagian penting untuk diwujudkan melalui Rencana Strategis Kementerian Perhubungan.

Dukungan kementerian perhubungan terkait mitigasi iklim dilakukan melalui:

- a. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim;
- b. Pemanfaatan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan;
- c. Penerapan sistem manajemen transportasi yang efektif dan efisien;
- d. Mendorong pengguna kendaraan pribadi berpindah ke transportasi umum/ massal.

4.2.3.4 Dukungan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Terkait Pengarusutamaan Gender Dan Anak Berkebutuhan Khusus, Serta Perlindungan Dan Pemberdayaan Perempuan Dan Anak Dalam Konflik Sosial (P3A-KS)

Pengarusutamaan gender merupakan salah satu prinsip pengarusutamaan yang menjadi landasan operasional pembangunan dengan strategi yang dilakukan secara rasional dan sistematis untuk mencapai kesetaraan dan keadilan gender dalam pembangunan nasional. Sesuai dengan Perpres Nomor 2 Tahun 2015 tentang RPJMN 2015-2019, prinsip pengarusutamaan gender diarahkan untuk meningkatkan kualitas hidup dan peran perempuan di berbagai bidang pembangunan, di bidang politik termasuk dalam proses pengambilan keputusan di lembaga eksekutif, legislatif dan yudikatif, dan juga untuk meningkatkan kapasitas kelembagaan pengarusutamaan gender yang meliputi penyempurnaan peraturan dan pedoman, peningkatan kapasitas SDM, penguatan mekanisme koordinasi, penyediaan dan pemutakhiran data terpilah, pemantauan dan evaluasi. Hal ini juga ditegaskan dalam kebijakan sebelumnya yaitu Inpres Nomor 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender dalam Pembangunan Nasional yang mengamanahkan kepada seluruh Kementerian/Lembaga untuk mengintegrasikan prinsip pengarusutamaan gender pada setiap tahapan pembangunan mulai dari perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, monitoring dan evaluasi. Hal ini juga merupakan salah satu upaya untuk mewadahi pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2015 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang nomor 7 Tahun 2012 tentang Penanganan Konflik Sosial dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 2014 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Perempuan dan Anak dalam Konflik Sosial (P3A-KS) yang disesuaikan dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan.

Penyelenggaraan jasa transportasi merupakan bagian integral dari sendi kehidupan masyarakat, bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak terpisahkan dari prinsip pembangunan nasional secara utuh. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui standar pelayanan minimal angkutan secara substansi telah dan mendukung pelaksanaan pembangunan yang responsif gender dengan harapan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat yang beragam.

Aspek kesetaraan *gender* dan *difable priority* menjadi bagian penting dalam pembangunan sarana dan prasarana perhubungan, seperti pada penyediaan ruang khusus untuk wanita, anak, dan penyandang cacat pada moda transportasi, prioritas untuk naik terlebih dahulu menggunakan moda transportasi bagi *difable*, wanita, dan anak-anak sebagai wujud perlindungan pada wanita, anak-anak, dan *difable*. Konteks pengembangan transportasi berbasis *gender* dan *difable priority* menjadi sangat penting, serta memberikan ruang positif terhadap upaya menghargai dan menanamkan nilai-nilai dalam mewujudkan pembangunan transportasi yang responsif terhadap gender dan kelompok *difable*.

Untuk mengakomodir beberapa hal tersebut diatas, dalam konsep pengembangan transportasi pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2015-2019 yang memperhatikan terhadap tata ruang, lingkungan, *gender*, dan *difable* membutuhkan skema koordinasi, perencanaan, sampai dengan implementasi (fisik maupun non fisik) yang saat ini juga menjadi bagian dari target kinerja pembangunan transportasi. Konsep pengembangan tersebut secara implisit dan eksplisit juga sudah disusun didalam kerangka pendanaan, dimana sampai dengan tahun 2019 pembangunan transportasi juga akan memberikan prioritas-prioritas yang mengarah pada pembangunan infrastruktur perhubungan berbasis tata ruang, lingkungan, *gender*, dan kaum *difable*.

Berdasarkan Undang-undang nomor 7 Tahun 2012 tentang Penanganan Konflik Sosial dan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2015 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang nomor 7 Tahun 2012 tentang Penanganan Konflik Sosial serta Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 2014 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Perempuan dan Anak dalam Konflik Sosial (P3A-KS) telah diatur tentang penanganan konflik sosial yang bertujuan antara lain menciptakan kehidupan masyarakat yang aman, tenteram, damai dan sejahtera, memelihara keberlangsungan fungsi pemerintahan, melindungi jiwa, harta benda, sarana dan prasarana umum dan memulihkan kondisi fisik dan mental masyarakat serta sarana dan prasarana umum, yang disesuaikan dengan kapasitas dan tugas serta fungsi dari masing-masing Kementerian/Lembaga.

4.2.3.5 Dukungan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Terkait Strategi Nasional Pencegahan Dan Pemberantasan Korupsi (Stranas PPK)

Mendasari Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2006 tentang Pengesahan United Nations Convention Against Corruption, 2003 (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Anti Korupsi, 2003) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4620), pada tanggal 23 Mei tahun 2012 telah diterbitkan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2012 tentang Strategi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi Jangka Panjang 2012-2025 dan Jangka Menengah Tahun 2012-2014 (Stranas PPK) yang merupakan dokumen yang memuat visi, misi, sasaran, strategi, dan fokus kegiatan prioritas pencegahan dan pemberantasan korupsi jangka panjang tahun 2012-2025 dan jangka menengah tahun 2012-2014, serta peranti anti korupsi. K/L dan Pemda diwajibkan menyusun aksi PPK setiap tahun sebagai penjabaran dan pelaksanaan Stranas PPK yang dituangkan ke dalam Inpres. Terdapat 6 (enam) strategi pelaksanaan stranas PPK yaitu 1) melaksanakan upaya-upaya pencegahan; 2) melaksanakan langkah-langkah strategis di bidang penegakan hukum; 3) melaksanakan upaya-upaya harmonisasi penyusunan peraturan perundang-undangan di bidang pemberantasan korupsi dan sektor terkait lain; 4) melaksanakan kerja sama internasional dan penyelamatan aset hasil tipikor; 5) meningkatkan upaya pendidikan dan budaya anti korupsi; dan 6) meningkatkan koordinasi dalam rangka mekanisme pelaporan pelaksanaan upaya pemberantasan korupsi.

Tabel 4.2
Kerangka Anggaran Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015 – 2019

No	Program/Kegiatan	Unit Kerja	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
1	Pembinaan dan Pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan	Balai LLAJSDP Jambi	4,000,000,000	4,800,000,000	5,760,000,000	6,912,000,000	8,294,400,000	29,776,400,000
2	Pembangunan & Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas Angkutan Jalan	Balai LLAJSDP Jambi	64,818,093,000	77,781,711,600	93,338,053,920	112,005,664,704	134,406,797,645	482,350,320,689
3	Pembangunan Sarana & Prasarana Transportasi SDP dan Pengelolaan Prasarana Lalu Lintas SDP	Balai LLAJSDP Jambi	30,038,030,000	36,045,636,000	43,254,763,200	51,905,715,840	62,286,859,008	223,531,004,048
4	Dukungan Manajemen & Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Darat	Balai LLAJSDP Jambi	16,795,861,000	20,155,033,200	24,186,039,840	29,023,247,808	34,827,897,370	124,988,079,218

BAB 5 PENUTUP

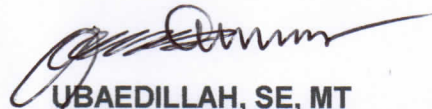
Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015 – 2019 disusun untuk memberikan gambaran tentang visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, dan program Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi dalam kurun waktu 2015-2019 sebagai masukan dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 agar bersinergi dan mempunyai kesatuan arah dan tujuan pengembangan perhubungan.

Tujuan penyusunan Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi adalah memberikan acuan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi di bidang pembangunan dan peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas angkutan jalan sungai danau dan penyeberangan dalam rangka meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas manusia dan barang untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah yang terintegrasi dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Rencana Strategis Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan Jambi Tahun 2015-2019 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan transportasi darat akan menjadi tulang punggung pembangunan dalam 5 tahun ke depan.

Jambi, 2015

KEPALA BALAI,



UBAEDILLAH, SE, MT

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19650710 199403 1 002