

BAB III

TUJUAN, SASARAN, PROGRAM DAN KEGIATAN

3.1. Telaahan Terhadap Kebijakan Nasional Tahun 2015-2019

Berdasarkan Undang-undang 17 Tahun 2007, tahun perencanaan 2015-2019 merupakan tahun ketiga dari pencapaian visi pembangunan 2005-2025 yang terdapat dalam RPJP 2005-2025, dengan gambar sebagai berikut:



Gambar 3.1
Tahun Perencanaan Jangka Menengah 2005-2025

Pada Background Paper Renstra Kementerian Perhubungan versi tanggal 5 Februari 2015, disebutkan bahwa Lima tahun kedepan, 2015-2019 adalah jendela waktu yang sangat kritis dimana perubahan besar dalam pembangunan transportasi harus terjadi untuk menopang perekonomian bangsa, menyejahterakan masyarakatnya, dan membantu negeri ini segera keluar dari jebakan negara berpenghasilan menengah bawah (*Middle Income Trap*) dan melaju ke negara berpenghasilan tinggi sebagaimana sudah dialami oleh negara-negara tetangganya. Banyak yang sudah dicapai oleh bangsa ini, namun masih banyak juga yang masih harus diselesaikan dalam masa pemerintahan baru lima tahun kedepan atau bahkan

sepuluh tahun kedepan. Salah satu dari banyak hal tertunda tersebut adalah transportasi.

Mewujudkan Indonesia yang maju dan sejahtera melalui peningkatan pertumbuhan ekonomi tidak terlepas dari ketersediaan jaringan dan sistem infrastruktur transportasi yang sanggup mendukungnya. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur transportasi menjadi salah satu bagian terpenting dalam pembangunan nasional. Selain mendorong pertumbuhan ekonomi, pembangunan transportasi dapat meningkatkan produktivitas, meningkatkan daya saing global, menyerap tenaga kerja, membangkitkan sektor riil, serta membantu mengurangi angka kemiskinan. Namun Indonesia nampaknya sedang mengalami paradoks. Kemajuan perekonomian makro tersebut diatas ternyata tidak dibarengi dengan kemajuan pembangunan infrastruktur transportasi yang saat ini sedang mengalami defisit yang sangat serius di hampir semua lini: jalan arteri, jalan tol, jalan kereta api, pelabuhan, bandar udara, dan angkutan penyeberangan. *Bottlenecking* dan *gridlock* juga terjadi di jalan arteri antar wilayah dan di daerah perkotaan. Defisit ini menyebabkan daya dukung infrastruktur Indonesia dalam menopang pertumbuhan dan pemerataan ekonomi berkurang dan sangat tidak efisien dan biaya transportasi membengkak secara tidak proporsional.

Masa depan sistem transportasi Indonesia akan dipengaruhi oleh empat faktor (4 *building blocks*): demokrasi, desentralisasi, globalisasi, dan privatisasi, dengan masing-masing konsekuensinya sebagai berikut:

1. Demokrasi ekonomi dan pembangunan infrastruktur khususnya dengan skema PPP menuntut adanya transparansi dan akuntabilitas publik. Oleh karena itu diperlukan "*good public and corporate governance*".
2. Desentralisasi memberi pemerintah daerah khususnya kabupaten/kota dana-dana alokasi daerah dan kewenangan penuh dan peran strategis dalam pembangunan wilayah dan infrastruktur, termasuk pembangunan transportasi. Desentralisasi membutuhkan kapasitas fiskal, kemampuan kelembagaan di daerah, dan pengetahuan yang cukup dari penyelenggara negara di tingkat lokal untuk membangun daerah dan menyejahterakan rakyatnya.

3. Globalisasi ekonomi, arus finansial global, kompatibilitas global, dan daya saing global akan menjadi ikon pembangunan ekonomi dan produktivitas nasional.
4. Privatisasi akan mengedepankan sektor swasta dengan segala kemampuan manajemen, teknologi, dan sumberdaya manusia nya dalam pembangunan ekonomi dan infrastruktur yang dalam tahap awal dimulai dengan Kemitraan Pemerintah dan Swasta (KPS). Perubahan undang-undang transportasi menandakan adanya perubahan ekonomi

Sistem Transportasi Indonesia juga diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49/2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS). SISTRANAS adalah sistem terintegrasi yang diuraikan dalam Tataran Transportasi Nasional, Tataran Transportasi Wilayah, dan Tataran Transportasi Lokal. Ini berarti bahwa transportasi regional domestik sudah betul-betul dipertimbangkan dalam determinasi politik transportasi Indonesia. Dalam pernyataan kebijakannya, SISTRANAS menggariskan tujuh kebijakan nasional transportasi. Garis kebijakan SISTRANAS ini dirasa masih relevan saat ini dan oleh karenanya sangat patut dipertimbangkan dalam penyusunan kebijakan RENSTRA Kementrian Perhubungan Tahun 2015-2019.

Kerangka Kebijakan Nasional SISTRANAS

Kebijakan Nasional 1: Meningkatnya Pelayanan Transportasi Nasional

1. Peningkatan kualitas jasa pelayanan
2. Keterpaduan Pengembangan Tatranas, Tatrakil, dan Tatrakalok
3. Mendukung daya saing sektor-sektor ekonomi
4. Transportasi sebagai tulang punggung SISLOGNAS
5. Penyeimbangan peran BUMN BUMD, Sektor Swasta, dan Koperasi.
6. Perawatan prasarana transportasi
7. Optimasi penggunaan fasilitas yang ada
8. Keterpaduan Antarmoda
9. Pengembangan Kapasitas Transportasi
10. Peningkatan pelayanan pada daerah tertinggal
11. Peningkatan pelayanan untuk kelompok masyarakat tertentu
12. Peningkatan pelayanan pada keadaan darurat

Kebijakan Nasional 2: Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi

1. Peningkatan keselamatan transportasi
2. Peningkatan keamanan transportasi

Kebijakan Nasional 3: Meningkatnya Pembinaan Pengusahaan Transportasi

1. Peningkatan efisiensi dan daya saing
2. Penyederhanaan perijinan dan deregulasi
3. Peningkatan kompetisi moda transportasi
4. Peningkatan standarisasi pelayanan dan teknologi
5. Peningkatan penerimaan dan pengurangan subsidi
6. Peningkatan aksesibilitas perusahaan nasional transportasi ke luar negeri
7. Peningkatan produktivitas dan efisiensi perusahaan jasa transportasi
8. Pembinaan BUMN

Kebijakan Nasional 4: Meningkatnya Kualitas SDM serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi

1. Peningkatan inovasi melalui penelitian dan pengembangan
2. Pengembangan pendidikan dan pelatihan transportasi
3. Peningkatan kepedulian masyarakat terhadap peraturan-perundangan transportasi

Kebijakan Nasional 5: Meningkatnya pemeliharaan dan kualitas lingkungan hidup serta penghematan penggunaan energi

1. Peningkatan proteksi kualitas lingkungan
2. Peningkatan kesadaran terhadap ancaman tumpahan minyak
3. Peningkatan konservasi energi
4. Penghematan penggunaan ruang

Kebijakan Nasional 6: Meningkatnya Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi

1. Peningkatan penerimaan dari pemakai jasa transportasi
2. Peningkatan anggaran pembangunan nasional dan daerah
3. Peningkatan partisipasi swasta dan koperasi
4. Pemanfaatan hibah/bantuan luar negeri untuk program-program tertentu.

Kebijakan Nasional 7: Meningkatnya kualitas administrasi negara di sektor transportasi

1. Penerapan manajemen modern
2. Pengembangan data dan perencanaan transportasi
3. Peningkatan struktur organisasi
4. Peningkatan sumber daya manusia
5. Peningkatan sistem pemotivasian
6. Peningkatan sistem pengawasan.

3.1.1. RENCANA INDUK PENGEMBANGAN SETIAP SUB-SEKTOR

A. Sub Sektor Transportasi Darat

Sub-sektor transportasi darat terdiri dari 4 komponen besar, yakni: (1) transportasi jalan, (2) transportasi penyeberangan, (3) transportasi sungai dan danau, serta (4) transportasi perkotaan. Dan baru transportasi penyeberangan yang sudah memiliki rencana induk, yakni Cetak Biru Transportasi Penyeberangan yang ASDP diresmikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 6/2010.

B. Sub Sektor Perkeretaapian

Untuk jangka waktu yang masih lama kedepan, moda transportasi jalan masih tetap akan berfungsi sebagai tulang punggung dan mendominasi pergerakan orang dan barang di Indonesia. Untuk mengurangi beban jaringan jalan, UU 23/2007 memerintahkan untuk mengoptimalkan peran moda kereta api. Selain mendorong migrasi dari monopoli negara kepada pembukaan pasar perkeretaapian nasional, UU 23/2007 juga memberikan tugas kepada pemerintah untuk membuat Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) yang telah selesai diwujudkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 43/2012. RIPNAS memproyeksikan bahwa sampai Tahun 2030 di Indonesia akan terbangung sepanjang 12.000 km jalur KA (*railway track*) yang terdiri dari 6.800 km jaringan di Jawa, 2.900 km di Sumatera, 1.400 km di Kalimantan, 500 km di Sulawesi, dan 500 km di Papua.

C. Sub Sektor Transportasi Laut

Di sub sektor transportasi laut, UU 17/2008 tentang Pelayaran memandatkan penyusunan dokumen Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) sebagai pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan, dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan. RIPN diluncurkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 414/2013 dan difokuskan kepada pemenuhan kebutuhan pergerakan ekonomi di koridor-koridor ekonomi MP3EI. Arah kebijakan dari RIPN adalah partisipasi sektor swasta, kompetisi, perkuatan penyelenggara pelabuhan, sistem pelabuhan yang terintegrasi, dan pengembangan SDM. RIPN memproyeksikan total kebutuhan Investasi pelabuhan di Indonesia sampai dengan Tahun 2030 sebesar USD 47,064 Miliar, dengan komposisi USD 12,212 Miliar untuk periode Tahun 2011-2015, USD 12,389 Miliar (2016-2020), dan USD 22,464 (2021-2030).

D. Sub Sektor Transportasi Udara

Indonesia berada dalam trayektori mobilitas angkutan udara global dan saat ini dalam posisi sekitar 0,2-0,3 perjalanan-udara per kapita. Untuk mengantisipasi pertumbuhan permintaan perjalanan udara diperlukan upaya besar untuk mengembangkan infrastruktur bandar udara sebagai simpul penentu kapasitas layanan transportasi udara. Untuk itu, Tatanan Kebandarudaraan Nasional (TKN) diresmikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 69/2013. Tatanan tersebut merefleksikan perencanaan sistem kebandarudaraan dengan mempertimbangkan tata ruang wilayah, keunggulan komparatif wilayah, kondisi geografi, dan aspek keselamatan. Muatan pokok dari TKN tersebut terdiri dari (1) peran, fungsi, penggunaan, hierarki, dan klasifikasi bandar udara; serta (2) Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU). Dalam Lampiran PM 69/2013 tersebut disampaikan penetapan hirarki dan klasifikasi bandar udara yang ada di Indonesia, serta rencana pengembangannya s.d Tahun 2030. Namun belum ada indikasi kebutuhan maupun skema/strategi pembiayaan untuk mengembangkan bandara-bandara tersebut sesuai arahan dalam TKN.

3.1.2. TRANSPORTASI MULTIMODA

Transportasi multimoda terkait erat dengan inisiatif MP3EI (Perpres 32/2011) dan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) (Perpres 26/2012) yang mensyaratkan konektivitas untuk mewujudkan konsep koridor ekonomi. Oleh karena itu, regulasi yang terkait dengan pengembangan transportasi multimoda (PP 8/2011 tentang Angkutan Multimoda, KM 15/2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda, PM 8/2012 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Multimoda) perlu ditindaklanjuti dan dilaksanakan secara konsisten dalam kurun waktu 5 tahun kedepan. KM 15/2010 mengacu kepada 25 pelabuhan utama, 7 pelabuhan khusus untuk batubara dan CPO, 9 kota-kota besar, dan 183 wilayah belakang (*hinterland*) yang terkait dengan logistik atau angkutan antarmoda/multimoda³⁹. PM 8/2012 mengatur sisi bisnis dari transportasi multimoda sebagai penjelasan operasional dari PP 8/2011.. Dalam konteks fisik/prasarana jaringan, Kebijakan yang digariskan dalam KM 15/2010 dan juga Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) mensyaratkan perlunya integrasi pelabuhan dengan akses jalan atau kereta api. Untuk itu, akses langsung jaringan jalan atau kereta api ke Pelabuhan (terutama pelabuhan utama) harus diwujudkan dan dioperasikan, termasuk Tj Priok, Tj Perak, Belawan, Padang, dll yang sudah terjamah jalur kereta api.

Transportasi Multimoda terkait erat dengan Sistem Logistik Nasional dan program koridor ekonomi MP3EI. Peraturan Presiden No. 26/2012 tentang Sislognas dan Peraturan Menteri Perhubungan yang terkait dengan sistem logistik nasional perlu ditindaklanjuti dan dilaksanakan secara konsisten dalam kurun waktu 5 tahun kedepan. Peraturan Menteri Perhubungan No. 15/2010 tentang transportasi multimoda/intermoda mengacu kepada 25 pelabuhan utama, 7 pelabuhan khusus untuk batubara dan CPO, 9 kota-kota besar, dan 183 wilayah belakang (*hinterland*) yang terkait dengan logistik. Peraturan Menteri Perhubungan No. 8/2012 mengatur sisi bisnis dari transportasi multimoda sebagai penjelasan operasional dari Peraturan Pemerintah No. 8/2011 tentang Transportasi Multimoda. Kebijakan yang digariskan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional mensyaratkan perlunya integrasi pelabuhan dengan akses jalan atau kereta api. Untuk itu kapasitas jalan atau kereta api Jawa harus ditingkatkan untuk angkutan barang.

3.1.3. TANTANGAN SEKTOR PERHUBUNGAN

Tantangan yang dihadapi sektor perhubungan sangat besar dan komprehensif, utamanya disebabkan oleh terjadinya defisit infrastruktur dan jasa pelayanan transportasi di semua lini: jaringan jalan, kereta api, pelabuhan, bandar udara, dan angkutan penyeberangan. Semua fasilitas transportasi berada dalam tekanan besar yang muncul akibat kenaikan permintaan perjalanan yang sangat tinggi sebagai dampak dari pertumbuhan ekonomi, kependudukan, urbanisasi, kelangkaan energi, lingkungan, keterbatasan lahan, dan keterbatasan pembiayaan.

Tantangan besar lainnya adalah terjadinya kesenjangan (*gap*) yang besar antar wilayah dalam sistem pasokan transportasi dan pelayanannya. Gap transportasi merupakan salah satu faktor utama terjadinya kesenjangan ekonomi antar wilayah dan menyebabkan biaya ekonomi sangat tinggi di kawasan Indonesia bagian timur, khususnya Papua, yang sangat sedikit sekali memiliki aksesibilitas dan konektivitas wilayah.

3.1.4. KEBIJAKAN SEKTOR TRANSPORTASI

Dari berbagai tinjauan terhadap dokumen perencanaan strategis yang ada sejauh ini serta dengan memperhatikan semua perkembangan strategis global dan nasional sektor perhubungan Indonesia selama kurun waktu RPJMN I dan RPJMN II dan RENSTRA yang terkait, serta dengan maksud mewujudkan cit-cita pembangunan RPJPN 2025, maka untuk meletakkan garis kebijakan nasional sektor perhubungan pada RENSTRA 2015-2019 beberapa inisiatif kebijakan seperti telah digariskan dalam semua dokumen strategis tersebut dapat dikelompokkan kedalam tiga Kebijakan Nasional Utama Sektor Perhubungan, yakni:

- (1) Membangun Konektivitas Nasional;
 - a) KNR 01 • Membangun dan Memperluas Jaringan Infrastruktur dan Sistem PelayananTransportasi Nasional
 - b) KNR 02 • Mendukung Perekonomian dan Investasi
 - c) KNR 03 • Membangun Transportasi Multimoda
 - d) KNR 04 • Membangun Transportasi Pendukung Sislognas

- (2) Membangun Industri Transportasi yang efisien dan berdaya saing tinggi;
- a) KNR 05 Revitalisasi dan Pengarusutamaan Program Kemitraan Pemerintah dan Swasta
 - b) KNR 06 Pemisahan Fungsi Regulator dan Operator
 - c) KNR 07 Peran dan Daya Saing BUMN
 - d) KNR 08 *Transport Pricing, Funding, and Financing*
 - e) KNR 09 Meningkatkan Peran Sektor Swasta
 - f) KNR 10 Merevitalisasi industri transportasi nasional dalam pembuatan kereta api, kapal, dan pesawat terbang.
- (3) Melakukan internalisasi dan Integrasi isu-isu strategis lintas sektor.
- a) KNR 11 Transportasi, Energi, dan Lingkungan Hidup
 - b) KNR 12 Transportasi dan Pendidikan Dini
 - c) KNR 13 Keselamatan dan Keamanan Transportasi
 - d) KNR 14 Penelitian dan Teknologi Transportasi
 - e) KNR 15 Isu Gender dalam Transportasi
 - f) KNR 16 Aspek Sosial Politik transportasi
 - g) KNR 17 Transportasi dan Tata Ruang
 - h) KNR 18 Sumberdaya Manusia Perhubungan
 - i) KNR 19 Peninjauan Kembali Kerangka Peraturan dan Perundang-undangan

3.1.5 KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

Pengembangan transportasi kedepan dilakukan dengan pendekatan 5 (lima) pilar kebijakan transportasi yang berkelanjutan, yaitu:

1. Peningkatan peran angkutan umum;
2. Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
3. Penurunan polusi udara dan suara;
4. Penerapan manajemen kebutuhan lalu lintas;
5. Pengembangan fasilitas pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor.

Dalam pengembangan transportasi perkotaan dengan pendekatan 5 pilar ini, peran Kementerian Perhubungan sebagai instansi yang bertanggungjawab dalam pembinaan transportasi perkotaan sangat dominan. Peran Kementerian Perhubungan diwujudkan dalam bentuk pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota sebagaimana dimanatkan dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 6 ayat (1) huruf d.

3.1.6. PROYEKSI PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR 2015-2019

Sampai dengan saat ini belum diketahui secara agak pasti berapa besaran (*magnitude*) investasi yang diperlukan oleh sektor transportasi (RPJMN dan RENSTRA 2015-2019) untuk memperkecil defisit dan kesenjangan transportasi dan sekaligus juga membangun kapasitas baru untuk mendukung perekonomian maju Indonesia kedepan. Beberapa kajian latar belakang RPJMN III memiliki versi dan pendekatannya masing-masing. Sebagai ilustrasi, upaya awal telah dilakukan Bappenas-JICA yang antara lain sedang melakukan kajian latar belakang untuk RPJMN III bidang infrastruktur, khususnya terkait dengan *debottlenecking* dan *Key Performance Index* (KPI). Kajian ini menggunakan pendekatan makro, *top-down* dan dengan menggunakan *benchmarking* negaranegara maju di Asia atau pendapatan per kapita sebesar USD 14.000. Prakiraan awal investasi sektor perhubungan sebesar Rp. 1.270 triliun selama 2015-2019 ini adalah pada skala penuh 100% sesuai dengan *international benchmarking* negara-negara berpendapatan menengah dengan pendapatan per kapita sebesar USD 14.000. Angka untuk scenario 75% dan 50% masing-masing adalah Rp. 1.006 triliun dan Rp. 657 triliun. Belum diketahui bagaimana studi Bappenas/JICA ini membangun algoritma korelasi antara tingkat pendapatan per kapita dengan kebutuhan infrastruktur/ transportasi Indonesia dalam waktu 5 tahun kedepan. Studi ini merekomendasikan kombinasi skema pembiayaan antara APBN, BUMN, KPS, dan *off-balance financing*, termasuk juga pinjaman dan obligasi.

3.1.7. PERBANDINGAN VISI DAN MISI KEMENTRIAN PERHUBUNGAN RENSTRA TAHUN 2010-2014 (PM7/2010) DENGAN RENSTRA TAHUN 2015-2019 (BACKGROUND PAPER)

	Renstra 2010-2014 (PM 7/2010)	Renstra 2015-2019 (Background Paper)
Rumusan Visi Kemenhub	Terwujudnya pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah	Terwujudnya sistem transportasi nasional yang ber-konektivitas tinggi, handal dan berdaya saing untuk mendukung ketahanan nasional
Pengertian kata kunci	<ul style="list-style-type: none"> • Handal mencakup pengertian aman (<i>security</i>), selamat (<i>safety</i>), nyaman (<i>comfortable</i>), tepat waktu (<i>punctuality</i>), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah NKRI • Berdaya saing mencakup pengertian efisien, dengan harga terjangkau (<i>affordability</i>) oleh semua lapisan masyarakat, ramah lingkungan, berkelanjutan, dilayani oleh SDM yang profesional, mandiri dan produktif • Memberikan nilai tambah mencakup pengertian mampu mendorong pertumbuhan produksi nasional melalui iklim usaha yang kondusif bagi berkembangnya peranserta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Konektivitas mencakup pengertian tersedianya sistem transportasi yang terpadu (<i>inter-modal supply chains systems</i>) yang menghubungkan dan menjangkau seluruh pusat pertumbuhan ekonomi dan wilayah belakangnya untuk mempercepat dan memperluas manfaat pembangunan • Handal mencakup pengertian tersedianya pelayanan transportasi untuk memperlancar perpindahan orang dan barang secara aman, selamat, nyaman, tepat waktu, efisien dan terjangkau sehingga dapat diandalkan oleh semua lapisan masyarakat untuk mendukung aktivitasnya • Berdaya saing mencakup pengertian dikelola oleh industri dan SDM sektor transportasi nasional yang profesional, mandiri, dan produktif serta mampu menjadi pemain utama (<i>leader</i>) di wilayah Asia Tenggara • Ketahanan nasional mencakup pengertian keamanan dan ketahanan nasional (<i>national security and sovereignty</i>) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, lingkungan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan

Misi Renstra 2010-2014 (PM 7/2010)	Misi Renstra 2015-2019 (Background Paper)
<ol style="list-style-type: none"> 1) Meningkatkan <u>keselamatan dan keamanan transportasi</u> dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi; 2) Meningkatkan <u>aksesibilitas</u> masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan <u>konektivitas antar wilayah</u>; 3) Meningkatkan <u>kinerja pelayanan jasa transportasi</u>; 4) Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang <u>peraturan, kelembagaan, SDM, dan penegakan hukum</u> secara konsisten; 5) Mewujudkan pengembangan <u>teknologi transportasi</u> yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Mengoptimalkan peran LLAJ, LLASDP, dan transportasi perkotaan sebagai pilar utama penyelenggaraan transportasi yang berkelanjutan 2) Mewujudkan transportasi laut sebagai tulang punggung logistik negara maritim Indonesia yang didukung industri pelayaran nasional yang kuat 3) Mewujudkan peran industri transportasi udara sebagai pelaku utama dalam penyediaan konektivitas nasional dan internasional secara efisien dan merata 4) Mewujudkan perluasan pengembangan transportasi perkeretaapian sebagai moda angkutan massal yang efisien dengan meningkatkan peran swasta dan Pemerintah Daerah 5) Mewujudkan keterpaduan antar moda transportasi untuk mendukung efisiensi pergerakan orang dan logistik barang 6) Mewujudkan pengembangan SDM perhubungan yang prima, profesional dan beretika 7) Mewujudkan penelitian dan pengembangan perhubungan sebagai kekuatan pendorong kemajuan sektor transportasi nasional 8) Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik di Lingkungan Kementerian Perhubungan

Tujuan Renstra 2010-2014 (PM 7/2010)	Tujuan Renstra 2015-2019 (Background Paper)
Mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien yang didukung SDM transportasi yang berkompeten guna mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera, sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis	<ol style="list-style-type: none"> 1) Terciptanya <u>konektivitas</u> melalui jaringan transportasi nasional yang menghubungkan seluruh pusat pertumbuhan ekonomi nasional dengan wilayah belakangnya 2) Terwujudnya pelayanan transportasi intermoda yang efisien di simpul-simpul transportasi utama nasional 3) Tersedianya <u>kapasitas dan kualitas pelayanan transportasi</u> sesuai dengan kebutuhan dan standar kinerja yang ditetapkan 4) Terwujudnya transportasi yang <u>berkeselamatan</u> 5) Menurunnya <u>blaya transportasi/logistik nasional</u> 6) Meningkatnya <u>kinerja jaringan transportasi perkotaan</u> 7) Menurunnya konsumsi energi tak terbarukan dan dampak lingkungan dari sektor transportasi 8) Meningkatnya <u>kapabilitas pelaku industri jasa transportasi nasional</u> 9) Meningkatnya <u>kualitas tata kelola pemerintahan</u> di Lingkungan Kementerian Perhubungan

3.2. Tujuan dan Sasaran Renja OPD

Tujuan dan Sasaran Rencana Kerja (Renja) Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat Tahun 2016 selaras dengan tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat Tahun 2013-2018 yang dapat dilihat dari 2 sisi, yaitu :

1. Tujuan dan Sasaran berdasarkan RPJMD dan Renstra Tahun 2013-2018 yang dapat dilihat pada tabel 3.1.

Tabel 3.1

Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat
Berdasarkan RPJMD dan Renstra Tahun 2013-2018

No	Tujuan	Sasaran
1	Terwujudnya sumber daya manusia perhubungan yang berkualitas, yang mampu mendukung pelayanan transportasi yang efisien	Meningkatnya kepuasan masyarakat terhadap pelayanan perhubungan.
2	Terwujudnya pelayanan transportasi laut dan ASDP yang handal	Terwujudnya pengembangan dan pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan laut regional, antara lain melalui pembangunan Pelabuhan Laut Cilamaya di Kabupaten Karawang, pengembangan Pelabuhan Cirebon sebagai pintu gerbang ekspor dan perdagangan Jawa Barat Bagian Timur, pembangunan Pelabuhan Muara Gembong di Kabupaten Bekasi, mendorong pembangunan pelabuhan pengumpan regional di Jawa Barat, serta pengembangan pelabuhan laut regional Jawa Barat bagian Selatan, serta pelabuhan strategis lainnya atas dasar kesepakatan Pemerintah dengan Pemerintah Daerah
3	Terwujudnya pelayanan transportasi darat yang efisien	<p>Meningkatnya kualitas prasarana dan fasilitas LLAJ (menuju zero accident) melalui peningkatan ketersediaan fasilitas perlengkapan jalan di ruas jalan provinsi dan pengembangan informasi teknologi untuk mengatasi persoalan lalu lintas jalan</p> <p>Mengembangkan sistem transportasi publik regional yang nyaman</p> <p>Terlaksananya pengembangan angkutan massal antara lain mewujudkan pembangunan shortcut Cibungur Tanjung Rasa monorel di Kawasan Metropolitan Bandung, mendorong pembangunan jalur kereta api cepat Jakarta-Bandung-Kertajati - Cirebon, pembangunan jalur KA Tanjungsari-Sumedang-Kertajati-Kadipaten, pembangunan jalur KA Bogor-Sukabumi-Cianjur-Padalarang, reaktivasi jalur KA Bandung-Tanjungsari, Kadipaten-Cirebon, Bandung-Ciwidey, Banjar-Pangandaran, Garut-Cikajang, pembangunan KRL (kereta listrik) pada jalur Padalarang-Kiaracondong-Cicalengka, elektrifikasi rel ganda KA antar kota Cikarang-Cikampek, pembangunan jalur ganda KA dan KRL jalur Kiaracondong-Rancaekek dan Rancaekek-Cicalengka, rel</p>

No	Tujuan	Sasaran
		ganda parsial jalur KA Cisomang-Cikadondong, rel ganda KA Perkotaan Manggarai-Cikarang (lintas Manggarai-Jatinegara-Bekasi), rel ganda KA Perkotaan Parung Panjang-Tenjo, rel ganda parsial Purwakarta-Ciganea, mengembangkan jalur-jalur baru kereta api serta optimalisasi jalur yang telah ada, Reaktivasi jalur kereta api yang sudah tidak beroperasi; pembangunan jalur kereta api khusus barang/ kargo; serta jalur KA dan sarana transportasi massal strategis lainnya atas dasar kesepakatan Pemerintah dengan Pemerintah Daerah
4	Terwujudnya pelayanan transportasi udara yang terintegrasi dan mampu menjangkau wilayah lebih jauh.	Terlaksananya pengembangan dan pembangunan bandara di Jawa Barat, antara lain melalui dukungan Pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) dan Kertajati Aerocity, Pangkalan Udara Citarate di Kabupaten Sukabumi, pengembangan Bandara Pusat Penyebaran Sekunder Husein Sastranegara, Bandara Pusat Penyebaran Tersier Cakrabhuwana di Cirebon, Pangkalan Udara Atang Sanjaya di Kabupaten Bogor, Pangkalan Udara Kalijati di Kabupaten Subang, Pangkalan Udara Cibeureum di Kabupaten Tasik, Pangkalan Udara Wiradinata di Kota Tasikmalaya, Bandara Nusawiru di Kabupaten Pangandaran; serta Bandara strategis lainnya atas dasar kesepakatan Pemerintah dengan Pemerintah Daerah.
5	Terwujudnya sistem pengawasan dan pengendalian transportasi yang akuntabel	Meningkatkan penanganan dan pengendalian muatan lebih (overloading) a. Meningkatnya kinerja kegiatan uji mutu terhadap produksi karoseri; b.Meningkatnya kinerja pengujian kendaraan bermotor

2. Tujuan dan Sasaran yang mengacu kepada hasil review Menpan terhadap Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat Tahun 2013-2018 yang dapat dilihat pada tabel 3.2.

Tabel 3.2.
Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat
Berdasarkan Hasil Review Menpan

No	Tujuan	Sasaran
1	Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi	Meningkatnya kualitas pelayanan moda transportasi umum
2	Meningkatnya ketertiban lalu lintas angkutan jalan	Meningkatnya ketertiban lalu lintas angkutan umum
3	Meningkatkan penyediaan prasarana transportasi di Jawa Barat	Meningkatnya ketersediaan prasarana transportasi
4	Meningkatnya Ketersediaan perlengkapan Jalan	Meningkatnya Ketersediaan perlengkapan Jalan di Ruas Jalan Provinsi

Pada RKPD Provinsi Jawa Barat Tahun 2016 disebutkan bahwa dalam melaksanakan kegiatan pembangunan, Pemerintah Provinsi Jawa Barat telah menetapkan lima (5) misi yang akan dicapai. Pencapaian misi-misi ini perlu untuk selalu dievaluasi sebagai masukan bagi perbaikan pelaksanaan pembangunan Jawa Barat. Evaluasi pencapaian misi pembangunan Jawa Barat dilakukan melalui evaluasi terhadap berbagai indikator RPJMD Tahun 2008-2013, evaluasi terhadap pelaksanaan program APBD Tahun 2014 dan evaluasi terhadap data-data BPS.

Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat turut serta dalam misi keempat, yaitu: Mewujudkan Jawa Barat yang Nyaman dan Pembangunan Infrastruktur Strategis yang Berkelanjutan. Pencapaian misi keempat ini ditunjukkan oleh pencapaian kinerja dalam aspek infrastruktur, baik kuantitas maupun kualitas infrastruktur. Adapun infrastruktur yang fokus untuk ditingkatkan adalah infrastruktur kebinamargaan, sumber daya air, energi, infrastruktur keciptakarya dan Perhubungan. Target dan Capaian Indikator Kinerja Misi Keempat Bidang Perhubungan Tahun 2013-2014 adalah indikator Tingkat ketersediaan fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka, dan quadrill) dan penerangan jalan umum (PJU) pada jalan Provinsi dengan capaian pada Tahun 2013 adalah 15,83 % dan Tahun 2014 mencapai 17,02%.

Permasalahan utama bidang perhubungan adalah (1) Belum berkembangnya sistem transportasi masal dan integrasi antar moda angkutan; (2) Masih kurangnya fasilitas perlengkapan jalan dan masih tingginya overloading angkutan barang; (3) Belum memadainya keberadaan bandar udara untuk menampung penumpang dan barang baik domestik maupun internasional; (4) Belum tersedianya pelabuhan laut internasional dan belum optimalnya pelabuhan yang ada dalam melayani pergerakan orang dan barang antar pulau.

3.3. Program dan Kegiatan

Program pembangunan daerah yang akan dilaksanakan untuk mencapai sasaran pembangunan Provinsi Jawa Barat Tahun 2016 berjumlah 90 (sembilan puluh) program yang terbagi ke dalam 34 (tiga puluh empat) bidang, untuk Bidang Perhubungan yang merupakan Urusan Wajib ada 5 (lima) program yaitu sebagai berikut :

- a. Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan;
- b. Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ);
- c. Program Peningkatan Pelayanan Angkutan;
- d. Program Pengendalian dan Pengamanan Lalu Lintas;
- e. Program Peningkatan Kelayakan Kendaraan Bermotor;

Selain program-program tersebut di atas, terdapat juga program di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat yang merupakan program penunjang dan kegiatan *fixed cost sebanyak 8 program* antara lain pada **Bidang Otonomi Daerah, Pemerintahan Umum, Keuangan Daerah, Kepegawaian dan Persandian; Bidang Statistik dan Bidang Perencanaan Pembangunan** dengan program yaitu:

- a. Program Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Aparatur;
- b. Program Pelayanan Administrasi Perkantoran;
- c. Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur;
- d. Program Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Aparatur;
- e. Program Peningkatan Pengembangan Sistem Pelaporan Capaian Kinerja dan Keuangan;
- f. Program Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Pembangunan Daerah;
- g. Program Pengembangan Data/Informasi/Statistik Daerah.
- h. Program Mitigasi dan Adaptasi Perubahan Iklim

Program dan kegiatan yang diusulkan pada tahun 2016 merupakan tindak lanjut dari kinerja yang telah dicapai pada tahun sebelumnya. Diharapkan pada periode tahun 2016 ini, target kinerja yang akan dicapai dapat mendorong pencapaiannya. Dan untuk mempersiapkan dan meletakkan dasar bagi tahap selanjutnya.

Program/ kegiatan yang diusulkan sebagian besar merupakan kegiatan lanjutan dan atau berkelanjutan, secara garis besar misalnya :

1. Pembebasan Lahan BIJB Kertajati Jawa Barat;
2. Fasilitas dan Pengkoordinasian Pembangunan BIJB Kertajati Kab. Majalengka

3. Pengembangan Fasilitas Lalu Lintas Jalan;
4. Pengembangan sarana dan prasarana pelabuhan ASDP di Jawa Barat;
5. Fasilitasi dan koordinasi pembangunan pelabuhan Cilamaya dan lanjutan kegiatan dalam rangka pembangunan pelabuhan laut di Jawa Barat khususnya di Palabuhanratu;
6. Lanjutan kegiatan dalam rangka pembangunan *Shortcut* Cibungur – Tanjunggrasa serta dalam rangka reaktivasi jalur kereta api di Jawa Barat;
7. Fasilitasi dan Koordinasi Pembangunan perkeretaapian di Jawa Barat;
8. Peningkatan Kesadaran Berlalu Lintas, Pemilihan Awak Kendaraan Umum Teladan (AKUT) dan Pemilihan Perusahaan Terbaik.

Sesuai yang diusulkan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, dan telah ditampung dalam rancangan awal RKPD Jawa Barat tahun 2016, Program Pembangunan dan Indikator Kinerja Program Tahun 2016 Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat dapat dilihat pada tabel 3.3.

Tabel 3.3
Program Pembangunan dan Indikator Kinerja Program Tahun 2016

No.	Program Pembangunan Daerah	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Kinerja Awal RP-JMD (Tahun 2014)	Tahun 2016		SKPD Penanggung Jawab		
					Target Kinerja	Pendanaan Pembangunan	OPD Utama	OPD Mitra Utama	OPD Pendukung
	1	2	3	4	5	6	8	9	10
1	URUSAN WAJIB								
1a.	BIDANG PERHUBUNGAN								Bappeda; Biro Adm.Pemb; Biro Keuangan
1	Program Peningkatan Pelayanan Angkutan	Prosentase keikutsertaan kabupaten/kota dalam WTN	persen	33,33	74,07	2.450.000.000	Ditub	Biro. Adm. Perencanaan, Dinas Bina Marga	
2	Program Peningkatan Pelayanan Angkutan	Prosentase kepemilikan armada angkutan umum (AKDP) persentase menjadi badan hukum	persen	0,22	50,11	2.600.000.000	Ditub	Biro. Adm. Perencanaan, Biro Hukum dan HAM, Satpol PP	
3	Program Peningkatan Pelayanan Angkutan	Prosentase ketersediaan AKDP di Jawa Barat	persen	88,00	94	109.730.000.000	Ditub	Biro. Adm. Perencanaan,	
4	Program Pengendalian dan Pengamanan Lalu Lintas	Prosentase kendaraan tidak melanggar muatan lebih di Jembatan Timbang	persen	76,00	79	5.950.000.000		Biro. Adm. Perencanaan, Biro Hukum dan HAM, Satpol PP	
5	Program Peningkatan Kelayakan Kendaraan Bermotor	Prosentase kendaraan umum laik jalan di Jawa barat	persen	100	100	575.125.000	Ditub	Biro. Adm. Perencanaan, Biro Hukum dan HAM, Satpol PP	
6	Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ)	Prosentase ketersediaan Fasilitas Perlengkapan Jalan (Rambu, Marka, Guardrail, PTU) di Jalan Provinsi	persen	17	21	28.360.110.000	Ditub	Biro. Adm. Perencanaan, PSDA, Ditmirum, ESDM, Bina Marga,	
7	Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan;	Prosentase ketersediaan dermaga/pelabuhan ASDP	persen	51,52	66,67	31.942.450.000	Ditub	Biro. Adm. Perencanaan, PSDA, Ditmirum, ESDM, Bina Marga,	
8	Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan;	Prosentase Ketersediaan prasarana jalur kereta api aktif di Jawa Barat	persen	72,83	74,29	6.500.000.000	Ditub	Biro. Adm. Perencanaan, PSDA, Ditmirum, ESDM, Bina Marga,	
9	Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan;	Prosentase ketersediaan prasarana transportasi udara (pembangunan BLTB Kerajati dan pengembangan Bandara Niaswiru)	persen	11,34	45,64	824.022.000.000	Ditub	Biro. Adm. Perencanaan, PSDA, Ditmirum, ESDM, Bina Marga,	

Sebagai gambaran lebih lengkap, terlampir dibawah ini Rekapitulasi usulan Program/Kegiatan yang telah disampaikan melalui RKPD Jabar Online, hasil pembahasan/seleksi awal serta hasil-hasil forum OPD Bidang Perhubungan di Jawa Barat sebagaimana terlampir dalam tabel rumusan rencana program dan kegiatan OPD Tahun 2016 dan Prakiraan Maju Tahun 2017 Provinsi Jawa Barat pada Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat (Formulir J-4: Rencana Program dan Kegiatan OPD).