



RPJP

**RENCANA PEMBANGUNAN
JANGKA PANJANG NASIONAL**

TAHUN

**2005 -
2025**



KATA PENGANTAR

Dalam rangka penyelenggaraan tugas umum pemerintahan dan pembangunan serta penyediaan pelayanan jasa perhubungan yang lebih efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

Penyusunan Rencana Jangka Panjang Departemen Perhubungan 2005-2025 disiapkan guna merespon dan mengantisipasi lamanya umur prasarana perhubungan yang umumnya di atas 20 tahun, sehingga diperlukan perencanaan yang komprehensif yang dijabarkan dalam perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek perhubungan.

Rencana Jangka Panjang Departemen Perhubungan 2005-2025 merupakan rencana indikatif yang berisikan latar belakang, kondisi transportasi nasional tahun 1995-2004, aspek-aspek fundamental, arah pembangunan transportasi jangka panjang 2005-2025 serta penutup, digunakan sebagai acuan bagi seluruh unit kerja di lingkungan Departemen Perhubungan dalam penyusunan Rencana Strategis, Rencana Kerja serta Rencana Kerja dan Anggaran Departemen Perhubungan.

Kami berharap, dengan selesainya dokumen Rencana Jangka Panjang Departemen Perhubungan tahun 2005-2025 akan dapat memberikan manfaat sekaligus memberi arahan bagi kebijakan jangka panjang Departemen Perhubungan.

Jakarta, 26 September 2008

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

Ir. JUSMAN SYAFII DJAMAL

Salinan resmi sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN

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

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR	vi
 BAB I PENDAHULUAN	 I – 1
A. Latar Belakang.....	I - 1
B. Pengertian.....	I - 2
C. Maksud dan Tujuan	I - 2
D. RPJP Dephub Dalam Proses Perencanaan	I - 2
E. Landasan	I - 5
F. Tata Urut	I – 6
 BAB II KONDISI TRANSPORTASI NASIONAL KURUN WAKTU 1995-2004	 II - 1
A. Pelaksanaan Kebijakan Strategis.....	II - 1
B. Pembangunan Transportasi.....	II - 6
1. Transportasi Darat	II - 6
2. Transportasi Laut.....	II-18
3. Transportasi Udara	II-23
4. Transportasi Perkeretaapian.....	II-25
5. Sumberdaya Manusia	II-29
6. Pendidikan dan Pelatihan.....	II-30
7. Penelitian dan Pengembangan	II-33
8. SAR (Pencarian dan Penyelamatan) Nasional	II-33
9. Pengawasan Aparatur Negara.....	II-34
10. Mahkamah Pelayaran.....	II-35
C. Masalah dan Tantangan.....	II-36
D. Modal Dasar.....	II-40
 BAB III ASPEK-ASPEK FUNDAMENTAL	 III-1
A. Visi Departemen Perhubungan 2005	III-1
B. Misi.....	III-1
C. Tujuan	III-3
D. Sasaran	III-3
E. Strategi	III-9
1. Transportasi Darat	III-10
2. Transportasi Laut.....	III-11
3. Transportasi Udara	III-15
4. Transportasi Perkeretaapian.....	III-18
5. Pendidikan dan Pelatihan.....	III-18

6.	Penelitian dan Pengembangan	III-20
7.	SAR (Pencarian dan Penyelamatan) Nasional	III-20
8.	Pengawasan Aparatur Negara	III-21
9.	Mahkamah Pelayaran	III-21
F.	Kebijakan Umum	III-22

BAB IV ARAH PEMBANGUNAN TRANSPORTASI NASIONAL JANGKA PANJANG TAHUN 2005-2025

		IV-1
A.	Transportasi Nasional	IV-2
B.	Transportasi Pulau Sumatera	IV-2
	1. Transportasi Darat	IV-2
	2. Transportasi Laut	IV-7
	3. Transportasi Udara	IV-8
	4. Transportasi Perkeretaapian	IV-9
C.	Transportasi Pulau Jawa-Bali	IV-12
	1. Transportasi Darat	IV-12
	2. Transportasi Laut	IV-18
	3. Transportasi Udara	IV-19
	4. Transportasi Perkeretaapian	IV-20
D.	Transportasi Pulau Kalimantan	IV-25
	1. Transportasi Darat	IV-25
	2. Transportasi Laut	IV-29
	3. Transportasi Udara	IV-30
	4. Transportasi Perkeretaapian	IV-31
E.	Transportasi Pulau Sulawesi	IV-34
	1. Transportasi Darat	IV-34
	2. Transportasi Laut	IV-39
	3. Transportasi Udara	IV-40
	4. Transportasi Perkeretaapian	IV-41
F.	Transportasi Kepulauan Nusa Tenggara	IV-43
	1. Transportasi Darat	IV-43
	2. Transportasi Laut	IV-47
	3. Transportasi Udara	IV-48
G.	Transportasi Kepulauan Maluku	IV-49
	1. Transportasi Darat	IV-49
	2. Transportasi Laut	IV-54
	3. Transportasi Udara	IV-55
H.	Transportasi Pulau Papua	IV-56
	1. Transportasi Darat	IV-56
	2. Transportasi Laut	IV-60
	3. Transportasi Udara	IV-61

BAB V P E N U T U P

V - 1

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel II.1	Pembangunan Fasilitas Keselamatan Transportasi Jalan.....	II-10
Tabel II.2	Realisasi Program Pembangunan Perkeretaapian Tahun 1995-2004.....	II-27
Tabel IV.1	Rencana Pembangunan Lintas Kereta Api di Pulau Kalimantan.....	IV-33
Tabel IV.2	Rencana Lintas KA Batubara di Pulau Kalimantan	IV-34
Tabel IV.3	Rencana Pembangunan Lintas Kereta Api di Pulau Sulawesi.....	IV-43

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1	Kerangka Pikir Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3)	I-4
Gambar II.1	Jumlah Unit Armada Nasional dan Asing Tahun 1995 – 2004.....	II-20
Gambar II.2	Jumlah Muatan Barang Tahun 1995 – 2004	II-21
Gambar II.3	Jumlah Muatan Penumpang Tahun 1995- 2004 ...	II-22
Gambar II.4	Produktivitas Angkutan Kereta Penumpang dan Barang Tahun 1995-2004.....	II-26
Gambar II.5	Data Kecelakaan Angkutan Kereta Api Tahun 1995-2004.....	II-28
Gambar IV.1	Rencana Pengembangan Jaringan KA di Pulau Sumatera.....	IV-11
Gambar IV.2	Pengembangan Angkutan KA Batubara di Pulau Sumatera.....	IV-12
Gambar IV.3	Rencana Jaringan Kereta Api Cepat di Pulau Jawa.....	IV-22
Gambar IV.4	Jaringan Rel yang Tidak Beroperasi di Jawa Barat	IV-23
Gambar IV.5	Jaringan Rel yang Tidak Beroperasi di Jawa Tengah.....	IV-24
Gambar IV.6	Jaringan Rel yang Tidak Beroperasi di Jawa Timur	IV-24
Gambar IV.7	Rencana Pengembangan Jaringan KA di Pulau Kalimantan.....	IV-32
Gambar IV.8	Jaringan KA Batubara di Pulau Kalimantan.....	IV-33
Gambar IV.9	Rencana Pembangunan Jaringan Jalan KA di Pulau Sulawesi	IV-42

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis, serta berperan di dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Pertumbuhan sektor transportasi akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis, baik secara makro maupun mikro. Keberhasilan sektor transportasi secara makro diukur dari sumbangan nilai tambahnya dalam pembentukan Produk Domestik *Brutto*, dampak ganda (*multiplier effect*) yang ditimbulkannya terhadap pertumbuhan sektor-sektor lain dan kemampuannya meredam laju inflasi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air. Dari aspek mikro, keberhasilan sektor transportasi diukur dari kapasitas yang tersedia, kualitas pelayanan, aksesibilitas, keterjangkauan daya beli masyarakat dan utilisasi.

Dalam upaya mengembangkan sektor transportasi diperlukan perencanaan yang matang sehingga penyelenggaraan dan pembangunan transportasi dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien. Perencanaan transportasi di lingkungan Departemen Perhubungan merupakan proses perencanaan yang menyeluruh, terpadu komponen dan unsur-unsurnya dalam satu kesatuan sistem serta terkait dengan Tata Letak Makro Strategis Perhubungan (yang terdiri dari Sistem Transportasi Nasional, Perangkat Perundang-undangan dan ketentuan internasional di sektor Transportasi serta perangkat Peraturan Perundang-undangan tentang Tata Ruang), Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, serta merupakan proses yang berkesinambungan, rasional, kontekstual dan terukur secara kuantitatif. Derivasi sektoral Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional di Departemen Perhubungan adalah Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, yang terdiri dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan, Rencana Strategis Departemen Perhubungan dan Rencana Kerja Departemen Perhubungan. Perencanaan Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan merupakan rencana serta kebijakan-kebijakan yang bersifat indikatif dalam kurun waktu 20 (dua puluh) tahun. Meskipun dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun

2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional tidak memuat kewajiban bagi Kantor Kementerian/Lembaga untuk menyusun Rencana Jangka Panjang, Departemen Perhubungan memandang perlu menyusun Rencana Pembangunan Jangka Panjang kurun waktu 2005-2025 terkait dengan fungsi pelaksanaan tugas perencanaan pada pasal 10 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.37 Tahun 2006. Di samping itu mengingat sebagian besar tugas penyelenggaraan di bidang perhubungan adalah melakukan pembinaan terhadap kegiatan pembangunan dan pengoperasian infrastruktur transportasi yang memiliki umur ekonomis (*lifetime*) cukup panjang, maka penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan sangat diperlukan.

B. PENGERTIAN

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan (RPJP Dephub) adalah dokumen perencanaan pembangunan yang berupa kebijakan transportasi dan bersifat indikatif untuk periode 20 (dua puluh) tahun ke depan, merupakan penjabaran dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional dan Tatanan Makro Strategis Perhubungan, mencakup kurun waktu mulai tahun 2005 hingga tahun 2025, sebagaimana diperlihatkan dalam diagram 1.

C. MAKSUD DAN TUJUAN

RPJP Departemen Perhubungan sebagai dokumen perencanaan pembangunan transportasi nasional untuk jangka waktu 20 tahun ke depan, ditetapkan dengan maksud memberikan arah dan sekaligus menjadi acuan bagi pemerintah, masyarakat dan dunia usaha yang bergerak di sektor transportasi di dalam upaya mewujudkan Sistem Transportasi Nasional dalam seluruh hirarkinya sesuai dengan visi, misi dan arah pembangunan transportasi yang disepakati bersama, sehingga seluruh upaya yang dilakukan oleh masing-masing pelaku pembangunan transportasi bersifat sinergis, koordinatif dan saling melengkapi di dalam satu pola sikap dan pola tindak.

D. RPJP DEPHUB DALAM PROSES PERENCANAAN

Diagram 1 memberikan gambaran bahwa proses perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan dikelompokkan atas tiga bagian utama yang saling terkait satu sama lain, sebagai berikut:

1. Tatanan Makro Strategis Perhubungan (TMSP)

Secara substansial, Tatanan Makro Strategis Perhubungan merupakan perangkat hukum di bidang Transportasi dan Tata Ruang, serta penjabaran transportasi secara sistemik, strategik, konsepsional, makro, dan filosofis yang dirumuskan menjadi Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS).

Pada skala nasional, SISTRANAS diwujudkan dalam Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS) yang disusun mengacu kepada Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) dan Rencana Tata Ruang Wilayah Pulau/Kepulauan (RTRW Pulau/Kepulauan).

Pada skala wilayah provinsi, SISTRANAS diwujudkan dalam Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) yang disusun mengacu kepada Rencana Tata Ruang Pulau/Kepulauan (RTRW Pulau/Kepulauan) dan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP).

Pada skala lokal (Kabupaten/Kota), SISTRANAS diwujudkan dalam Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) yang disusun berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP) dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota.

2. Rencana Umum dan Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan

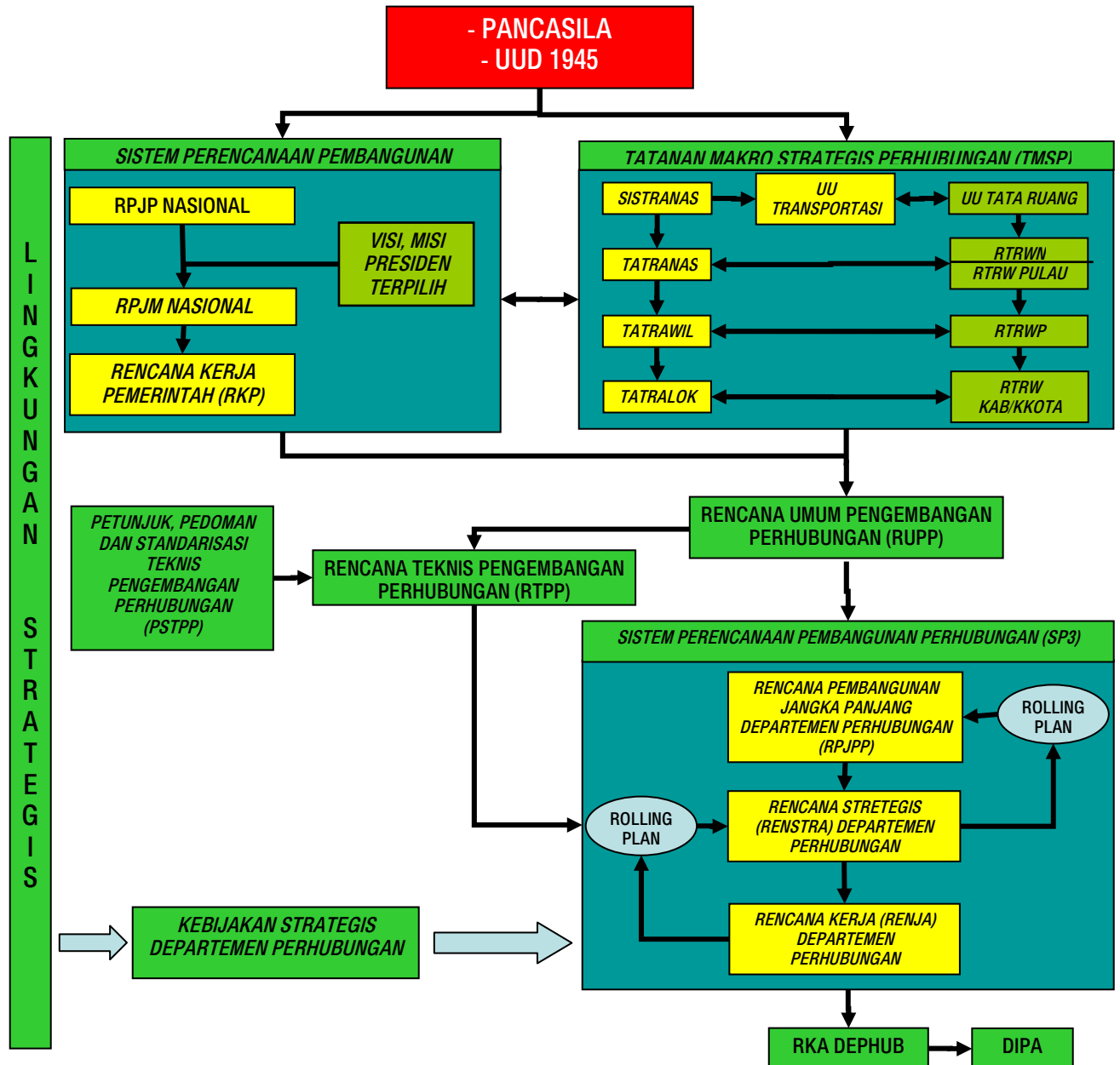
Rencana Umum Pengembangan Perhubungan (RUPP) merupakan cetak biru pengembangan transportasi dan fasilitas penunjangnya dalam kurun waktu tertentu, sedangkan Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan (RTPP) adalah rencana pemanfaatan ruang yang bersifat teknis. Dalam penyusunan RUPP dan RTPP, Pedoman dan Standar Teknis Pembangunan Perhubungan (PSTPP) merupakan acuan utama.

3. Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3)

Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3) terdiri dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP), Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RENSTRA) dan Rencana Pembangunan Jangka Pendek (RENJA). Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan (RPJP DEPHUB) dijabarkan menjadi Rencana Strategis Departemen Perhubungan (RENSTRA DEPHUB), Rencana Strategis Departemen Perhubungan dijabarkan menjadi Rencana Kerja Departemen Perhubungan (RENJA DEPHUB).

DIAGRAM 1

KERANGKA PIKIR SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN (SP3)



E. LANDASAN

Landasan Idiil dan Landasan Konstitusional RPJP Departemen Perhubungan adalah Pancasila dan UUD 1945, sedangkan landasan operasionalnya meliputi seluruh ketentuan perundang-undangan di bidang transportasi dan seluruh ketentuan perundang-undangan yang berkaitan langsung dengan pembangunan nasional sebagai berikut:

1. Ketetapan MPR-RI Nomor VII/MPR/2001 Tentang Visi Indonesia masa depan;
 2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara;
 3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara;
 4. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
 5. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah;
 6. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah;
 7. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025
 8. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 62 Tahun 2005;
 9. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2005;
 10. Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 43 Tahun 2005 tentang organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2005 dan diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2006;
 11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2006 Tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan;
 12. Wawasan Nusantara;
 13. Ketahanan Nasional;
 14. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional dan Wilayah Pulau;
 15. Sistem Transportasi Nasional.
-
-

F. TATA URUT

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan Tahun 2005-2025 disusun dalam tata urutan sebagai berikut:

- Bab I : Pendahuluan
- Bab II : Kondisi Transportasi Nasional Tahun 1995-2004
- Bab III : Aspek-Aspek Fundamental
- Bab IV : Arah Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan Tahun 2005-2025
- Bab V : Penutup
- Lampiran : Tahapan Pembangunan Lima Tahunan

BAB II

KONDISI TRANSPORTASI NASIONAL KURUN WAKTU 1995-2004

A. PELAKSANAAN KEBIJAKAN STRATEGIS

Pembangunan sektor transportasi berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan, sejak sebelum krisis ekonomi telah diarahkan pada terwujudnya Sistem Transportasi Nasional yang andal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional, serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.

Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) telah ditata kembali dan terus disempurnakan perwujudannya pada skala nasional, wilayah (provinsi) dan lokal (kabupaten/kota). Pada skala nasional, Sistranas diwujudkan dalam Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS), pada skala wilayah (provinsi) Sistranas diwujudkan dalam Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL), sedangkan dalam skala lokal (kabupaten/kota) Sistranas diwujudkan dalam Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK).

Penyempurnaan perwujudan Sistranas dilakukan dalam upaya meningkatkan baik keandalan maupun kelaikan sarana dan prasarana transportasi, serta meningkatkan keterpaduan antar dan intramoda transportasi, disesuaikan dengan perkembangan ekonomi, tingkat kemajuan teknologi, kebijakan tata ruang, pelestarian lingkungan dan kebijakan energi nasional.

Peranserta swasta dan koperasi dalam penyelenggaraan transportasi baik pada segmen komersial maupun pada segmen keperintisan terus didorong dan digalakkan melalui penciptaan iklim usaha yang sehat. Guna menjaga agar persaingan usaha (termasuk sektor transportasi) berjalan secara sehat telah dibentuk Komisi Pengawasan Persaingan Usaha. Peranserta swasta dan badan usaha milik negara yang bergerak di sektor transportasi telah diupayakan untuk memperoleh pangsa pasar internasional yang memadai terutama moda transportasi laut dan udara melalui berbagai instrumen kebijakan seperti kebijakan penyehatan perusahaan BUMN, kebijakan multi operator angkutan udara dan kebijakan pemberdayaan industri pelayaran nasional.

Sejalan dengan makin terbatasnya kemampuan pendanaan pemerintah, telah dirintis kebijakan untuk melibatkan sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur transportasi melalui berbagai skema kerjasama seperti *Public Private Partnership* (PPP) atau Kemitraan Pemerintah Swasta (KPS).

Sejalan dengan diberlakukannya kebijakan otonomi daerah melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 1999 yang diubah terakhir dengan Undang-Undang No. 32 Tahun 2004, transportasi ke dan di perdesaan, daerah dan pulau terpencil, daerah transmigrasi, daerah terbelakang dan daerah perbatasan termasuk pulau-pulau kecil terluar terus dikembangkan dan ditangani secara khusus dalam rangka menunjang pengembangan wilayah dan kepentingan pertahanan negara, sehingga pembangunan dan hasil hasilnya dapat dirasakan masyarakat secara lebih meluas dan keutuhan NKRI tetap dipertahankan. Di wilayah perkotaan seperti JABODETABEK dan GERBANG-KERTOSUSILA telah mulai dikembangkan transportasi massal yang tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam rangka memberikan daya tarik kepada masyarakat untuk memakai jasa transportasi umum, mengurangi pemakaian kendaraan pribadi sehingga kemacetan dan gangguan lalu lintas dapat dihindarkan dan kualitas lingkungan hidup dapat dipertahankan.

Meskipun demikian, sebagai dampak turunnya daya beli masyarakat dan mahalnya tarif angkutan umum terkait dengan krisis ekonomi dan kenaikan harga BBM, dewasa ini terdapat fenomena bahwa sebagian masyarakat tertentu lebih suka menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) daripada moda transportasi umum.

Terkait dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, Departemen Perhubungan sejak awal sangat mendukung pelaksanaannya, mengingat penyerahan sebagian kewenangan Pemerintah Pusat kepada Daerah sudah dilakukan oleh Departemen Perhubungan sejak tahun 1958 dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 tentang Penyerahan Urusan Lalu Lintas Jalan Kepada Daerah Tingkat I, yang menyerahkan kewenangan pemberian izin untuk mempergunakan otobus umum dan mobil penumpang untuk pengangkutan penumpang.

Selanjutnya dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II, telah pula diserahkan 10 urusan pemerintahan bidang LLAJ kepada Daerah Tingkat I, dan 18 urusan pemerintahan bidang LLAJ kepada Daerah Tingkat II.

Sebagai salah satu wujud nyata dukungan Departemen Perhubungan dalam melaksanakan otonomi daerah adalah dengan telah ditetapkannya kewenangan dan peran daerah

dalam bidang kepelabuhanan dan kebandarudaraan sebagaimana ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan yang mengganti Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 1996 dan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan yang mengganti Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 1996 dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996, penyelenggaraan (pengelolaan) pelabuhan dan bandar udara serta pelaksanaan bidang pemerintahan di pelabuhan dan bandar udara masih bersifat sentralistik. Penyelenggaraan/pengelolaan pelabuhan dan bandara hanya dapat dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis Departemen Perhubungan dan Badan Usaha Pelabuhan dan Bandar Udara (PT. Pelindo I s.d. IV dan PT. Angkasa Pura I dan II).

Demikian pula kewenangan bidang pemerintahan di pelabuhan dan bandar udara masih merupakan kewenangan pusat, misalnya dalam penetapan lokasi, penetapan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara, penetapan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan, penetapan Rencana Induk, pemberian Izin Mendirikan Bangunan (IMB) di pelabuhan dan bandar udara, penetapan pembangunan dan pengoperasian pelabuhan umum dan bandar udara umum, izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan khusus dan bandar udara khusus. Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 dan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 telah banyak diberikan kewenangan dan peran kepada pemerintah daerah baik dalam bidang penyelenggaraan maupun kewenangan bidang pemerintahan di pelabuhan dan bandar udara. Untuk kewenangan dan peran bidang pemerintahan yang dilakukan oleh Provinsi dan Kabupaten/Kota sesuai dengan kedua Peraturan Pemerintah tersebut telah ditetapkan sebagai berikut:

1. Menetapkan Rencana Induk Pelabuhan;
 2. Menetapkan DLKR dan DLKP Pelabuhan;
 3. Penerbitan izin kegiatan pengerukan dan reklamasi pelabuhan;
 4. Penetapan pelaksanaan pembangunan dan pengoperasian pelabuhan umum;
 5. Penetapan pelayanan operasional pelabuhan 24 jam;
 6. Penetapan tarif jasa kepelabuhanan dan bandar udara;
 7. IMB di sisi darat atau di sisi udara;
 8. Izin membangun dan mengoperasikan pelabuhan khusus dan bandara khusus;
-
-

9. Menetapkan kawasan keselamatan operasi penerbangan untuk bandar udara bukan pusat penyebaran yang ruang udara di sekitarnya tidak dikendalikan;
10. Menetapkan tingkat kebisingan untuk bandar udara bukan pusat penyebaran yang ruang udara di sekitarnya tidak dikendalikan;
11. Menetapkan rencana induk bandar udara bukan pusat penyebaran yang ruang udara di sekitarnya tidak dikendalikan;
12. Menetapkan keputusan pelaksanaan pembangunan bandar udara bukan pusat penyebaran yang ruang udara di sekitarnya tidak dikendalikan;
13. Menetapkan keputusan pelaksanaan pengoperasian bandar udara bukan pusat penyebaran yang ruang udara di sekitarnya tidak dikendalikan;

Departemen Perhubungan melalui Badan Diklat Perhubungan telah menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan bagi aparatur perhubungan baik di pusat maupun daerah (Provinsi dan Kabupaten/Kota) serta pendidikan dan pelatihan bagi operator transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian yang meliputi pendidikan dan pelatihan pembentukan, teknis, fungsional, *upgrading* (penjenjangan) dan *updating* (pemutakhiran).

Pendidikan dan pelatihan tersebut dalam rangka membangun dan menyiapkan sumberdaya manusia (SDM) baik kepada aparatur/regulator maupun operator transportasi yang memiliki kompetensi berupa sikap (disiplin, kesamaptan, tanggung jawab, budaya kerja, mental, moral), pengetahuan dan ketrampilan di bidang teknik transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian. Hal ini sebagai bagian dari pembangunan sistem transportasi yang mempunyai peranan sangat strategis, yaitu sebagai faktor pendorong dalam membuka daerah yang terisolasi dan merangsang pertumbuhan daerah terbelakang, sebagai faktor pendorong bagi kemajuan dan pertumbuhan sektor-sektor lain, serta berfungsi sebagai alat perekat dan pemersatu bangsa.

Sebagai tindaklanjut penerbitan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 dan dalam rangka mewujudkan keserasian penyelenggaraan otonomi daerah, Departemen Perhubungan telah memberikan pedoman-pedoman untuk digunakan oleh Daerah dalam pelaksanaan otonomi daerah, yang dituangkan dalam beberapa Surat Edaran Menteri Perhubungan, sebagai berikut:

1. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 7 Tahun 2000 tentang Rincian Kewenangan Kabupaten/Kota di Sektor Perhubungan Dalam Rangka Pelaksanaan Otonomi Daerah;

2. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 8 Tahun 2000 tentang Pedoman Umum Penyusunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi dan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota;
3. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 10 Tahun 2000 tentang Persyaratan Jabatan Struktural Pada Dinas Perhubungan di Daerah;
4. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 22 Tahun 2001 tentang Pelaksanaan Koordinasi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal/Badan di Lingkungan Departemen Perhubungan dengan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota;
5. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 23 Tahun 2001 tentang Standar, Norma, Kriteria, Prosedur dan Pedoman di Bidang Perhubungan;
6. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 24 Tahun 2001 tentang Pelaksanaan Kewenangan Kabupaten/Kota Dalam Rangka Pelaksanaan Otonomi Daerah di Bidang Pemanduan;
7. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 26 Tahun 2001 tentang Penanggulangan Penerbitan Izin di Bidang Radio dan Televisi Lokal di Lingkungan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota;
8. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 27 Tahun 2001 tentang Penanganan Tugas-Tugas Eks Kantor Wilayah Departemen Perhubungan.

Eforia Otonomi Daerah baik pada Pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Kabupaten/Kota dalam menafsirkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 dan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 terlalu mengesampingkan kepentingan Pemerintah dalam arti luas, namun lebih menonjolkan kepentingan daerah itu sendiri, sehingga banyak muncul Perda yang bertentangan dengan peraturan perundang undangan yang lebih tinggi, bahkan Pemerintah Daerah telah menolak dan mengajukan *judicial review* terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 69 dan Nomor 70 Tahun 2001 yang menimbulkan kejanggalan, karena institusi pemerintah (Pemerintah Kabupaten/Kota) seharusnya tidak menolak dan melakukan *judicial review* terhadap produk hukum pemerintah sendiri. Sehubungan dengan hal tersebut, dipandang perlu adanya penyempurnaan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah.

Beberapa hal yang menjadi pertimbangan dalam penyempurnaan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1992 antara lain:

1. Aktivitas transportasi pada hakekatnya hanya mengenal daerah bangkitan dan tarikan sehingga tidak dapat dipenggal-penggal atas daerah administratif tertentu.
2. Pembagian kewenangan wilayah laut 4 mil untuk Kabupaten/Kota dan 12 mil untuk provinsi sebagaimana pada Pasal 3 ayat (1) dan Pasal 10 ayat (3) Undang-undang Nomor 22 Tahun 1992 perlu dihapuskan, mengingat pada dasarnya wilayah laut merupakan perekat dari pulau pulau di Indonesia menjadi suatu Negara Kesatuan Republik Indonesia, sehingga tidak dapat dibagi-bagi berdasarkan kepentingan daerah.
3. Perlu ada kejelasan terhadap pengertian “*urusan pemerintahan*”, agar hal tersebut tidak diartikan secara luas, yang seakan akan mencakup pula urusan perusahaan yang telah dilaksanakan oleh BUMN.

Sebagai respon terhadap berbagai aspirasi perubahan tersebut, lahirlah Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 sebagai penyempurnaan Undang Undang Nomor 22 Tahun 1999. Terkait dengan itu Departemen Perhubungan berperanserta aktif bersama dengan Departemen Dalam Negeri dalam menyusun draft Peraturan Pemerintah yang menetapkan kewenangan kewenangan bidang perhubungan yang akan diserahkan kepada daerah.

Dalam rangka mewujudkan kelancaran dan keserasian pelaksanaan tugas di bidang perhubungan antara Departemen Perhubungan dengan Pemerintah Provinsi, sesuai dengan hasil pembahasan bersama antara jajaran Departemen Perhubungan dengan Dinas Perhubungan Provinsi pada Rapat Kerja Departemen Perhubungan Tahun 2002 telah ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 4 Tahun 2003 tentang Tata Hubungan Kerja antara Departemen Perhubungan dengan Pemerintah Provinsi Cq. Dinas Perhubungan Provinsi.

B. PEMBANGUNAN TRANSPORTASI

1. TRANSPORTASI DARAT

Pembangunan transportasi darat telah diarahkan pada pengembangan keterpaduan transportasi jalan, kereta api, sungai danau dan penyeberangan, di seluruh wilayah tanah air melalui pembangunan sarana dan prasarana, peningkatan manajemen dan pelayanan, aspek keselamatan yang meliputi aspek rekayasa lalu lintas, penegakan hukum, pendidikan dan pelatihan serta publikasi termasuk pembinaan disiplin pemakai jalan, penanggulangan muatan lebih dan kejelasan informasi lalu-lintas angkutan jalan.

a. Transportasi Jalan

Transportasi jalan selama ini mempunyai peran yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi jalan tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan jalan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu, transportasi jalan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil hasilnya.

Dilihat dari perkembangan jumlah kendaraan (bus, truk dan mobil penumpang) dengan perkembangan pembangunan jalan, maka nampak rasio jumlah kendaraan dengan panjang jalan (kendaraan per km) setiap tahun menunjukkan peningkatan yang semula 12,63 kendaraan/km pada tahun 1995 menjadi 14,07 kendaraan/km pada tahun 1997, selanjutnya menjadi 17,44 kendaraan/km pada tahun 2000 dan 37,40 kendaraan/km pada tahun 2004. Hal ini mengindikasikan tingkat kejenuhan yang berakibat memburuknya pelayanan jalan.

Dalam pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985, telah ditetapkan ruas ruas jalan menurut peranannya sebagaimana Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 375/KPTS/2004 tanggal 19 Oktober 2004 tentang Penetapan ruas ruas jalan dalam jaringan jalan primer menurut peranannya sebagai Jalan Arteri, Jalan Kolektor 1, Jalan Kolektor 2 dan Jalan Kolektor 3.

Dalam ketentuan tersebut, jalan di wilayah Indonesia meliputi: Jalan Arteri sepanjang 16.833,79 kilometer, Jalan Kolektor 1 sepanjang 17.795,04 kilometer, Jalan Kolektor 2 sepanjang 36.299,83 kilometer dan Jalan Kolektor 3 sepanjang 3.825,19 kilometer, sedangkan menurut kewenangannya panjang jalan di Indonesia sepanjang 268.032 km dengan rincian jalan nasional 34.628,83 km, jalan Provinsi 40.125,02 km, jalan kabupaten 166.516,15 km, jalan kota 26.102,00 km dan jalan tol 660 km.

Di sisi penyediaan fasilitas angkutan jalan, terdapat jaringan lintas, yaitu jaringan pelayanan angkutan barang yang ditetapkan berdasarkan kesamaan kelas jalan. Pada koridor utama yang merupakan jalan arteri primer diklasifikasikan sebagai jalan kelas II atau IIIa, sedangkan jalan tol diklasifikasikan sebagai jalan kelas

II. Jaringan lintas merupakan jaringan pelayanan angkutan barang berdasarkan kesamaan kelas jalan. Di samping itu telah ditetapkan pula kelas jalan sbb:

- 1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 55 Tahun 1999 tentang kelas jalan di Pulau Jawa;
- 2) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 1 Tahun 2000 tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Sumatera;
- 3) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 13 Tahun 2001 tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Sulawesi;
- 4) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 1 Tahun 2003 tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Kalimantan;
- 5) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 20 Tahun 2004 tentang Penetapan Kelas Jalan di Provinsi Bali, NTB, NTT, Maluku, Maluku Utara dan Papua.

Jaringan lintas petikemas telah diatur secara khusus, hal ini karena pengangkut petikemas menggunakan alat angkutan yang bersifat khusus dan tidak semua jalan dapat dilalui oleh angkutan petikemas. Jaringan lintas petikemas telah ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 74 Tahun 1990 adalah untuk petikemas sesuai ISO yakni untuk peti kemas ukuran 20 kaki dan 40 kaki. Menindaklanjuti Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 1990 tersebut, Direktur Jenderal Perhubungan Darat melalui SK 538/AJ.306/DJPD/2005 telah menetapkan lintas angkutan petikemas yang terdiri atas 2 (dua) jenis:

- 1) Lintas angkutan petikemas untuk petikemas 20 kaki dan 40 kaki lintasan normal ditetapkan lintas: Tanjung Priok - Cilegon, Tanjung Priok - Bogor, Tanjung Priok - Cirebon, Tanjung Priok - Pulo Gadung, Bandung - Padalarang, Bandung - Ranca Ekek, Tanjung Emas - Kudus, Tanjung Emas - Cirebon, Solo - Karanganyar, Solo - Surabaya, Solo - Gemolong, Solo - Sukoharjo, Solo - Yogyakarta, Tanjung Perak - Banyuwangi, Tanjung Perak - Malang, Tanjung Perak - Tulungagung, Tanjung Perak - Tuban, dan TPK Rambipuji - Bondowoso.
 - 2) Lintas angkutan petikemas dengan kemiringan arah memanjang jalan (gradien) lebih besar dari 7% untuk angkutan peti kemas 20 kaki, lebih besar 5% untuk petikemas 40 kaki. Lintasan angkutan petikemas yang sesuai dengan kriteria di atas, ditetapkan
-
-

lintas: Tanjung Priok - Bandung, Bandung - Cirebon, dan Semarang - Solo.

Lintas petikemas sebagaimana ketentuan tersebut sebagian besar hanya lintas petikemas di Pulau Jawa, untuk jaringan lintas di Pulau Sumatera masih dalam proses, sedangkan lintas petikemas di pulau lainnya belum ditetapkan.

Dewasa ini telah banyak pemerintah provinsi mengeluarkan peraturan daerah berkaitan dengan penanganan muatan lebih, seperti Provinsi Jawa Tengah, Jawa Timur, Jawa Barat, D.I Yogyakarta, Sumatera Selatan, Sumatera Utara dan beberapa provinsi lainnya. Sementara provinsi-provinsi yang lain saat ini ada yang belum memiliki Perda. Perda yang telah dikeluarkan oleh provinsi dilakukan monitoring, evaluasi dan verifikasi oleh pemerintah pusat. Namun masih banyak produk-produk Perda yang belum sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Dalam rangka penyempurnaan kebijakan penanganan muatan lebih melalui penyelenggaraan jembatan timbang, melalui bantuan Bank Dunia telah dilakukan kegiatan Proyek Standarisasi Perencanaan Jaringan dan Keselamatan Transportasi Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan lingkup pekerjaan penataan sistem penanganan jembatan timbang, mulai Januari 2004 telah dilakukan uji coba penanganan jembatan timbang metode baru di 2 provinsi, yaitu Sumatera Barat (Jembatan timbang: Sungai Langsat, Lubuk Selasih, dan Kamang), dan Nanggroe Aceh Darussalam (Jembatan Timbang: Seumadam). Sistem penanganan jembatan timbang metode baru ini melibatkan peran sektor swasta yang memegang tanggung jawab terhadap manajemen jembatan timbang. Uji coba sistem ini akan dilakukan evaluasi akhir pada saat berakhirnya masa uji coba (Desember 2004) dan apabila sistem ini diterima oleh pemerintah maka akan diimplementasikan secara bertahap di seluruh Indonesia.

Hal yang sangat penting dalam implementasi sistem ini adalah perlu dirumuskannya format kebijakan penanganan jembatan timbang secara berkesinambungan (*sustainable policy*) baik oleh pemerintah pusat maupun pemerintah provinsi.

Kondisi pelayanan angkutan penumpang antar kota antar provinsi belum didasarkan pada penetapan jaringan trayek secara sistemik. Penetapannya masih bersifat situasional, yaitu semata-mata didasarkan

pada kebutuhan pelayanan tanpa memperhatikan hierarki jaringan trayek yang jelas baik antar trayek utama, cabang maupun ranting. Trayek-trayek antar kota antar Provinsi yang telah ditetapkan sampai tahun 2004 sebanyak 1.624 trayek yang dilayani bus berizin sebanyak 19.370 unit kendaraan, terdiri dari 17.805 unit kendaraan operasi dan sebanyak 1.565 unit kendaraan cadangan dengan jumlah perusahaan bus AKAP sebanyak 765 perusahaan.

Pembangunan beberapa jenis fasilitas keselamatan transportasi jalan pada tahun 1998-2004, disampaikan pada tabel II.1.

Tabel II.1
Pembangunan Fasilitas Keselamatan Transportasi Jalan

Tahun	Fasilitas			
	Rambu LL (buah)	Guard Rail (m)	Delineator (buah)	Marka Jalan (m)
1998	4.465	29.378	-	21.000
1999	3.389	48.860	4.421	48.860
2000	5.227	13.641	-	278.317
2001	2.542	8.678	3.500	125.000
2002	1.457	6.544	-	103.400
2003	2.030	24.492	3.614	366.892
2004	5.606	24.402	1.755	497.836

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat, 2005

Pada tahun 2004 telah dilaksanakan pemasangan *traffic light* sebanyak 2 buah, warning light 4 unit, lampu penerangan jalan sebanyak 40 buah, serta pengadaan PKB sebanyak 2 unit. Selain itu telah dilakukan pembangunan terminal antar negara di Pontianak, penyediaan subsidi operasi angkutan bus perintis sebanyak 15 trayek. Penyediaan subsidi operasi tersebut sejalan dengan pelaksanaan program bantuan pengadaan bus perintis dan bus pelajar sebanyak 130 unit guna mendukung mobilitas manusia dan distribusi barang di wilayah terpencil serta angkutan pelajar.

Untuk meningkatkan kualitas penyelenggaraan manajemen dan keselamatan transportasi, telah dilaksanakan koordinasi antar instansi dalam upaya mengatasi permasalahan pelanggaran kelebihan muatan di jalan serta penanganan daerah rawan kecelakaan.

Untuk mendukung *Asean Highway* dimana sepanjang ± 3.900 KM jalan nasional di Pulau Jawa, Bali dan Pulau Sumatera telah ditetapkan sebagai jalan internasional, dipandang perlu menyusun legalitas untuk pemasang-

an nomor rute jalan jaringan jalan nasional dan jaringan jalan internasional. Salah satu upaya tersebut adalah melalui pembangunan percontohan sistem jembatan timbang di Sumatera Barat, dan Nanggroe Aceh Darussalam, untuk meningkatkan pengelolaan dan penindakan masalah pelanggaran muatan lebih di jalan. Disamping jembatan timbang percontohan, telah dioperasikan jembatan timbang sebagaimana diatur dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Darat nomor 72/AJ 109/DRJD/2000 tanggal 15 Februari 2000 sejumlah 101 unit pada tahun 2000. Setelah kebijakan otonomi daerah diberlakukan, jumlah jembatan timbang yang beroperasi pada tahun 2004 menjadi 127 unit tersebar hampir seluruh provinsi di Indonesia kecuali Prov. DKI Jakarta, Bangka Belitung, Kepulauan Riau dan Maluku Utara, karena tidak memiliki jembatan timbang.

Peningkatan produktivitas angkutan pada umumnya sejalan dengan perkembangan ekonomi yang didukung oleh pembangunan di bidang prasarana dan sarana jalan yang semakin meningkat. Jumlah bus AKAP (angkutan Antar Kota Antar Provinsi) pada tahun 2003 sebanyak 19.370 unit, dan pada tahun 2004 menjadi sebanyak 19.363 unit. Perkembangan jumlah bus AKAP sejalan dengan berkembangnya perusahaan otobus/operator dengan jumlah pada tahun 2003 sebanyak 748 perusahaan yang terus meningkat pada tahun 2004 sebanyak 759 perusahaan. Penanganan masalah kecelakaan lalu lintas di jalan masih harus tetap ditingkatkan secara lebih menyeluruh, pada tahun 2004 jumlah korban sebanyak 32.271 jiwa. Apabila ditinjau dari korban yang meninggal dunia dibanding tahun 2003 pada tahun 2004 naik sebesar 13% sedangkan kerugian material meningkat 15%. Upaya upaya untuk menekan angka kecelakaan tersebut telah dilakukan, antara lain dengan mewajibkan penggunaan sabuk keselamatan kepada pengemudi kendaraan bermotor.

Ketentuan mengenai sabuk keselamatan diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 37 tahun 2002 tentang Persyaratan Kewajiban Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan.

Trayek lintas batas negara antara Indonesia dengan negara tetangga beberapa diantaranya telah ditetapkan dan dilayani moda transportasi jalan, sedangkan yang lain masih dalam proses perundingan kesepakatan. Lintas batas negara yang telah dilayani adalah: Entikong (Kalbar) - Tebedu (Serawak, Malaysia);

Jayapura (Papua) - Wutung (perbatasan Papua dengan Papua New Guinea); Kalimantan Timur – Sabah, Malaysia (masih dalam kesepakatan); Pontianak (Kalbar) – Bandar Sri Begawan (Brunei). Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.1361/AJ.106/DRJD/2003 tanggal 11 Agustus 2003 telah ditetapkan Simpul Jaringan Transportasi Jalan untuk Terminal penumpang Type A di seluruh Indonesia sebanyak 203 simpul.

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Transportasi sungai dan danau adalah transportasi yang sangat tua umurnya di Indonesia, bahkan dapat dikategorikan sebagai transportasi tradisional. Perannya telah nyata dirasakan oleh masyarakat terutama di pulau Sumatera, Kalimantan dan Papua, karena fungsi sungai serta danau sebagai prasarana transportasi di wilayah tersebut telah mampu memberikan kontribusi yang besar serta akses sampai jauh ke pedalaman yang belum dijangkau oleh moda transportasi lain seperti jalan raya. Moda ini merupakan suatu moda transportasi yang sangat akrab dengan masyarakat di sekitar sungai/danau tersebut karena prasarana yang telah disediakan oleh alam dan investasi untuk penyelenggaraannya terjangkau oleh masyarakat. Transportasi ini telah mulai berkembang ke arah modernisasi dengan munculnya baik bus air, truk air maupun kapal penyeberangan, kapal sungai dan danau dengan pertumbuhan yang sangat pesat dalam dekade terakhir. Disamping itu, transportasi curah (*bulk cargo* seperti batu bara) di sungai juga sudah mulai berkembang. Prospek transportasi ini cukup cerah seiring dengan keunggulan karakteristiknya yang mampu mengangkut barang dalam jumlah besar (*bulk cargo*), hemat energi dan polusi rendah dengan dampak kerusakan lingkungan kecil.

Sampai dengan tahun 2004 terdapat 125 sungai yang peruntukannya sebagai infrastruktur transportasi dengan panjang seluruhnya 30.035 km dan yang dapat dilayari 20.067 km. Jumlah seluruh dermaga/terminal angkutan sungai yang telah dibangun sebanyak 121 unit dan rambu sungai yang telah terpasang sebanyak 8.896 unit untuk melayani kapal-kapal sungai sebanyak 21.117 unit.

Sampai tahun 2004 terdapat 189 unit kapal penyeberangan yang beroperasi, terdiri dari 87 unit kapal milik PT ASDP (Persero), 2 unit kapal kerjasama

operasi (KSO) antara PT. ASDP dengan swasta dan 100 unit kapal milik swasta. Dari sisi pelayanan, sampai dengan tahun 2004 telah tersedia 199 lintas penyeberangan. Dari keseluruhan lintas dimaksud, 178 lintas penyeberangan sudah ditetapkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan. Lintas lintas padat pada umumnya dilayani lebih dari 6 unit kapal penyeberangan, sedangkan sebagian besar lintas dan lintasan perintis hanya dilayani oleh 1 unit kapal, sehingga pada saat kapal menjalani *docking* atau mengalami kerusakan, lintas tersebut tidak dapat terlayani. Lintas penyeberangan perintis sampai tahun 2004 berjumlah 79 lintasan yang terbagi dalam 58 lintasan bersubsidi dan 21 lintasan tidak bersubsidi. Dari 79 lintasan tersebut, 44 lintasan berada di kawasan Timur Indonesia dan pengoperasiannya dilaksanakan oleh PT ASDP (Persero) dengan mendapat subsidi dari Pemerintah. Pada beberapa daerah, peran angkutan penyeberangan melalui keperintisan dinilai cukup berhasil, karena sampai tahun 2005 terdapat 22 lintasan yang berubah dari lintasan perintis menjadi lintasan komersial. Lintas penyeberangan perintis yang telah memperlihatkan kecenderungan dapat menutup biaya operasi karena permintaan yang meningkat, tidak akan disubsidi pada tahun berikutnya. Sampai dengan saat ini masih banyak daerah yang belum dapat dijangkau dengan angkutan penyeberangan keperintisan dikarenakan keterbatasan dana pemerintah, sehingga diperlukan peranserta sektor swasta dalam penyelenggaraan angkutan keperintisan dengan skema pendanaan operasi secara *multiyears*.

Khusus untuk kegiatan angkutan penyeberangan, pertumbuhan angkutan penumpang dari tahun 1995 sampai tahun 2000, mengalami minus rata-rata -1,68%, pertumbuhan barang rata-rata 7,35% dan kendaraan meningkat 9,57%, sedangkan mulai tahun 2000 sampai dengan 2004, pertumbuhan angkutan penumpang minus rata-rata -0,26%, pertumbuhan angkutan barang rata-rata 5,49% dan pertumbuhan angkutan kendaraan minus rata-rata -2,11%.

Frekuensi kecelakaan pada kapal penyeberangan dari tahun 2000 sampai dengan tahun 2004 cukup rendah dan terjadi penurunan yaitu dari 4 kejadian pada tahun 2000 menjadi 2 kejadian pada tahun 2004.

c. Transportasi Kota

Transportasi perkotaan merupakan media yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian perkotaan, mempererat hubungan sosial kemasyarakatan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat perkotaan.

Transportasi perkotaan juga mempengaruhi aspek sosial kemasyarakatan antara satu kelompok masyarakat dengan kelompok masyarakat lainnya. Dengan kata lain kondisi transportasi sangat mempengaruhi perilaku masyarakat baik pengguna jasa, maupun operator.

Dari aspek perekonomian, transportasi perkotaan berperan sebagai media untuk mengangkut barang/jasa dari satu simpul ke simpul lainnya, dari satu pusat kegiatan ke pusat kegiatan lain, baik dalam rangka pengumpulan barang (kolektor barang) maupun pendistribusian barang (distribusi barang). Pada kondisi ini transportasi sangat berperan untuk mengangkut barang dari produsen ke konsumen sehingga komponen biaya transportasi merupakan salah satu komponen yang penting dalam perhitungan biaya pokok produksi. Semakin efisien transportasi maka semakin efisien suatu produksi dan sebaliknya. Pada kondisi ini transportasi mempunyai peran sebagai penggerak perekonomian kawasan perkotaan.

Jaringan jalan perkotaan di Indonesia masih sangat terbatas. Umumnya rasio panjang jalan per 1000 jiwa penduduk di bawah 1 kilometer per 1000 jiwa penduduk. Dari 57 kota hanya 12 kota yang rasio panjang jalan per 1000 jiwa penduduknya di atas 1 kilometer per 1000 jiwa penduduk yaitu Medan, Semarang, Makassar, Bandar Lampung, Padang, Pekanbaru, Banjarmasin, Samarinda, Pontianak, Batam, Tegal, dan Bengkulu.

Dari kota-kota di Indonesia, tercatat hanya 15 kota yang mengoperasikan angkutan umum berkapasitas besar (bus besar dan bus sedang) yaitu DKI Jakarta, Surabaya, Bandung, Semarang, Medan, Palembang, Pekanbaru, Padang, Yogyakarta, Makasar, Denpasar, Manado, Batam, Solo dan Jember, sedangkan selebihnya masih menggunakan kendaraan berkapasitas kecil (MPU). Untuk DKI Jakarta saat ini sudah dikembangkan angkutan umum bus dengan jalan khusus yang terpisah secara fisik dengan lalu lintas lainnya (*busway*). Saat ini beberapa kota seperti Bogor sedang mempersiapkan pengembangan angkutan

umum massal dengan menggunakan bus kapasitas besar.

Pertumbuhan kendaraan bermotor dan tingginya penggunaan kendaraan pribadi sehingga diperlukan angkutan massal (*Mass Rapid Transit*). Diharapkan dengan adanya pengembangan Sarana Angkutan Umum Massal berbasis jalan *Bus Rapid Transit (BRT)*, dengan menyediakan jalur prioritas maupun jalan khusus untuk bus besar (*Buslane or busway*), secara evolutif akan menciptakan tatanan transportasi yang lebih madani, sekaligus mampu menjawab kebutuhan pelayanan angkutan umum yang handal.

Volume pergerakan di wilayah perkotaan cenderung meningkat terutama pada jam jam sibuk, didukung oleh jaringan jalan yang tidak memadai sehingga mengakibatkan kecepatan semakin rendah, meningkatnya polusi, pemborosan ruang jalan, pemborosan energi, meningkatnya kecelakaan lalu lintas dan disiplin pengguna jalan menurun. Penurunan disiplin berlalu lintas diindikasikan dengan tidak dipatuhinya rambu dan marka jalan serta tidak mengikuti perintah petugas. Untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan, dengan ruang lingkup seluruh jaringan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa yang terintegrasi, dengan mengutamakan hirarki jalan yang lebih tinggi dengan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan.

Pemanfaatan jasa transportasi kota di tengah aktivitas kehidupan masyarakat membawa dampak negatif berupa pencemaran yang berasal dari "*pollutant*" gas buang sarana/kendaraan yang mengakibatkan penurunan kualitas lingkungan.

Dari beberapa hasil penelitian terhadap kemacetan lalu lintas di daerah perkotaan, diindikasikan terjadi pemborosan biaya sekitar Rp.10 triliun per tahun. Selama ini telah dirasakan bahwa masyarakat yang hendak melakukan perjalanan senantiasa mengalami kesulitan memperoleh pelayanan transportasi, akibat kemacetan lalu lintas dan terbatasnya kapasitas angkutan umum, serta kurang terpadunya antar moda. Di samping itu masyarakat golongan ekonomi menengah ke bawah tergeser ke lokasi pemukiman di wilayah pinggiran atau ke lokasi dengan akses transportasi rendah, sehingga menjadikan jarak dari

rumah ke tempat kerja di pusat kota semakin jauh dan biaya transportasi semakin mahal. Dalam kaitannya dengan sistem kelembagaan, terjadi tumpang tindih instansi yang menangani transportasi kota, sehingga cenderung menghasilkan persepsi berbeda yang mengakibatkan sulitnya melakukan koordinasi dalam penanganan pelbagai masalah.

d. Keselamatan

Keselamatan transportasi jalan saat ini sudah merupakan masalah global yang bukan semata-mata masalah transportasi tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan. Hal ini terlihat dari kepedulian WHO terhadap keselamatan dunia tahun 2004 dengan tema *Road Safety is No Accident*.

Jika dilihat tingkat kecelakaan transportasi jalan di dunia berdasarkan laporan WHO saat ini telah mencapai 1,2 juta korban meninggal dan lebih dari 30 juta korban luka-luka/cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (*2.739 jiwa dan luka-luka 63.013 jiwa per hari*). 85% korban yang meninggal akibat kecelakaan ini terjadi di negara-negara berkembang yang jumlah kendaraannya hanya 32% dari jumlah kendaraan yang ada di dunia. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di Kawasan *Asia Pasific* memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan dunia termasuk Indonesia yang pada tahun 2003 telah mencapai 30.000 korban meninggal akibat kecelakaan dan pada tahun 2006 di perkirakan sudah mencapai 36.000 korban.

Indonesia dengan *trend* indikator sosio ekonomi: penduduk Indonesia berjumlah 214.6 juta dengan rata-rata pertumbuhan 1.6% setiap tahun; *Produk Domestik Brutto (GDP)* meningkat sekitar 5% setiap tahun serta pertumbuhan kendaraan rata-rata meningkat 11% setiap tahunnya (sepeda motor 73%), memberikan dampak terhadap tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas Indonesia.

Kecelakaan lalu lintas juga berdampak pula terhadap peningkatan kemiskinan, 62,5% keluarga yang ditinggalkan meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, menimbulkan biaya perawatan, kehilangan produktivitas, kehilangan pencari nafkah dalam keluarga yang menyebabkan trauma, *stress* dan penderitaan yang berkepanjangan.

Biaya sosial-ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan perkiraan yang dilakukan WHO mencapai

US\$ 520 milyar atau rata-rata 2% dari GDP. Kondisi Indonesia, berdasarkan studi yang dilakukan UGM dan UI perkiraan kerugian ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas tahun 2002 sekurang-kurangnya sebesar 41.5 triliun rupiah atau sekitar 2.91% dari GDP. Data ini merupakan kerugian yang terjadi setiap tahunnya dan kemungkinan akan berlanjut dan bahkan akan meningkat pada tahun-tahun yang akan datang bila tidak dilakukan langkah-langkah yang tepat dan benar untuk mengatasi akar masalahnya.

Beberapa hal yang mendasar yang belum tertangani dengan baik adalah sistem pendataan kecelakaan, *road safety audit*, sistem pengendalian dan pengawasan, serta masih adanya persepsi yang keliru dari masyarakat dan pengambil keputusan yaitu:

- 1) Persepsi selama ini beranggapan bahwa penanganan peningkatan keselamatan transportasi jalan merupakan *cost* (biaya). Persepsi perlu diluruskan, sehingga program-program peningkatan keselamatan transportasi ini sudah dapat dianggap suatu investasi yang menguntungkan.
- 2) Bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi merupakan nasib seseorang yang artinya bahwa kecelakaan seolah olah tidak dapat diubah.

Kedua persepsi ini perlu mendapat perhatian dan dipublikasikan secara luas di kalangan pemerintah daerah dan masyarakat sehingga dapat meningkatkan kepedulian terhadap peningkatan keselamatan di semua kalangan.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan besarnya biaya kerugian yang diakibatkannya disebabkan oleh banyaknya permasalahan yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang perlu mendapatkan penanganan yang serius. Beberapa permasalahan yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan jalan antara lain:

- 1) Kelembagaan/Institusi
 - a) Kurangnya koordinasi antar instansi pembina keselamatan
 - b) Kurangnya dukungan secara kelembagaan dalam hal keselamatan
 - c) Lemahnya penegakan hukum
 - 2) Sumber Daya Manusia
 - a) Kesadaran Tertib Berlalu Lintas
 - b) Kurangnya pengutamakan keselamatan
-
-

- c) Kompetensi Petugas dalam bidang keselamatan
- 3) Sarana
 - a) Kelaikan kendaraan bermotor
 - b) Fasilitas keselamatan pada kendaraan bermotor
 - c) Desain dan Teknologi Kendaraan Bermotor
 - d) Pemeliharaan kendaraan bermotor
- 4) Prasarana Jalan
 - a) Kondisi Jalan dan Jembatan
 - b) Perlintasan Sebidang
 - c) Banyaknya Daerah Rawan Kecelakaan yang belum tertangani
 - d) Rambu dan marka jalan
 - e) Peralatan uji kendaraan
 - f) Jembatan Timbang

Agar peningkatan keselamatan jalan dapat dilakukan dengan terarah dan mencapai sasaran yang telah ditetapkan, maka perlu dilakukan melalui 5 strategi:

- 1) *Engineering*;
- 2) Penegakkan Hukum (*Law Enforcement*);
- 3) *Public Relations*, Pendidikan dan Partisipasi Masyarakat;
- 4) Pelayanan bantuan gawat darurat;
- 5) Evaluasi dan informasi.

2. TRANSPORTASI LAUT

Pada tahun 1995 jumlah armada kapal barang nasional sebanyak 5.050 unit dan kapal asing sebanyak 6.397 unit. Jumlah muatan dalam negeri yang diangkut kapal nasional 75,478 juta ton (51,45%), sedangkan muatan dalam negeri yang diangkut kapal asing 71,220 juta ton (48,55%). Jumlah muatan ekspor/impor yang diangkut kapal nasional 5,989 juta ton (2,15%), sedangkan muatan ekspor/impor yang diangkut kapal asing 272,231 juta ton (97,85%).

Pada tahun 1999 terjadi peningkatan armada kapal nasional cukup tajam menjadi sebanyak 10.368 unit, sedangkan kapal asing menurun menjadi 6.248 unit. Jumlah muatan dalam negeri yang diangkut kapal nasional sebanyak 90,985 juta ton (50,48%), sedangkan yang diangkut kapal asing sebesar 89,244 juta ton (49,52%). Jumlah muatan ekspor/impor yang diangkut kapal nasional sebanyak 16,236 juta ton (4,79%),

sedangkan yang diangkut kapal asing sebesar 322,532 juta ton (95,21%).

Pada kurun waktu 2000 - 2004 kondisi permintaan jasa pelayanan transportasi laut mengalami perubahan baik untuk angkutan barang (sebagian besar menggunakan kontainer) maupun angkutan penumpang. Jumlah muatan angkutan laut barang terus meningkat dengan pertumbuhan rata-rata 5,98% pertahun. Jika muatan pada tahun 2000 berjumlah 516,630 juta ton yang terdiri dari 152,100 juta ton muatan dalam negeri dan 364,530 juta ton muatan ekspor/impor, maka pada tahun 2004 telah meningkat menjadi sebesar 652,643 juta ton yang terdiri dari 187,577 juta ton muatan dalam negeri dan 465,066 juta ton muatan ekspor/impor.

Pangsa armada pelayaran nasional dalam mengangkut muatan dalam negeri pada tahun 2000 sebesar 53,01% (80,630 juta ton) dan pada tahun 2004 meningkat menjadi 54,00% (101,292 juta ton), sedangkan pangsa muatan yang diangkut armada pelayaran asing pada tahun 2000 sebesar 46,99% (71,470 juta ton) dan pada tahun 2004 meningkat menjadi 46,00% (86,285 juta ton).

Pangsa armada pelayaran nasional dalam mengangkut muatan ekspor/impor pada tahun 2000 sebesar 4,62% (16,835 juta ton) dan pada tahun 2004 pangasanya menurun menjadi sebesar 3,50% (16,277 juta ton), sedangkan pangsa armada pelayaran asing pada tahun 2000 sebesar 95,38% (347,695 juta ton) dan pada tahun 2004 meningkat menjadi 96,50% (448,789 juta ton).

Jumlah ruas rute yang dilayani angkutan laut perintis, mulai tahun 2000 sampai dengan 2004 relatif tetap. Jika pada tahun 2000 di kawasan timur Indonesia terdapat 41 rute dan di kawasan barat Indonesia terdapat 7 rute, maka pada tahun 2004 di kawasan timur Indonesia terdapat 39 rute dan di kawasan barat Indonesia terdapat 9 rute.

Pada tahun 1995 penumpang kapal laut yang diangkut oleh armada kapal PT. PELNI (Persero) mencapai 5,21 juta orang, dan pada tahun 1999 mencapai 8,61 juta orang dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 16,24% per tahun. Dalam kurun waktu yang sama (1995 - 1999) jumlah penumpang kapal laut yang diangkut oleh armada kapal swasta mengalami pertumbuhan minus rata-rata -12,76% per tahun.

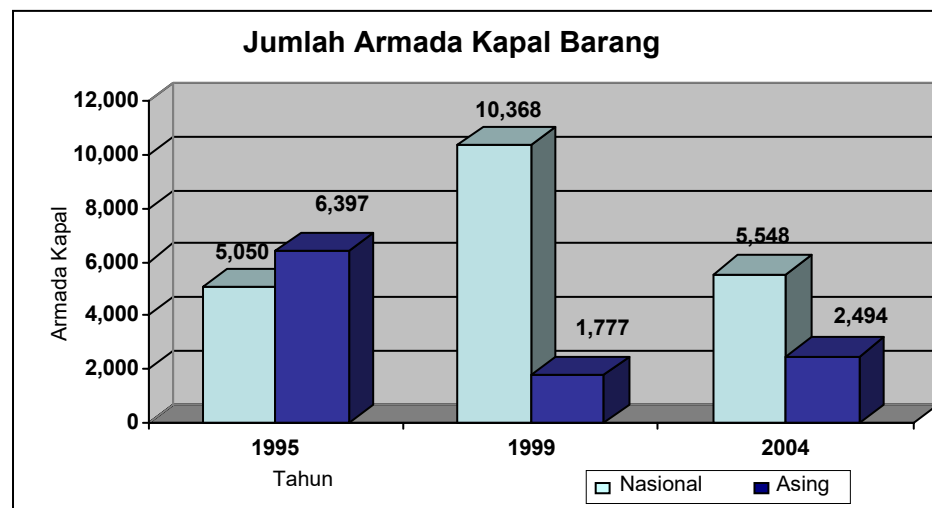
Pada kurun waktu 2000 - 2005 terdapat kecenderungan penurunan jumlah penumpang angkutan laut dari tahun ke tahun. Jika pada tahun 2000 jumlah penumpang, baik

yang diangkut oleh kapal-kapal yang dioperasikan PT. PELNI maupun kapal-kapal yang dioperasikan perusahaan pelayaran swasta berjumlah 12,5 juta orang, maka pada tahun 2004 menurun menjadi 7,6 juta orang.

Sehubungan dengan makin tajamnya persaingan antara moda transportasi laut dengan moda transportasi udara, mulai tahun 2001 sampai 2004 jumlah penumpang yang diangkut oleh kapal-kapal PT. PELNI mengalami penurunan. Jika pada tahun 2000 jumlah penumpang kapal PT. PELNI mencapai 8,83 juta orang, maka pada tahun 2001, 2002, 2003, dan 2004 berturut-turut mengalami penurunan menjadi 7,42 juta orang, 6,48 juta orang, 5,10 juta orang, dan 4,1 juta penumpang.

Angkutan penumpang laut perintis secara umum mengalami peningkatan sejak tahun 2000 sampai dengan tahun 2004. Pada tahun 2000 jumlah penumpang yang diangkut kapal perintis sebanyak 200,7 ribu orang, maka pada tahun 2004 meningkat menjadi 265,2 ribu orang.

Jumlah jaringan pelayanan jasa transportasi laut baik barang maupun penumpang sampai dengan tahun 2004 sebanyak 654 rute angkutan barang dalam negeri, 107 rute angkutan barang internasional, 30 rute angkutan penumpang PT. PELNI, 136 rute angkutan penumpang swasta dan 49 rute angkutan laut perintis.



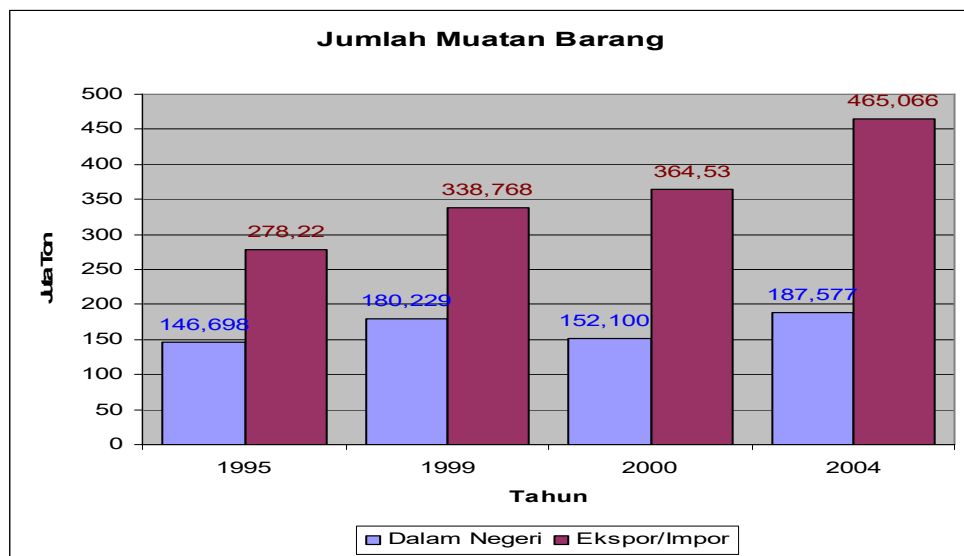
Gambar II.1

Jumlah Unit Armada Nasional dan Asing Tahun 1995 - 2004

Sampai dengan tahun 2004 telah berhasil dibangun dan dioperasikan 9 pelabuhan peti kemas/*full container terminal* (terpasang peralatan B/M peti kemas) yaitu Pelabuhan Tg. Priok, Tg. Perak, Belawan, Tg. Emas,

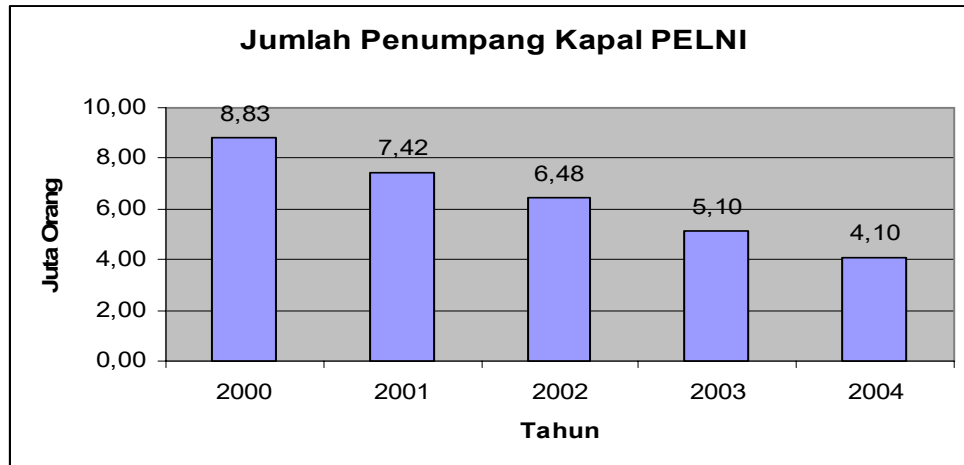
Panjang, Makasar, Palembang, Pontianak dan Ciwandan, 4 pelabuhan *semi container* (terpasang fasilitas pendukung berupa lapangan petikemas/container yard) di Bitung, Teluk Bayur, Banjarmasin dan Balikpapan dan 9 pelabuhan konvensional yang mampu menangani petikemas, 22 pelabuhan yang memiliki fasilitas bongkar muat *break bulk*, 9 pelabuhan memiliki fasilitas bongkar muat *dry/liquid bulk*, 17 pelabuhan yang memiliki terminal penumpang dan 142 pelabuhan untuk pelayaran perintis/rakyat.

Jumlah pelabuhan umum yang diselenggarakan secara komersial oleh PT. PELINDO (I s/d IV) adalah 111 pelabuhan (74 pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri) sedangkan yang diselenggarakan oleh pemerintah berjumlah 607 pelabuhan (31 pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri). Pada awal tahun 2004 telah diselesaikan pembangunan Pelabuhan Bitung dan Pelabuhan Kupang sebagai pelabuhan Internasional dengan kapasitas masing-masing 10.000 DWT.



Gambar II.2

Jumlah Muatan Barang Tahun 1995 – 2004

**Gambar II.3**

Jumlah Muatan Penumpang Tahun 1995 - 2004

Selama kurun waktu tahun 2000-2004 telah terjadi 312 kasus kecelakaan kapal di laut, dimana 284 kasus (91%) diantaranya disebabkan oleh faktor teknis yang terkait dengan fasilitas penunjang keselamatan pelayaran. Kondisi fasilitas penunjang keselamatan pelayaran sampai dengan tahun 2004 adalah 2.558 unit Sarana Bantu Navigasi, 246 unit menara suar, 1.595 unit rambu suar, 717 unit pelampung suar, 145 unit sarana telekomunikasi pelayaran, 62 armada kapal kenavigasian, 161 armada kapal patroli (Kelas II s.d Kelas V). Kondisi kualitas Fasilitas Penunjang Keselamatan Pelayaran sampai dengan tahun 2004 dapat digambarkan sebagai berikut:

- a. Fasilitas sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP), tingkat kecukupan 53,07%; keandalan 89,64%;
- b. Fasilitas sarana Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel), tingkat kecukupan 66,51%; keandalan 53,74%;
- c. Kapal navigasi, tingkat kecukupan 80,65%; keandalan 59,67%. Ditinjau dari kelayakan ekonomis, dari seluruh kapal navigasi (62 unit) hanya 37 unit (60%) yang umur ekonomisnya masih memenuhi persyaratan kelaiklautan (di bawah 25 tahun), sedangkan sisanya berumur di atas 25 tahun;
- d. Fasilitas Pemanduan dan Penundaan terdiri dari Kapal Pandu sebanyak 84 unit, Kapal Tunda sebanyak 117 unit dan Tenaga Pandu sebanyak 422 orang;
- e. Jumlah kapal patroli KPLP sebanyak 143 unit, yang terdiri dari 120 unit berada di Adpel/Kanpel dan 23 unit berada di Pangkalan-pangkalan PLP dengan kondisi teknis rata-rata 66,67%;

- f. Jumlah Kapal Inspeksi/Kesyahbandaran sebanyak 414 unit, dengan tingkat kecukupan 49,53%.

3. TRANSPORTASI UDARA

Pada kurun waktu 1995 - 1999 pelayanan transportasi udara mengalami keterpurukan terkait dengan krisis ekonomi yang terjadi sejak pertengahan tahun 1997. Pada tahun 1995 penumpang penerbangan dalam negeri mencapai 12,22 juta orang, sedangkan pada tahun 1999 menurun tajam menjadi 6,37 juta orang, sehingga terjadi pertumbuhan minus sebesar -12,88% rata-rata per tahun. Pada tahun 1995 penumpang penerbangan luar negeri mencapai 7,8 juta orang dan pada tahun 1999 menjadi 7,9 juta orang, sehingga terjadi pertumbuhan rata-rata sebesar 1% per tahun. Hal ini membuat perusahaan penerbangan mengurangi jumlah armada yang dioperasikan, bahkan mengembalikan pesawat-pesawat sewa, mengurangi rute dan frekuensi penerbangan. Beban perusahaan penerbangan nasional semakin berat untuk menutup biaya operasi, meskipun telah dilakukan penyesuaian tarif beberapa kali.

Pada tahun 2000 - 2004 sejalan dengan dimulainya kebijakan multi operator angkutan udara nasional, pertumbuhan angkutan penumpang dalam negeri rata-rata sebesar 24,5% per tahun dimana jumlah penumpang pada tahun 2000 sebesar 7,62 juta orang menjadi 23,76 juta orang pada tahun 2004, sedangkan untuk penumpang angkutan udara luar negeri pada tahun 2000 sampai dengan tahun 2004 mengalami pertumbuhan rata-rata sebesar 5,163% per tahun yaitu dari sebesar 2,4 juta orang pada tahun 2000 menjadi sebesar 2,76 juta orang pada tahun 2004.

Sementara itu pertumbuhan permintaan jasa angkutan barang/*cargo* udara dalam negeri pada kurun waktu tahun 2000 - 2004 mengalami penurunan rata-rata sebesar 75% yaitu sebesar 119.546 ton pada tahun 2000 menjadi sebesar 208.902 ton tahun 2004. Jumlah kargo luar negeri pada tahun 2000 sebesar 58,886 ton menjadi sebesar 50,429 ton pada tahun 2004 atau mengalami penurunan rata-rata sebesar 2,33% per tahun. *(catatan: data statistik transportasi udara menggunakan data yang diangkut oleh airline nasional)*

Rute dan jaringan penerbangan dalam dan luar negeri bagi perusahaan angkutan udara diatur dalam Peraturan Pemerintah RI No. 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara dan terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Struktur rute penerbangan dalam negeri terbagi atas

rute utama, rute pengumpan, dan rute perintis. Rute utama berfungsi menghubungkan antar bandar udara pusat penyebaran, Rute Pengumpan sebagai penunjang rute utama yang menghubungkan antara bandara pusat penyebaran dengan bandara bukan pusat penyebaran dan atau menghubungkan antara bandara bukan pusat penyebaran dan rute perintis berfungsi menghubungkan daerah terpencil dan pedalaman serta daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain.

Posisi tahun 2004 jumlah rute utama yang diterbangi sebanyak 201 rute, dengan rute perintis sebanyak 83 rute. Jaringan dan rute penerbangan internasional ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dengan mempertimbangkan *demand*/permintaan jasa angkutan udara, jaringan dan rute penerbangan dalam negeri, asas *cabotage* dan asas *resiprositas* (timbang balik).

Sampai dengan tahun 2004 Indonesia telah mengadakan perjanjian hubungan udara bilateral dengan 67 negara mitra wicara, sedangkan untuk perjanjian hubungan udara multilateral Indonesia telah melakukan perjanjian dalam beberapa tingkat yaitu Sub Regional seperti *IMT-GT* dan *BIMP-EAGA*; Regional (*ASEAN*); Asia Pasifik (*APEC*) dan tingkat Global (*WTO/GATTs*). Dalam implementasinya, perusahaan penerbangan mengacu kepada hasil perjanjian baik bilateral maupun multilateral.

Dalam transportasi udara, bandar udara merupakan prasarana yang berfungsi sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara dan sesuai hirarkinya berfungsi sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian nasional dan internasional serta sebagai tempat alih moda transportasi. Berdasarkan Hirarki fungsinya bandar udara dibagi menjadi 2, yaitu bandar udara pusat penyebaran dan bandar udara bukan pusat penyebaran. Sampai dengan tahun 2004 telah dioperasikan bandar udara umum berjumlah 187 bandara, yang terdiri dari 23 bandar udara diantaranya dikelola oleh BUMN (PT. Angkasa Pura I dan II) dan 164 dioperasikan oleh Pemerintah Pusat.

Dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah konsep Departemen Perhubungan adalah 137 bandar udara diserahkan pengoperasiannya kepada pemerintah Kabupaten/Kota sebagai tugas desentralisasi (terdapat 12 Pemerintah Kabupaten/Kota yang telah menyatakan kesanggupan untuk menerima penyerahan bandar udara) dan 26 bandar udara dikelola oleh Pemerintah pusat termasuk (1 *Teaching Airport* di Curug dan 1 Bandar Udara Otorita Batam).

Dalam rangka pelayanan navigasi di ruang udara wilayah Republik Indonesia dilayani oleh tiga (tiga) operator yaitu Unit Pelaksanaan Teknis Bandar Udara yang diselenggarakan oleh pemerintah, PT. (Persero) Angkasa Pura I dan II. Untuk masa yang akan datang pelayanan navigasi tersebut akan dilayani oleh I (satu) unit kerja (*Single ATS Provider*) dengan 1 (satu) sistem pelayanan.

Sejalan dengan bertambahnya jumlah perusahaan penerbangan yang beroperasi sebagai konsekuensi penerapan kebijakan multi operator transportasi udara dalam negeri pada tahun 2000 - 2004 terjadi kenaikan kapasitas tempat duduk kilometer rata-rata sebesar 34,9% per tahun atau dari 9.432.654 tempat duduk pada tahun 2000 meningkat menjadi 30.377.683 tempat duduk pada tahun 2004. Pada tahun 2000 - 2004 kapasitas tempat duduk tersedia untuk penerbangan luar negeri mengalami pertumbuhan minus rata-rata 1% per tahun untuk perusahaan penerbangan nasional atau dari 14.380.646 tempat duduk pada tahun 2000 menjadi 12.064.739 tempat duduk pada tahun 2004.

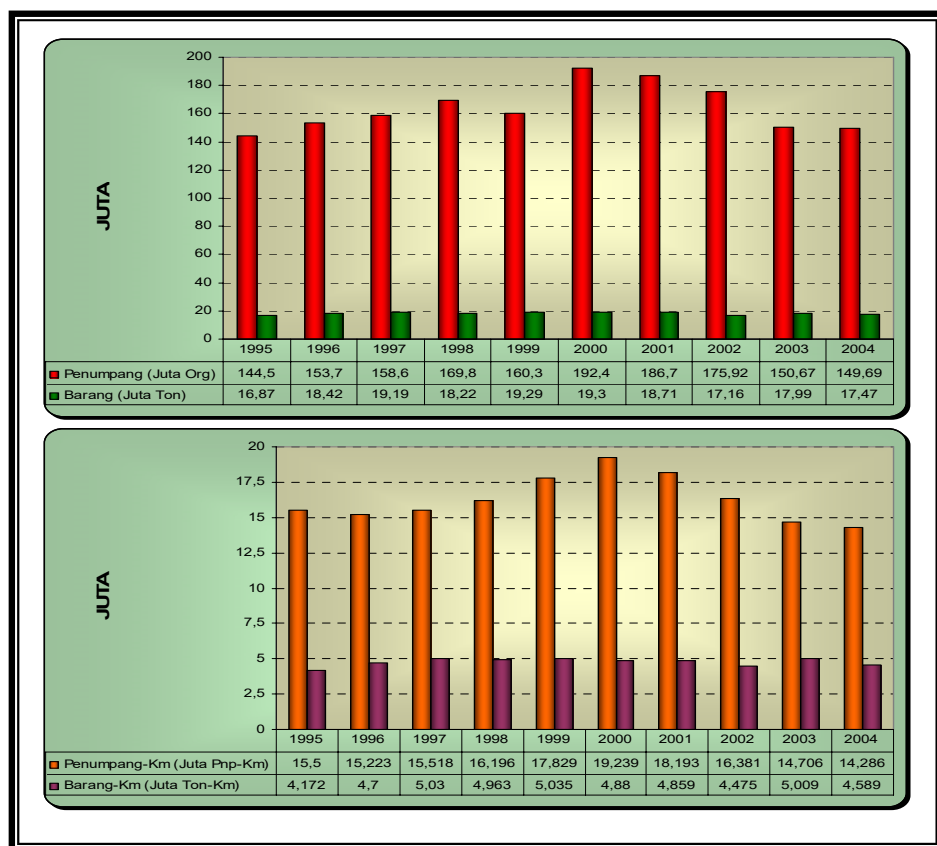
Sampai dengan tahun 2004 terdapat 53 bengkel perawatan pesawat udara beserta komponen pesawat udara, 5 bengkel diantaranya adalah bagian dari perusahaan penerbangan. Sebagian besar kapasitas bengkel-bengkel yang merupakan bagian dari perusahaan penerbangan masih dipergunakan untuk melayani pesawat udara sendiri. Bengkel-bengkel perawatan pesawat udara dan komponen pesawat udara tersebut melayani konsumen domestik. Walaupun *Garuda Maintenance Facility (GMF)* telah dapat melakukan pekerjaan perawatan pesawat-pesawat udara beregistrasi Amerika Serikat dan Eropa Barat karena telah memperoleh sertifikat dari *FAA* dan *JAA* namun potensi tersebut belum dimanfaatkan secara optimal.

4. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Produktivitas angkutan kereta penumpang dari tahun 1995 sampai tahun 2000 cenderung mengalami peningkatan dari 144,5 juta penumpang menjadi 192,4 juta penumpang (rata-rata 6,21 % per tahun) dan dari tahun 2000 sampai tahun 2004 mengalami penurunan dari 192,4 juta penumpang menjadi 149,69 juta penumpang atau rata-rata -5,93 % per tahun (Gambar II.4). Kecenderungan yang sama terjadi untuk angkutan barang dimana dari tahun 1995 sampai tahun 2000 terjadi peningkatan jumlah barang yang diangkut dari 16,87 juta ton menjadi 19,3 juta ton (rata-rata 2,85 % per tahun) dan dari tahun 2000 sampai tahun 2004

terjadi penurunan dari 19,3 juta ton menjadi 17,47 juta ton (rata-rata -4,77 % per tahun).

Penurunan produktivitas angkutan penumpang tersebut disebabkan oleh persaingan antar moda terutama dengan transportasi udara. Penyebab lain adalah kondisi sarana angkutan kereta api yang menurun kesiapan operasinya, sehingga jumlah angkutan kereta api penumpang jarak jauh pada umumnya mengalami penurunan. Namun untuk angkutan perkeretaapian di wilayah perkotaan yang padat seperti di Jabodetabek, angkutan massal cenderung semakin meningkat kebutuhannya, walaupun masih terdapat keterbatasan dalam kapasitas prasarana dan sarananya.



Gambar II.4
Produktivitas Angkutan Kereta Penumpang
dan Barang Tahun 1995-2004

Jaringan prasarana jalan rel yang ada di Indonesia umumnya merupakan peninggalan zaman Belanda yang meliputi lintasan sepanjang 6.482 km yang tersebar di Pulau Jawa, Madura dan Sumatera.

Sampai dengan tahun 2004 umumnya prasarana jalan rel yang ada masih jalur tunggal (*single track*) kecuali antara Jakarta - Cikampek, Jakarta - Bogor, dan sebagian lintas

Cikampek - Cirebon, Padalarang - Bandung, dan Surabaya Kota - Wonokromo telah jalur ganda (*double track*). Peningkatan kapasitas track dan beban gandar (*axle load*) jalan KA merupakan kegiatan penting untuk mendukung peningkatan peran moda KA dalam sistem logistik/barang di Indonesia.

Pada tahun 1995 jumlah rel di Indonesia sepanjang 5.080 km dan mengalami penurunan menjadi 4.565 km pada tahun 1998 serta sepanjang 4.553 km pada tahun 2001. Dalam kurun waktu 1995 - 2004 secara umum terjadi penurunan jumlah panjang jalan rel sekitar 1,73 % per tahun dengan lebar *spoor* yang dioperasikan adalah 1.067 mm dengan tekanan gandar yang bervariasi antara 9-18 ton dan kecepatan operasi antara 60-110 km/jam.

Dalam kurun waktu 1995 - 2004 telah dilaksanakan program pembangunan prasarana dan sarana perkeretaapian, meliputi: peningkatan jalan kereta api sepanjang 760,22 km, pembangunan badan jalan kereta api sepanjang 147,27 km, pembangunan jalan kereta api sepanjang 229,7 km, rehabilitasi/peningkatan dan perkuatan jembatan kereta api sebanyak 302 buah, pembangunan jembatan baru 81 buah, pembangunan pintu perlintasan sebanyak 82 unit, rehabilitasi 127 unit KRL/KRD dan pembangunan 74 unit Kereta K3 untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan aksesibilitas pelayanan perkeretaapian. Bahkan pada periode tahun 2000 - 2004 telah selesai dilaksanakan pembangunan jalur ganda kereta api sepanjang 162 km, diantaranya adalah pembangunan jalur ganda di lintas padat seperti: Jakarta - Bandung (54 km); Cikampek - Cirebon (54 km); Yogyakarta - Solo (42 km); dan Tegal - Brebes (12 km).

Tabel II.2

Tabel Realisasi Program Pembangunan Perkeretaapian
Tahun 1995-2004

URAIAN	TAHUN									
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Peningkatan jalan KA (km)	147,45	124,81	128,51	53,86	0	17,42	25,34	52,97	151,13	58,73
Pemb. badan jalan KA (km)	4,00	29,53	0	6,00	5,00	15,60	7,10	25,11	13,7	41,23
Pembangunan jalan KA (km)	20,06	24,71	29,76	33,70	54,47	2,86	14,71	14,04	22,48	12,91
Peningkatan Jembatan (bh)	1	66	92	51	10	13	3	18	7	41
Pembangunan Jembatan (bh)	3	9	31	0	2	21	1	1	13	0
Peningkatan Sinyal (pkt)	0	0	0	0	0	0	1	0	5	5
Pengadaan Wessel (unit)	0	0	0	0	0	0	2	26	72	9
Penggantian listrik/kabel (pkt)	0	0	0	0	0	0	4	4,44	87,87	1,33
Bangunan Operasional (pkt)	0	0	1	0	1	0	1	3	3	0
Pembebasan Tanah (pkt)	1	1	4	3	2	1	1	4	4	6
Pintu Perlintasan (unit)	0	15	15	27	13	12	0	0	0	0
Rehabilitasi KRL/KRD (unit)	0	0	64	0	0	0	12	0	47	4
Pembangunan Kereta K3 (unit)	10	0	10	0	4	0	3	32	5	10

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2005

Disamping itu pada tahun 2004 telah dikontrakkan lanjutan pembangunan jalur ganda lintas Cikampek - Cirebon/Segmen III (48 km) dan Kutoarjo - Yogyakarta (64

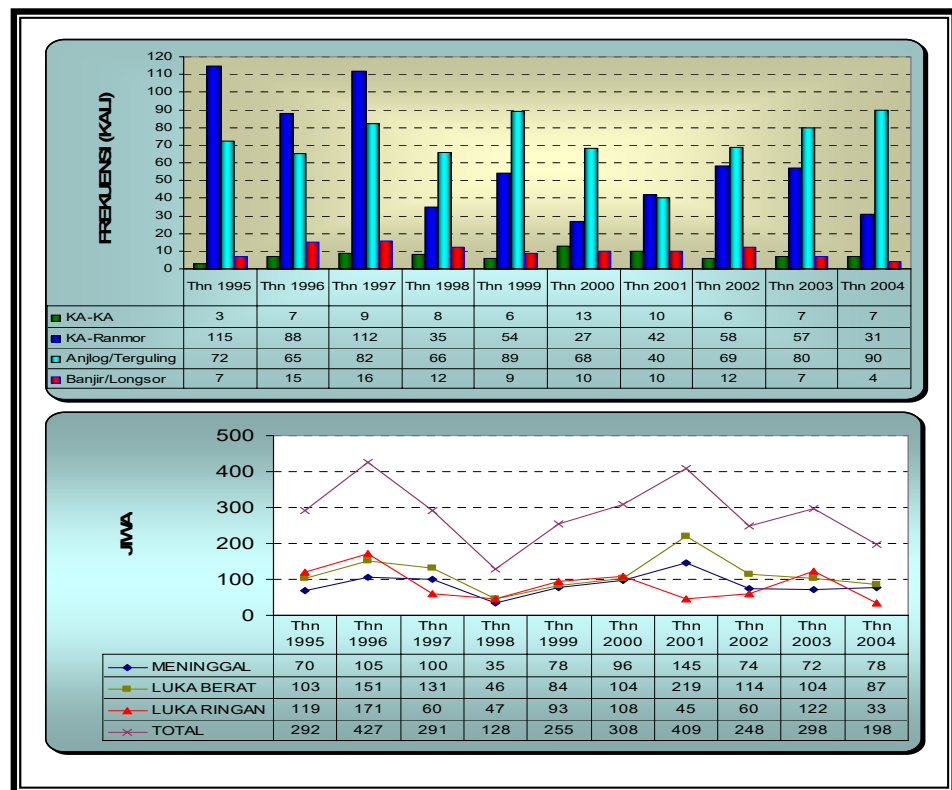
km) serta pembangunan kembali jalur kereta api di Provinsi NAD secara bertahap.

Untuk meningkatkan jumlah dan kualitas jalan rel, melalui program rehabilitasi rel mampu meningkatkan jumlah rel R.54, R.50, dan R.40 serta mengurangi jumlah rel tua (R.33 dan R.25).

Secara umum prasarana jalan rel masih terdapat *backlog* yang menyebabkan sekitar 53 km per tahun jalan rel perlu diganti karena umurnya lebih dari 75 tahun, dimana dalam 20 tahun terakhir diperlukan seharusnya 1.060 km penggantian, namun realisasinya tidak lebih dari 400 km.

Diperkirakan sebagai akibat buruknya kondisi prasarana KA baik dari sisi jalan rel yang tidak terawat maupun aplikasi teknologi persinyalan yang ketinggalan jaman merupakan salah satu penyebab dari kecelakaan kereta api.

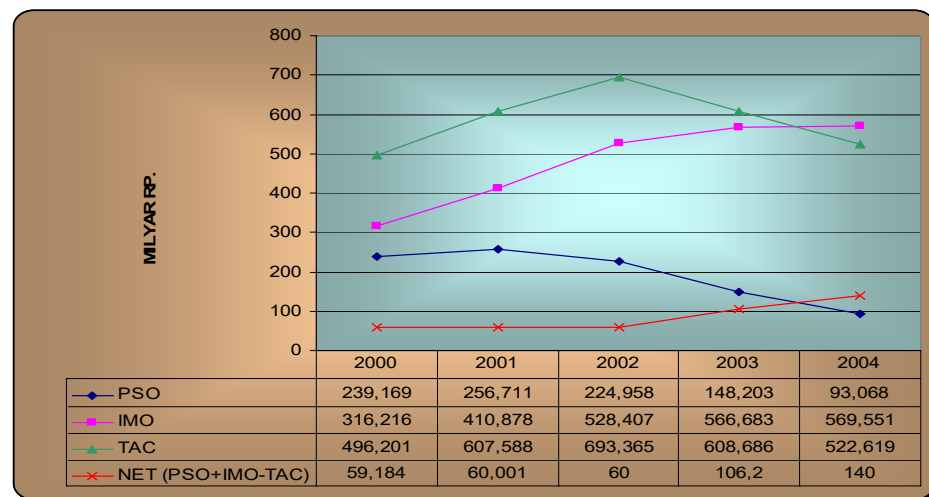
Berdasarkan data kecelakaan kereta api tahun 1995 - 2004 (Gambar II.5) terlihat bahwa penyebab kecelakaan masih didominasi oleh kejadian tabrakan KA dengan kendaraan bermotor dan kereta anjlog/terguling, sedangkan tabrakan KA dengan KA dan banjir/longsor relatif kecil. Meskipun penyebab kecelakaan KA dengan kendaraan bermotor dominan, namun dalam tiga tahun terakhir dalam kurun waktu tersebut mengalami kecenderungan menurun.



Gambar II.5
Data Kecelakaan Angkutan Kereta Api Tahun 1995-2004

Jumlah total korban manusia (meninggal, luka berat dan luka ringan) akibat kecelakaan KA berfluktuasi dari tahun ke tahun. Jumlah total korban manusia dalam kurun waktu 1995 - 2004 akibat kecelakaan KA yang tertinggi terjadi pada tahun 1996 dan tahun 2001 yaitu masing-masing sebanyak 427 orang dan 409 orang.

Untuk meningkatkan kinerja perkeretaapian, secara berkesinambungan pemerintah melakukan perbaikan prasarana dan sarana perkeretaapian. Reformasi dan akuntabilitas penyelenggaraan perkeretaapian khususnya yang terkait dengan skema pendanaan, sejak tahun 2000 Pemerintah telah melaksanakan skema pendanaan *Public Service Obligation* (PSO) untuk subsidi operasi angkutan kereta api kelas ekonomi, *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) serta penerapan *Track Access Charges* (TAC) untuk pendanaan prasarana perkeretaapian.



Gambar II.6
PSO, IMO, TAC Tahun 2000-2004

Dari skema pendanaan sebagaimana terlihat pada Gambar II.5, dalam kurun waktu Tahun 2000 - 2003 jumlah *Net* (PSO+IMO-TAC) cenderung tetap (konstan), sedangkan pada tahun 2004 dan 2005 mengalami peningkatan tajam masing 77% dan 32% dari tahun sebelumnya.

5. SUMBERDAYA MANUSIA

Sampai tahun 2004 jumlah PNS Departemen Perhubungan 25.856 orang dengan rincian 902 orang pegawai Setjen, 198 orang pegawai Itjen, 996 orang pegawai Ditjen Hubdat, 15.093 orang pegawai Ditjen Hubla, 4.986 orang pegawai Ditjen Hubud, 776 orang pegawai Ditjen Postel, 2.151 orang pegawai Badan Diklat, 254 orang pegawai Badan Litbang, dan 500 orang pegawai Basarnas. Komposisi pendidikan

terdiri dari 20 pegawai lulusan doktor, 584 pegawai lulusan magister, 91 pegawai lulusan pendidikan spesialis, 3.354 pegawai lulusan sarjana, 88 pegawai lulusan diploma-IV (DIV), 2.089 pegawai lulusan D-III, 595 pegawai lulusan D-II, 354 pegawai lulusan D-I, 14.006 pegawai lulusan SLTA, 2.501 pegawai lulusan SLTP, 992 pegawai lulusan SD dan 1.182 pegawai berpendidikan di bawah SD.

Pengelolaan SDM Perhubungan pada saat ini mulai dilakukan secara terencana dengan berdasar kepada Standar Kompetensi, khususnya dalam hal pola karir, pola mutasi dan pola pelaksanaan Diklat. Dalam rangka meningkatkan kinerja pengelolaan SDM pada tahun 2003 telah diselesaikan penyusunan *data base* kepegawaian berbasis komputer. Dengan berlakunya kebijakan otonomi daerah, Departemen Perhubungan telah memberikan sebagian besar kewenangannya kepada Pemerintah Daerah melalui kebijakan Desentralisasi Kewenangan, sehingga sebagian SDM Perhubungan telah dilimpahkan kepada Pemerintah Provinsi.

6. PENDIDIKAN DAN PELATIHAN

Untuk membangun dan meningkatkan kelancaran tugas di sektor perhubungan, telah dilaksanakan kegiatan pendidikan dan pelatihan dalam rangka menyediakan SDM yang handal, terampil dan bermutu sesuai standar nasional dan internasional serta ahli di bidang: transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara serta transportasi perkeretaapian, untuk itu perlu adanya pola pendidikan dan pelatihan perhubungan secara mantap, terarah, terpadu sehingga dapat menjamin tersedianya tenaga-tenaga ahli dan terampil yang memadai sesuai kebutuhan serta mampu memberikan rasa aman bagi pegawai dalam mencapai jenjang karier.

Pelaksanaan pola diklat perhubungan semula diatur dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.464/DL.005/Phb-82. Dengan keluarnya PP. No. 101 Tahun 2000 Tentang Pendidikan dan Pelatihan Jabatan PNS, yang menyatakan bahwa pendidikan dan pelatihan dibagi menjadi 2 (dua) yaitu Diklat Prajabatan dan Diklat Dalam Jabatan. Diklat Prajabatan terdiri dari Diklat Prajabatan Golongan I, Diklat Prajabatan Golongan II dan Diklat Prajabatan Golongan III. Diklat Dalam Jabatan terdiri dari Diklat Kepemimpinan (PIM), Diklat Fungsional dan Diklat Teknis. Mendasari hal tersebut, maka Pola Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan menyesuaikan dengan ketentuan dimaksud. Pendidikan dan Pelatihan dikelompokkan menjadi 2 (dua) jenis yaitu Diklat Aparatur dan Diklat untuk Masyarakat.

a. Diklat Aparatur Perhubungan

Diklat Aparatur Perhubungan adalah penyelenggaraan pembelajaran Calon Pegawai Negeri Sipil dan Pegawai Negeri Sipil untuk mencapai kompetensi tertentu dalam rangka menduduki jabatan di sektor Perhubungan. Diklat Aparatur Perhubungan terdiri dari Diklat Prajabatan, Diklat Dalam Jabatan dan Diklat Khusus. Diklat Prajabatan merupakan syarat pengangkatan CPNS menjadi PNS, diklat Prajabatan terdiri dari Diklat Prajabatan Golongan I untuk menjadi PNS Golongan I, Diklat Prajabatan Golongan II untuk menjadi PNS Golongan II dan Diklat Prajabatan Golongan III untuk menjadi PNS Golongan III. Diklat Dalam Jabatan dilaksanakan untuk mengembangkan pengetahuan, keterampilan, dan sikap PNS agar dapat melaksanakan tugas-tugas pemerintah dan pembangunan dengan sebaik-baiknya. Diklat Dalam Jabatan terdiri dari Diklat Kepemimpinan (PIM), Diklat Fungsional dan Diklat Fungsional. Diklat Khusus adalah pendidikan dan pelatihan yang menyangkut peningkatan kemampuan, keterampilan dan keahlian yang bermanfaat bagi pegawai yang akan pensiun. Diklat Khusus terdiri dari Diklat Khusus I bagi pegawai Golongan I, Diklat Khusus II bagi pegawai Golongan II, Diklat Khusus III bagi pegawai Golongan III dan Diklat Khusus IV bagi Pegawai Golongan IV.

b. Diklat untuk Masyarakat

Diklat untuk Masyarakat adalah penyelenggaraan pembelajaran dan pelatihan untuk mencapai kompetensi bagi masyarakat transportasi dalam rangka menduduki jabatan tertentu. Diklat untuk masyarakat terdiri dari Diklat Pembentukan dan Diklat Penjenjangan. Diklat Pembentukan merupakan diklat yang mempersiapkan peserta didik memiliki kompetensi sesuai bidang pekerjaan tertentu. Diklat Pembentukan terdiri dari Diklat Pembentukan Keahlian dan Diklat Pembentukan Keterampilan. Diklat Pembentukan Keahlian adalah diklat pembentukan kompetensi keahlian peserta didik dalam rangka mendapatkan kewenangan untuk menduduki jabatan tertentu. Diklat Pembentukan Keterampilan adalah diklat pembentukan kompetensi keterampilan peserta didik dalam rangka mendapatkan kewenangan untuk menduduki jabatan tertentu. Diklat Penjenjangan merupakan diklat untuk meningkatkan kompetensi peserta didik pada jenjang yang lebih tinggi sesuai dengan bidang tugasnya. Diklat Perjenjangan terdiri dari Diklat Penjenjangan Keahlian

dan Diklat Penjenjangan Keterampilan. Diklat Penjenjangan Keahlian adalah diklat peningkatan kompetensi keahlian peserta didik dalam rangka mendapatkan kewenangan untuk menduduki jabatan yang lebih tinggi. Diklat Penjenjangan Keterampilan adalah diklat peningkatan kompetensi keterampilan peserta didik dalam rangka mendapatkan kewenangan untuk menduduki jabatan yang lebih tinggi.

Selama kurun waktu tahun 1995 - 1999 jumlah lulusan diklat perhubungan sebanyak 71.747 orang, sedangkan pada kurun waktu 2000 - 2004 jumlah lulusan diklat perhubungan telah mencapai sebanyak 625.815 orang, terdiri dari: Diklat Awal 6.589 orang, Diklat Prajabatan 1.697 orang, Diklat Penjenjangan 783 orang, Diklat Penataran/Teknis 616.024 orang dan Diklat Luar Negeri 722 orang.

Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan telah, sedang dan senantiasa berupaya mengembangkan program ke berbagai matra, baik Darat, Laut, Udara, dan Perkeretaapian. Di bidang transportasi laut, hal yang telah dicapai adalah masuknya Indonesia ke dalam *White List* IMO karena kualitas pelaut-pelaut Indonesia oleh UPT Diklat Laut mampu bersaing di pasar Internasional. Hal ini bukan akhir dari kualitas pelaut-pelaut Indonesia, akan tetapi justru tantangan untuk mempertahankan dan meningkatkan kualitas pelaut untuk daya saing yang lebih tinggi.

Pada lingkup Diklat Udara, senantiasa dilakukan upaya untuk meningkatkan kuantitas dan kualitas fasilitas-fasilitas pendidikan dan pelatihan teknis, seperti tersedianya fasilitas *ATC Simulator*, serta alat praktikum dalam pelatihan. Disamping itu, dalam lingkup UPT diklat udara mampu dalam menyelenggarakan diklat-diklat yang bertaraf Internasional.

Dalam lingkup UPT Diklat Darat telah direalisasikan dan akan senantiasa dikembangkan infrastruktur di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB), *Road Traffic Simulator*, *Surveys Vehicle Unit* dan lain-lain. Disamping penyediaan fasilitas diklat, Badan Diklat Perhubungan terus berupaya meningkatkan kompetensi SDM Perhubungan melalui pendidikan yang berbasis *IT (Information Technology)*. Untuk itu, keberadaan *Computer Based Training* merupakan salah satu langkah yang ditempuh Badan Diklat Perhubungan.

7. PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan telah mengembangkan hasil-hasil pemikiran dan pengkajian di sektor perhubungan dalam rangka peningkatan pelayanan kepada para pengguna jasa. Pada umumnya penelitian yang telah diprogramkan dapat diselesaikan, meskipun sering dijumpai hambatan/kendala baik teknis pelaksanaan maupun materi/data yang kurang akurat. Bentuk pemanfaatan hasil-hasil penelitian yang dilakukan oleh Badan Litbang dibagi dalam 3 (tiga) kelompok yaitu: bahan masukan dalam perumusan kebijakan perhubungan; bentuk publikasi ilmiah, baik internal, nasional maupun internasional; dan pembinaan sumber daya manusia, dalam bentuk forum temu karya peneliti. Sampai dengan 2004 Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan telah menghasilkan 484 studi yang merupakan bahan masukan guna perumusan kebijakan perhubungan; 87 kegiatan penunjang (temukarya, lokakarya, ceramah ilmiah dan seminar), serta 87 publikasi ilmiah yang tercakup dalam warta penelitian, jurnal dan buletin.

8. SAR (PENCARIAN DAN PENYELAMATAN) NASIONAL

Sejalan dengan perkembangan moda transportasi serta kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang transportasi, maka mobilitas manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya baik dalam lingkup nasional maupun internasional mempunyai risiko tinggi, yaitu kemungkinan terjadi kecelakaan yang menimpa pengguna jasa transportasi darat, laut, dan udara.

SAR Nasional sebagai salah satu fungsi penunjang transportasi di bidang pencarian dan penyelamatan berkewajiban untuk melakukan pencarian dan penyelamatan terhadap orang dan material yang hilang, atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam pelayaran dan penerbangan.

Pelayanan SAR dalam kurun waktu 1995 - 1999 khususnya dalam penanganan musibah pelayaran dan penerbangan tercatat jumlah korban musibah pelayaran 12.657 orang, selamat 9.846 orang, luka 103 orang, meninggal dunia 944 orang dan hilang 869 orang, sedangkan korban musibah penerbangan tercatat 947 orang, selamat 379 orang, luka 92 orang, meninggal dunia 472 orang dan hilang 1 orang. Pada kurun waktu 2000 - 2004 telah dilakukan penanganan musibah, khususnya musibah pelayaran, penerbangan dan musibah lainnya dengan korban sebanyak 19.782 orang. Dari jumlah korban tersebut, operasi SAR berhasil menolong sebanyak 14.532 orang, terdiri dari 13.435 orang selamat,

291 orang luka berat, 806 orang luka ringan, 2.300 orang meninggal dunia, dan 2.950 orang dinyatakan hilang.

9. PENGAWASAN APARATUR

Inspektorat Jenderal dalam melaksanakan pengawasan internal pemerintah bertujuan untuk mendorong kegiatan penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan dan pelayanan masyarakat dapat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta target-targetnya tercapai secara ekonomis, efisien dan efektif serta bebas dari korupsi, kolusi dan nepotisme. Pengawasan tersebut dilaksanakan melalui: Pemeriksaan komprehensif pada satuan kerja pemerintahan, pemeriksaan operasional pada satuan kerja proyek, pemeriksaan khusus pada BUMN dan satuan kerja pemerintah daerah melalui kerjasama dengan Bawasda, pemeriksaan lintas sektoral, tindaklanjut hasil temuan dan penunjang pengawasan.

Realisasi pengawasan pada kurun waktu 2000-2004 terdiri dari: pemeriksaan berencana 2.370 obyek, dan pemeriksaan khusus 371 obyek. Jumlah temuan hasil pemeriksaan Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan sebanyak 11.782 telah selesai ditindaklanjuti sebanyak 8.873 dan 2.909 dalam proses penyelesaian. Jumlah temuan hasil pemeriksaan BPKP sebanyak 267 temuan, telah selesai ditindaklanjuti sebanyak 168 dan 99 masih dalam proses penyelesaian. Jumlah temuan hasil pemeriksaan BPK sebanyak 413 temuan, telah selesai ditindaklanjuti sebanyak 401 dan 12 masih dalam proses penyelesaian. Dalam melaksanakan pengawasan, Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan melakukan koordinasi dengan beberapa instansi terkait, yaitu:

a. Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara

Koordinasi yang dilakukan dengan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara, meliputi permasalahan pengawasan secara umum dan pengawasan masyarakat yang disalurkan melalui Kotak Pos 5000. Pengawasan masyarakat berupa surat pengaduan yang berkaitan dengan Departemen Perhubungan selama kurun waktu 2000 - 2004 tercatat 71 surat pengaduan dan telah selesai ditindaklanjuti sebanyak 55, sedangkan sisanya sebanyak 16 surat pengaduan masih dalam proses penelitian dan klarifikasi.

b. Inspektorat Jenderal Departemen Dalam Negeri

Koordinasi pengawasan dengan Inspektorat Jenderal Departemen Dalam Negeri berkaitan dengan pelaksanaan pengawasan di daerah, sehubungan dengan pelaksanaan

kebijakan otonomi daerah. Pelaksanaan pengawasan dilakukan melalui koordinasi dengan Badan Pengawasan Daerah (Bawasda), baik di tingkat provinsi maupun Kabupaten/Kota. Dalam kurun waktu 2000 - 2004 diprogramkan pemeriksaan gabungan terhadap 176 obyek di lingkungan Kantor Dinas Perhubungan namun realisasinya hanya dapat dilaksanakan pada 134 obyek pemeriksaan.

c. Koordinasi Pengawasan Antar Departemen

Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan telah melaksanakan pemeriksaan gabungan (*joint audit*) dengan Inspektorat Jenderal Departemen terkait, termasuk mekanisme pengendalian dan pelaporannya.

10. MAHKAMAH PELAYARAN

Jasa layanan transportasi yang aman merupakan salah satu aspek utama yang diinginkan oleh konsumennya. Dengan tuntutan yang semakin tinggi terhadap kualitas jasa layanan ini, bangsa Indonesia telah diuji dengan berbagai kecelakaan transportasi. Salah satunya adalah terdapat berbagai kecelakaan khususnya transportasi laut. Pokok permasalahan yang harus diketahui adalah faktor penyebab dari kecelakaan tersebut. Berdasarkan analisa ahli transportasi laut ada tiga faktor penyebab utama kecelakaan transportasi laut, yaitu alam, sumberdaya manusia dan teknis.

Faktor alam adalah hal yang tidak bisa dihindarkan tetapi sebisa mungkin dapat dipelajari dan diantisipasi. Sedangkan faktor sumberdaya manusia dan teknis adalah faktor yang dibawa dari pelaku dan alat. Dari survey IMO diketahui bahwa faktor penyebab utama kecelakaan kapal dengan persentase tertinggi adalah faktor sumberdaya manusia. Di Indonesia, sumberdaya manusia yang dimaksud masih banyak ditinjau dari para ABK kapal saja. Hal yang harus dikoreksi adalah harus ditinjau juga dari sumberdaya manusia *regulator* (pemerintah) dan *operator* (perusahaan). Dua pihak ini sangat berpengaruh terhadap kualitas keselamatan pelayaran.

Melihat kenyataan tersebut di atas maka harus ada perbaikan pada sistem keselamatan kapal yang tidak terbatas pada peningkatan kondisi teknis sarana atau prasarana semata, namun harus disertai dengan pembinaan dan penegakan hukum serta menerapkan berbagai standar keselamatan secara berkesinambungan.

Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang berkecimpung di bidang hukum pelayaran tergugah untuk melakukan

perbaikan terhadap sistem pelayaran yang ada. Berbagai upaya telah dilakukan, salah satunya dengan menyelenggarakan Workshop di bidang pemeriksaan dan penanganan kecelakaan kapal. Sidang-sidang pemeriksaan kecelakaan kapal pun banyak dilakukan dengan memanggil pejabat dan pelaksana pemerintah di lapangan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Hal ini dilakukan dalam rangka untuk membuktikan bahwa kecelakaan kapal bukan hanya disebabkan oleh pelaku di atas kapal tetapi dipengaruhi oleh berbagai faktor eksternal, salah satunya kurang tegasnya penegakan peraturan dan hukum pelayaran.

C. MASALAH DAN TANTANGAN

Gambaran umum permasalahan utama yang dihadapi Departemen Perhubungan adalah:

1. Di bidang transportasi darat adalah turunnya kualitas pelayanan umum, baik di bidang perkeretaapian maupun di bidang angkutan sungai danau dan penyeberangan, serta angkutan jalan dan angkutan kota seperti kemacetan, polusi dan kondisi armada yang sudah melampaui umur ekonomisnya terutama angkutan bus kota dan moda angkutan kota lainnya. Di samping itu terjadi penurunan disiplin berlalulintas dan tumpang tindih kewenangan penanganan angkutan jalan dan angkutan kota oleh pelbagai instansi pemerintah baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah.
 2. Di bidang transportasi laut adalah rendahnya pangsa armada pelayaran nasional, baik angkutan dalam negeri maupun luar negeri. Kesiapan penyediaan sarana transportasi laut perlu didukung dengan ketersediaan prasarana pokok dan fasilitas penunjang transportasi laut yang memadai. Dewasa ini diperlukan kebijakan khusus di bidang transportasi laut untuk turut menunjang tetap tegaknya kedaulatan NKRI khususnya di pulau-pulau kecil dan kawasan perbatasan dengan negara lain.
 3. Kebijakan membuka pasar (*multi operator*) bagi kegiatan transportasi udara telah menimbulkan persaingan yang sangat tajam dan pada gilirannya telah menimbulkan perpindahan permintaan dari konsumen moda transportasi laut, moda transportasi jalan dan moda transportasi kereta api kepada jasa moda transportasi udara, selain itu juga membuka aksesibilitas ke daerah terpencil, daerah rawan bencana, dan daerah perbatasan.
-
-

Penurunan kualitas pelayanan sarana dan prasarana transportasi sangat dirasakan oleh masyarakat umum, namun di pihak lain dampak yang akan terjadi berupa meningkatnya biaya produksi dan biaya hidup di masa yang akan datang belum sepenuhnya disadari oleh masyarakat, sehingga dikhawatirkan akan terjadi kejutan (*shock*) di kalangan masyarakat menengah ke bawah bila beban kenaikan biaya hidup secara riil telah dirasakan oleh masyarakat. Kebijakan pemerintah untuk mengurangi subsidi BBM dalam tahun 2002 dan 2003 telah berdampak pada kenaikan tarif jasa transportasi sehingga semakin mengurangi kemampuan daya beli masyarakat terutama golongan menengah ke bawah.

Disamping segala permasalahan yang dihadapi sektor perhubungan, beberapa tantangan di masa depan telah menunggu. Tantangan tersebut antara lain adalah:

1. Lahirnya paradigma baru yang dicapai melalui satu tahapan proses dalam dimensi waktu, yaitu terjadinya saling keterkaitan (*interaksi*), saling keterpaduan (*interrelasi*), dan saling membutuhkan (*interdependensi*) antar pranata (institusi dan regulasi) dari semua bidang kehidupan yang harus diantisipasi oleh Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).
2. Terjadinya konvergensi sistem teknologi yang melahirkan varian-varian baru teknologi interaktif dan saling bersinergi yang tujuannya diarahkan untuk meningkatkan mutu dan nilai tambah produksi nasional, baik untuk memenuhi kebutuhan berswasembada maupun untuk keperluan memperbesar peluang meningkatkan ekspor, yang merupakan tantangan bagi pengembangan teknologi transportasi. Disamping itu dengan semakin langkanya energi fosil menuntut ditemukannya energi baru yang lebih sustainable sehingga memerlukan penyesuaian dalam teknologi transportasi.
3. Kecenderungan *terpolanya* lingkungan kerja masa depan yang sekaligus menggambarkan interaksi antar kegiatan dengan layanan antar moda transportasi yang saling terintegrasi secara kesisteman dalam bentuk transportasi multi moda.
4. Lingkungan kerja masa depan yang terbentuk akibat peran sentral teknologi transportasi, telah melahirkan realitas baru, yaitu nuansa keterhubungan global dengan mobilitas global antar sub sistem kegiatan.
5. Di dalam persaingan ekonomi global yang makin tajam dan diwarnai dengan kecanggihan teknologi transportasi sebagai wahana bagi terselenggaranya keterhubungan

dan mobilitas global di pelbagai bidang kehidupan, akan dihadapkan kepada tuntutan yang semakin besar atas kecepatan, keandalan, efisiensi dan daya saing yang tinggi. Di dalam dunia yang semakin menyatu, jaringan fisik dan pelayanan transportasi nasional merupakan subsistem dari jaringan pelayanan regional dan global. Dengan demikian, pembangunan di sub sektor transportasi, harus memperlihatkan kompatibilitas jaringan nasional dengan jaringan global dalam suatu rangkaian keseimbangan pergerakan dengan kegiatan ekonomi yang andal dan efisien.

6. Dengan semakin berkurangnya sumber dana dari pemerintah (APBN), tantangan ke depan yang dihadapi adalah memanfaatkan dana-dana masyarakat dan membuka peluang kerjasama dengan badan usaha dalam penyelenggaraan dan pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Hal ini menuntut dilakukannya pelbagai penyempurnaan regulasi terutama yang berkaitan dengan struktur industri penyediaan sarana dan pra sarana transportasi. Kerjasama dengan badan usaha ditujukan untuk menyediakan infrastruktur transportasi guna memberikan pelayanan terhadap distribusi komoditi perdagangan dan industri, serta pergerakan penumpang baik dalam lingkup nasional maupun internasional.
7. Sektor transportasi dituntut untuk semakin mampu berperan dalam mendukung pergerakan dan mobilitas orang, barang, dan jasa-jasa, membuka aksesibilitas ke daerah terpencil, daerah rawan bencana dan daerah perbatasan, juga harus berfungsi sebagai perekat dan jembatan guna mendukung tumbuhnya perekonomian nasional dan wilayah, serta sekaligus mempersempit kesenjangan pembangunan antar daerah. Transportasi makin dituntut untuk memberikan sumbangan bagi pertumbuhan ekonomi wilayah, dalam kesesuaiannya dengan tata ruang, dan kelestarian lingkungan.
8. Pelaksanaan secara konsekuen pemerintahan yang baik (*good governance*) dalam penyelenggaraan tugas umum di bidang pemerintahan dan pembangunan perhubungan, yang berorientasi pada: *pertama*, pencapaian tujuan nasional yang mengacu pada demokratisasi dalam kehidupan bernegara dengan elemen-elemennya, seperti: legitimasi, akuntabilitas, hak asasi manusia, otonomi dan pembagian kewenangan serta terjaminnya hak pengawasan masyarakat. *Kedua*, pelaksanaan tugas dilakukan oleh aparatur negara secara efektif dan efisien sebagai upaya mencapai tujuan nasional. Kesemuanya ini merupakan tantangan bagi Departemen Perhubungan

dalam rangka membentuk SDM yang memiliki kompetensi memadai dalam menyelenggarakan dan membangun sarana dan prasarana transportasi secara efektif dan efisien.

9. Peran SDM Departemen Perhubungan pada abad 21 sangat strategis, mengingat bahwa peran SDM Departemen Perhubungan dalam rangka menghadapi era globalisasi dan desentralisasi perlu dipersiapkan SDM yang berkualitas agar mampu menjawab tantangan transportasi masa kini dan masa yang akan datang. Tantangan dan tuntutan terhadap Departemen Perhubungan tidaklah mudah dan sederhana. Permasalahan dan kenyataan yang dihadapi oleh masing-masing sub sektor perhubungan sangat kompleks dan dinamis, oleh karenanya perlu suatu perhatian dan pemikiran yang serius dengan komitmen yang kuat dalam menyiapkan dan meningkatkan kemampuan SDM terkait. Pemenuhan dan Peningkatan mutu SDM adalah suatu hal yang tidak dapat ditawar lagi. Dengan demikian, maka Departemen Perhubungan perlu mempersiapkan program pendidikan dan pelatihan serta kaderisasi sejak dini agar diperoleh SDM yang kompeten, professional dalam bidang perhubungan. Proses penyiapan, pembentukan dan peningkatan SDM perlu senantiasa dilakukan dengan cara yang terencana, terarah, efektif, efisien dan optimal, serta berkelanjutan.
 10. Perkembangan aktivitas kehidupan sosial ekonomi masyarakat dalam segala bidang serta diiringi oleh kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi telah dan akan senantiasa memberikan dorongan pengaruh dalam paradigma perhubungan yang sesuai. Pada Perubahan paradigma sektor perhubungan, akan senantiasa diikuti dengan tuntutan terhadap peningkatan dan penyempurnaan diklat SDM Departemen Perhubungan.
 11. Terlaksananya Desentralisasi dalam arti memberikan peran yang lebih besar kepada Pemerintah Daerah dalam pembangunan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 yang kemudian diperbarui dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 menegaskan bahwa perencanaan strategis makro masih tetap menjadi tanggung jawab pemerintahan pusat termasuk sektor prasarana. Departemen Perhubungan bertanggung jawab terhadap perencanaan strategis sektor transportasi untuk mencapai efisiensi nasional, menetapkan standar keselamatan, sertifikasi kelaikan operasi prasarana dan sarana, pengembangan sumber daya manusia serta optimasi pembiayaan.
-
-

D. MODAL DASAR

Modal dasar pembangunan transportasi nasional yang menjadi tanggungjawab Departemen Perhubungan adalah keseluruhan sumber kekuatan nasional, baik yang efektif maupun potensial, yang dimiliki dan didayagunakan dalam pembangunan transportasi nasional, yaitu:

1. Kedudukan geografis Indonesia yang terletak di sepanjang garis katulistiwa dan posisinya sebagai wilayah penghubung antara dua benua dan dua samudera raya pada posisi silang bersifat strategis, baik untuk hubungan dalam negeri maupun luar negeri, melalui jalur pelayaran dan penerbangan.
2. Kondisi geografis Indonesia yang memiliki dataran rendah yang luas, sungai-sungai yang panjang dan dalam yang dapat dilayari sampai jauh ke pedalaman sepanjang tahun, serta gunung-gunung dan danau yang dapat dimanfaatkan untuk kepentingan jasa transportasi.
3. Keadaan iklim di Indonesia sangat menguntungkan bagi penyelenggaraan transportasi dengan sinar matahari yang melimpah ruah sepanjang tahun, suhu serta kelembaban udara yang tidak berbeda dari bulan ke bulan, curah hujan tahunan yang umumnya besar, dan kecepatan angin musim dan angin pasat yang umumnya lemah sampai sedang.
4. Kekayaan alam yang dapat dijadikan sumber energi, seperti minyak bumi, gas alam, batu bara, panas bumi, sinar matahari, uranium, serta berbagai tumbuh-tumbuhan yang berpotensi diolah menjadi *bioenergi* guna kesinambungan peningkatan dan penyediaan jasa transportasi.
5. Jumlah penduduk yang sangat besar, yang dapat berperan baik sebagai subyek maupun obyek penyediaan jasa transportasi.
6. Budaya bangsa Indonesia yang memiliki jiwa bahari merupakan modal untuk menggerakkan pengembangan penyediaan jasa transportasi laut secara keseluruhan.
7. Kekayaan flora yang terdapat dalam hutan akan mempertahankan alur pelayaran dari proses pendangkalan.

BAB III

ASPEK-ASPEK FUNDAMENTAL

A. VISI DEPARTEMEN PERHUBUNGAN 2025

Visi Departemen Perhubungan tahun 2025 adalah **“Terwujudnya pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.”**

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

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

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

B. MISI

Untuk mencapai visi tersebut, dirumuskan misi dengan mengacu kepada empat pendekatan sebagai berikut:

Pertama, pemulihan kondisi sarana dan prasarana transportasi agar berfungsi seperti pada masa sebelum krisis ekonomi;

Kedua, melakukan konsolidasi dengan reorientasi dan reposisi peran dan fungsi Departemen Perhubungan dalam kerangka *good governance*;

Ketiga, melaksanakan pembangunan sarana dan prasarana transportasi dalam rangka **peningkatan aksesibilitas, kapasitas dan kualitas pelayanan** jasa transportasi.

Keempat, mendorong pelaksanaan riset dan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan dalam kerangka pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*).

Oleh karena itu misi Departemen Perhubungan sesuai dengan empat pendekatan tersebut adalah:

1. Memulihkan kinerja pelayanan jasa transportasi:

Sejak terjadi krisis ekonomi yang didahului dengan krisis moneter pada pertengahan tahun 1997, kinerja pelayanan jasa transportasi semakin memburuk karena operator tidak mampu melakukan perawatan dan peremajaan armada, pemerintah hampir tidak memiliki kemampuan melakukan rehabilitasi dan pembangunan infrastruktur, sedangkan masyarakat pengguna jasa tidak memiliki daya beli yang memadai. Untuk mendukung keberhasilan pembangunan nasional, perlu diupayakan pemulihan kinerja pelayanan jasa transportasi menuju kepada kondisi normal, sejalan dengan pemulihan ekonomi nasional, melalui rehabilitasi dan perawatan sarana dan prasarana transportasi.

2. Melaksanakan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan perundang-undangan, kelembagaan dan sumberdaya manusia (SDM):

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

3. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi:

Kebutuhan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi yang perlu mendapatkan perhatian adalah aksesibilitas di kawasan perdesaan, kawasan pedalaman, kawasan tertinggal termasuk kawasan perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar yang masih menjadi tanggungjawab pemerintah.

4. Meningkatkan kapasitas dan mendorong pengembangan teknologi transportasi dalam rangka menjamin tersedianya pelayanan transportasi yang berkelanjutan dengan kuantitas dan kualitas yang memadai:

Peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam penyelenggaraan jasa transportasi dititikberatkan kepada penambahan kapasitas sarana dan prasarana transportasi, perbaikan pelayanan melalui pengembangan dan penerapan teknologi transportasi sejalan dengan perkembangan permintaan dan preferensi masyarakat. Dalam peningkatan kapasitas dan pelayanan jasa transportasi senantiasa berpedoman kepada prinsip pembangunan berkelanjutan yang dituangkan dalam rencana induk, pedoman teknis dan skema pendanaan yang ditetapkan.

C. TUJUAN

Pembangunan Transportasi Nasional Jangka Panjang (2005-2025) bertujuan untuk mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien guna mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera, sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis.

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

D. SASARAN

Sasaran pembangunan transportasi nasional jangka panjang (2005-2005) adalah:

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 meliputi:

a. Transportasi Darat

- 1) Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang berkaitan dengan angkutan jalan dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan;
- 2) Terwujudnya penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas angkutan jalan dan muatan lebih;
- 3) Terwujudnya peningkatan kelaikan moda transportasi jalan; moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan;
- 4) Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan dalam rangka meningkatkan aksesibilitas;
- 5) 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;
- 6) Terwujudnya keselamatan, keamanan dan kenyamanan angkutan umum yang ramah lingkungan, baik pada moda transportasi jalan maupun moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan;
- 7) Terwujudnya angkutan massal yang cepat, aman dan nyaman di kawasan perkotaan metropolitan, besar dan sedang;

- 8) Terwujudnya kecukupan prasarana dan sarana keselamatan baik pada angkutan jalan, maupun angkutan sungai, danau dan penyeberangan;
- 9) Terwujudnya SDM transportasi Darat yang berkompetensi, bermoral dan memiliki dedikasi tinggi;
- 10) Terwujudnya transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah;
- 11) Terwujudnya keterpaduan sistem transportasi dengan rencana tata ruang dan pengembangan transportasi umum perkotaan berbasis masyarakat dan wilayah;
- 12) Terwujudnya teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif.

b. Transportasi laut

- 1) Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang terkait dengan pelayaran dan kepelabuhanan;
- 2) Terwujudnya multi operator kepelabuhanan;
- 3) Terwujudnya peningkatan kinerja dan efisiensi pelabuhan, baik yang dikelola BUMN, BUMD maupun swasta;
- 4) Terwujudnya *azas cabotage* 100% angkutan laut nasional;
- 5) Terwujudnya keberadaan perusahaan pelayaran nasional dalam keanggotaan MLO;
- 6) Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan sebesar $\geq 60\%$ dan digantikan dengan pelayanan komersial;
- 7) Terwujudnya *international hub port* di kawasan barat dan timur Indonesia, yaitu pelabuhan Batam, Tanjung Priok/Bojonegara, Tanjung Perak dan Bitung;
- 8) Terwujudnya kelaikan armada dan penurunan kecelakaan di laut;
- 9) Terwujudnya 100% kecukupan dan keandalan sarana bantu navigasi pelayaran dan mampu berfungsi 24 jam;
- 10) Terwujudnya sarana dan prasarana komunikasi pelayaran yang memadai (*GMDSS, VTIS, SRS*) sehingga jaringan sistem komunikasi pelayaran dapat menjangkau di seluruh wilayah perairan Indonesia setiap saat;
- 11) Terwujudnya alur dan perlintasan yang aman di seluruh wilayah perairan Indonesia;

- 12) Terwujudnya 100 % kecukupan kapal patroli KPLP dan target operasional dan pemeliharaan untuk kapal-kapal patroli KPLP, tercukupinya Bahan Bakar Minyak, *Patrol Vessels Management Systems*, Alat SAR di Laut, Alat Pemadam Kebakaran, dan Senjata Api dalam rangka penegakan hukum di laut;
- 13) Terwujudnya kelancaran arus lalu lintas kapal yang aman dan tertib, pengawasan keselamatan pelayaran, implementasi *ISPS Code*, pengoptimalan bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut, perairan yang bersih dan peningkatan kesiapan sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai

c. Transportasi Udara

- 1) Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang terkait dengan penerbangan dan kebandarudaraan;
- 2) Terwujudnya multioperator kebandarudaraan;
- 3) Terwujudnya *flag carrier* yang tangguh dan mampu bersaing di pasar internasional;
- 4) Terwujudnya multi operator angkutan udara yang *sustainable*;
- 5) Terwujudnya peningkatan keselamatan, keamanan dan kenyamanan pelayanan transportasi udara;
- 6) Terwujudnya pengembangan pelayanan rute perintis menjadi pelayanan rute komersial;
- 7) Terwujudnya peningkatan kelaikan armada dan *instrument* keselamatan penerbangan serta penurunan tingkat kecelakaan dan musibah penerbangan.

d. Transportasi Perkeretaapian

- 1) Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang terkait dengan perkeretaapian;
- 2) Terwujudnya Revitalisasi Perkeretaapian, melalui:
 - reformasi perundang-undangan (regulasi);
 - peningkatan dan pengembangan sarana dan prasarana KA;
 - restrukturisasi kelembagaan;
 - peningkatan kualitas SDM;
 - peningkatan peran serta masyarakat dalam upaya meningkatkan keselamatan KA;
 - restrukturisasi BUMN Perkeretaapian.

- 3) Terwujudnya pelaksanaan cetak biru pembangunan transportasi perkeretaapian;
- 4) Terwujudnya penurunan kecelakaan;
- 5) Terwujudnya penurunan jumlah perlintasan sebidang;
- 6) Terwujudnya pembiayaan pemerintah untuk PSO bisa ditekan hingga di bawah 10% dari biaya operasi total KA. Untuk Jawa diharapkan seluruh kereta api tidak lagi disubsidi, di Sumatera subsidi maksimum 5% dan di pulau lain bisa mencapai 10% hingga maksimum 20%;
- 7) Terwujudnya jaringan kereta api Trans Sumatera, Trans Kalimantan, Trans Sulawesi, Trans Jawa-Bali;
- 8) Terwujudnya jalur ganda pada seluruh jaringan kereta api di Jawa;
- 9) Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan angkutan penumpang di Jawa dan Sumatera;
- 10) Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan angkutan barang (beban gandar ≥ 22 Ton) di Jawa, Sumatera dan Kalimantan;
- 11) Terwujudnya jalur KA ke pusat-pusat industri, ke pelabuhan dan bandar udara;
- 12) Terwujudnya kereta api berkecepatan tinggi di Pulau Jawa;
- 13) Terwujudnya ketepatan waktu pelayanan KA;
- 14) Terwujudnya ketepatan aksesibilitas;
- 15) Terwujudnya keterpaduan intra dan antarmoda;
- 16) Terwujudnya kapasitas angkut yang memadai.

e. Pendidikan Dan Pelatihan

- 1) Terwujudnya Pola Diklat Perhubungan yang dapat dipakai sebagai acuan bagi penyelenggaraan Diklat Aparatur Perhubungan maupun Diklat Operator Perhubungan baik *in-service* maupun *pre-services training*;
- 2) Terwujudnya standar kompetensi bagi tenaga pengajar yang memenuhi profesionalisme;
- 3) Terwujudnya kurikulum dan silabus yang berlaku secara Nasional dan Internasional;
- 4) Terwujudnya Sistem Manajemen Diklat yang mampu memenuhi tuntutan dan kebutuhan masyarakat serta dinamika persaingan yang semakin tinggi;
- 5) Terwujudnya lulusan diklat yang sesuai dengan kompetensi yang dibutuhkan baik secara kualitas maupun kuantitas;

- 6) Terwujudnya standar kompetensi SDM Perhubungan;
- 7) Terwujudnya peningkatan frekuensi dan jenis diklat perhubungan;
- 8) Terwujudnya pembinaan dan peningkatan manajemen penyelenggaraan diklat perhubungan;
- 9) Terwujudnya pembangunan dan pengadaan sarana dan prasarana pendidikan sesuai dengan standar yang dituntut oleh konvensi nasional dan internasional;
- 10) Terwujudnya pelaksanaan pembaharuan sistem pendidikan termasuk kurikulum, berupa diversifikasi jenis pendidikan secara profesional;
- 11) Terwujudnya lembaga diklat yang sesuai dengan tujuan pendidikan dan pelatihan yang berbasis pada standar kompetensi.

f. Penelitian dan Pengembangan

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

- 1) Pelayanan transportasi nasional;
- 2) Keselamatan dan keamanan transportasi;
- 3) Pembinaan perusahaan transportasi;
- 4) SDM dan IPTEK;
- 5) Pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi;
- 6) Pelestarian lingkungan hidup dan penghematan energi.

g. SAR Nasional

- 1) Terwujudnya peningkatan kelembagaan organisasi Badan SAR Nasional yang memungkinkannya menyelenggarakan tindak awal dengan kemampuan sendiri;
- 2) Terwujudnya pengembangan Sistem Operasi dan Prosedur sebagai acuan operasi SAR di Indonesia;
- 3) Terwujudnya peningkatan jumlah Kantor SAR sesuai kebutuhan daerah dan pengoperasian Pos-Pos SAR pada daerah-daerah rawan bencana atau musibah untuk membantu fungsi Kantor SAR;
- 4) Terwujudnya SDM SAR yang profesional melalui Pendidikan dan Pelatihan dan pembinaan tenaga fungsional;
- 5) Terwujudnya penambahan SDM sesuai dengan pengembangan organisasi sebanyak 2.956 orang;

- 6) Terwujudnya SDM yang telah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan dasar SAR sebanyak 450 orang;
- 7) Terwujudnya SDM yang telah mengikuti Pendidikan Teknis Operasional, Kansar dan Pos SAR sebanyak 4240 orang;
- 8) Terwujudnya peningkatan Sistem Komunikasi SAR yang terintegrasi dan handal untuk menunjang deteksi awal, koordinasi, pengendalian, dan administrasi/logistik;
- 9) Terwujudnya peningkatan kerjasama dalam bidang latihan bersama SAR, pendidikan dan pelatihan dalam negeri, regional dan internasional.

h. Pengawasan Aparatur

- 1) Terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa yang diindikasikan dengan berkurangnya secara nyata praktek korupsi di birokrasi dan dimulai dari tataran pejabat yang paling atas;
- 2) Terwujudnya sistem kelembagaan dan ketatalaksanaan pemerintahan yang bersih, efisien, efektif, transparan, professional dan akuntabel;
- 3) Terwujudnya sinergi antara pengawasan fungsional, pengawasan melekat dan pengawasan masyarakat terhadap pelaksanaan kebijakan publik di sektor transportasi;
- 4) Terwujudnya kehandalan perencanaan, pelaksanaan dan akuntabilitas pengawasan oleh Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan.

i. Mahkamah Pelayaran

Terwujudnya penyelenggaraan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal secara cepat, tepat dan adil berdasarkan kaidah-kaidah yang berlaku untuk meningkatkan keselamatan pelayaran.

E. STRATEGI

Dalam mewujudkan visi dan menjalankan misi, serta mencapai tujuan dan sasaran seperti tersebut di atas, ditempuh melalui 7 pilar strategi pembangunan transportasi nasional sebagai berikut:

1. Pembangunan transportasi 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 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 realistik 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 masing-masing matra transportasi adalah sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

a. Angkutan Jalan

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

b. Angkutan Penyeberangan

Pengembangan Angkutan Penyeberangan dalam jangka panjang akan diselaraskan dengan pengembangan angkutan jalan. Keberadaan angkutan penyeberangan di suatu tempat akan berakhir bila telah tersedia fasilitas jembatan. Oleh karena itu pengembangan angkutan penyeberangan dalam jangka panjang akan disesuaikan dengan pengembangan jalan dan jembatan melalui strategi substitusi dan strategi komplementer. Strategi substitusi dilakukan apabila kegiatan angkutan penyeberangan tidak diperlukan lagi, sehingga perlu dilakukan relokasi ke tempat lain yang lebih memerlukan, sedangkan strategi komplementer adalah bila angkutan penyeberangan mampu bersinergi dengan angkutan jalan, sehingga angkutan penyeberangan diposisikan sebagai *derived demand* angkutan jalan dan pengembangannya lebih difokuskan kepada optimalisasi dan kompatibilitas elemen-elemen dalam sistem angkutan penyeberangan.

c. Transportasi Perkotaan

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

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

2. Transportasi Laut

a. Angkutan Laut

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

1) Penciptaan Iklim Usaha yang Kondusif

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

2) Pendanaan

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

3) Kepastian muatan

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

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

Beberapa strategi untuk pengembangan pelayaran rakyat, adalah sebagai berikut:

1) Perbaikan Sistem Manajemen

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

2) Peningkatan teknologi perkapalan

Peningkatan teknologi perkapalan dilakukan dengan penggunaan kapal kayu, utilitas kapal modern dan pengenalan kapal.

3) Industri pelayaran tradisional

Dilakukan melalui institusi pendanaan dan pembangunan infrastruktur.

4) Reposisi area pelayaran

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

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

- 1) Merancang jenis kapal yang tepat untuk daerah operasi tertentu;
- 2) Mengoptimalkan lembaga pendanaan baik bank maupun non bank;
- 3) Memberikan insentif yang wajar dalam iklim usaha angkutan laut nasional;
- 4) Menyederhanakan pemberian fasilitas pajak bagi usaha di bidang angkutan laut nasional;
- 5) Melakukan kontrak jangka panjang muatan antara *shippers* dan *ship owners* yang dimulai oleh BUMN dan perusahaan pelayaran nasional;
- 6) Mendorong pengembangan industri galangan secara bertahap dengan jaminan kepastian muatan;
- 7) Mendorong perubahan *term of trade* sehingga ekspor dapat dilaksanakan dengan *CIF (Cost Insurance Freight)* dan impor dapat dilaksanakan dengan *FOB (Freight on Board)*;
- 8) Membatasi pelabuhan yang terbuka untuk ekspor;
- 9) Melaksanakan azas *cabotage* secara penuh;
- 10) Mendorong terwujudnya kepastian pelayanan perintis secara efektif dan sistematis;
- 11) Menyediakan kapal perintis sebagai embrio pengembangan armada niaga nasional;

- 12) Meninggalkan rute perintis yang mulai bersifat komersial;
- 13) Menyusun *rerouting* tahunan sejalan dengan keberhasilan penyelenggaraan angkutan laut perintis;
- 14) Melakukan monitoring dan evaluasi terhadap keberhasilan angkutan laut perintis secara periodik;
- 15) Melakukan kontrak jangka panjang angkutan laut perintis dengan swasta untuk peremajaan armada;
- 16) Mengurangi subsidi pemerintah secara bertahap dengan cara memperkuat daya saing operator angkutan laut perintis;
- 17) Mendorong pelayaran rakyat memanfaatkan teknologi dan manajemen untuk penyelenggaraan yang efisien dan efektif.

b. Kepelabuhanan

Strategi pengembangan dan peningkatan pelayanan pelabuhan laut nasional adalah:

- 1) Mengkaji ulang dan mengembangkan indikator kinerja operasional pelabuhan dengan menyusun pedoman kinerja operasional untuk diterapkan pada masing masing pelabuhan;
- 2) Merencanakan secara berkala kebutuhan pengembangan kapasitas pelabuhan yang tercantum dalam Rencana Induk setiap pelabuhan;
- 3) Merancang secara berkala prioritas pengembangan fasilitas, perangkat lunak maupun SDM kepelabuhanan sesuai Rencana Induk;
- 4) Melakukan monitoring secara berkala terhadap hasil pelayanan jasa kepelabuhanan melalui otomatisasi sistem pelaporan;
- 5) Menyusun pedoman teknis pembangunan dan pengembangan pelabuhan untuk pembangunan dan pengembangan fasilitas, pemeliharaan fasilitas, monitoring kegiatan pembangunan, pengerukan dan reklamasi, pengaturan lalu lintas kapal serta penyelenggaraan pelabuhan khusus;
- 6) Meningkatkan manajemen lalu lintas kapal di pelabuhan dengan teknologi informasi yang bersifat *real time*;
- 7) Melakukan kerjasama dengan sektor terkait dalam mengantisipasi perkembangan pasar;
- 8) Mengkaji kembali secara berkesinambungan pola tatanan kepelabuhanan nasional sejalan dengan perkembangan dan perubahan kinerja sektor produksi.

c. Keselamatan Pelayaran

Strategi pengembangan dan peningkatan keselamatan pelayaran nasional adalah:

- 1) Memelihara kondisi alur pelayaran;
- 2) Melakukan penataan terhadap zona keselamatan;
- 3) Menentukan zona pengawasan keselamatan;
- 4) Mendesain kebutuhan kapal-kapal patroli sesuai zona pengawasan;
- 5) Mendesain kecukupan dan keandalan SBNP;
- 6) Mendesain kebutuhan pengembangan teknologi komunikasi pelayaran;
- 7) Melakukan pengawasan terhadap kelaikan dan status hukum kapal secara berkala;
- 8) Memprogramkan penilaian aspek teknis dan operasional terhadap armada pelayaran;
- 9) Mengontrol pelaksanaan *Planned Maintenance System* secara berkala;
- 10) Melakukan pembinaan karier pengawakan;
- 11) Melaksanakan pengawasan terhadap pencegahan dan penanggulangan terjadinya pencemaran di laut;
- 12) Meningkatkan penjagaan keamanan di laut dan perairan bandar;
- 13) Menjamin kelancaran arus lalu lintas kapal yang aman dan tertib, pengawasan keselamatan pelayaran, implementasi *ISPS Code*, pengoptimalan bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut, perairan yang bersih dan peningkatan kesiapan sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai khususnya di sekitar perairan Selat Malaka, pelabuhan-pelabuhan yang melayani pelayaran internasional dan memiliki kerawanan wilayah yang tinggi dan pelabuhan-pelabuhan yang wilayah operasinya berbatasan dengan perairan Negara tetangga.

3. Transportasi Udara

a. Pelayanan Transportasi Udara

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

b. Sarana

1) Armada

Penyediaan armada udara dalam rangka optimalisasi pelayanan transportasi udara nasional dilakukan dengan penerapan strategi peningkatan peran pemerintah dalam melakukan evaluasi teknis, operasi, ekonomi, SDM dan keuangan khususnya dalam penerbitan sertifikat operator pesawat udara; penyempurnaan dan harmonisasi dengan peraturan internasional dalam penerbitan sertifikasi tipe dan sertifikasi produksi pesawat; audit mutu berkala AOC (sertifikat operator pesawat udara); ijin pengoperasian pesawat udara dalam negeri terkait dengan registrasi asing dan tanda pendaftaran Indonesia bagi pesawat udara sipil milik warga negara atau badan hukum asing.

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

- a) Modifikasi pintu tahan peluru bagi pesawat udara berkapasitas lebih dari 30 penumpang;
- b) Penerapan *Reduce Vertical Separation Minimal (RVSM)* untuk pesawat jenis jet penumpang dan cargo (termasuk penerbangan eksekutif);
- c) Penerapan manajemen penerbangan secara horizontal (RNP 10);
- d) Penerapan manajemen kebisingan melalui pembatasan jam operasi bagi bandara yang lokasinya dekat dengan pemukiman padat;
- e) Pembatasan masuknya pesawat tua yang berumur > 20 tahun;
- f) Mendorong operator menggunakan komunikasi dengan *data link* dan navigasi via frekuensi atau satelit termasuk penggunaan alat bantu *surveillance (ADS/B) broadcasting* dengan pemasangan *ATC transponder mod S*;
- g) Mensyaratkan untuk pemasangan *ELT (Emergency Locater Transmitter)* dengan frekuensi 121,5 dan 406 MHz 2 unit bagi pesawat yang beroperasi di atas perairan atau pesawat yang beroperasi 50 mil dari pesisir pantai dan 1 unit pesawat yang beroperasi di atas daratan;
- h) Memberikan kemudahan penyebaran pusat-pusat perawatan pesawat udara di luar pulau Jawa

khususnya pada bandara yang bukan titik penyebaran untuk menjadi *home base* perawatan;

- i) Memfasilitasi kemampuan perawatan komponen pesawat udara yang memerlukan keahlian kusus dan ketelitian tinggi, serta memfasilitasi kerjasama perawatan pesawat udara antar perusahaan penerbangan.

c. Prasarana

1) Bandar Udara

Pengembangan bandar udara dalam jangka panjang akan mengikuti strategi optimalisasi, pendanaan, antisipasi keadaan darurat, keterbukaan, sinergi operasi, sertifikasi, *eco airport*, dan otomatisasi bandara. Strategi optimalisasi dan antisipasi keadaan darurat dilakukan pada bandara di lokasi bencana dan bandara kawasan perbatasan; Strategi pendanaan dengan pola pendanaan campuran dilakukan dengan mengedepankan peran swasta dan pemerintah daerah dalam pembangunan bandara baru yang didasarkan pada kelayakan investasi sesuai dengan mekanisme pasar; Strategi keterbukaan terkait dengan kerjasama penyelenggaraan bandara dan pengelolaan fasilitas; Strategi sinergi operasi difokuskan pada penggunaan bandara secara bersama sipil dan militer pada sisi yang berbeda; Strategi sertifikasi terkait dengan pemenuhan dokumen pengoperasian bandara (Rencana Induk, KKOP dan Batas kawasan kebisingan); Strategi *eco-airport* terkait dengan kewajiban menyusun dokumen AMDAL; Strategi otomatisasi dilakukan dengan penerapan otomatisasi bandara sesuai dengan perkembangan teknologi mutakhir.

2) Navigasi Penerbangan:

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

d. Keamanan Penerbangan

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

4. Transportasi Perkeretaapian**a. Keselamatan dan Pelayanan**

Strategi peningkatan keselamatan dan pelayanan dalam jangka panjang dilakukan melalui pendekatan: pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana, audit khusus prasarana dan sarana, pelaksanaan *random check* sarana, pengujian petugas operasi dan peningkatan keselamatan di JPL (penjaga perlintasan kereta api).

b. Jumlah Armada dan Utilitasnya

Strategi peningkatan utilitas dan jumlah armada dilakukan dengan pendekatan efisiensi operasi melalui maksimisasi daya tarik lokomotif, optimalisasi armada dengan memaksimalkan kereta makan.

c. Kapasitas Lintas

Strategi peningkatan kapasitas lintas dilakukan dengan pendekatan Pos Blok dan *Parsial Double Track*.

d. Aksesibilitas

Strategi pengembangan aksesibilitas dilakukan melalui pendekatan: pengembangan kereta api perkotaan sebagai angkutan massal berbasis jalan rel, pengaktifan lintas cabang, menghidupkan lintas mati dan mengupayakan keterpaduan intra dan antar moda dalam sistem angkutan jalan rel.

e. Pembangunan Lintas Baru

Strategi pembangunan lintas baru dilakukan dengan indikator tingkat kecepatan ≥ 250 KM/Jam, beban gandar: KA Penumpang ≥ 18 Ton dan KA Barang ≥ 22 Ton, *Gauge* (Lebar *Spoor*): 1.435 MM. Pengembangan lintas baru di Jawa difokuskan kepada angkutan penumpang, sedangkan di luar Jawa dititikberatkan kepada angkutan barang.

5. Pendidikan dan Pelatihan Transportasi**a. Strategi Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan**

Strategi ini diarahkan untuk menata kembali dan meningkatkan pelaksanaan penyelenggaraan Pendidikan

dan Pelatihan di bidang Perhubungan melalui kegiatan pemulihan dan pengembangan sarana dan prasarana diklat yang diiringi dengan kebijakan serta ketentuan di bidang pendidikan, peningkatan profesionalisme Sumber Daya Manusia Perhubungan dengan berorientasi pada perkembangan Iptek. Adapun langkah-langkah strateginya adalah:

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

b. Strategi Pembangunan Pendidikan dan Pelatihan

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

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

- 1) Pembangunan pendidikan dan pelatihan perhubungan dilakukan berdasarkan penerapan prinsip efisiensi dan optimalisasi dalam rangka mengoptimalkan output serta meminimumkan biaya penyelenggaraan pendidikan;
- 2) Pembangunan pendidikan dan pelatihan perhubungan dilakukan dengan mempertimbangkan aspek sosial budaya masyarakat dan aspek teknologi maju sehingga hasilnya memiliki daya guna bagi institusi Departemen Perhubungan;
- 3) Pembangunan pendidikan dan pelatihan perhubungan diarahkan kepada peningkatan pelayanan kepada

masyarakat melalui mekanisme perekrutan siswa/taruna dalam rangka penciptaan lapangan kerja yang kompetitif;

- 4) Pembangunan pendidikan dan pelatihan perhubungan dilakukan sesuai dengan arah pengembangan kelembagaan Diklat yang diadopsi dalam perencanaan jangka panjang, perencanaan strategik, perencanaan kerja dan penganggaran secara realistik dan rasional.

6. Penelitian dan Pengembangan

Upaya peningkatan kinerja penelitian dan pengembangan transportasi dilakukan melalui strategi:

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

7. SAR Nasional

Upaya peningkatan kemampuan dan pemantapan koordinasi potensi SAR nasional dalam rangka pengendalian operasi SAR terpadu dilakukan melalui strategi:

- a. Peningkatan kemampuan sistem komunikasi SAR berstandar internasional, serta terintegrasi dengan:
 - 1) *Maritime service (GMDSS)*;
 - 2) *Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN)*;
 - 3) *Fixed service*;
 - 4) *Mobile service* pengembangan jangka panjang dalam rangka peningkatan kemampuan dan pemantapan koordinasi Potensi SAR nasional untuk pengendalian operasi SAR terpadu secara simultan.
- b. Pengembangan sistem komunikasi secara menyeluruh dan terintegrasi dari aspek teknis, penunjang dan SDM yang didukung oleh sistem manajemen dan supervisi;
- c. Pengembangan sarana utama tindak awal untuk mendukung operasi SAR dalam rangka meningkatkan kecepatan tanggap (*response time*);
- d. Pemenuhan kebutuhan peralatan SAR untuk mendukung operasi SAR;

- e. Peningkatan prasarana dan fasilitas pendidikan dan pelatihan SAR untuk mendukung kesiapan SDM SAR yang berkelanjutan.

8. Pengawasan Aparatur Negara

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

- a. Penerapan prinsip-prinsip tata pemerintahan yang baik (*good governance*) pada semua tingkat, lini dan kegiatan;
- b. Mengarahkan peran Aparat Pengawasan Internal Pemerintah (APIP) sebagai *Quality Assurance* dalam mendukung pencapaian sasaran strategis, terutama percepatan pemberantasan praktek KKN di lingkungan Departemen Perhubungan;
- c. Kebijakan pelaksanaan pengawasan diarahkan untuk meningkatkan ketaatan aparatur negara dalam pelaksanaan tugas maupun pengelolaan anggaran berdasarkan ketentuan yang berlaku;
- d. Percepatan pelaksanaan dan penyelesaian tindak lanjut hasil audit secara tepat waktu sehingga bermanfaat untuk peningkatan kinerja Departemen Perhubungan secara menyeluruh;
- e. Peningkatan efektivitas pengawasan aparatur negara melalui koordinasi dan sinergi pengawasan internal, eksternal dan pengawasan masyarakat;
- f. Peningkatan kualitas dan kuantitas sumberdaya manusia (struktural maupun fungsional) yang profesional di bidangnya, baik teknis maupun administratif melalui penyelenggaraan diklat internal maupun eksternal.

9. Mahkamah Pelayaran

- a. Pemasyarakatan (Sosialisasi) Mahkamah Pelayaran dengan tujuan agar Mahkamah Pelayaran mampu melakukan pembinaan dan pengembangan secara brkesinambungan dalam sistem keselamatan;
- b. Penataan Perangkat hukum untuk mengantisipasi perkembangan teknologi serta rawannya kecelakaan transportasi laut yang semakin meningkat;
- c. Mempertegas kewenangan Mahkamah Pelayaran dengan harapan agar Mahkamah Pelayaran mampu melakukan penegakan hukum pelayaran secara cepat, tepat, adil dan independen;
- d. Penataan kelembagaan Mahkamah Pelayaran secara menyeluruh, dimana Mahkamah dimungkinkan dapat membentuk perwakilan di daerah sesuai kebutuhan.

F. KEBIJAKAN UMUM

Kebijakan Umum Departemen Perhubungan dalam pembangunan dan penyelenggaraan transportasi (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 asta gatra, yaitu situasi geografis, sumberdaya 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 fungsi 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 sumberdaya 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 peranserta 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 jenis, 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 pengoperasian moda transportasi, keselamatan/keamanan penumpang dan komoditas yang angkut.

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 terutama persyaratan teknis, keamanan dan keselamatan.

15. Kemudahan penyelenggaraan angkutan 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 nasional 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 memperhitungkan daya beli masyarakat, yaitu kemampuan membayar (*ability 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 keefektivannya dalam mencapai sasaran atas biaya terendah.

18. Pajak dan PNBP:

Kegiatan fiskal di sektor transportasi dilakukan berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku pada dasarnya terdiri dari berbagai macam pungutan baik pajak, bea maupun pendapatan 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:

Segecap 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 diprioritaskan 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 bioenergi 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.

BAB IV

ARAH PEMBANGUNAN TRANSPORTASI NASIONAL JANGKA PANJANG TAHUN 2005-2025

A. TRANSPORTASI NASIONAL

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 memantapkan 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 kepada 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 pedesaan, 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 memperlancar 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 (*fresh good 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.

B. TRANSPORTASI PULAU SUMATERA

Arah pembangunan transportasi di pulau Sumatera mencakup pelbagai matra sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Darat di pulau Sumatera, terdiri dari jaringan transportasi jalan, jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan, serta jaringan transportasi perkotaan.

a. Transportasi Jalan

Pengembangan sistem jaringan transportasi jalan meliputi upaya untuk:

- 1) Membuka akses daerah terisolir dan mengatasi kesenjangan pembangunan antara Pulau Sumatera bagian barat dan tengah yang relatif tertinggal dengan wilayah bagian Timur yang relatif berkembang;

- 2) Meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan transportasi jalan dari kawasan-kawasan andalan dan kawasan budidaya lainnya ke tujuan-tujuan pemasaran, baik ke kawasan ekonomi sub regional ASEAN, kawasan Asia Pasifik maupun ke kawasan internasional lainnya;
- 3) Mendukung peningkatan pemanfaatan potensi unggulan wilayah secara optimal, yang diikuti dengan meningkatnya daya saing produk-produk unggulan di Sumatera;
- 4) Mendukung misi pengembangan Pulau Sumatera untuk pengembangan sistem kota-kota yang terpadu melalui pengintegrasian pusat-pusat kota di wilayah pesisir, baik industri, pertambangan, maupun pariwisata serta kota-kota agropolitan, baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan dengan jaringan jalan di Sumatera;
- 5) Mendorong berfungsinya jaringan jalan lintas Pulau Sumatera secara bertahap dengan urutan prioritas adalah Lintas Timur, Lintas Tengah, dan Lintas Barat, serta jalan-jalan pengumpan yang menghubungkan jalan-jalan Lintas Sumatera.

Prioritas pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Sumatera meliputi:

- 1) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Bakauheni - Ketapang - Labuhan Maringgai - Sukadana - Menggala - Mesuji - Kayu Agung - Palembang - Pangkalan Balai - Betung - Jambi - Rengat - Pekanbaru - Dumai - Rantau Prapat - Kisaran - Tebing Tinggi - Lubuk Pakam - Medan - Binjai - Langsa - Lhokseumawe - Banda Aceh;
 - 2) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Tengah dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bakauheni - Kalianda - Bandar Lampung - Bandar Jaya - Kota Bumi - Bukit Kemuning - Blambangan Umpu - Baturaja - Muara Enim - Lahat - Lubuk Linggau - Muara Bungo - Solok - Bukittinggi - Kotanopan - Panyabungan - Padang Sidempuan - Tarutung - Sidikalang - Kutacane - Blang Kejeren - Takengon -
-
-

- Geumpang - Keumala - Jantho - Seulimeum - Banda Aceh;
- 3) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan Jalan Lintas Barat dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bandar Lampung - Pringsewu - Kota Agung - Krui - Manna - Bengkulu - Painan - Padang - Pariaman - Simpang Empat - Natal - Baturumdom - Sibolga - Barus - Subulussalam - Tapaktuan - Meulaboh - Banda Aceh;
- 4) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan jalan pengumpan yang menghubungkan Lintas Barat, Lintas Tengah dan/ atau Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Simpang Peut - Jeuram - Beutong Ateuh - Takengon - Bireun; Babah Ron - Trangon - Blang Kejeren - Pinding - Lokop - Peurelak; Jantho - Lamno; Singkil - Sidikalang - Kabanjahe - Medan; Sibolga - Tarutung - Pematang Siantar - Tebing Tinggi; Padang - Bukittinggi - Pekanbaru; Kiliran Jao - Rengat - Kuala Enok; Kiliran Jao - Taluk Kuantan - Pekanbaru; Pekanbaru - Bangkinan - Rantau Berangin; Simpang Kumuh - Kota Tengah - Sei Rangau - Duri; Sei Akar - Bagan Jaya - Enok; Rumbai Jaya - Bagan Jaya - Enok - Kuala Enok; Ujung Batu - Rokan - Batas Sumbar; Muara Bungo - Jambi - Muara Sabak; Sungai Penuh - Sarolangun - Tembesi - Jambi; Lubuk Linggau - Curup - Bengkulu; Tanjung Iman - Muara Sahung - Baturaja; Muara Enim - Palembang - Tanjung Api-api; Muntok - Pangkalpinang; Tanjung Pandan - Manggar; Krui - Liwa - Bukit Kemuning, Labuhan Meringgai - Simpang Sidomulyo, Tegineneng Metro - Sukadana, dan Terbanggi Besar - Menggala.
- 5) Pengembangan keselamatan di pulau Sumatera meliputi:
- a) Perbaikan DRK/LBK
 - b) Penyelenggaraan *Road Safety Audit*
 - c) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Sela-mat Sekolah)
 - d) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap Provinsi se-Sumatera
-
-

- e) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Sumatera
- 6) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): *Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads*, melalui pendekatan 5E (*Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons*).

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pengembangan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan meliputi upaya untuk:

- 1) Mengarahkan pengembangan jaringan transportasi sungai untuk pelayanan angkutan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang diarahkan pada daerah-daerah potensial di Pulau Sumatera dan yang diarahkan menjadi tulang punggung sistem transportasi serta diharapkan dapat membuka daerah yang terisolir;
- 2) Memprioritaskan pengembangan angkutan sungai pada lintas-lintas yang sulit dikembangkan dengan jaringan jalan pada sungai-sungai: Musi, Batanghari, dan Indragiri;
- 3) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Sumatera yang memiliki interaksi kuat yang meliputi: Kepulauan Riau dengan Kalimantan Barat yang menghubungkan Natuna - Pontianak, Kalimantan Barat dengan Bangka Belitung yang menghubungkan Ketapang - Manggar, Bangka Belitung dengan DKI Jakarta yang menghubungkan Sadai - Jakarta, dan Lampung dengan Banten yang menghubungkan Bakauheni - Merak;
- 4) Mengarahkan pengembangan lintas penyeberangan antar provinsi dan lintas penyeberangan antar kabupaten/kota dengan interaksi kuat di Pulau Sumatera yang meliputi: Sabang - Banda Aceh, Sinabang - Labuhan Haji, Sinabang - Meulaboh, Singkil - Pulau Banyak, Gunung Sitoli - Sibolga, Pangkalpinang - Tanjung Pandan, Palembang - Muntok, Pandang - Kep. Mentawai, Kuala Tungkal - Tanjung Pinang, Dumai - Bengkalis - Tanjung Balai Karimun - Batam, Batam - Natuna, dan Enggano - Bengkulu;

- 5) Mengembangkan jaringan transportasi danau di Danau Toba, Danau Ranau, dan Danau Laut Tawar.

c. Transportasi Perkotaan

Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi perkotaan di Pulau Sumatera meliputi:

- 1) Pengembangan transportasi perkotaan berwasan lingkungan dan berbasis wilayah, Kebijakan dan Program Aksi Penggunaan Bahan Bakar Alternatif di Sub Sektor Transportasi Darat, serta Kebijakan Diversifikasi Bahan Bakar, melalui 2 strategi, yaitu Pengembangan Bahan Bakar Gas dan Pengembangan *Bio Fuel* di Medan, Palembang, Batam;
 - 2) Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Jalan Nasional Perkotaan di Medan, Palembang, Binjai, Deli Serdang, Padang, Pariaman, Pekanbaru, Riau, Banda Aceh, Bengkulu;
 - 3) Pengembangan ACTS dan teknologi informasi untuk kepentingan lalu lintas di kawasan perkotaan di Medan, Palembang, Padang, Batam, Banda Aceh, Bengkulu;
 - 4) Pengembangan fasilitas pemuatan moda transportasi perkotaan di Medan, Binjai, Deli Serdang, Palembang, Padang, Banda Aceh, Bengkulu;
 - 5) Pembangunan fasilitas pendukung pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* (Rambu, Marka, *Shelter*, *JPO*) di Batam; Palembang. Bandar Lampung, Padang, Pekanbaru, Medan, Banda Aceh, Bengkulu;
 - 6) Pengembangan *database* dan profil transportasi perkotaan di Medan, Palembang, Binjai, Deli Serdang, Padang, Pariaman, Pekanbaru, Riau, Banda Aceh, Bengkulu, Jambi;
 - 7) Sosialisasi/kampanye ketertiban lalu lintas dan angkutan perkotaan di Medan, Palembang, Binjai, Deli Serdang, Padang, Pariaman, Pekanbaru, Banda Aceh, Bengkulu;
 - 8) Bantuan Teknis Kota Percontohan bidang transportasi perkotaan di Medan, Palembang, Binjai, Deli Serdang, Padang, Pariaman, Pekanbaru, Banda Aceh, Bengkulu;
-
-

- 9) Pengadaan sarana angkutan perkotaan (bus) untuk pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/BRT di Batam; Palembang, Bandar Lampung, Padang, Pekanbaru, Medan, Banda Aceh, Bengkulu;
- 10) Pengembangan teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif di Medan, Palembang, Binjai, Deli Serdang, Padang, Pariaman, Pekanbaru, Banda Aceh, Bengkulu;
- 11) Pengadaan sarana angkutan umum untuk melayani trayek perintis/pelajar/mahasiswa di wilayah kota sedang dan kota kecil;
- 12) Pengadaan sarana angkutan umum (bus Damri) untuk peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan, (kota besar dan metropolitan).

2. Transportasi Laut

Pengembangan sistem jaringan transportasi laut di pulau Sumatera meliputi upaya untuk:

- a. Meningkatkan aksesibilitas dari kawasan-kawasan andalan dan kawasan budidaya lain ke tujuan-tujuan pemasaran, baik ke kawasan sub regional ASEAN, Asia Pasifik, maupun kawasan internasional lainnya;
- b. Meningkatkan cakupan pemasaran produk-produk unggulan dengan memanfaatkan jalur pelayaran internasional;
- c. Mengembangkan jaringan transportasi laut antar-negara melalui pelabuhan-pelabuhan di Pulau Sumatera;
- d. Mengembangkan jaringan transportasi laut antar-provinsi, antar-pulau dan antar-negara;
- e. Menjamin mobilitas dan aksesibilitas seluruh lapisan masyarakat;
- f. Mengembangkan keterkaitan yang erat dan saling mendukung antara kegiatan kepelabuhanan dengan kegiatan industri manufaktur, petrokimia, dan/atau industri pengolahan bahan baku.

Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi:

- a. Batam sebagai *hub international port* karena memiliki letak geografis relatif dekat dengan pelabuhan

Singapura, sehingga strategi yang dibangun adalah menetapkan Pelabuhan Batam sebagai komplementer dari Pelabuhan Singapura dan ke depan secara bertahap dikembangkan sebagai *hub international port*.

Kandidat pelabuhan lain yang dapat diproyeksikan sebagai *hub internasional port* adalah Belawan (yang saat ini berstatus pelabuhan internasional) terutama untuk melayani *liquid/bulk cargo*. Pelabuhan lain di Pulau Sumatera akan berperan sebagai *feeder* bagi Pelabuhan Batam.

- b. Pelabuhan Internasional di Teluk Bayur-Padang dan Dumai;
- c. Pelabuhan Nasional di Malahayati, Meulaboh, Lhokseumawe, Tanjung Pinang, Sibolga, Pekanbaru/Tanjung Buton, Pulau Baai, Tanjung Balai Karimun, Tanjung Balai Asahan, Tembilahan, Ranai, Kuala Tanjung, Moro Silit, Muara Sabak, Tanjung Batu, Tanjung Kedabu, Rengat, Pulau Kijang, Kuala Enok, Perawang, Pulau Sambu, Singkep - Dabo, Sungai Pakning, Buatan, dan Panjang;
- d. Pelabuhan Regional di Singkil, Kuala Langsa, Pangkalan Brandan, Bagansiapiapi, Pangkalan Dodek, Gunung Sitoli, Teluk Dalam, Sinabang, Bintuhan, Kuala Gaung, Kuala Tungkal, Nipah Panjang, Panipahan, Panjalal, Serasan, Sungai Liat, Tanjung Api-Api/Palembang, Kota Agung, Sungai Guntung, dan Bakauheni.
- e. Pelabuhan lokal di Tanjung Kedabu dan Pulau Kijang.

3. Transportasi Udara

Pengembangan sistem jaringan transportasi udara di pulau Sumatera meliputi upaya untuk:

- a. Memantapkan fungsi bandar udara pusat penyebaran di Pulau Sumatera dalam rangka meningkatkan aksesibilitas antar kota dalam lingkup Pulau Sumatera maupun antar kota dalam lingkup nasional;
- b. Membuka dan memantapkan jalur-jalur penerbangan internasional antara kota-kota PKN dengan negara tetangga dan negara-negara pusat pemasaran produksi dan jasa dari Pulau Sumatera, khususnya ke kawasan sub-regional ASEAN.

Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan

tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi:

- a. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Medan Baru dan Hang Nadim - Batam;
- b. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Sultan Syarif Kasim II - Pekanbaru, bandara Sultan Mahmud Badaruddin II - Palembang dan Bandara Internasional Minangkabau - Padang;
- c. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Sultan Iskandar Muda - Banda Aceh, Kijang - Tanjung Pinang, Sultan Thaha - Jambi, Raden Inten - Bandar Lampung, Ranai - Natuna, Pinang Kampai - Dumai, Fatmawati - Bengkulu, HS Hanandjoeddin - Tanjung Pandan, Depati Amir - Pangkal Pinang;
- d. Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Cut Nyak Dien - Meulaboh, Rembele - Takengon, Maemun Saleh - Sabang, Lasikin - Sinabang, Teuku Cut Ali - Tapaktuan, Aek Godang - Padang Sidempuan, Sibisa - Parapat, Pulau-pulau Batu - Nias Selatan, Silangit - Tapanuli Utara, DR. FL. Tobing - Tapanuli Tengah, Binaka - Gunung Sitoli, Dabo - Singkep, Japura - Rengat, Sei Bati - Tanjung Balai Karimun, Rokot - Sipora, Kerinci - Sungai Penuh, dan Lubuk Linggau dengan prioritas sedang.

4. Transportasi Perkeretaapian

Program jangka panjang pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera meliputi upaya untuk:

- a. Mengembangkan jaringan transportasi kapasitas tinggi untuk angkutan penumpang dan barang, khususnya untuk produk komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, berbiaya murah, dengan energi yang rendah;
- b. Mendukung pengembangan sistem kota-kota di Pulau Sumatera yang terpadu melalui pengintegrasian kota-kota di wilayah pesisir, baik industri, pertambangan, maupun pariwisata serta kota-kota agropolitan, baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan;

- c. Menyambungkan lintas KA Trans Sumatera (Nangroe Aceh Darussalam - Provinsi Lampung) yang saat ini masih terpisah sehingga diperoleh eskalasi manfaat secara jaringan yang maksimal;
- d. Menghubungkan jaringan KA dengan pelabuhan laut dan bandar udara dalam rangka menciptakan keterpaduan antar moda transportasi;
- e. Mengurangi kerusakan konstruksi dan permukaan jalan yang cukup berarti serta pemakaian energi dan kecelakaan di jalan raya dengan adanya perpindahan angkutan barang pada umumnya dari jalan raya ke jalan rel pada tahapan operasional;
- f. Mendukung pengembangan wilayah/pengembangan ekonomi di wilayah Sumatera yang relatif kurang berkembang akibat aksesibilitas yang kurang.

Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sumatera difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut:

- a. Peningkatan keselamatan dan pelayanan yang dilakukan melalui pendekatan: pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana, audit khusus prasarana dan sarana, pelaksanaan *random check* sarana, pengujian petugas operasi dan peningkatan keselamatan di JPL (penjaga perlintasan kereta api);
 - b. Peningkatan jumlah armada dan utilitasnya yang dilakukan melalui efisiensi operasi dengan maksimalisasi daya tarik lokomotif, serta optimalisasi armada dengan maksimalisasi jarak tempuh lokomotif, kereta dan gerbong (km lok, km kereta, km gerbong);
 - c. Peningkatan kapasitas lintas yang dilakukan melalui:
 - 1) Pembangunan pos blok pada lintas Tanjung Enim - Tarahan dan lintas Prabumulih - Kertapati;
 - 2) Pembangunan *partial double track* dan *short-cut* antara lain pada lintas antara Tulung Buyut - Blambangan Umpu, Tanjung Enim - Baturaja, dan Rejosari - Tarahan;
 - 3) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera yang lebih dititikberatkan ke angkutan barang dan sebagian angkutan penumpang dan diwujudkan secara bertahap menurut prioritasnya, diantaranya meliputi:
-
-

- a) Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Besitang - Banda Aceh - Uleeulee, Duri - Pekanbaru - Muaro, Teluk Kuantan - Muaro Bungo, Betung - Simpang, Simpang - Tj. Api-api, KM3 - Bakauheni, Teluk Kuantan - Muarobungo - Jambi;
- b) Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas sedang pada lintas: Rantau Prapat - Duri - Dumai, Jambi - Betung;
- c) Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas rendah pada lintas: Kota Padang - Bengkulu, Bengkulu - Padang, Sibolga - Padang Sidempuan - Rantau Prapat, Pekanbaru - Jambi, dan Muaro - Teluk Kuantan - Rengat - Kuala Enok;



Gambar IV.1

Rencana Pengembangan Jaringan KA di Pulau Sumatera

- d) Sistem jaringan Kereta Api Batubara dengan prioritas tinggi pada lintas: Tanjung Enim - Prabumulih - Tarahan, Tanjung Enim - Kertapati - Tanjung Api Api.



Gambar IV.2

Pengembangan Angkutan KA Batubara di Pulau Sumatera

- d. Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di kota Medan, Lampung, Palembang, Pekanbaru dan Padang;
- e. Mengaktifkan lintas cabang dan menghidupkan kembali lintas mati yang potensial untuk angkutan barang dan penumpang;
- f. Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda terutama di Kota Palembang, Lampung, Padang, Medan dan Pekanbaru;
- g. Pembangunan jalur KA baru yang direncanakan dengan beban gandar 18-22 ton dengan lebar *spoor* 1.435 mm.

C. TRANSPORTASI PULAU JAWA – BALI

Arah pembangunan transportasi di pulau Jawa dan Bali mencakup pelbagai matra sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Darat di pulau Jawa dan Pulau Bali terdiri dari jaringan transportasi jalan, serta jaringan transportasi sungai,

danau, dan penyeberangan, serta jaringan transportasi perkotaan.

a. Transportasi Jalan

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan meliputi upaya untuk:

- 1) Memantapkan fungsi jaringan dan keselamatan jalan Lintas Utara, Lintas Tengah, dan Lintas Selatan Pulau Jawa, serta jalan lintas Pulau Bali dan Pulau Madura untuk menjamin kelancaran pergerakan barang dari kawasan produksi menuju tujuan pemasaran maupun pergerakan orang antar pusat-pusat permukiman;
- 2) Memantapkan fungsi jalan-jalan pengumpan di Pulau Jawa-Bali yang menghubungkan jalan lintas Utara, Tengah, dan Selatan demi tercapainya keseimbangan perkembangan antar wilayah;
- 3) Meningkatkan aksesibilitas kawasan tertinggal di Pesisir Selatan Pulau Jawa dengan senantiasa memperhatikan fungsi kawasan lindung;
- 4) Mengembangkan jalan bebas hambatan untuk jalur-jalur jalan dengan kepadatan tinggi;
- 5) Mengembangkan jalan lingkar arteri untuk sistem jalan Arteri Primer yang melalui Pusat Kegiatan Nasional dan Pusat Kegiatan Wilayah;
- 6) Mengendalikan pemanfaatan ruang sepanjang jalan Arteri Primer dan Kolektor Primer agar jalan dapat berfungsi secara optimal.

Peningkatan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di pulau Jawa-Bali menurut prioritas penanganannya meliputi:

- 1) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan di Jalan Lintas Utara Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Merak - Tangerang - Jakarta - Bekasi - Cirebon - Tegal - Pekalongan - Kendal - Demak - Semarang - Kudus - Tuban - Surabaya - Sidoarjo - Pasuruan - Probolinggo - Situbondo - Banyuwangi dengan prioritas tinggi;
- 2) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan di Lintas Tengah Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Labuan - Rangkas Bitung - Bogor - Sukabumi - Cianjur - Bandung -

Tasikmalaya - Wangon - Purwokerto - Banyumas - Wonosobo - Secang - Ambarawa - Bawen - Salatiga - Boyolali - Surakarta - Sragen - Ngawi - Madiun - Nganjuk - Jombang - Mojokerto - Surabaya dengan prioritas tinggi;

- 3) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Selatan Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Merak - Labuan - Cibaliung - Malingping - Simpang - Pelabuhan Ratu - Pamengpeuk - Pangandaran - Cilacap - Yogyakarta - Wonosari - Pacitan - Trenggalek - Tulungagung - Lumajang - Jember - Banyuwangi dengan prioritas sedang;
- 4) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Pengumpan yang menghubungkan jaringan jalan Lintas Utara Tengah - Selatan di Pulau Jawa dan menghubungkan kota-kota: Probolinggo - Lumajang, Gempol - Malang - Kepanjen, Jombang - Kertosono - Kediri - Tulungagung, Madiun - Ponorogo - Pacitan, Semarang - Ungaran - Bawen - Salatiga - Surakarta - Klaten - Yogyakarta, Yogyakarta - Magelang, Tegal - Prupuk - Ajibarang - Wangon - Cilacap, Palimanan - Kadipaten - Sumedang - Bandung, Ciamis - Cikijing - Kuningan - Cirebon, Cibadak - Cikidang - Pelabuhan Ratu, Banjar - Pangandaran, Sadang - Subang - Cikamurang - Jangga, dan Cikampek - Purwakarta - Bandung dengan prioritas sedang;
- 5) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Pulau Madura untuk mendukung fungsinya sebagai jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan kota-kota pesisir di Pulau Madura: Bangkalan - Ketapang - Sumenep - Pamekasan - Sampang - Bangkalan dengan prioritas sedang;
- 6) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas dan Jalan Pengumpan di Pulau Bali untuk mendukung fungsinya sebagai jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan kota-kota pesisir di Pulau Bali pada ruas-ruas: Gilimanuk - Seririt - Singaraja - Amlapura - Padang Bai, dan Padang Bai - Semarapura -

Gianyar - Denpasar - Tabanan - Negara - Gilimanuk, Denpasar - Mengwi - Bedugul - Singaraja, Tohpati - Kusamba, Kuta - Tanah Lot, dan Bringkit - Batuan - Purnama dengan prioritas tinggi;

- 7) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan Jalan Bebas Hambatan: Jakarta - Bogor, Ciawi - Sukabumi - Padalarang, Bandung - Cilacap, Cikampek - Puwakarta - Padalarang - Bandung, Cileunyi - Sumedang - Dawuan - Palimanan, Cikarang - Tanjung Priok, Cilacap - Cirebon, Yogyakarta - Surakarta, Surabaya - Malang, Surabaya - Pasuruan - Situbondo - Banyuwangi, Waru - Krian, Waru - Wonokromo - Tanjung Perak, dan Surabaya - Mojokerto dengan prioritas sedang;
 - 8) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan Jalan Bebas Hambatan pada koridor-koridor berkepadatan tinggi yang menghubungkan kota-kota dan/atau pusat-pusat kegiatan Jakarta - Tangerang - Balaraja - Merak - Bojonegara, Jakarta - Cikampek, Cikampek - Cirebon, Semarang - Surakarta - Surabaya, Semarang - Kudus, dan Surabaya - Gresik, serta jaringan jalan lingkaran bebas hambatan pada kawasan perkotaan Jabodetabek, Gerbangkertosusila, dan Semarang dengan prioritas tinggi;
 - 9) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pengembangan pelayanan jaringan jalan dalam rangka mendukung percepatan pengembangan wilayah pada kawasan-kawasan potensial berkembang di Jawa bagian Selatan, dengan perhatian khusus pada Provinsi Banten, Jawa Barat, Yogyakarta, dan Jawa Timur agar memperhatikan secara ketat kawasan-kawasan berfungsi lindung;
 - 10) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pembangunan jembatan antar pulau pada koridor-koridor utama, antara Pulau Jawa - Pulau Sumatera dan Pulau Jawa - Pulau Madura dengan prioritas tinggi.
-
-

- 11) Pengembangan keselamatan di Pulau Jawa dan Bali meliputi:
 - a) Perbaikan DRK/LBK
 - b) Penyelenggaraan *Road Safety Audit*
 - c) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah)
 - d) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap Provinsi se-Jawa dan Bali
 - e) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Jawa dan Bali
- 12) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): *Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads*, melalui pendekatan 5E (*Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons*).

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk:

- 1) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Jawa-Bali pada lintas utama yang memiliki interaksi kuat yang meliputi Merak - Bakauheni, DKI Jakarta - Bangka Belitung, Semarang - Banjarmasin, Kendal - Kumai, Lamongan - Banjarmasin, Lamongan - Takalar, Lamongan - Bima - Kupang, Ketapang - Gilimanuk, dan Padang Bai - Lembar;
- 2) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar Kabupaten/Kota dengan interaksi kuat di Pulau Jawa - Bali yang meliputi: Ujung - Kamal, Gresik - Bawean, Jangkar - Kalianget - Pulau Kangean.

c. Transportasi Perkotaan

Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi perkotaan di Pulau Jawa - Bali meliputi:

- 1) Pengembangan transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah, Kebijakan dan Program Aksi Penggunaan Bahan Bakar Alternatif di Sub Sektor Transportasi Darat, serta Kebijakan Diversifikasi Bahan Bakar melalui 2 strategi, yaitu Pengembangan Bahan Bakar Gas dan Pengembangan *Bio Fuel* di Jabodetabek, Cirebon, Surabaya, Denpasar;
 - 2) Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Jalan Nasional Perkotaan di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tangerang, Bekasi, Depok, Malang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Pekalongan, Tegal, Denpasar;
 - 3) Pengembangan ACTS dan teknologi informasi untuk kepentingan lalu lintas di kawasan perkotaan di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tangerang, Bekasi, Depok, Malang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Pekalongan, Tegal, Denpasar;
 - 4) Pengembangan fasilitas pepadu moda transportasi perkotaan di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tangerang, Bekasi, Depok, Malang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Pekalongan, Tegal, Denpasar;
 - 5) Pembangunan fasilitas pendukung pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* (Rambu, Marka, *Shelter*, JPO) di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tangerang, Bekasi, Depok, Malang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Pekalongan, Tegal, Denpasar;
 - 6) Pengembangan *database* dan profil transportasi perkotaan di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tangerang, Bekasi, Depok, Malang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Pekalongan, Tegal;
 - 7) Sosialisasi/kampanye ketertiban lalu lintas dan angkutan perkotaan di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tangerang, Bekasi, Depok, Malang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Pekalongan, Tegal, Sarbagita;
 - 8) Bantuan Teknis Kota Percontohan bidang transportasi perkotaan di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tangerang, Bekasi, Depok, Malang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Pekalongan, Tegal, Sarbagita;
-
-

- 9) Pengadaan sarana angkutan perkotaan (bus) untuk pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tegal, Tangerang, Bekasi, Depok, Madang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Denpasar;
- 10) Pengembangan teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif di Bogor, Bandung, Surabaya, Semarang, Tangerang, Bekasi, Depok, Malang, Surakarta, Yogyakarta, Cilegon, Cirebon, Cimahi, Pekalongan, Tegal, Sarbagita;
- 11) Pengadaan sarana angkutan umum untuk melayani trayek perintis/pelajar/mahasiswa di kota sedang dan kota kecil;
- 12) Pengadaan sarana angkutan umum (bus Damri) untuk peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan, (kota besar dan metropolitan).

2. Transportasi Laut

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Laut di pulau Jawa dan Bali terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Pengembangan sistem jaringan transportasi laut meliputi upaya untuk:

- a. Meningkatkan efisiensi dan skala ekonomi investasi pengembangan pelabuhan laut dengan memanfaatkan jalur pelayaran internasional;
- b. Memantapkan hubungan fungsional antar pelabuhan melalui penetapan fungsi-fungsi pelabuhan secara berhirarkis dan saling melengkapi;
- c. Meningkatkan volume ekspor - impor melalui pelabuhan pelabuhan internasional;
- d. Mengembangkan jaringan transportasi laut antar-provinsi, antar-pulau dan antar-negara;
- e. Menjamin mobilitas dan aksesibilitas seluruh lapisan masyarakat.

Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi:

- a. Kandidat Pelabuhan Hub Internasional di Tanjung Priok/Bojanegara dan Tanjung Perak - Surabaya.

Pengembangan harus terintegrasi dengan kegiatan *processing/industrial zone* di sekitarnya;

- b. Pelabuhan Internasional di Tanjung Emas - Semarang, Merak - Banten, Arjuna - Cirebon, Tanjung Intan - Cilacap, dan Benoa - Bali;
- c. Pelabuhan Nasional di Cigading, Karangantu, Subang, Kalibaru, Muara Baru, Sunda Kelapa, Marunda, Pulau Kelapa, Kepulauan Seribu, Juwana, Kamal, Tanjung Wangi, Bawean, Gresik, Pasuruan, Probolinggo, Paiton, Kalbut, Kangean, Sapudi, Sapeken, Celukan Bawang, Gilimanuk, dan Padang Bai;
- d. Pelabuhan Regional di Muara Gembong, Pangandaran, Kajawanan, Muara Gebang, Indramayu, Palabuhan Ratu, Muara Cikeuwis, Labuan, Anyer Lor, Muara Angke, Batang, Brebes, Jepara, Karimun Jawa, Rembang, Tegal, Banyuwangi, Panarukan, Brondong, Telaga Biru, Kalianget, Tuban, Buleleng, Nusa Penida dan Sangsit.

3. Transportasi Udara

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Udara di pulau Jawa dan Bali yang terdiri dari bandar udara dan ruang udara meliputi:

- a. Memantapkan fungsi bandar udara pusat penyebaran di Pulau Jawa-Bali dalam rangka meningkatkan pelayanan terhadap pergerakan orang dan barang antar kota dalam lingkup wilayah Pulau Jawa-Bali dan antar pulau untuk mendukung pengembangan potensi-potensi ekonomi wilayah pulau maupun wilayah nasional;
- b. Membuka dan memantapkan jalur-jalur penerbangan dari pusat-pusat kegiatan utama di Pulau Jawa-Bali dengan negara tetangga dan negara-negara pusat pemasaran produksi dan jasa dari Pulau Jawa-Bali.

Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi:

- a. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Soekarno-Hatta - Tangerang, Juanda - Surabaya, dan Ngurah Rai - Denpasar;
 - b. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Adisutjipto - Yogyakarta, Adi
-
-

Sumarmo - Surakarta, Ahmad Yani - Semarang, Majalengka - Jabar;

- c. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Husein Sastra Negara - Bandung, Penggung - Cirebon;
- d. Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Budiarto - Curug, Tunggul Wulung - Cilacap, Dewandaru - Karimun Jawa, Trunojoyo - Sumenep, Pulau Panjang - Kepulauan Seribu, Abdulrahman Saleh - Malang, Banyuwangi, Bawean, Pacitan dan Jember.

4. Transportasi Perkeretaapian

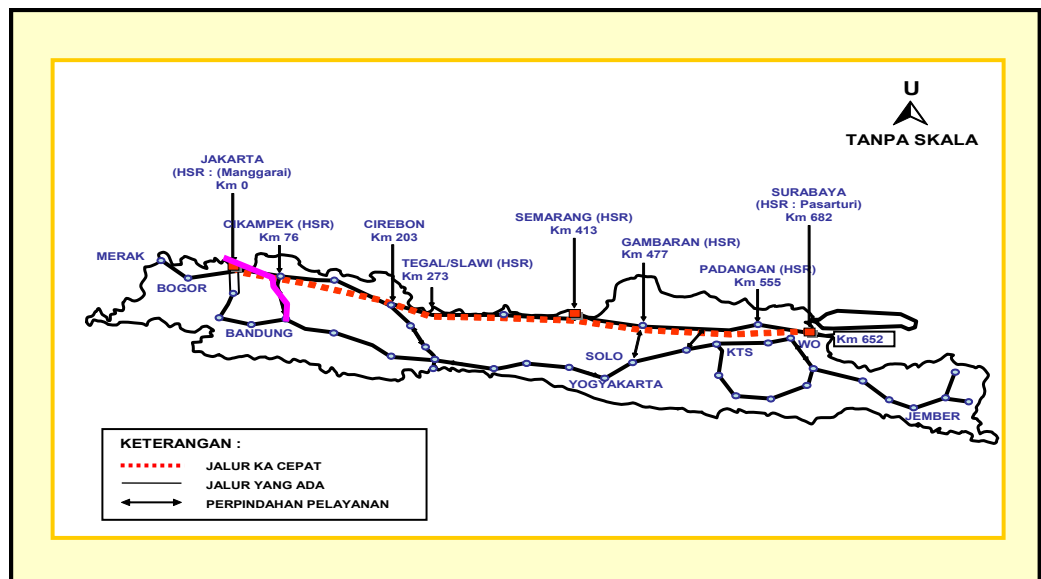
Program jangka panjang pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa-Bali meliputi upaya untuk:

- a. Optimalisasi jalur kereta api lintas selatan dan lintas utara Jawa serta pembangunan jalur ganda secara bertahap, rencana pengembangan transportasi perkotaan yang akan dikembangkan pada kota Jakarta dan Surabaya, serta transportasi lokal di wilayah Bandung, Semarang, dan Yogyakarta;
 - b. Menghidupkan kembali lintas KA dan meningkatkan kapasitas jaringan prasarana KA secara bertahap serta modernisasi sistem persinyalan dan telekomunikasi untuk mendukung optimalisasi peran moda KA di Pulau Jawa;
 - c. Menghubungkan jaringan KA dengan pelabuhan laut dan bandar udara dalam rangka menciptakan keterpaduan antar moda transportasi;
 - d. Mengurangi kerusakan konstruksi dan permukaan jalan yang cukup berarti serta pemakaian energi dan kecelakaan di jalan raya dengan adanya perpindahan angkutan barang pada umumnya dari jalan raya ke jalan rel pada tahapan operasional;
 - e. Mengembangkan jaringan jalur kereta api perkotaan di kota-kota metropolitan untuk mendukung pergerakan orang dan barang secara massal, cepat, aman, dan efisien;
 - f. Meningkatkan *Share* pada moda jalan rel terutama untuk penumpang kereta api di Pulau Jawa dengan menggunakan Kereta Api Cepat atau *High Speed Railway (HSR)*.
-
-

Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Jawa-Bali difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut:

- a. Peningkatan keselamatan dan pelayanan yang dilakukan melalui pendekatan: pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana, audit khusus prasarana dan sarana, pelaksanaan *random check* sarana, pengujian petugas operasi dan peningkatan keselamatan di JPL (penjaga perlintasan kereta api);
- b. Peningkatan jumlah armada dan utilitasnya yang dilakukan melalui efisiensi operasi dengan maksimalisasi daya tarik lok, serta optimalisasi armada dengan maksimalisasi jarak tempuh lokomotif, kereta dan gerbong (km lok, km kereta, km gerbong);
- c. Peningkatan kapasitas lintas yang dilakukan melalui:
 - 1) Pembangunan parsial *double track*, jalan baru dan *shortcut* pada lintas Tanah Abang - Serpong - Maja, Manggarai - Jatinegara - Bekasi, Cikampek - Cirebon (segmen III), Cisomang - Cikadondong, Manggarai - Bandara Soekarno-Hatta, Cirebon - Semarang - Surabaya, Cirebon - Kroya - Kutoarjo - Yogyakarta, Yogyakarta - Madiun - Kertosono - Surabaya dan Surabaya Gubeng - Surabaya Pasar Turi. Pembangunan jalur KA baru direncanakan dengan kecepatan tempuh lebih dari 250 km/jam, beban gandar 18-22 ton, dengan lebar *spoor* 1.435 mm;
 - 2) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa-Bali yang lebih dititikberatkan kepada angkutan penumpang dan sebagian angkutan barang dan menurut prioritas penanganannya meliputi:
 - a) Peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Jakarta - Cikampek - Jatibarang - Cirebon - Semarang - Bojonegoro - Surabaya dan peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Surabaya - Kertosono - Madiun - Surakarta - Yogyakarta - Kutoarjo - Kroya - Banjar - Tasikmalaya - Bandung - Purwakarta - Cikampek - Jakarta;

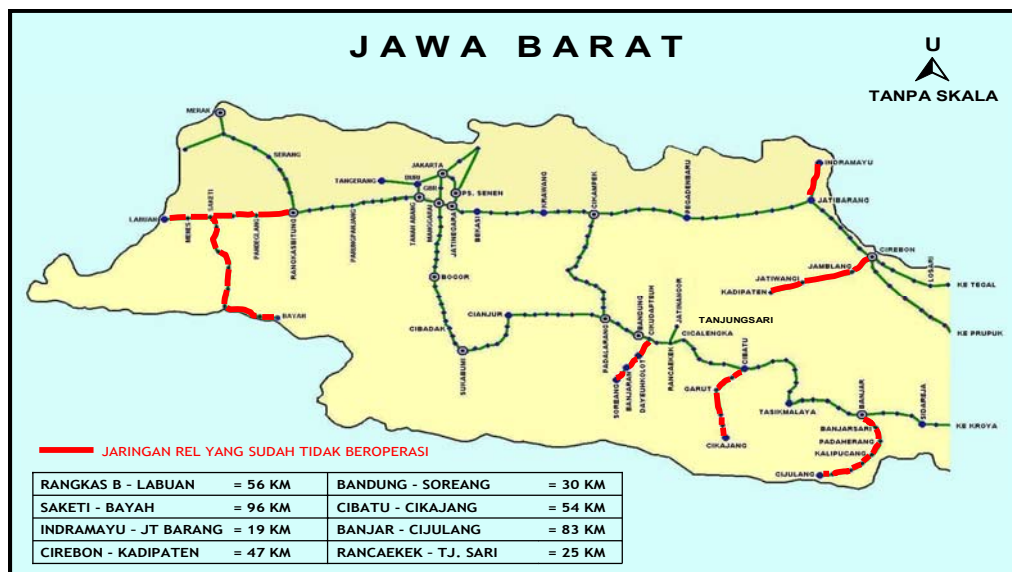
- b) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Merak – Rangkasbitung – Jakarta, Jakarta – Bogor, Cirebon – Prupuk – Purwokerto – Kroya, Surabaya – Bangil – Probolinggo – Jember – Banyuwangi, dan Kamal – Bangkalan – Pamekasan;
- c) Pembangunan dan peningkatan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas rendah yang menghubungkan kota-kota Labuan – Rangkasbitung, Anyer – Kidul – Cilegon, Bogor – Sukabumi – Cianjur – Padalarang, Indramayu – Jatibarang, Kadipaten – Cirebon, Ciwidey – Kiaracondong, Cikajang – Cibatu, Galunggung – Tasikmalaya, Cijulang – Pangandaran – Banjar, Cilacap – Maos, Tegal – Prupuk, Wonosobo – Purwokerto, Purworejo – Kutoarjo, Parakan – Serang, Wonogiri – Surakarta, Kedungjati – Gundi, Gambir – Surakarta, Cepu – Blora – Purwodadi – Demak – Kudus – Juwana – Rembang, Lasem – Jatiroto – Bojonegoro, Tuban – Babat, Gresik – Surabaya, Slahung – Madiun, Kertosono – Kediri – Tulungagung – Blitar – Malang – Bangil, dan Panarukan – Situbondo – Kalisaat;
- d) Persiapan Pembangunan Jalur Kereta Api Cepat meliputi lintas: Jakarta – Surabaya dan Jakarta – Bandung (lihat Gambar IV.3);



Gambar IV.3

Rencana Jaringan Kereta Api Cepat di Pulau Jawa

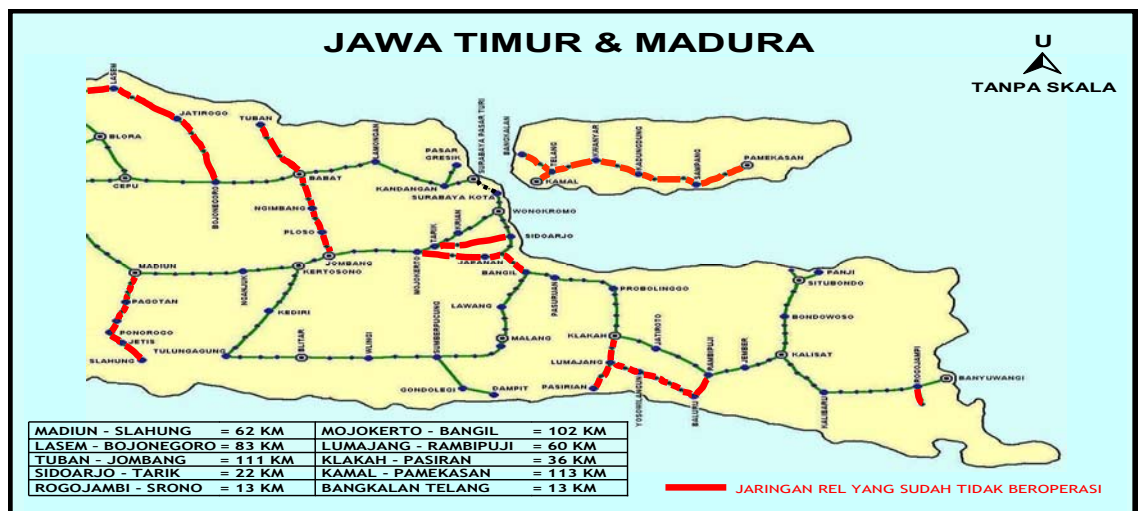
- e) Mengaktifkan lintas cabang pada lintas Kedungjati - Ambarawa;
- f) Studi dan implementasi untuk menghidupkan kembali jaringan yang sudah tidak beroperasi di Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur (lihat Gambar IV.4 - IV.6) pada lintas: Rangkas - Labuan, Saketi - Bayah - Gunung Sindur, Indramayu - Jatibarang, Cirebon - Kadipaten, Bandung - Soreang, Cibat - Cikajang, Banjar - Cijulang, Rancaekek - Tanjung Sari, Semarang - Lasem, Purwokerto - Wonosobo, Demak - Blora, Yogya - Kedungjati, Secang - Parakan, Kudus - Bakalan, Juana - Tayu, Rembang - Cepu, Madiun - Slahung, Lasem - Bojonegoro, Tuban - Jombang, Sidoarjo - Tarik, Rogojambi - Srono, Mojokerto - Bangil, Lumajang - Rambipuji, Klakah - Pasiran, Kamal - Pamekasan, Bangkalan - Telang;



Gambar IV.4
Jaringan Rel yang Tidak Beroperasi di Jawa Barat



Gambar IV.5
Jaringan Rel yang Tidak Beroperasi di Jawa Tengah



Gambar IV.6
Jaringan Rel yang Tidak Beroperasi di Jawa Timur

- g) Pembangunan jalur KA untuk menghubungkan tempat-tempat wisata di Pulau Bali.
- d. Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di kota Jabodetabek, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Solo, Surabaya dan Malang;
- e. Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda di kota-kota besar seperti Yogyakarta, Jakarta, Surabaya, Solo, Bandung dan Semarang.

D. TRANSPORTASI PULAU KALIMANTAN

Arah pembangunan transportasi di pulau Kalimantan mencakup pelbagai matra sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Darat di pulau Kalimantan, terdiri dari jaringan transportasi jalan, jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan, serta jaringan transportasi perkotaan;

a. Transportasi Jalan

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan meliputi upaya untuk:

- 1) Memelihara tingkat pelayanan jaringan dan keselamatan transportasi jalan untuk menjamin keberlangsungan pergerakan orang dan barang dari sentra-sentra produksi menuju pusat-pusat distribusi, tujuan-tujuan dan pusat-pusat permukiman;
- 2) Memantapkan aksesibilitas dan keselamatan dari sentra-sentra produksi menuju tujuan-tujuan utama pulau, yaitu Pontianak, Banjarmasin, dan Balikpapan;
- 3) Mendorong berfungsinya jaringan jalan lintas Pulau Kalimantan secara bertahap dengan prioritas secara berurutan adalah Lintas Selatan, Tengah, dan Utara;
- 4) Meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan menuju kawasan perbatasan antar negara dan kawasan tertinggal;
- 5) Meningkatkan pemanfaatan potensi unggulan wilayah secara optimal, yang diikuti dengan meningkatnya daya saing produk-produk unggulan di Pulau Kalimantan.

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan Kalimantan menurut prioritas penanganannya meliputi:

- 1) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Selatan yang menghubungkan kota-kota: Temajo - Sambas - Pemangkat - Singkawang - Mempawah - Pontianak - Tayan - Nangatayap - Nangabulik - Pangkalan Bun - Sampit - Kotabesi - Kasongan - Palangka
-
-

Raya - Pulang Pisau - Kuala Kapuas - Banjarmasin - Pleihari - Pagatan - Batulicin - Tanah Grogot - Kuaro - Penajam - Balikpapan - Loa Janan - Samarinda - Bontang - Sangata - Simpang Pedau - Muarawahau - Labanan - Tanjung Redeb - Tanjung Selor - Malinau - Simanggaris - Batas Negara dengan prioritas tinggi;

- 2) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan jaringan jalan Lintas Tengah yang menghubungkan kota-kota: Mempawah - Ngabang - Sanggau - Sekadau - Tebelian - Nangapinoh - Tumbang Jutuh - Kuala Kurun - Tumbang Talaken - Puruk Cahu - Muaralaung - Muarateweh - Simpang Blusuh - Resak - Kotabangun - Tenggarong - Loa Janan - Samarinda dengan prioritas sedang;
 - 3) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan jaringan jalan Lintas Utara yang menghubungkan kota-kota: Temajo - Aruk - Jagoibabang - Sanggau Ledo - Balai Karangan - Jasa - Nangabadau - Putussibau - Tiong Ohang - Long Pahangai - Long Boh - Mahak Baru - Long Ampung - Long Nawang - Long Alango - Tanjung Nanga - Pulau Sapi - Malinau - Long Semamu - Long Bawan - Long Midang - Batas Negara dengan prioritas sedang;
 - 4) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Pengumpan yang menghubungkan jaringan jalan Lintas Utara - Tengah - Selatan serta menghubungkan kota-kota: Galing - Sambas, Jagoibabang - Bengkayang - Sei Pinyuh, Tayan - Sosok, Tebelian - Sintang - Putussibau, Kuala Kurun - Palangkaraya, Palangkaraya - Buntok - Muara Teweh, Long Pahangai - Sendawar - Simpang Tiga Damai, Banjarmasin - Martapura - Rantau - Kandangan - Pantai Hambawang - Barabai - Paringin - Tanjung - Muara Koman - Batu Sopang - Kuaro - Tanah Grogot dengan prioritas sedang.
 - 5) Pengembangan keselamatan di Pulau Kalimantan meliputi:
 - a) Perbaikan DRK/LBK
 - b) Penyelenggaraan *Road Safety Audit*
-
-

- c) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah)
 - d) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap Provinsi se-Kalimantan
 - e) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Kalimantan
- 6) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): *Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads*, melalui pendekatan 5E (*Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons*).

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk:

- 1) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai untuk pelayanan angkutan lintas antar provinsi serta antar kabupaten/kota dalam provinsi diarahkan pada daerah-daerah potensial di Pulau Kalimantan dan diarahkan menjadi tulang punggung sistem transportasi serta diharapkan dapat membuka daerah yang terisolir;
 - 2) Memprioritaskan pengembangan angkutan sungai pada lintas-lintas yang sulit dikembangkan dengan jaringan jalan;
 - 3) Memelihara dan meningkatkan prasarana terusan/anjir yang menghubungkan sungai-sungai besar yang meliputi Anjir Serapat, Anjir Besarang, Anjir Andal, Anjir Kelampang, Anjir Talaran, Anjir Tumbang Nusa dan Anjir Raja;
 - 4) Meningkatkan prasarana dan keselamatan di Sungai Kapuas, Sungai Punggur Besar, Sungai Sambas, Sungai Landak, Sungai Kubu, Sungai Padang Tikar, Sungai Kahayan, Sungai Rungan, dan Sungai Sebangau;
 - 5) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas antar negara, yang menghubungkan Nunukan di Kalimantan Timur dengan Tawau di Malaysia;
-
-

- 6) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan dan keselamatan lintas penyeberangan antar provinsi dengan eksternal Pulau Kalimantan yang memiliki interaksi kuat yang meliputi: Jawa Tengah dengan Kalimantan Tengah yang menghubungkan Kendal - Kumai, Sulawesi Selatan dengan Kalimantan Timur yang menghubungkan Mamuju - Balikpapan, Sulawesi Tengah dengan Kalimantan Timur yang menghubungkan Taipa - Kariangau dan Toli-Toli - Tarakan, dan Sulawesi Selatan dengan Kalimantan Selatan yang menghubungkan Barru - Batulicin;
- 7) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan dan keselamatan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang meliputi Rasau Jaya - Teluk Batang, Tanjung Selor - Tarakan, Tarakan - Ancam, Tarakan - Sembakung, dan Tarakan - Tanjung Selor - Ancam;
- 8) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas dalam kabupaten/kota meliputi Penajam - Balikpapan, Tanjung Harapan - Tanjung Kalong, Tayan - Teraju, Tebas Kuala - Parigi - Piai, Parit Salim - Sungai Nipah, Batulicin - Kotabaru, dan Batulicin - Tanjung Serdang.

c. Transportasi Perkotaan

Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi perkotaan di Pulau Kalimantan meliputi:

- 1) Pengembangan transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah, Kebijakan dan Program Aksi Penggunaan Bahan Bakar Alternatif di Sub Sektor Transportasi Darat, Kebijakan Diversifikasi Bahan Bakar melalui 2 strategi, yaitu Pengembangan Bahan Bakar Gas dan Pengembangan *Bio Fuel* di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Bontang, Tarakan, Kutai;
 - 2) Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Jalan Nasional Perkotaan di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Bontang, Tarakan, Kutai;
 - 3) Pengembangan fasilitas pepadu moda transportasi perkotaan di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Bontang, Tarakan, Kutai;
 - 4) Pembangunan fasilitas pendukung pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT*
-
-

(Rambu, Marka, *Shelter*, JPO) di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak;

- 5) Pengembangan database dan profil transportasi perkotaan di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Bontang, Tarakan, Kutai;
- 6) Sosialisasi/kampanye ketertiban lalu lintas dan angkutan perkotaan di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Bontang, Tarakan, Kutai;
- 7) Bantuan Teknis Kota Percontohan bidang transportasi perkotaan di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Bontang, Tarakan, Kutai;
- 8) Pengadaan sarana angkutan perkotaan (bus) untuk pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak;
- 9) Pengembangan teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif di Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Bontang, Tarakan, Kutai;
- 10) Pengadaan sarana angkutan umum untuk melayani trayek perintis/pelajar/mahasiswa di kota sedang dan kota kecil;
- 11) Pengadaan sarana angkutan umum (bus Damri) untuk peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan, (Kota besar dan metropolitan).

2. Transportasi Laut

Pengembangan sistem jaringan transportasi laut di pulau Kalimantan meliputi upaya untuk:

- a. Meningkatkan efisiensi dan skala ekonomi investasi pengembangan pelabuhan laut dengan memanfaatkan jalur pelayaran internasional;
 - b. Meningkatkan kelancaran proses koleksi dan distribusi orang dan barang dalam rangka mendukung pengembangan ekonomi wilayah;
 - c. Meningkatkan aksesibilitas dari kawasan andalan ke tujuan pemasaran;
 - d. Meningkatkan volume ekspor - impor melalui pelabuhan-pelabuhan internasional;
 - e. Mengembangkan jaringan transportasi laut antar-provinsi, antar-pulau dan antar-negara.
-
-

Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi:

- a. Pelabuhan Pontianak dapat dikembangkan melalui peningkatan kapasitas pelayanannya, dengan posisi sebagai *international port* dan diharapkan nantinya sebagai *feeder* bagi Pelabuhan Batam. Pengembangan pelabuhan Pontianak tersebut merupakan antisipasi terhadap pengaruh *BIMP-EAGA*.
- b. Sedangkan pada bagian Timur Pulau Kalimantan, dipilih Pelabuhan Tarakan (saat ini berstatus sebagai pelabuhan nasional) untuk dikembangkan sesuai kapasitas pelayanannya, dan kandidat pelabuhan lain yang dikembangkan adalah Pelabuhan Samarinda dan Balikpapan sebagai *international port*.
- c. Pelabuhan Nasional di Kandawangan Kotabaru, Ketapang, Paloh/Sakura, Sambas, Sintete, Telok Air, Kumai, Pangkalan Bun, Pulau Pisau, Sampit, Sukamara, Sei Danau/Satui, Sebuku/Batulicin, Simpang Empat/Batulicin, Stagen, Kampung Baru, Tanah Grogot, Nunukan, Pulau Bunyu, Sangatta, Tanjung Laut, Tanjung Redeb, Tanjung Santan, dan Tarakan.
- d. Pelabuhan regional di Pagatan, dan Sangkulirang.

3. Transportasi Udara

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Udara di pulau Kalimantan yang terdiri dari bandar udara dan ruang udara meliputi upaya:

- a. Meningkatkan aksesibilitas antar kota dalam lingkup wilayah Pulau Kalimantan maupun antar kota dalam lingkup nasional dan internasional;
- b. Mendorong pengembangan potensi pariwisata dan potensi ekonomi lainnya pada lokasi-lokasi yang sangat potensial dan belum dilayani jaringan transportasi lainnya yang memadai;
- c. Menjalin sinergi jaringan prasarana transportasi wilayah antar moda;
- d. Membuka dan memantapkan jalur-jalur penerbangan internasional antar kota-kota PKN dengan negara tetangga dan negara-negara pusat pemasaran produk dan jasa dari Kalimantan.

Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas

penanganan meliputi:

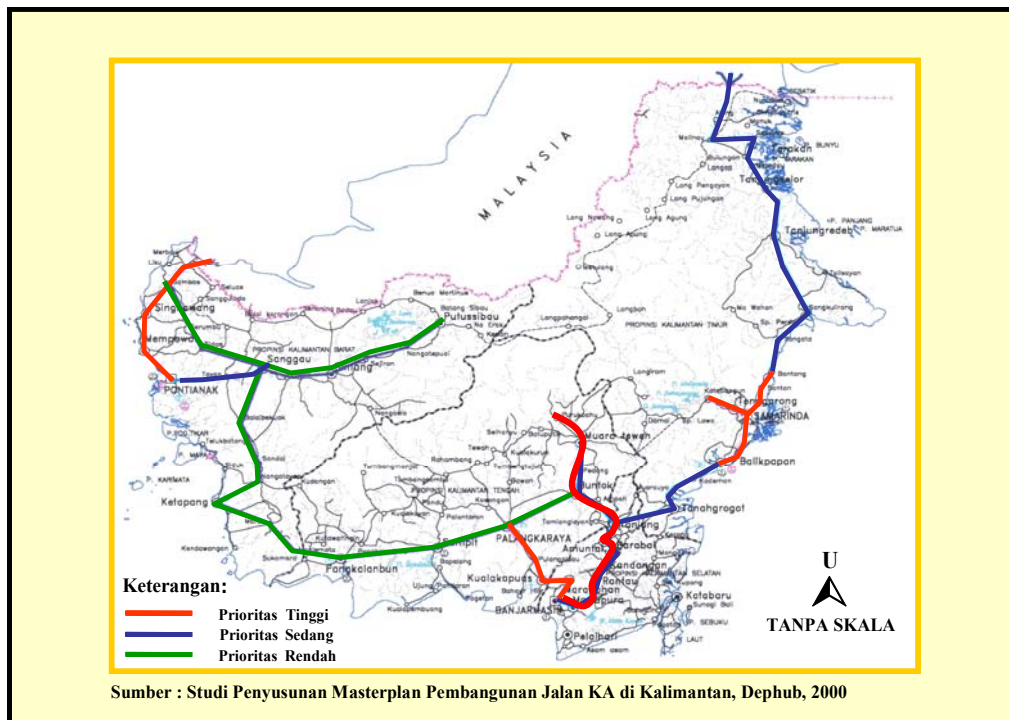
- a. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Sepinggian - Balikpapan;
- b. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Samsudin Noer - Banjarmasin, Supadio - Pontianak, Temindung/ Samarinda Baru - Samarinda;-
- c. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Cilik Riwut - Palangkaraya, Susilo - Sintang, Stagen - Kotabaru, Rahadi Oesman - Ketapang, Nunukan, Iskandar - Pangkalan Bun, Pangsuma - Putussibau, Paloh - Sambas, Kalimantan - Berau - Tj. Redep, Bontang, dan Juwata - Tarakan;
- d. Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Nangapinoh, H. Asan - Sampit, Kuala Pambuang, Tumbang Samba, Kuala Kurun, Sanggu - Buntok, Beringin - Muara Teweh, Tanjung Warukin, Melak, Kotabangun, Long Apung, Datah Dawai, Tanjung Harapan - Tanjung Selor, Yuvai Semaring - Long Bawan, Purukcahu, Pulau Laut, dan Batulicin.

4. Transportasi Perkeretaapian

Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Kalimantan meliputi upaya untuk:

- a. Mengembangkan jaringan transportasi kapasitas tinggi yang handal, cepat dan murah dan lebih dititikberatkan untuk angkutan barang dan tidak menutup kemungkinan untuk angkutan penumpang;
 - b. Persiapan dan kajian rinci pengembangan jaringan untuk memenuhi kebutuhan pergerakan barang dan merangsang pertumbuhan wilayah dengan koridor selatan dan tengah, khususnya angkutan batubara serta meningkatkan aksesibilitas pergerakan barang menuju Sarawak - Sabah;
 - c. Memberikan akses ke sentra produksi (tambang, perkebunan, kehutanan, dll.) sehingga eksploitasi sumber daya alam di Kalimantan dapat optimal manfaatnya dan terkendali distribusinya;
 - d. Mendukung peningkatan keterkaitan ekonomi antar wilayah di Pulau Kalimantan terutama untuk membuka daerah yang masih terisolir dan keterkaitan
-
-

ekonomi intra wilayah dengan negara tetangga Malaysia dan Brunai Darussalam dalam kerangka *Trans Asian Railways*.



Gambar IV.7

Rencana Pengembangan Jaringan KA di Pulau Kalimantan

Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Kalimantan difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut:

- a. Pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang diwujudkan secara bertahap menurut prioritas dan potensi, meliputi:
 - 1) Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Samarinda - Balikpapan, Sambas - Kuching, Bontang - Samarinda, Samarinda - Tenggarong - Kotabangun, Pontianak - Mempawah - Singkawang - Sambas, dan Banjarmasin - Palangka Raya;

Tabel IV.1

Rencana Pembangunan Lintas Kereta Api di Pulau Kalimantan

LINTAS	JARAK (KM)
SAMARINDA-BALIKPAPAN	103,5
BONTAN-SAMARINDA	69,0
BANJARMASIN-PALANGKARAYA	138,0
SAMARINDA-TENGGARONG-KOTABANGUN	78,0
SAMBAS-KUCING	123,0
PONTIANAK-MEMPAWAH-SINKAWANG-SAMBAS	175,5

Sumber : Studi Penyusunan Masterplan Pembangunan Jalan KA di Kalimantan, Dephub 2000.

- 2) Sistem Jaringan lintas berpotensi Batubara pada ruas-ruas: Batu Putih - Tj. Bara (Lintas Senggata), Puruk Cahu - Balikpapan (Lintas Mahakam), Balikpapan Tj. Batu (Lintas Balikpapan Selatan) dan Buntok - Tj. Selatan (Lintas Selatan) seperti terlihat pada Gambar IV.8.



Gambar IV.8

Jaringan KA Batubara di Pulau Kalimantan

Tabel IV.2

Rencana Lintas KA Batubara di Pulau Kalimantan

LINTAS	JARAK (KM)
LONGBAWAN – BATU PUTIH (MANGKUPADI)	354
BATU PUTIH – TANJUNG BARA (SENGGATA)	149
PURUK CAHU – BALIKPAPAN (MAHAKAM)	350
BALIKPAPAN – TANJUNG BATU (BALIKPAPAN SELATAN)	218
BUNTOK – TANJUNG SELATAN (SELATAN)	239
TANJUNG BATU – TANJUNG LOLAK (BATU)	151

- b. Mewujudkan keterpaduan antarmoda;
- c. Pembangunan jalur KA baru yang direncanakan dengan beban gandar 18-22 ton dengan lebar spoor 1.435 mm.

E. TRANSPORTASI PULAU SULAWESI

Arah pembangunan transportasi di pulau Sulawesi mencakup pelbagai matra sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Darat di pulau Sulawesi, terdiri dari jaringan transportasi jalan, jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan, serta jaringan transportasi perkotaan;

a. Transportasi Jalan

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan meliputi upaya untuk:

- 1) Membuka akses daerah terisolir dan mengatasi kesenjangan pembangunan antar wilayah selatan dan utara dengan wilayah tengah dan tenggara yang relatif tertinggal, termasuk di wilayah kepulauan di Sulawesi Utara;
- 2) Meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan transportasi jalan dari kawasan-kawasan andalan dan kawasan budidaya lainnya ke tujuan-tujuan pemasaran, baik ke kawasan ekonomi sub-regional ASEAN, kawasan Asia Pasifik maupun ke kawasan internasional lainnya;
- 3) Mendukung peningkatan pemanfaatan potensi unggulan wilayah secara optimal, yang diikuti

dengan meningkatnya daya saing produk-produk unggulan di Sulawesi;

- 4) Mendukung misi pengembangan Pulau Sulawesi untuk pengembangan sistem pusat-pusat permukiman di Sulawesi yang terpadu melalui pengintegrasian pusat-pusat kota di wilayah pesisir dan kepulauan, kota-kota agropolitan, dan kota-kota pertambangan dengan jaringan jalan di Sulawesi;
- 5) Mendorong berfungsinya jaringan dan keselamatan jalan lintas Pulau Sulawesi secara bertahap dengan urutan prioritas Jalan Lintas Timur, Barat, dan Tengah; serta jalan-jalan pengumpan yang menghubungkan jalan-jalan lintas Sulawesi.

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Sulawesi menurut prioritas penanganannya meliputi:

- 1) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pembangunan dan peningkatan jaringan Jalan Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Poso - Uekuli - Ampana - Pagimana - Luwuk - Batui - Toili - Baturube - Kolonodale - Bungku - Asera - Andowia - Kendari - Unaaha - Raterate - Kolaka - Lasusua - Malili - Wotu; Kendari - Tinanggea - Kasipute - Pomala - Kolaka; Bitung - Kema - Modayag - Pinolosian - Molibagu;
 - 2) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Barat dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Kwandang - Tolinggula - Buol - Tolitoli - Ogotua - Pantoloan - Palu - Donggala - Pasangkayu - Mamuju - Majene - Polewali - Pinrang - Parepare - Barru - Pangkajene - Maros - Makassar - Sungguminasa - Takalar - Jeneponto - Bantaeng - Bulukumba;
 - 3) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Tengah dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bitung - Likupang - Wori - Manado - Amurang - Kwandang - Isimu - Paguyaman - Marisa - Molosipat - Mepanga - Tobali - Poso - Wotu - Palopo - Tarumpakae - Sengkang - Watampone - Sinjai -
-
-

Bulukumba;

- 4) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan pengumpan dengan prioritas sedang yang menghubungkan jaringan jalan Lintas Barat, Lintas Tengah dan Lintas Timur, serta menghubungkan kota-kota: Tumpaan - Kawangkoan - Tomohon - Tondano - Airmadidi, Tondano - Kombi - Kema - Bitung, Tanawangko - Tomohon - Manado, Amurang - Tompaso Baru - Modoinding - Modayag - Kotamobagu, Isimu - Limboto - Gorontalo - Suwawa - Gorontalo, Kolonodale - Tomata - Tentena, Mepanga - Basi, Tobali - Tawaeli, Polewali - Mamasa - Makale, Parepare - Pangkajene - Tarumpakae, Pinrang - Rappang - Enrekang - Makale - Palopo, Maros - Watampone - Bajoe, Bulukumba - Bira, dan Pamatata - Patumbukang;
 - 5) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan jalan lingkaran Pulau Karakelang dan lingkaran Pulau Sangihe.
 - 6) Pengembangan keselamatan di Pulau Sulawesi meliputi:
 - a) Perbaikan DRK/LBK
 - b) Penyelenggaraan *Road Safety Audit*
 - c) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah)
 - d) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap Provinsi se-Sulawesi
 - e) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Sulawesi
 - 7) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): *Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads*, melalui pendekatan 5E (*Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons*).
-
-

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk:

- 1) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dalam lingkup internal Sulawesi yang menghubungkan kota-kota: antara Sulawesi Tenggara dengan Sulawesi Selatan meliputi lintas Lasusua - Siwa, Bajoe - Kolaka, Baubau - Bulukumba, Tondasi - Bulukumba; antara Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara meliputi lintas Luwuk - Kendari; antara Sulawesi Utara - Gorontalo hingga Sulawesi Tengah meliputi lintas Bitung - Luwuk dan Pagimana - Poso - Parigi - Moutong - Gorontalo - Molibagu - Bitung;
 - 2) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang menghubungkan kota-kota: Bulukumba - Selayar, Bira - Pamatata, Baubau - Bira, Tinanggea - Raha - Baubau, Kendari - Torobulu - Tampo - Raha - Baubau - Wanci - Tomia, Luwuk - Kepulauan Banggai, Bitung - Lembeh, Manado dan Bitung dengan Kepulauan Sangihe - Talaud meliputi lintas Likupang - Tagulandang - Siau - Panaru - Melonguane - Salibabu - Kabaruan;
 - 3) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Sulawesi yang menghubungkan kota-kota dengan interaksi kuat meliputi: antara Sulawesi Selatan - Kalimantan Timur meliputi lintas Mamuju - Balikpapan; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Timur meliputi lintas Selayar - Reo; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Barat - Jawa Timur meliputi Takalar - Bima - Gresik; antara Sulawesi Selatan - Kalimantan Selatan meliputi lintas Barru - Batulicin; antara Sulawesi Selatan - Jawa Timur meliputi lintas Barru - Lamongan; antara Sulawesi Tenggara - Maluku meliputi lintas Baubau - Buru - Ambon; antara Sulawesi Tenggara - Nusa Tenggara Timur meliputi lintas Tondoyono - Baturube; antara Sulawesi Utara - Maluku Utara meliputi lintas Bitung - Ternate dan lintas Melonguane - Morotai; serta antara Sulawesi Tengah dengan Kalimantan Timur meliputi lintas Taipa -
-
-

Balikpapan dan Tolitoli - Tarakan.

c. Transportasi Perkotaan

Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi perkotaan di Pulau Sulawesi meliputi:

- 1) Pengembangan transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah, Kebijakan dan Program Aksi Penggunaan Bahan Bakar Alternatif di Sub Sektor Transportasi Darat, serta Kebijakan Diversifikasi Bahan Bakar melalui 2 strategi, yaitu Pengembangan Bahan Bakar Gas dan Pengembangan *Bio Fuel* di Kendari, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Manado, Gorontalo, Pinrang;
- 2) Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Jalan Nasional Perkotaan di Kendari, Bitung, Palu, Majene, Polewali, Pinrang, Parepare, Barru, Pangkajene, Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Bitung, Palopo, Sengkang, Manado, Limboto, Gorontalo, Mamasa, Pinrang, Sidenrappang, Enrekang;
- 3) Pengembangan ACTS dan teknologi informasi untuk kepentingan lalu lintas di kawasan perkotaan di Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Manado;
- 4) Pengembangan fasilitas pepadu moda transportasi perkotaan di Kendari, Bitung, Palu, Majene, Polewali, Pinrang, Parepare, Barru, Pangkajene, Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Bitung, Palopo, Sengkang, Manado, Limboto, Gorontalo, Mamasa, Pinrang, Sidenrappang, Enrekang;
- 5) Pembangunan fasilitas pendukung pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/BRT (Rambu, Marka, *Shelter*, JPO) di Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Manado;
- 6) Pengembangan *database* dan profil transportasi perkotaan di Kendari, Bitung, Palu, Majene, Polewali, Pinrang, Parepare, Barru, Pangkajene, Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Bitung, Palopo, Sengkang, Manado, Limboto, Gorontalo, Mamasa, Pinrang, Sidenrappang, Enrekang;
- 7) Sosialisasi/kampanye ketertiban lalu lintas dan angkutan perkotaan di Kendari, Bitung, Palu,

Majene, Polewali, Pinrang, Parepare, Barru, Pangkajene, Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Bitung, Palopo, Sengkang, Manado, Limboto, Gorontalo, Mamasa, Pinrang, Sidenrappang, Enrekang;

- 8) Bantuan Teknis Kota Percontohan bidang transportasi perkotaan di Kendari, Bitung, Palu, Majene, Polewali, Pinrang, Parepare, Barru, Pangkajene, Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Bitung, Palopo, Sengkang, Manado, Limboto, Gorontalo, Mamasa, Pinrang, Sidenrappang, Enrekang;
- 9) Pengadaan sarana angkutan perkotaan (bus) untuk pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* di Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Manado;
- 10) Pengembangan teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif di Kendari, Bitung, Palu, Majene, Polewali, Pinrang, Parepare, Barru, Pangkajene, Maros, Makassar, Sungguminasa, Takalar, Bitung, Palopo, Sengkang, Manado, Limboto, Gorontalo, Mamasa, Pinrang, Sidenrappang, Enrekang;
- 11) Pengadaan sarana angkutan umum untuk melayani trayek perintis/pelajar/mahasiswa di kota sedang dan kota kecil;
- 12) Pengadaan sarana angkutan umum (bus Damri) untuk peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan, (kota besar dan metropolitan).

2. Transportasi Laut

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Laut di pulau Sulawesi terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Pengembangan sistem jaringan transportasi laut meliputi upaya untuk:

- a. Meningkatkan aksesibilitas dari kawasan-kawasan andalan, kawasan budidaya lain ke tujuan-tujuan pemasaran, baik ke kawasan sub-regional ASEAN, Asia Pasifik, maupun kawasan internasional lainnya;
 - b. Meningkatkan cakupan pasar produk-produk unggulan dengan memanfaatkan jalur pelayaran internasional;
 - c. Mengembangkan jaringan transportasi laut antar-negara dan antar-pulau dalam rangka mendukung
-
-

kegiatan ekspor-impor melalui pelabuhan-pelabuhan internasional;

- d. Mengembangkan jaringan transportasi laut antar-provinsi, antar-pulau dan antar-negara;
- e. Mengembangkan keterkaitan yang erat dan saling mendukung antara kegiatan kepelabuhanan dengan kegiatan industri manufaktur, petrokimia, dan/atau industri pengolahan bahan baku.

Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi:

- a. Kandidat Pelabuhan Hub Internasional di Bitung dengan Pertimbangan atas kedekatan letaknya dengan pasar perairan internasional yaitu Asia Pasifik dan antisipasi terhadap *BIMP-EAGA*.
- b. Pelabuhan Internasional di Makassar.
- c. Pelabuhan Nasional di Gorontalo, Anggrek, Kwandang, Tahuna, Manado, Tagulandang, Labuhan Uki, Kolonodale, Baubau, Kendari, Donggala, Tolitoli, Banggai, Luwuk, Poso, Kolaka, Pagimana, Ampana, Malili, Barru, Parepare, Bajoe, Bulukumba, Palopo, Mamuju, Selayar, Sinjai, Lirung, Belangbelang, Jeneponto, Siwa dan Raha.
- d. Pelabuhan Regional di Tilamutu, Mejene, Lasalimu, Keledupa, Parigi dan Lokodidi.
- e. Pelabuhan lokal di Tabulo, Siau, Likupang, Beo dan Amurang.

3. Transportasi Udara

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Udara di pulau Sulawesi yang terdiri dari bandar udara dan ruang udara meliputi upaya:

- a. Memantapkan fungsi bandar udara pusat penyebaran di wilayah Pulau Sulawesi dalam rangka meningkatkan aksesibilitas antar kota dalam lingkup wilayah Pulau Sulawesi maupun antar kota dalam lingkup nasional dan internasional;
 - b. Mendukung pengembangan potensi pariwisata dan potensi ekonomi lainnya pada lokasi-lokasi yang sangat potensial;
 - c. Membuka dan memantapkan jalur-jalur penerbangan internasional antara kota-kota PKN dengan negara
-
-

tetangga dan negara-negara pusat pemasaran produksi dan jasa dari Pulau Sulawesi, khususnya ke kawasan Asia-Pasifik.

Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandar-udaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi:

- a. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Hasanuddin - Makassar dan Sam Ratulangi - Manado;
- b. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Jalaludin - Gorontalo, Wolter Monginsidi - Kendari, Mutiara - Palu;
- c. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Tampa Padang - Mamuju, Melongguane - Talaud, Bubung - Luwuk;
- d. Bandar udara bukan pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Naha - Tahuna, Lalos - Tolitoli, Kasiguncu - Poso, Pagogul - Buol, Malili, Pongtiku - Tana Toraja, Soroako, Andi Jemma - Masamba, H. Aroepala - Selayar, Pongaluku - Motaha, Beto Ambari - Baubau, Pomalaa - Kolaka, Maranggo - Tomia, dan Sugimanuru - Raha.

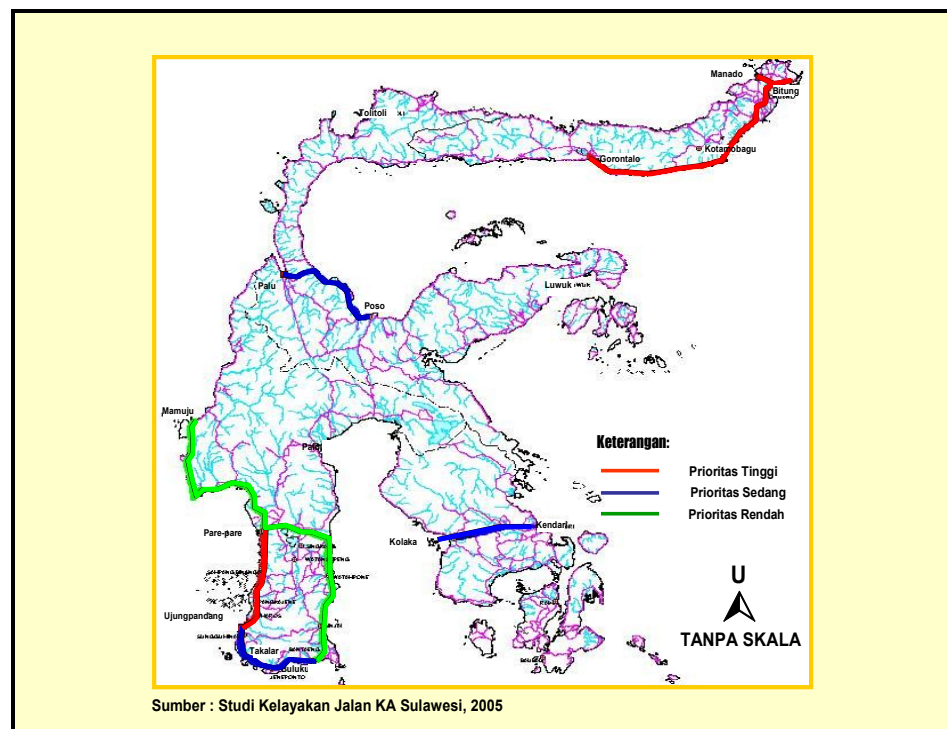
4. Transportasi Perkeretaapian

Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Sulawesi meliputi upaya untuk:

- a. Mengembangkan jaringan jalur kereta api yang berkapasitas tinggi, khususnya untuk angkutan barang atau produk komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, berbiaya murah, dengan energi yang rendah;
- b. Mendukung pengembangan sistem kota-kota yang terpadu melalui pengintegrasian kota-kota di wilayah pesisir, baik industri, pertambangan, maupun pariwisata serta kota-kota agropolitan, baik kehutanan, pertanian, maupun perkebunan;

Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sulawesi difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut:

- a. Pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang menurut prioritas penanganannya meliputi:
- 1) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada lintas Manado - Bitung dan Makassar - Parepare;
 - 2) Sistem jaringan dengan prioritas sedang pada lintas: Palu - Poso, Makassar - Takalar - Bulukumba, Gorontalo - Bitung dan Kendari - Kolaka;
 - 3) Sistem jaringan dengan prioritas rendah pada lintas: Bulukumba - Bajoe, Mamuju - Parepare, dan Parepare - Bajoe;
 - 4) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada kawasan perkotaan metropolitan Makassar - Maros - Sungguminasa - Takalar.



Gambar IV.9
Rencana Pembangunan Jaringan Jalan KA
di Pulau Sulawesi

Tabel IV.3

Rencana Pembangunan Lintas Kereta Api di Pulau Sulawesi

LINTAS	JARAK (KM)
MANADO – BITUNG	48
GORONTALO – BITUNG	300
PALU – POSO	132
MAKASSAR - PARE PARE	128
PARE PARE – MAMUJU	213
MAKASSAR – TAKALAR – BULUKUMBA	128
BULUKUMBA – BAJOE	110
PARE PARE – BAJOE	100
KENDARI – KOLAKA	115

Sumber : Studi Kelayakan Jalan KA Sulawesi, Dephub 2005.

- b. Mengembangkan jaringan jalur kereta api pada kawasan perkotaan berciri metropolitan untuk mendukung pergerakan orang dan barang secara massal, cepat, aman, dan efisien;
- c. Mewujudkan keterpaduan antarmoda;
- d. Pembangunan jalur KA baru yang direncanakan dengan beban gandar 18-22 ton dengan lebar *spoor* 1.435 mm.

F. TRANSPORTASI KEP. NUSA TENGGARA

Arah pembangunan transportasi di Kepulauan Nusa Tenggara mencakup pelbagai matra sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Darat di Kepulauan Nusa Tenggara, terdiri dari jaringan transportasi jalan, jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan, serta jaringan transportasi perkotaan;

a. Transportasi Jalan

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan meliputi upaya untuk:

- 1) Mendukung peningkatan pemanfaatan potensi unggulan wilayah laut, pesisir, dan pulau-pulau kecil secara optimal, yang diikuti dengan meningkatnya daya saing produk-produk unggulan di Kepulauan Nusa Tenggara;
- 2) Meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan transportasi jalan dari kawasan-kawasan andalan

dan kawasan budidaya lainnya ke tujuan-tujuan pemasaran, baik ke kawasan ekonomi sub-regional ASEAN, kawasan Asia Pasifik maupun ke kawasan internasional lainnya;

- 3) Mendukung misi pengembangan Kepulauan Nusa Tenggara untuk pengembangan sistem kota-kota di Kepulauan Nusa Tenggara yang terpadu melalui pengintegrasian pusat-pusat kegiatan pesisir, pusat-pusat agropolitan, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya dengan jaringan jalan di Kepulauan Nusa Tenggara.

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Nusa Tenggara menurut prioritas penanganannya dengan memperhatikan kejelasan pembagian sistem jaringan jalan di Kepulauan Nusa Tenggara yang meliputi:

- 1) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pening-katan jaringan jalan lintas Nusa Tenggara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan: Labuhan Lembar - Mataram - Masbagik - Labuhan Lombok - Labuhan Pototano - Sumbawa Besar - Plampang - Dompu - Bima - Sape; Labuhan Bajo - Ruteng - Bajawa - Ende - Maumere - Larantuka; dan Kupang - Soe - Kefamenanu - Kiupukan - Halilulik - Atambua - Motaain;
 - 2) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Cabang dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Gerung - Praya - Telong Elong; dan Labuhan Benete - Lunyuk - Hu'u - Sape;
 - 3) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan lingkaran Sumba dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Waikelo - Waitabula - Waikabubak - Waingapu;
 - 4) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan di wilayah Atambua yang menghubungkan kota Atambua - Weiluli; Atambua - Motaain; dan Atambua - Transcain dengan memperhatikan fungsi pertahanan
 - 5) Pengembangan simpul jaringan perlengkapan dan transportasi jalan untuk terminal penumpang tipe A diutamakan pada kota-kota yang berfungsi
-
-

sebagai PKN (Pusat Kegiatan Nasional) atau kota-kota yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar kota, antar provinsi, dan/atau lintas batas negara.

- 6) Sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.
- 7) Pengembangan keselamatan di Pulau Nusa Tenggara meliputi:
 - a) Perbaikan DRK/LBK
 - b) Penyelenggaraan *Road Safety Audit*
 - c) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah)
 - d) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap Provinsi se-Nusa Tenggara
 - e) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Nusa Tenggara
- 8) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): *Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads*, melalui pendekatan 5E (*Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons*).

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk:

- 1) Mengarahkan pengembangan simpul dan keselamatan jaringan penyeberangan lintas antar provinsi dalam lingkup internal Kepulauan Nusa Tenggara yang memiliki interaksi kuat meliputi: Sape - Komodo dan Sape - Labuhan Bajo;
- 2) Mengarahkan pengembangan simpul dan keselamatan jaringan penyeberangan lintas antar kabupaten/kota dalam Provinsi yang menghubungkan kota-kota: Labuhan Kayangan - Labuhan Pototano, Labuhan Telong Elong - Labuhan Benete, Labuhan Lua Air - Pulau Moyo, Calabai - Pulau

Moyo, Waingapu - Ende, Ende - Kupang, Larantuka - Kupang;

- 3) Mengarahkan pengembangan simpul dan keselamatan jaringan penyeberangan lintas antar Provinsi dengan eksternal Kepulauan Nusa Tenggara yang memiliki interaksi kuat meliputi: antara Nusa Tenggara Barat dan Bali meliputi Lembar - Padang Bai; antara Nusa Tenggara Timur dan Sulawesi Selatan meliputi Ruteng - Selayar; antara Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur dengan Jawa Timur meliputi Lombok Barat - Surabaya/Lamongan dan Kupang - Surabaya/Lamongan; serta antara Nusa Tenggara Timur dan Maluku meliputi Pulau Alor - Pulau Wetar.
- 4) Sistem jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan di Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.

c. Transportasi Perkotaan

Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi perkotaan di Pulau Nusa Tenggara meliputi:

- 1) Pengembangan transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah, Kebijakan dan Program Aksi Penggunaan Bahan Bakar Alternatif di Sub Sektor Transportasi Darat, serta Kebijakan Diversifikasi Bahan Bakar melalui 2, yaitu Pengembangan Bahan Bakar Gas dan Pengembangan *Bio Fuel* di Mataram, Lombok, Sumbawa Besar, Dompu, Bima, Ruteng, Bajawa - Ende, Maumere, Larantuka, Kupang, Atambua, Praya, Waingapu;
 - 2) Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional perkotaan di Mataram, Lombok, Sumbawa Besar, Dompu, Bima, Ruteng, Bajawa - Ende, Maumere, Larantuka, Kupang, Atambua, Praya, Waingapu;
 - 3) Pengembangan ACTS dan teknologi informasi untuk kepentingan lalu lintas di kawasan perkotaan di Mataram, Kupang;
 - 4) Pengembangan fasilitas pemadu moda transportasi perkotaan di Mataram, Lombok, Sumbawa Besar, Dompu, Bima, Ruteng, Bajawa - Ende, Maumere, Larantuka, Kupang, Atambua, Praya, Waingapu;
-
-

- 5) Pembangunan fasilitas pendukung pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* (Rambu, Marka, *Shelter*, JPO) di Mataram, Kupang;
- 6) Pengembangan *database* dan profil transportasi perkotaan di Mataram, Lombok, Sumbawa Besar, Dompu, Bima, Ruteng, Bajawa - Ende, Maumere, Larantuka, Kupang, Atambua, Praya, Waingapu;
- 7) Sosialisasi/kampanye ketertiban lalu lintas dan angkutan perkotaan di Mataram, Lombok, Sumbawa Besar, Dompu, Bima, Ruteng, Bajawa - Ende, Maumere, Larantuka, Kupang, Atambua, Praya, Waingapu;
- 8) Bantuan Teknis Kota Percontohan bidang transportasi perkotaan di Mataram, Lombok, Sumbawa Besar, Dompu, Bima, Ruteng, Bajawa - Ende, Maumere, Larantuka, Kupang, Atambua, Praya, Waingapu;
- 9) Pengadaan sarana angkutan perkotaan (bus) untuk pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* di Mataram, Kupang;
- 10) Pengembangan teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif di Mataram, Lombok, Sumbawa Besar, Dompu, Bima, Ruteng, Bajawa - Ende, Maumere, Larantuka, Kupang, Atambua, Praya, Waingapu;
- 11) Pengadaan sarana angkutan umum untuk melayani trayek perintis/pelajar/mahasiswa di kota sedang dan kota kecil;
- 12) Pengadaan sarana angkutan umum (bus Damri) untuk peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan, (Kota besar dan metropolitan).

2. Transportasi Laut

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Laut di kepulauan Nusa Tenggara terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Pengembangan sistem jaringan transportasi laut meliputi upaya untuk:

- a. Membuka akses terisolir di pulau-pulau kecil dan mengatasi kesenjangan pembangunan antar wilayah;
- b. Mengembangkan transportasi laut sebagai upaya untuk menghubungkan gugus-gugus pulau sebagai satu kesatuan wilayah;

- c. Meningkatkan dukungan untuk pengembangan jalur-jalur perdagangan dari kawasan-kawasan andalan (termasuk KAPET) dan kawasan budidaya lain, tujuan-tujuan pemasaran, ke kawasan Asia Pasifik dan ke Australia dengan memanfaatkan jalur ALKI IIIA dan IIIB;
- d. Mengembangkan jalur-jalur pelayaran internasional dalam rangka mendukung kegiatan ekspor-impor melalui pelabuhan-pelabuhan internasional;
- e. Mengembangkan keterkaitan yang erat dan saling mendukung antara kegiatan kepelabuhanan dengan kegiatan industri maritim, pertambangan, dan/atau industri pengolahan bahan baku.

Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi:

- a. Prioritas tinggi untuk Pelabuhan Internasional di Kupang, Prioritas sedang Pelabuhan Nasional di Labuhan Lombok, Maumere, Waingapu, Lembar, dan Bima.
- b. Prioritas sedang untuk Pelabuhan Regional di Tanjung Luar (status saat ini sebagai pelabuhan lokal), P. Kempo (status saat ini sebagai pelabuhan lokal), Cempi, Mbay, dan Reo.

Pengembangan jaringan prasarana berupa alur dan prasarana keselamatan pelayaran, serta jaringan pelayanan yang terdiri atas jaringan pelayanan tetap dan teratur serta jaringan pelayanan tidak tetap dan tidak teratur.

Pengembangan sistem jaringan transportasi laut antar negara disesuaikan dengan kebutuhan perekonomian, pertahanan negara dan kepentingan nasional lainnya.

Sistem jaringan transportasi laut di Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.

3. Transportasi Udara

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Udara di kepulauan Nusa Tenggara yang terdiri dari bandar udara dan ruang udara meliputi upaya:

- a. Memantapkan fungsi bandara pusat penyebaran di wilayah Kepulauan Nusa Tenggara dalam rangka meningkatkan aksesibilitas antar kota dalam lingkup wilayah Nusa Tenggara maupun antar kota dalam lingkup nasional dan internasional;

- b. Mendukung pengembangan potensi pariwisata pada lokasi-lokasi yang sangat potensial;
- c. Membuka dan memantapkan jalur-jalur penerbangan internasional antara kota-kota PKN dengan negara tetangga dan negara-negara pusat pemasaran produksi/jasa dari Nusa Tenggara, khususnya ke Australia.

Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi:

- a. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Selaparang/Praya - Mataram dan Eltari - Kupang;
- b. Bandar udara bukan pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara M.Salahuddin - Bima, Wai Oti - Maumere, Haliwen - Atambua, H. Aroeboesman - Ende, Mau Hau - Waingapu;
- c. Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Brangbiji - Sumbawa, Sekongkang - Sumbawa, Tambolaka - Waikabubak, Lekunik - Rote, Tardamu Sabu, Mali - Kalabahi, Wunopito - Lewoleba, Gewayantana - Larantuka, Soa - Bajawa, Komodo - Labuhan Bajo, dan Satartacik - Ruteng. Pengembangan jalur-jalur penerbangan internasional disesuaikan dengan kebutuhan layanan penerbangan komersial.
- d. Sistem jaringan transportasi udara Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi nasional

G. TRANSPORTASI KEPULAUAN MALUKU

Arah pembangunan transportasi di Kepulauan Maluku mencakup pelbagai matra sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Pengembangan Sistem Jaringan dan keselamatan Transportasi Darat di Kepulauan Maluku terdiri dari jaringan transportasi jalan, jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan, serta jaringan transportasi perkotaan;

a. Transportasi Jalan

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan meliputi upaya untuk:

- 1) Mendukung peningkatan pemanfaatan potensi unggulan wilayah secara optimal, yang diikuti dengan meningkatnya daya saing produk-produk unggulan di Kepulauan Maluku;
- 2) Meningkatkan mobilitas penduduk di daerah-daerah yang terisolasi atau mampu menjangkau daerah-daerah terpencil;
- 3) Meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan transportasi dari kawasan-kawasan andalan dan kawasan budidaya lainnya ke tujuan-tujuan pemasaran, baik ke kawasan ekonomi sub-regional ASEAN, kawasan Asia Pasifik maupun ke kawasan internasional lainnya;
- 4) Mendukung misi pengembangan Kepulauan Maluku untuk pengembangan sistem kota-kota di Kepulauan Maluku yang terpadu melalui pengintegrasian pusat-pusat kegiatan pesisir, pusat-pusat agropolitan, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya dengan jaringan jalan di Kepulauan Maluku.

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Kepulauan Maluku menurut prioritas penanganannya adalah pada jaringan jalan koridor utama meliputi:

- 1) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Seram yang menghubungkan kota-kota Amahai - Masohi - Simpang Makariki - Liang - Waiselan - Kairatu dan Simpang Makariki - Waipia - Saleman - Besi - Wahai - Pasahari - Kobisonta - Bula;
 - 2) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Ambon yang menghubungkan kota-kota Ambon - Galala - Passo - Durian Patah - Laha dan Passo - Suli - Tulehu - Waai - Liang;
 - 3) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Buru yang menghubungkan kota-kota Namlea - Samalagi - Air Buaya - Teluk Bara dan Namlea - Marloso - Maka - Namrole;
-
-

- 4) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Yamdena: Saumlaki - Aludas - Arma - Siwahan; Pulau Wetar: Ilwaki - Lunang; dan Pulau Aru: Dobo - BBM;
 - 5) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Halma-hera yang menghubungkan Sidang Oli - Boso - Kao - Padiwang - Tobelo - Galela - Lap. Terbang, dan Boso - Simpang Dodinga - Sofifi - Akelamo - Payahe - Weda; Simpang Dodinga - Bobaneigo - Ekor - Subain - Buli - Maba - Sagea - Gotowase; Daruba - Bere-bere; Labuha - Babang, Sanana - Manaf; Bobong - Tikong; Sidang Oli - Jailolo - Goal - Ibu; Jailolo - Susupu;
 - 6) Simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penumpang Tipe A diutamakan pada kota-kota yang berfungsi sebagai PKN atau kota-kota lain yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar-kota antar-provinsi.
 - 7) Pengembangan keselamatan di Kepulauan Maluku meliputi:
 - a) Perbaikan DRK/LBK
 - b) Penyelenggaraan *Road Safety Audit*
 - c) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah)
 - d) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap Provinsi se-Kepulauan Maluku
 - e) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Kepulauan Maluku
 - 8) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): *Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads*, melalui pendekatan 5E (*Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons*).
 - 9) Sistem jaringan transportasi jalan Kepulauan Maluku dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.
-
-

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk:

- 1) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas penyeberangan antar provinsi Maluku dengan Maluku Utara;
- 2) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas pulau dalam provinsi yang meliputi P.Halmahera - P.Morotai, P.Ternate - P.Bacan - P.Obi, P.Taliabu - P. Mangole, P.Sulabesi - P.Mangole, lintas penyeberangan di Kepulauan Lemola (Letti - Moa - Lakor), Kepulauan Babar, Kepulauan Aru, Pulau Wetar (Ilwaki) - (Monreli) Kisar;
- 3) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan antar provinsi dengan pulau terdekat yang mempunyai interaksi kuat, seperti dengan Pulau Papua, Pulau Sulawesi, dan Kepulauan Nusa Tenggara.

Sistem jaringan dan keselamatan transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan kepulauan Maluku dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan dan keselamatan transportasi yang terpadu.

c. Transportasi Perkotaan

Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi perkotaan di Pulau Maluku meliputi:

- 1) Pengembangan transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah, Kebijakan dan Program Aksi Penggunaan Bahan Bakar Alternatif Di Sub Sektor Transportasi Darat, Kebijakan Diversifikasi Bahan Bakar. Strateginya ada 2 macam, yaitu Pengembangan Bahan Bakar Gas dan Pengembangan *Bio Fuel* di Kab. Buru, Kab. Kepulauan Aru, Kab. Maluku Tengah, Kab. Maluku Tenggara, Kab. Maluku Tenggara Barat, Kab. Seram Bagian Barat, Kab. Seram Bagian Timur, Kota Ambon, Kab. Halmahera Barat, Kab. Halmahera Selatan, Kab. Halmahera Tengah, Kab. Halmahera Timur, Kab. Halmahera Utara, Kab. Kepulauan Sula, Kota Ternate, Kota Tidore;
- 2) Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Jalan Nasional Perkotaan di Kab. Buru, Kab. Kepulauan Aru, Kab. Maluku Tengah, Kab. Maluku Tenggara, Kab. Maluku Tenggara Barat,

- Kab. Seram Bagian Barat, Kab. Seram Bagian Timur, Kota Ambon, Kab. Halmahera Barat, Kab. Halmahera Selatan, Kab. Halmahera Tengah, Kab. Halmahera Timur, Kab. Halmahera Utara, Kab. Kepulauan Sula, Kota Ternate, Kota Tidore;
- 3) Pengembangan ACTS dan teknologi informasi untuk kepentingan lalu lintas di kawasan perkotaan di Kota Ambon, Kota Ternate, Kota Tidore;
 - 4) Pengembangan fasilitas pemadu moda transportasi perkotaan di Kab. Buru, Kab. Kepulauan Aru, Kab. Maluku Tengah, Kab. Maluku Tenggara, Kab. Maluku Tenggara Barat, Kab. Seram Bagian Barat, Kab. Seram Bagian Timur, Kota Ambon, Kab. Halmahera Barat, Kab. Halmahera Selatan,
 - 5) Kab. Halmahera Tengah, Kab. Halmahera Timur, Kab. Halmahera Utara, Kab. Kepulauan Sula, Kota Ternate, Kota Tidore;
 - 6) Pembangunan fasilitas pendukung pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/BRT (Rambu, Marka, *Shelter*, JPO) di Kota Ambon, Kota Ternate, Kota Tidore;
 - 7) Pengembangan *database* dan profil transportasi perkotaan di Kab. Buru, Kab. Kepulauan Aru, Kab. Maluku Tengah, Kab. Maluku Tenggara, Kab. Maluku Tenggara Barat, Kab. Seram Bagian Barat, Kab. Seram Bagian Timur, Kota Ambon, Kab. Halmahera Barat, Kab. Halmahera Selatan, Kab. Halmahera Tengah, Kab. Halmahera Timur, Kab. Halmahera Utara, Kab. Kepulauan Sula, Kota Ternate, Kota Tidore;
 - 8) Sosialisasi/kampanye ketertiban lalu lintas dan angkutan perkotaan di Kab. Buru, Kab. Kepulauan Aru, Kab. Maluku Tengah, Kab. Maluku Tenggara, Kab. Maluku Tenggara Barat, Kab. Seram Bagian Barat, Kab. Seram Bagian Timur, Kota Ambon, Kab. Halmahera Barat, Kab. Halmahera Selatan, Kab. Halmahera Tengah, Kab. Halmahera Timur, Kab. Halmahera Utara, Kab. Kepulauan Sula, Kota Ternate, Kota Tidore;
 - 9) Bantuan Teknis Kota Percontohan bidang transportasi perkotaan di Amahai, Masohi, Kab. Buru, Kab. Kepulauan Aru, Kab. Maluku Tengah, Kab. Maluku Tenggara, Kab. Maluku Tenggara Barat, Kab. Seram Bagian Barat, Kab. Seram
-
-

Bagian Timur, Kota Ambon, Kab. Halmahera Barat, Kab. Halmahera Selatan, Kab. Halmahera Tengah, Kab. Halmahera Timur, Kab. Halmahera Utara, Kab. Kepulauan Sula, Kota Ternate, Kota Tidore;

- 10) Pengadaan sarana angkutan perkotaan (bus) untuk pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* di Kota Ambon, Kota Ternate, Kota Tidore;
- 11) Pengembangan teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif di Kab. Buru, Kab. Kepulauan Aru, Kab. Maluku Tengah, Kab. Maluku Tenggara, Kab. Maluku Tenggara Barat, Kab. Seram Bagian Barat, Kab. Seram Bagian Timur, Kota Ambon, Kab. Halmahera Barat, Kab. Halmahera Selatan, Kab. Halmahera Tengah, Kab. Halmahera Timur, Kab. Halmahera Utara, Kab. Kepulauan Sula, Kota Ternate, Kota Tidore;
- 12) Pengadaan sarana angkutan umum untuk melayani trayek perintis/pelajar/mahasiswa di kota sedang dan kota kecil;
- 13) Pengadaan sarana angkutan umum (bus Damri) untuk peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan, (Kota besar dan metropolitan).

2. Transportasi Laut

Pengembangan sistem jaringan transportasi laut di Kepulauan Maluku meliputi upaya untuk:

- a. Meningkatkan efisiensi dan skala ekonomi investasi pengembangan pelabuhan laut dengan memanfaatkan jalur ALKI III yang melintasi Laut Maluku dan Laut Banda;
 - b. Meningkatkan kelancaran proses koleksi dan distribusi orang dan barang dalam rangka mendukung pengembangan ekonomi wilayah;
 - c. Meningkatkan aksesibilitas dari kawasan andalan ke tujuan pemasaran, baik ke kawasan subregional ASEAN, Asia Pasifik, maupun kawasan internasional lainnya;
 - d. Meningkatkan volume ekspor-impor melalui pelabuhan-pelabuhan nasional yang didukung oleh keberadaan industri manufaktur dan/atau industri pengolahan;
-
-

- e. Mengembangkan jaringan transportasi laut antar provinsi, antar pulau dan antar negara.

Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi meliputi:

- a. Pelabuhan Nasional di Ternate, Ambon, Dobo, Tual, Tulehu, Tobelo, Saumlaki dan Labuha dengan prioritas tinggi;
- b. Pelabuhan Regional di Babang, Mafa, Sanana, Dofa (status saat ini sebagai pelabuhan lokal), Bobong (status saat ini sebagai pelabuhan lokal), dan Buli dengan prioritas sedang.

Pengembangan jaringan prasarana berupa alur dan prasarana keselamatan pelayaran, serta jaringan pelayanan yang terdiri atas jaringan pelayanan tetap dan teratur serta jaringan pelayanan tidak tetap dan tidak teratur.

Pengembangan sistem jaringan transportasi laut antar negara disesuaikan dengan kebutuhan perekonomian, pertahanan negara dan kepentingan nasional lainnya.

Sistem jaringan transportasi laut kepulauan Maluku dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.

3. Transportasi udara

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Udara di Kepulauan Maluku yang terdiri dari bandar udara dan ruang udara meliputi upaya:

- a. Meningkatkan aksesibilitas antar kota dalam lingkup wilayah Kepulauan Maluku maupun antar kota dalam lingkup nasional dan internasional;
- b. Mendorong pengembangan potensi pariwisata dan potensi ekonomi lainnya pada lokasi-lokasi yang sangat potensial dan belum dilayani moda transportasi lainnya yang memadai;
- c. Menjalin sinergi jaringan prasarana transportasi wilayah antar moda;
- d. Membuka dan memantapkan jalur-jalur penerbangan internasional antara kota-kota PKN dengan negara tetangga dan negara-negara pusat pemasaran produksi dan jasa dari Kepulauan Maluku, khususnya ke kawasan sub-regional ASEAN.

Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan

tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi:

- a. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Pattimura - Ambon, Sultan Baabullah - Ternate, dan Olilit - Saumlaki Baru;
- b. Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah di Bandanaira - P.Banda, Kisar - P.Kisar, Liwur Bunga - P.Larat, Dobo - P.Aru, Dominicus Dumatubun - Langgur, Amahai - Masohi, Wahi - P.Seram, Namlea - P.Buru, Namrole - P.Buru, Kuabang - Kao, Oesman Sadik - Labuha, Emalamo - Sanana, Gamarmalamo - Galela, Morotai - Pitu, Buli - Maba, Pulau Kebror, Jailolo, Bula, Weda, Gebe, Benjina - Mangole dengan prioritas sedang;

Pengembangan jalur-jalur penerbangan internasional disesuaikan dengan kebutuhan layanan penerbangan komersial.

Sistem jaringan transportasi udara Kepulauan Maluku dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.

H. TRANSPORTASI PULAU PAPUA

Arah pembangunan transportasi di Pulau Papua mencakup pelbagai matra sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Darat di Pulau Papua terdiri dari transportasi jalan, transportasi sungai, danau, dan penyeberangan, serta jaringan transportasi perkotaan;

a. Transportasi Jalan

Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan meliputi upaya untuk:

- 1) Membuka akses daerah terisolir dan mengatasi kesenjangan pembangunan antar wilayah;
- 2) Meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan dari kawasan-kawasan andalan dan kawasan budidaya lainnya ke tujuan-tujuan pemasaran;
- 3) Mendukung peningkatan pemanfaatan potensi unggulan wilayah secara optimal, yang diikuti dengan meningkatnya daya saing produk-produk unggulan di Pulau Papua;

- 4) Mendukung pengembangan sistem kota-kota di Pulau Papua melalui pengintegrasian sistem transportasi antar moda.

Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Papua menurut prioritas penanganannya meliputi:

- 1) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan 11 ruas jalan strategis yaitu ruas-ruas: Nabire - Wagate - Enarotali, Jayapura - Nimbokang - Sarmi, Serui - Menawi - Saubeba, Timika - Mapurujaya - Pomako, Jayapura - Wamena - Mulia, Merauke - Tanah Merah - Waropko, Hamadi - Holtekamp - Skow (perbatasan dengan Negara Papua Nugini), Sorong - Klamono - Ayamaru - Maruni, Manokwari - Maruni - Mameh - Bintuni, Sorong - Makbon - Mega, Fakfak - Hurimber - Bomberay;
 - 2) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan ruas-ruas lain dalam rangka membuka isolasi dan pengembangan daerah potensi baru;
 - 3) Pengembangan simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penumpang Tipe A, diutamakan pada kota-kota yang berfungsi sebagai PKN atau kota-kota lain yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar-kota, antar-provinsi, dan lintas batas negara.
 - 4) Pengembangan keselamatan di Pulau Papua meliputi:
 - a) Perbaikan DRK/LBK
 - b) Penyelenggaraan *Road Safety Audit*
 - c) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah)
 - d) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap Provinsi se-Papua.
 - e) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Papua.
 - 5) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap
-
-

15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): *Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads*, melalui pendekatan 5E (*Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons*).

b. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai meliputi upaya untuk menjangkau daerah-daerah pedalaman yang belum dijangkau baik oleh jaringan transportasi jalan maupun sistem jaringan transportasi udara. Pengembangan jaringan transportasi penyeberangan meliputi upaya untuk:

- 1) Meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan transportasi ASDP daerah dan pulau-pulau terpencil;
- 2) Menghubungkan jaringan transportasi jalan yang terpisah oleh perairan.

Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi penyeberangan diarahkan sebagai berikut:

- 1) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas provinsi dengan interaksi kuat, meliputi: Sorong - Patani, Sorong - Wahai, Fak-fak - Wahai, Sorong - Biak, Dobo - Agats;
- 2) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas kabupaten/kota dengan interaksi kuat, meliputi: Jeffman - Kalobo, Sorong - Seget, Seget - Mogem, Seget - Taminabua, Serui - Waren, Agats - Ewer, Biak - Numfor, Merauke - Atsy, Atsy - Asgon, Atsy - Agats, Merauke - Poo, Tanah Merah - Kepi;

c. Transportasi Perkotaan

Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi perkotaan di Pulau Papua meliputi:

- 1) Pengembangan transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah, Kebijakan dan Program Aksi Penggunaan Bahan Bakar Alternatif Di Sub Sektor Transportasi Darat, serta Kebijakan Diversifikasi Bahan Bakar melalui 2 strategi, yaitu Pengembangan Bahan Bakar Gas dan Pengembangan *Bio Fuel* di Kota Sorong, Kota Jayapura;
 - 2) Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Jalan Nasional Perkotaan di Kab. Fak-Fak, Kab.
-
-

Kaimana, Kab. Manokwari, Kab. Raja Ampat, Kab. Sorong, Kab. Sorong Selatan, Kab. Teluk Bintuni, Kab. Teluk Wondama, Kota Sorong, Kab. Asmat, Kab. Biak Numfor, Kab. Boven Digul, Kab. Jayapura, Kab. Jayawijaya, Kab. Keerom, Kab. Mappi, Kab. Merauke, Kab. Mimika, Kab. Nabire, Kab. Yahukimo, Kab. Paniai, Kab. Pegunungan Bintang, Kab. Puncak Jaya, Kab. Sarmi, Kab. Supiori, Kab. Tolikara, Kab. Waropen, Kab. Yapen Waropen, Kota Jayapura;

- 3) Pengembangan ACTS dan teknologi informasi untuk kepentingan lalu lintas di kawasan perkotaan di Kota Sorong, Kota Jayapura;
 - 4) Pengembangan fasilitas pepadu moda transportasi perkotaan di Kab. Fak-Fak, Kab. Kaimana, Kab. Manokwari, Kab. Raja Ampat, Kab. Sorong, Kab. Sorong Selatan, Kab. Teluk Bintuni, Kab. Teluk Wondama, Kota Sorong, Kab. Asmat, Kab. Biak Numfor, Kab. Boven Digul, Kab. Jayapura, Kab. Jayawijaya, Kab. Keerom, Kab. Mappi, Kab. Merauke, Kab. Mimika, Kab. Nabire, Kab. Yahukimo, Kab. Paniai, Kab. Pegunungan Bintang, Kab. Puncak Jaya, Kab. Sarmi, Kab. Supiori, Kab. Tolikara, Kab. Waropen, Kab. Yapen Waropen, Kota Jayapura;
 - 5) Pembangunan fasilitas pendukung pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* (Rambu, Marka, *Shelter*, JPO) di Kota Sorong, Kota Jayapura;
 - 6) Pengembangan *database* dan profil transportasi perkotaan di Kab. Fak-Fak, Kab. Kaimana, Kab. Manokwari, Kab. Raja Ampat, Kab. Sorong, Kab. Sorong Selatan, Kab. Teluk Bintuni, Kab. Teluk Wondama, Kota Sorong, Kab. Asmat, Kab. Biak Numfor, Kab. Boven Digul, Kab. Jayapura, Kab. Jayawijaya, Kab. Keerom, Kab. Mappi, Kab. Merauke, Kab. Mimika, Kab. Nabire, Kab. Yahukimo, Kab. Paniai, Kab. Pegunungan Bintang, Kab. Puncak Jaya, Kab. Sarmi, Kab. Supiori, Kab. Tolikara, Kab. Waropen, Kab. Yapen Waropen, Kota Jayapura;
 - 7) Sosialisasi/kampanye ketertiban lalu lintas dan angkutan perkotaan di Kab. Fak-Fak, Kab. Kaimana, Kab. Manokwari, Kab. Raja Ampat, Kab. Sorong, Kab. Sorong Selatan, Kab. Teluk Bintuni, Kab. Teluk Wondama, Kota Sorong, Kab. Asmat, Kab. Biak Numfor, Kab. Boven Digul, Kab.
-
-

Jayapura, Kab. Jayawijaya, Kab. Keerom, Kab. Mappi, Kab. Merauke, Kab. Mimika, Kab. Nabire, Kab. Yahukimo, Kab. Paniai, Kab. Pegunungan Bintang, Kab. Puncak Jaya, Kab. Sarmi, Kab. Supiori, Kab. Tolikara, Kab. Waropen, Kab. Yapen Waropen, Kota Jayapura;

- 8) Bantuan Teknis Kota Percontohan bidang transportasi perkotaan di Kab. Fak-Fak, Kab. Kaimana, Kab. Manokwari, Kab. Raja Ampat, Kab. Sorong, Kab. Sorong Selatan, Kab. Teluk Bintuni, Kab. Teluk Wondama, Kota Sorong, Kab. Asmat, Kab. Biak Numfor, Kab. Boven Digul, Kab. Jayapura, Kab. Jayawijaya, Kab. Keerom, Kab. Mappi, Kab. Merauke, Kab. Mimika, Kab. Nabire, Kab. Yahukimo, Kab. Paniai, Kab. Pegunungan Bintang, Kab. Puncak Jaya, Kab. Sarmi, Kab. Supiori, Kab. Tolikara, Kab. Waropen, Kab. Yapen Waropen, Kota Jayapura;
- 9) Pengadaan sarana angkutan perkotaan (bus) untuk pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/*BRT* di Kota Sorong, Kota Jayapura;
- 10) Pengembangan teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energi alternatif di Kab. Fak-Fak, Kab. Kaimana, Kab. Manokwari, Kab. Raja Ampat, Kab. Sorong, Kab. Sorong Selatan, Kab. Teluk Bintuni, Kab. Teluk Wondama, Kota Sorong, Kab. Asmat, Kab. Biak Numfor, Kab. Boven Digul, Kab. Jayapura, Kab. Jayawijaya, Kab. Keerom, Kab. Mappi, Kab. Merauke, Kab. Mimika, Kab. Nabire, Kab. Yahukimo, Kab. Paniai, Kab. Pegunungan Bintang, Kab. Puncak Jaya, Kab. Sarmi, Kab. Supiori, Kab. Tolikara, Kab. Waropen, Kab. Yapen Waropen, Kota Jayapura;
- 11) Pengadaan sarana angkutan umum untuk melayani trayek perintis/pelajar/mahasiswa di kota sedang dan kota kecil;
- 12) Pengadaan sarana angkutan umum (bus Damri) untuk peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan, (kota besar dan metropolitan).

2. Transportasi Laut

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Laut di pulau Papua terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan

pelayanan. Pengembangan sistem jaringan transportasi laut meliputi upaya untuk:

- a. Meningkatkan efisiensi dan skala ekonomi investasi pengembangan pelabuhan laut dengan memanfaatkan jalur pelayaran internasional;
- b. Meningkatkan kelancaran proses koleksi, distribusi dan mobilitas orang dan barang dalam rangka mendukung pengembangan ekonomi wilayah;
- c. Meningkatkan aksesibilitas dari kawasan andalan dan kawasan budidaya lainnya ke tujuan pemasaran, baik ke kawasan sub-regional ASEAN, Asia Pasifik, maupun kawasan internasional lainnya;
- d. Meningkatkan volume perdagangan dalam negeri dan ekspor-impor melalui pelabuhan-pelabuhan nasional dan internasional;
- e. Mengembangkan sistem jaringan transportasi laut antar provinsi, antar pulau, dan antar negara.

Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional dengan prioritas penanganan meliputi:

- a. Pelabuhan Nasional di Jayapura, Manokwari, Sorong dan Biak;
- b. Pelabuhan Nasional di Sorong diarahkan menjadi pelabuhan internasional.

3. Transportasi Udara

Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Udara di pulau Papua yang terdiri dari bandar udara dan ruang udara meliputi upaya:

- a. Memantapkan fungsi bandara udara pusat penyebaran di wilayah Pulau Papua dalam rangka meningkatkan aksesibilitas antar kota dalam lingkup wilayah Pulau Papua maupun antar kota dalam lingkup nasional dan internasional;
 - b. Mendukung pengembangan potensi pariwisata pada lokasi-lokasi yang sangat potensial;
 - c. Membuka dan memantapkan jalur-jalur penerbangan internasional antara kota-kota PKN dengan negara tetangga dan negara-negara pusat pemasaran produksi dan jasa dari Pulau Papua, khususnya ke kawasan sub-regional ASEAN.
-
-

Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi:

- a. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Mopah - Merauke dan Sentani - Jayapura;
- b. Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Rendani - Manokwari, Frans Kaisepo - Biak, dan Nabire - Nabire, Timika - Timika, Wamena - Wamena, Domine Eduard Osok - Sorong, Waisai - Waisai;
- c. Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Torea - Fakfak, Utarom, Bintuni, Ijahabra, Wasior, Babo, Anggi, Kebar, Ransiki, Inanwatan, Teminabuan, Ayawasi, Kambuaya (Ayawaru), Werur, Jeffman, Merdey, Kokonao, Akimuga, Ombano, Moanamani, Kebo, Waghete (Waghete Baru), Bilai, Bilorai, Enarotali, Sudjarwo Tjondronegoro, Numfor, Tanah Merah, Kepi, Mindip Tanah, Senggo, Bomakia, Ewer, Bade, Kamur, Kimam, Manggelum, Bokondini, Oksibil, Batom, Ilaga, Elelim, Illu, Karubaga, Kelila, Kiwirok, Tiom, Yuruf, Mulia, Mararena, Lereh, Molof, Dabra, Okaba, Senggeh, Ubrub, Waris, dan Klamono.

BAB V P E N U T U P

Rencana Jangka Panjang Departemen Perhubungan Tahun 2005-2025 yang berisi visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan arah pembangunan transportasi nasional, merupakan pedoman bagi jajaran Departemen Perhubungan, mitra kerja dan masyarakat di dalam penyelenggaraan pembangunan transportasi nasional 20 tahun ke depan.

Rencana Jangka Panjang Departemen Perhubungan juga menjadi arah dan pedoman di dalam penyusunan Rencana Strategis Departemen Perhubungan, Rencana Kerja Departemen Perhubungan dan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga Departemen Perhubungan.

Keberhasilan pembangunan transportasi nasional dalam mewujudkan visi **Terwujudnya pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah**, perlu didukung oleh (1) Komitmen oleh seluruh jajaran Departemen Perhubungan; (2) Konsistensi kebijakan Departemen Perhubungan; (3) Keberpihakan kepada rakyat; dan (4) Peranserta aktif masyarakat dan dunia usaha.

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

Ir. JUSMAN SYAFII DJAMAL

Salinan resmi sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN

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

No	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Diperbaiki	Tamzil Saleh	Kabag Perj & Pertimbangan Hkm		
2.	Diperiksa	Tundjung Inderawan	Karo Perencanaan		
3.	Diperiksa	Heru Prasetyo	Karo Hukum & KSLN		
4.	Disetujui	H. Harijogi	Sekretaris Jenderal		

L A M P I R A N
TAHAPAN PEMBANGUNAN LIMA TAHUNAN
TAHUN 2005 - 2025

LAMPIRAN:
TAHAPAN PEMBANGUNAN LIMA TAHUNAN
TAHUN 2005-2025

NO.	PERSPEKTIF	PRIORITAS LIMA TAHUNAN/RENSTRA	TAHUN			
		2005-2009	2010-2014	2015-2019	2020-2025	
1.	VISI	Terwujudnya pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah				
2.	MISI	1. Mempertahankan tingkat pelayanan jasa transportasi; 2. Melaksanakan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan perundang-undangan, kelembagaan dan sumber daya manusia (SDM); 3. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi; 4. Meningkatkan kapasitas dan mendorong pengembangan teknologi transportasi dalam rangka menjamin tersedianya pelayanan transportasi yang berkelanjutan dengan kuantitas dan kualitas yang memadai.	1. Mempertahankan tingkat pelayanan jasa transportasi; 2. Melaksanakan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan perundang-undangan, kelembagaan dan sumber daya manusia (SDM); 3. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi; 4. Meningkatkan kapasitas dan mendorong pengembangan teknologi transportasi dalam rangka menjamin tersedianya pelayanan transportasi yang berkelanjutan dengan kuantitas dan kualitas yang memadai.	1. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi; 2. Meningkatkan kapasitas dan mendorong pengembangan teknologi transportasi dalam rangka menjamin tersedianya pelayanan transportasi yang berkelanjutan dengan kuantitas dan kualitas yang memadai. 3. Melaksanakan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan perundang-undangan, kelembagaan dan sumber daya manusia (SDM);	1. Meningkatkan kapasitas dan mendorong pengembangan teknologi transportasi dalam rangka menjamin tersedianya pelayanan transportasi yang berkelanjutan dengan kuantitas dan kualitas yang memadai. 2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi; 3. Melaksanakan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan perundang-undangan, kelembagaan dan sumber daya manusia (SDM);	

3.	SASARAN				
a.	TRANSPORTASI DARAT	a. Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang berkaitan dengan Lalu Lintas 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 angkutan sungai, danau dan penyeberangan; d. Terwujudnya pelayanan keperintisan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan dalam rangka meningkatkan aksesibilitas; e. Terwujudnya penurunan tingkat 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; h. Terwujudnya kecukupan prasarana dan sarana keselamatan baik pada angkutan jalan, maupun angkutan sungai, danau dan penyeberangan. i. Terwujudnya SDM bidang Perhubungan 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 alternative.	a. Terwujudnya penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas angkutan jalan dan muatan lebih; b. Terwujudnya peningkatan kelaikan moda transportasi jalan, moda transportasi angkutan sungai, danau dan penyeberangan; c. pelayanan keperintisan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan dalam rangka meningkatkan aksesibilitas; d. Terwujudnya penurunan tingkat 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; e. Terwujudnya keselamatan, keamanan dan kenyamanan angkutan umum yang ramah lingkungan, baik pada moda transportasi jalan maupun moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan; f. Terwujudnya angkutan massal yang cepat, aman dan nyaman di kawasan metropolitan. g. Terwujudnya kecukupan prasarana dan sarana keselamatan baik pada angkutan jalan, maupun angkutan sungai, danau dan penyeberangan.	a. Terwujudnya keselamatan, keamanan dan Kenyamanan angkutan umum yang ramah lingkungan, baik pada moda transportasi jalan maupun moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan; b. Terwujudnya angkutan massal yang cepat, aman dan nyaman di kawasan metropolitan. c. Terwujudnya kecukupan prasarana dan sarana keselamatan baik pada angkutan jalan, maupun angkutan sungai, danau dan penyeberangan.	a. Terwujudnya keselamatan, keamanan dan Kenyamanan angkutan umum yang ramah lingkungan, baik pada moda transportasi jalan maupun moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan; b. Terwujudnya angkutan massal yang cepat, aman dan nyaman di kawasan metropolitan. c. Terwujudnya kecukupan prasarana dan sarana keselamatan baik pada angkutan jalan, maupun angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

b.	TRANSPORTASI LAUT	a. Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang terkait dengan pelayaran dan kepelabuhanan; b. Terwujudnya peningkatan kinerja dan efisiensi pelabuhan, baik yang dikelola BUMN, BUMD maupun swasta; c. Terwujudnya cabotage 40% angkutan laut nasional d. Peningkatan pelayanan keperintisan sebesar $\geq 40\%$ dan pembangunan 14 unit kapal perrintis untuk menggantikan kapal-kapal barang milik swasta; e. Pembangunan 5 unit kapal penumpang tipe 2000 GT untuk peningkatan pelayanan angkutan laut penumpang kelas ekonomi untuk Indonesia Wilayah Timur; f. Terwujudnya 70% kecukupan sarana bantu navigasi pelayaran dan mampu berfungsi 24 jam; g. Terwujudnya 90 % keandalan sarana bantu navigasi pelayaran dan mampu berfungsi 24 jam; h. Terwujudnya kelaikan armada dan penurunan kecelakaan di laut; i. Terwujudnya sarana dan prasarana komunikasi pelayaran yang memadai (GMDSS, VTIS, SRS) sehingga jaringan sistem komunikasi pelayaran dapat menjangkau di seluruh wilayah perairan Indonesia setiap saat; j. Terwujudnya 40 % kecukupan kapal patroli KPLP dan tersedianya anggaran biaya operasional dan pemeliharaan untuk kapal-kapal patroli KPLP, biaya cadangan Bahan Bakar Minyak, <i>Patrol Vessels Management Systems</i>, Alat SAR di Laut, Alat Pemadam Kebakaran, dan Senjata Api dalam rangka penegakan hukum di laut; k. Terwujudnya kelancaran arus lalu lintas kapal yang aman dan tertib, pengawasan keselamatan pelayaran, implementasi <i>ISPS Code</i>, pengoptimalan bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut, perairan yang bersih dan peningkatan kesiapan sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai.	a. Terwujudnya multi operator kepelabuhanan; b. Terwujudnya peningkatan kinerja dan efisiensi pelabuhan, baik yang dikelola BUMN, BUMD maupun swasta; c. Terwujudnya cabotage 60% angkutan laut nasional; d. Peningkatan pelayanan keperintisan sebesar $\geq 40\%$ dan pembangunan 14 unit kapal perrintis untuk menggantikan kapal-kapal barang milik swasta; e. Pembangunan 5 unit kapal penumpang tipe 2000 GT untuk peningkatan pelayanan angkutan laut penumpang kelas ekonomi untuk Indonesia Wilayah Tengah dan Barat; f. Terwujudnya keberadaan perusahaan pelayaran nasional dalam keanggotaan MLO; g. Terwujudnya international hub port di kawasan barat dan timur Indonesia, yaitu Sabang, Belawan, Batam, Tanjung Priok/Bojonegara, Tanjung Perak dan Bitung; h. Terwujudnya 80% kecukupan sarana bantu navigasi pelayaran dan mampu berfungsi 24 jam; i. Terwujudnya 95 % keandalan sarana bantu navigasi pelayaran dan mampu berfungsi 24 jam; j. Terwujudnya kelaikan armada dan penurunan kecelakaan di laut; k. Terwujudnya sarana dan prasarana komunikasi pelayaran yang memadai (GMDSS, VTIS, SRS) sehingga jaringan sistem komunikasi pelayaran dapat menjangkau di seluruh wilayah perairan Indonesia setiap saat; l. Terwujudnya alur dan perlintasan yang aman di seluruh wilayah perairan Indonesia; m. Terwujudnya 60 % kecukupan kapal patroli KPLP dan tersedianya anggaran biaya operasional dan pemeliharaan untuk kapal-kapal patroli KPLP, biaya cadangan Bahan Bakar Minyak, <i>Patrol Vessels Management Systems</i>, Alat SAR di Laut, Alat Pemadam Kebakaran, dan Senjata Api dalam rangka penegakan hukum di laut; n. Terwujudnya kelancaran arus lalu lintas kapal yang aman dan tertib, pengawasan keselamatan pelayaran, implementasi <i>ISPS Code</i>, pengoptimalan bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut, perairan yang bersih dan peningkatan kesiapan sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai.	a. Terwujudnya multi operator kepelabuhanan; b. Terwujudnya cabotage 80% angkutan laut nasional; c. Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan sebesar $\geq 20\%$ dan digantikan dengan pelayanan komersial; d. Terwujudnya penurunan kompensasi biaya <i>PSO</i> sebesar 30%; e. Terwujudnya keberadaan perusahaan pelayaran nasional dalam keanggotaan MLO; f. Terwujudnya international hub port di kawasan barat dan timur Indonesia, yaitu Sabang, Belawan, Batam, Tanjung Priok/Bojonegara, Tanjung Perak dan Bitung; g. Terwujudnya 90% kecukupan sarana bantu navigasi pelayaran dan mampu berfungsi 24 jam; h. Terwujudnya 99% keandalan sarana Bantu navigasi pelayaran dan mampu berfungsi 24 jam; i. Terwujudnya sarana dan prasarana komunikasi pelayaran yang memadai (<i>GMDSS, VTIS, SRS</i>) sehingga jaringan sistem komunikasi pelayaran dapat menjangkau di seluruh wilayah perairan Indonesia setiap saat; j. Implementasi pemanfaatan teknologi informasi dalam operasional keselamatan pelayaran (SBNP, TELPEL); k. Terwujudnya alur dan perlintasan yang aman di seluruh wilayah perairan Indonesia; l. Terwujudnya 80 % kecukupan kapal patroli KPLP dan tersedianya anggaran biaya operasional dan pemeliharaan untuk kapal-kapal patroli KPLP, biaya cadangan Bahan Bakar Minyak, <i>Patrol Vessels Management Systems</i>, Alat SAR di Laut, Alat Pemadam Kebakaran, dan Senjata Api dalam rangka penegakan hukum di laut; m. Terwujudnya kelancaran arus lalu lintas kapal yang aman dan tertib, pengawasan keselamatan pelayaran, implementasi <i>ISPS Code</i>, pengoptimalan bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut, perairan yang bersih dan peningkatan kesiapan sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai.	a. Terwujudnya <i>cabotage</i> 100% angkutan laut nasional; b. Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan sebesar $\geq 30\%$ dan digantikan dengan pelayanan komersial; c. Terwujudnya penurunan kompensasi biaya <i>PSO</i> sebesar 40%; d. Terwujudnya international hub port di kawasan barat dan timur Indonesia, yaitu Sabang, Belawan, Batam, Tanjung Priok/Bojonegara, Tanjung Perak dan Bitung; e. Terwujudnya 100% kecukupan sarana bantu navigasi pelayaran dan mampu berfungsi 24 jam; f. Terwujudnya sarana dan prasarana komunikasi pelayaran yang memadai (<i>GMDSS, VTIS, SRS</i>) sehingga jaringan sistem komunikasi pelayaran dapat menjangkau di seluruh wilayah perairan Indonesia setiap saat; g. Sepenuhnya memanfaatkan kemajuan teknologi informasi dalam operasional keselamatan pelayaran (SBNP, TELPEL); h. Terwujudnya alur dan perlintasan yang aman di seluruh wilayah perairan Indonesia; i. Mempertahankan angka kecukupan dan keandalan SBNP Ditjen Hubla; j. Terwujudnya 100 % kecukupan kapal patroli KPLP dan tersedianya anggaran biaya operasional dan pemeliharaan untuk kapal-kapal patroli KPLP, biaya cadangan Bahan Bakar Minyak, <i>Patrol Vessels Management Systems</i>, Alat SAR di Laut, Alat Pemadam Kebakaran, dan Senjata Api dalam rangka penegakan hukum di laut; k. Terwujudnya kelancaran arus lalu lintas kapal yang aman dan tertib, pengawasan keselamatan pelayaran, implementasi <i>ISPS Code</i>, pengoptimalan bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut, perairan yang bersih dan peningkatan kesiapan sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai.
----	-------------------	---	---	--	--

c.	TRANSPORTASI UDARA	a. Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang terkait dengan penerbangan dan kebandarudaraan; b. Terwujudnya multi operator kebandarudaraan; c. Terwujudnya peningkatan keselamatan, keamanan dan kenyamanan pelayanan transportasi udara; d. Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan $\geq 20\%$ dan digantikan dengan pelayanan komersial atau <i>charter</i>; e. Terwujudnya peningkatan kelaikan armada dan instrument keselamatan penerbangan serta penurunan tingkat kecelakaan dan musibah penerbangan.	a. Terwujudnya multi operator kebandarudaraan; b. Terwujudnya <i>flag carrier</i> yang tangguh dan mampu bersaing di pasar internasional; c. Terwujudnya peningkatan keselamatan, keamanan dan kenyamanan pelayanan transportasi udara; d. Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan $\geq 30\%$ dan digantikan dengan pelayanan komersial atau <i>charter</i>; e. Terwujudnya peningkatan kelaikan armada dan instrument keselamatan penerbangan serta penurunan tingkat kecelakaan dan musibah penerbangan.	a. Terwujudnya <i>flag carrier</i> yang tangguh dan mampu bersaing di pasar internasional; b. Terwujudnya multi operator angkutan udara yang <i>sustainable</i>; c. Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan $\geq 40\%$ dan digantikan dengan pelayanan komersial atau <i>charter</i>;	a. Terwujudnya multi operator angkutan udara yang <i>sustainable</i>; b. Terwujudnya penurunan pelayanan keperintisan $\geq 50\%$ dan digantikan dengan pelayanan komersial atau <i>charter</i>;
d.	TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	a. Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang terkait dengan perkeretaapian; b. Terwujudnya Revitalisasi Perkeretaapian; c. Terwujudnya pelaksanaan cetak biru pembangunan transportasi perkeretaapian; d. Terwujudnya penurunan kecelakaan; e. Terwujudnya penurunan jumlah perlintasan sebidang; f. Terwujudnya jalur ganda pada seluruh jaringan kereta api di Jawa; g. Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan angkutan penumpang di Jawa dan Sumatera; h. Terwujudnya ketepatan waktu pelayanan KA; i. Terwujudnya ketepatan aksesibilitas; j. Terwujudnya keterpaduan intra dan antarmoda; k. Terwujudnya kapasitas angkut yang memadai.	a. Terwujudnya peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya yang terkait dengan perkeretaapian; b. Terwujudnya Revitalisasi Perkeretaapian; c. Terwujudnya pelaksanaan cetak biru pembangunan transportasi perkeretaapian; d. Terwujudnya penurunan kecelakaan; e. Terwujudnya penurunan jumlah perlintasan sebidang; f. Terwujudnya jalur ganda pada seluruh jaringan kereta api di Jawa; g. Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan angkutan penumpang di Jawa dan Sumatera; h. Terwujudnya jalur KA ke pusat-pusat industri, ke pelabuhan dan bandar udara; i. Terwujudnya ketepatan waktu pelayanan KA; j. Terwujudnya ketepatan aksesibilitas; k. Terwujudnya keterpaduan intra dan antarmoda; l. Terwujudnya kapasitas angkut yang memadai.	a. Terwujudnya pelaksanaan cetak biru pembangunan transportasi perkeretaapian; b. Terwujudnya penurunan kecelakaan; c. Terwujudnya penurunan jumlah perlintasan sebidang; d. Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan angkutan penumpang di Jawa dan Sumatera; e. Terwujudnya jalur KA ke pusat-pusat industri, ke pelabuhan dan bandar udara; f. Terwujudnya ketepatan waktu pelayanan KA; g. Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan angkutan barang (beban gandar ≥ 22 Ton) di Jawa, Sumatera dan Kalimantan; h. Terwujudnya ketepatan waktu pelayanan KA; i. Terwujudnya ketepatan aksesibilitas; j. Terwujudnya keterpaduan intra dan antarmoda; k. Terwujudnya kapasitas angkut yang memadai.	a. Terwujudnya pelaksanaan cetak biru pembangunan transportasi perkeretaapian; b. Terwujudnya penurunan kecelakaan; c. Terwujudnya penurunan jumlah perlintasan sebidang; d. Terwujudnya pembiayaan pemerintah untuk PSO bisa ditekan hingga dibawah 10% dari biaya operasi total KA. Untuk Jawa diharapkan seluruh kereta api tidak lagi disubsidi, di Sumatera subsidi maksimum 5% dan di pulau lain bisa mencapai 10% hingga maksimum 20%; e. Terwujudnya jaringan kereta api Trans Sumatera, Trans Kalimantan, Trans Sulawesi, Trans Jawa-Bali; f. Terwujudnya jalur ganda pada seluruh jaringan kereta api di Jawa; g. Terwujudnya peningkatan kinerja pelayanan angkutan barang (beban gandar ≥ 22 Ton) di Jawa, Sumatera dan Kalimantan; h. Terwujudnya kereta api berkecepatan tinggi di Pulau Jawa; i. Terwujudnya ketepatan waktu pelayanan KA; j. Terwujudnya ketepatan aksesibilitas; k. Terwujudnya keterpaduan intra dan antarmoda; l. Terwujudnya kapasitas angkut yang memadai.

4.	ARAH PEMBANGUNAN TRANSPORTASI JANGKA PANJANG				
A.	PULAU SUMATERA				
1)	TRANSPORTASI DARAT a) TRANSPORTASI JALAN	Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi jalan di Pulau Sumatera meliputi: a) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Bakauheni - Ketapang - Labuhan Maringgai - Sukadana - Menggala - Mesuji - Kayu Agung - Palembang - Pangkalan Balai - Betung - Jambi - Rengat - Pekanbaru - Dumai - Rantau Prapat - Kisaran - Tebing Tinggi - Lubuk Pakam - Medan - Binjai - Langsa - Lhokseumawe - Banda Aceh;	Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi jalan di Pulau Sumatera meliputi: a) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Bakauheni - Ketapang - Labuhan Maringgai - Sukadana - Menggala - Mesuji - Kayu Agung - Palembang - Pangkalan Balai - Betung - Jambi - Rengat - Pekanbaru - Dumai - Rantau Prapat - Kisaran - Tebing Tinggi - Lubuk Pakam - Medan - Binjai - Langsa - Lhokseumawe - Banda Aceh;	Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi jalan di Pulau Sumatera meliputi: a) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Tengah dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bakauheni - Kalianda - Bandar Lampung - Bandar Jaya - Kota Bumi - Bukit Kemuning - Blambangan Umpu - Baturaja - Muara Enim - Lahat - Lubuk Linggau - Muara Bungo - Solok - Bukittinggi - Kotanopan - Panyabungan - Padang Sidempuan - Tarutung - Sidikalang - Kutacane - Blang Kejeren - Takengon - Geumpang - Keumala - Jantho - Seulimeum - Banda Aceh; b) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan Jalan Lintas Barat dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bandar Lampung - Pringsewu - Kota Agung - Krui - Manna - Bengkulu - Painan - Padang - Pariaman - Simpang Empat - Natal - Batumumdom - Sibolga - Barus - Subulussalam - Tapaktuan - Meulaboh - Banda Aceh;	Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi jalan di Pulau Sumatera meliputi: a) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Tengah dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bakauheni - Kalianda - Bandar Lampung - Bandar Jaya - Kota Bumi - Bukit Kemuning - Blambangan Umpu - Baturaja - Muara Enim - Lahat - Lubuk Linggau - Muara Bungo - Solok - Bukittinggi - Kotanopan - Panyabungan - Padang Sidempuan - Tarutung - Sidikalang - Kutacane - Blang Kejeren - Takengon - Geumpang - Keumala - Jantho - Seulimeum - Banda Aceh; b) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan Jalan Lintas Barat dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bandar Lampung - Pringsewu - Kota Agung - Krui - Manna - Bengkulu - Painan - Padang - Pariaman - Simpang Empat - Natal - Batumumdom - Sibolga - Barus - Subulussalam - Tapaktuan - Meulaboh - Banda Aceh;

		b) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan jalan pengumpan yang menghubungkan Lintas Barat, Lintas Tengah dan/atau Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Simpang Peut - Jeuram - Beutong Ateuh - Takengon - Bireun; Babah Ron - Trangon - Blang Kejeren - Pinding - Lokop - Peurelak; Jantho - Lamno; Singkil - Sidikalang - Kabanjahe - Medan; Sibolga - Tarutung - Pematang Siantar - Tebing Tinggi; Padang - Bukittinggi - Pekanbaru; Kiliran Jao - Rengat - Kuala Enok; Kiliran Jao - Taluk Kuantan - Pekanbaru; Pekanbaru - Bangkinan - Rantau Berangin; Simpang Kumuh - Kota Tengah - Sei Rangau - Duri; Sei Akar - Bagan Jaya - Enok; Rumbai Jaya - Bagan Jaya - Enok - Kuala Enok; Ujung Batu - Rokan - Batas Sumbar; Muara Bungo - Jambi - Muara Sabak; Sungai Penuh - Sarolangun - Tembesi - Jambi; Lubuk Linggau - Curup - Bengkulu; Tanjung Iman - Muara Sahung - Baturaja; Muara Enim - Palembang - Tanjung Apiapi; Muntok - Pangkalpinang; Tanjung Pandan - Manggar; Krui - Liwa - Bukit Kemuning, Labuhan Meringgai - Simpang Sidomulyo, Tegineneng Metro - Sukadana, dan Terbanggi Besar - Menggala. c) Pengembangan keselamatan di Pulau Sumatera meliputi : ➢ Perbaikan DRK/LBK ➢ Penyelenggaraan <i>Road Safety Audit</i> ➢ Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah) ➢ Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap propinsi se-Sumatera ➢ Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Sumatera d) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): <i>Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads</i>, melalui pendekatan 5E (<i>Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons</i>	b) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan jalan pengumpan yang menghubungkan Lintas Barat, Lintas Tengah dan/atau Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Simpang Peut - Jeuram - Beutong Ateuh - Takengon - Bireun; Babah Ron - Trangon - Blang Kejeren - Pinding - Lokop - Peurelak; Jantho - Lamno; Singkil - Sidikalang - Kabanjahe - Medan; Sibolga - Tarutung - Pematang Siantar - Tebing Tinggi; Padang - Bukittinggi - Pekanbaru; Kiliran Jao - Rengat - Kuala Enok; Kiliran Jao - Taluk Kuantan - Pekanbaru; Pekanbaru - Bangkinan - Rantau Berangin; Simpang Kumuh - Kota Tengah - Sei Rangau - Duri; Sei Akar - Bagan Jaya - Enok; Rumbai Jaya - Bagan Jaya - Enok - Kuala Enok; Ujung Batu - Rokan - Batas Sumbar; Muara Bungo - Jambi - Muara Sabak; Sungai Penuh - Sarolangun - Tembesi - Jambi; Lubuk Linggau - Curup - Bengkulu; Tanjung Iman - Muara Sahung - Baturaja; Muara Enim - Palembang - Tanjung Apiapi; Muntok - Pangkalpinang; Tanjung Pandan - Manggar; Krui - Liwa - Bukit Kemuning, Labuhan Meringgai - Simpang Sidomulyo, Tegineneng Metro - Sukadana, dan Terbanggi Besar - Menggala.	
--	--	--	---	--

	b) TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN	Pengembangan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan jaringan transportasi sungai untuk pelayanan angkutan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang diarahkan pada daerah-daerah potensial di Pulau Sumatera dan yang diarahkan menjadi tulang punggung sistem transportasi serta diharapkan dapat membuka daerah yang terisolir; b) Memprioritaskan pengembangan angkutan sungai pada lintas-lintas yang sulit dikembangkan dengan jaringan jalan pada sungai-sungai: Musi, Batanghari, dan Indragiri;	Pengembangan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan jaringan transportasi sungai untuk pelayanan angkutan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang diarahkan pada daerah-daerah potensial di Pulau Sumatera dan yang diarahkan menjadi tulang punggung sistem transportasi serta diharapkan dapat membuka daerah yang terisolir; b) Memprioritaskan pengembangan angkutan sungai pada lintas-lintas yang sulit dikembangkan dengan jaringan jalan pada sungai-sungai: Musi, Batanghari, dan Indragiri;	Pengembangan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan meliputi upaya untuk mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Sumatera yang memiliki interaksi kuat yang meliputi: Kepulauan Riau dengan Kalimantan Barat yang menghubungkan Natuna - Pontianak, Kalimantan Barat dengan Bangka Belitung yang menghubungkan Ketapang - Manggar, Bangka Belitung dengan DKI Jakarta yang menghubungkan Sadai - Jakarta, dan Lampung dengan Banten yang menghubungkan Bakauheni - Merak;	Pengembangan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Sumatera yang memiliki interaksi kuat yang meliputi: Kepulauan Riau dengan Kalimantan Barat yang menghubungkan Natuna - Pontianak, Kalimantan Barat dengan Bangka Belitung yang menghubungkan Ketapang - Manggar, Bangka Belitung dengan DKI Jakarta yang menghubungkan Sadai - Jakarta, dan Lampung dengan Banten yang menghubungkan Bakauheni - Merak; b) Mengarahkan pengembangan lintas penyeberangan antar provinsi dan lintas penyeberangan antar kabupaten/kota dengan interaksi kuat di Pulau Sumatera yang meliputi: Sabang - Banda Aceh, Sinabang - Labuhan Haji, Sinabang - Meulaboh, Singkil - Pulau Banyak, Gunung Sitoli - Sibolga, Pangkalpinang - Tanjung Pandan, Palembang - Muntok, Pandang - Kep. Mentawai, Kuala Tungkal - Tanjung Pinang, Dumai - Bengkalis - Tanjung Balai Karimun - Batam, Batam - Natuna, dan Enggano - Bengkulu; c) Mengembangkan jaringan transportasi danau di Danau Toba, Danau Ranau, dan Danau Laut Tawar.
--	--	---	---	--	---

2).	TRANSPORTASI LAUT	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Batam sebagai <i>hub international port</i> karena memiliki letak geografis relatif dekat dengan pelabuhan Singapura, sehingga strategi yang dibangun adalah menetapkan Pelabuhan Batam sebagai komplementer dari Pelabuhan Singapura dan ke depan secara bertahap dikembangkan sebagai <i>hub international port</i>. Kandidat pelabuhan lain yang dapat diproyeksikan sebagai <i>hub internasional port</i> adalah Belawan terutama untuk melayani <i>liquid/bulk cargo</i>. Pelabuhan lain di Pulau Sumatera akan berperan sebagai <i>feeder</i> bagi Pelabuhan Batam. b) Pelabuhan Internasional di Teluk Bayur - Padang dan Dumai. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Belawan, Dumai, Teluk Bayur, Tg. Pinang, Pekanbaru, Palembang dan Panjang	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Batam sebagai <i>hub international port</i> karena memiliki letak geografis relatif dekat dengan pelabuhan Singapura, sehingga strategi yang dibangun adalah menetapkan Pelabuhan Batam sebagai komplementer dari Pelabuhan Singapura dan ke depan secara bertahap dikembangkan sebagai <i>hub international port</i>. Kandidat pelabuhan lain yang dapat diproyeksikan sebagai <i>hub internasional port</i> adalah Belawan terutama untuk melayani <i>liquid/bulk cargo</i>. Pelabuhan lain di Pulau Sumatera akan berperan sebagai <i>feeder</i> bagi Pelabuhan Batam. b) Pelabuhan Internasional di Teluk Bayur - Padang dan Dumai. c) Pelabuhan Nasional di Malahayati, Meulaboh, Lhokseumawe, Tanjung Pinang, Sibolga, Pekanbaru/Tanjung Buton, Pulau Baai, Tanjung Balai Karimun, Tanjung Balai Asahan, Tembilahan, Ranai, Kuala Tanjung, Moro Sulit, Muara Sabak, Tanjung Batu, Tanjung Kedabu, Rengat, Pulau Kijang, Kuala Enok, Perawang, Pulau Sambu, Singkep - Dabo, Sungai Pakning, Buatan, dan Panjang; Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Belawan, Dumai, Teluk Bayur, Tg. Pinang, Pekanbaru, Palembang dan Panjang	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pelabuhan Nasional di Malahayati, Meulaboh, Lhokseumawe, Tanjung Pinang, Sibolga, Pekanbaru/Tanjung Buton, Pulau Baai, Tanjung Balai Karimun, Tanjung Balai Asahan, Tembilahan, Ranai, Kuala Tanjung, Moro Sulit, Muara Sabak, Tanjung Batu, Tanjung Kedabu, Rengat, Pulau Kijang, Kuala Enok, Perawang, Pulau Sambu, Singkep - Dabo, Sungai Pakning, Buatan, dan Panjang; b) Pelabuhan Regional di Singkil, Kuala Langsa, Pangkalan Brandan, Bagansiapi-api, Pangkalan Dodek, Gunung Sitoli, Teluk Dalam, Sinabang, Bintuhan, Kuala Gaung, Kuala Tungkal, Nipah Panjang, Panipahan, Panjalal, Serasan, Sungai Liat, Tanjung Api-api/Palembang, Kota Agung, Sungai Guntung, dan Bakauheni; b) Pelabuhan Lokal di Tanjung Kedabu dan Pulau Kijang. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Belawan, Dumai, Teluk Bayur, Tg. Pinang, Pekanbaru, Palembang dan Panjang
-----	-------------------	--	---	--

3)	TRANSPORTASI UDARA	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Polonia/Kuala Namu - Medan dan Hang Nadim - Batam; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Sultan Syarif Qasim II - Pekanbaru, Sultan Mahmud Badaruddin II - Palembang dan Minangkabau International Airport Ketaping - Padang;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Polonia/Kuala Namu - Medan dan Hang Nadim - Batam; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Sultan Syarif Qasim II - Pekanbaru, Sultan Mahmud Badaruddin II - Palembang dan Minangkabau International Airport Ketaping - Padang;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Sultan Iskandar Muda - Banda Aceh, Kijang - Tanjung Pinang, Sultan Thaha - Jambi, Raden Inten - Bandar Lampung, Ranai - Natuna, Pinang Kampai - Dumai, Fatmawati - Bengkulu, HS Hanandjoeddin - Tanjung Pandan, Depati Amir - Pangkal Pinang; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Cut Nyak Dien - Meulaboh, Rembele - Takengon, Maemun Saleh-Sabang, Lasikin - Sinabang, Teuku Cut Ali - Tapaktuan, Aek Godang - Padang Sidempuan, Sibisa - Parapat, Pulau-pulau Batu - Nias Selatan, Silangit - Tapanuli Utara, DR.FL.Tobing - Tapanuli Tengah, Binaka - Gunung Sitoli, Dabo - Singkep, Japura - Rengat, Sei Bati - Tanjung Balai Karimun, Rokot - Sipora, Kerinci - Sungai Penuh, dan Lubuk Linggau dengan prioritas sedang.	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Sultan Iskandar Muda-Banda Aceh, Kijang - Tanjung Pinang, Sultan Thaha - Jambi, Raden Inten - Bandar Lampung, Ranai - Natuna, Pinang Kampai - Dumai, Fatmawati - Bengkulu, HS Hanandjoeddin - Tanjung Pandan, Depati Amir - Pangkal Pinang; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Cut Nyak Dien - Meulaboh, Rembele - Takengon, Maemun Saleh - Sabang, Lasikin - Sinabang, Teuku Cut Ali-Tapaktuan, Aek Godang - Padang Sidempuan, Sibisa - Parapat, Pulau-pulau Batu - Nias Selatan, Silangit - Tapanuli Utara, DR.FL.Tobing - Tapanuli Tengah, Binaka - Gunung Sitoli, Dabo - Singkep, Japura - Rengat, Sei Bati - Tanjung Balai Karimun, Rokot - Sipora, Kerinci - Sungai Penuh, dan Lubuk Linggau dengan prioritas sedang.
----	--------------------	---	---	---	---

4.	TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sumatera difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: - Peningkatan keselamatan dan pelayanan yang dilakukan melalui pendekatan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana, audit khusus prasarana dan sarana, pelaksanaan <i>random check</i> sarana, pengujian petugas operasi dan peningkatan keselamatan di JPL (penjaga perlintasan kereta api); - Peningkatan jumlah armada dan utilitasnya yang dilakukan melalui efisiensi operasi dengan maksimalisasi daya tarik lokomotif, serta optimalisasi armada dengan maksimalisasi jarak tempuh lokomotif, kereta dan gerbong (km lok, km kereta, km gerbong); - Peningkatan kapasitas lintas yang dilakukan melalui: - Pembangunan pos blok pada lintas Tanjung Enim - Tarahan dan lintas Prabumulih - Kertapati; - Pembangunan parsial <i>double track</i> dan <i>shortcut</i> antara lain pada lintas antara Tulung Buyut - Blambangan Umpu, Tanjung Enim - Baturaja, dan Rejosari - Tarahan; - Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera yang lebih dititikberatkan ke angkutan barang dan sebagian angkutan penumpang dan diwujudkan secara bertahap menurut prioritasnya, diantaranya meliputi: - Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Besitang - Banda Aceh - Uleeulee, Duri - Pekanbaru - Muaro, Teluk Kuantan - Muaro Bungo, Betung - Simpang, Simpang - Tj. Api-api, KM3 - Bakauheni, Teluk Kuantan - Muarobungo - Jambi; - Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas sedang pada lintas: Rantau Prapat - Duri - Dumai, Jambi - Betung; - Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas rendah pada lintas: Kota Padang - Bengkulu, Bengkulu - Padang, Sibolga - Padang Sidempuan - Rantau Prapat, Pekanbaru - Jambi, dan Muaro - Teluk Kuantan - Rengat - Kuala Enok; - Sistem jaringan Kereta Api Batubara dengan prioritas tinggi pada lintas: Tanjung Enim - Prabumulih - Tarahan, Tanjung Enim - Kertapati - Tanjung Api-Api.	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sumatera difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: - Peningkatan keselamatan dan pelayanan yang dilakukan melalui pendekatan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana, audit khusus prasarana dan sarana, pelaksanaan <i>random check</i> sarana, pengujian petugas operasi dan peningkatan keselamatan di JPL (penjaga perlintasan kereta api); - Peningkatan jumlah armada dan utilitasnya yang dilakukan melalui efisiensi operasi dengan maksimalisasi daya tarik lokomotif, serta optimalisasi armada dengan maksimalisasi jarak tempuh lokomotif, kereta dan gerbong (km lok, km kereta, km gerbong); - Peningkatan kapasitas lintas yang dilakukan melalui: - Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera yang lebih dititikberatkan ke angkutan barang dan sebagian angkutan penumpang dan diwujudkan secara bertahap menurut prioritasnya, diantaranya meliputi: - Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Besitang - Banda Aceh - Uleeulee, Duri - Pekanbaru - Muaro Bungo, Betung - Simpang, Simpang - Tj. Api-api, KM3 - Bakauheni, Teluk Kuantan - Muarobungo - Jambi; - Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas sedang pada lintas: Rantau Prapat - Duri - Dumai, Jambi - Betung; - Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas rendah pada lintas: Kota Padang - Bengkulu, Bengkulu - Padang, Sibolga - Padang Sidempuan - Rantau Prapat, Pekanbaru - Jambi, Muaro - Teluk Kuantan - Rengat - Kuala Enok;	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sumatera difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: - Peningkatan keselamatan dan pelayanan yang dilakukan melalui pendekatan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana, audit khusus prasarana dan sarana, pelaksanaan <i>random check</i> sarana, pengujian petugas operasi dan peningkatan keselamatan di JPL (penjaga perlintasan kereta api); - Peningkatan jumlah armada dan utilitasnya yang dilakukan melalui efisiensi operasi dengan maksimalisasi daya tarik lokomotif, serta optimalisasi armada dengan maksimalisasi jarak tempuh lokomotif, kereta dan gerbong (km lok, km kereta, km gerbong); - Peningkatan kapasitas lintas yang dilakukan melalui: - Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera yang lebih dititikberatkan ke angkutan barang dan sebagian angkutan penumpang dan diwujudkan secara bertahap menurut prioritasnya, diantaranya meliputi: - Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Besitang - Banda Aceh - Uleeulee, Duri - Pekanbaru - Muaro Bungo, Betung - Simpang, Simpang - Tj. Api-api, KM3 - Bakauheni, Teluk Kuantan - Muarobungo - Jambi; - Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas sedang pada lintas: Rantau Prapat - Duri - Dumai, Jambi - Betung;
----	--------------------------------	--	---	---

		d. Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di Kota Medan, Lampung, Palembang, Pekanbaru dan Padang; e. Mengaktifkan lintas cabang dan menghidupkan kembali lintas mati yang potensial untuk angkutan barang dan penumpang; f. Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda terutama di Kota Palembang, Lampung, Padang, Medan dan Pekanbaru; g. Pembangunan jalur KA baru yang direncanakan dengan beban gandar 18-22 ton dengan lebar <i>spoor</i> 1.435 mm	b) Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas sedang pada lintas: Rantau Prapat - Duri - Dumai, Jambi - Betung; c) Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas rendah pada lintas: Kota Padang - Bengkulu, Pekanbaru - Jambi; d. Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di Kota Lampung, Palembang dan Medan; e. Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda terutama di Kota Palembang, Lampung, Medan dan Padang.	2) Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di Kota Lampung, Palembang, Medan dan Padang; 3) Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda terutama di Kota Lampung, Medan dan Padang.	(c) Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas rendah pada lintas: Kota Padang - Bengkulu, Bengkulu - Padang, Sibolga - Padang Sidempuan - Rantau Prapat, Pekanbaru - Jambi, Muaro - Teluk Kuantan - Rengat - Kuala Enok; d. Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di kota Medan, Padang, dan Pekanbaru; e. Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda terutama di Kota Pekanbaru.
--	--	--	--	--	--

B.	PULAU JAWA DAN BALI				
1)	TRANSPORTASI DARAT				
	a) TRANSPORTASI JALAN	Peningkatan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di pulau Jawa-Bali menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan di Jalan Lintas Utara Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Merak - Tangerang - Jakarta - Bekasi - Cirebon - Tegal - Pekalongan - Kendal - Demak - Semarang - Kudus - Tuban - Surabaya - Sidoarjo - Pasuruan - Probolinggo - Situbondo - Banyuwangi dengan prioritas tinggi; b) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan di Lintas Tengah Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Labuan - Rangkas Bitung - Bogor - Sukabumi - Cianjur - Bandung - Tasikmalaya - Wangon - Purwokerto - Banyumas - Wonosobo - Secang - Ambarawa - Bawen - Salatiga - Boyolali - Surakarta - Sragen - Ngawi - Madiun - Nganjuk - Jombang - Mojokerto - Surabaya dengan prioritas tinggi; c) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas dan Jalan Pengumpan di Pulau Bali untuk mendukung fungsinya sebagai jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan kota-kota pesisir di Pulau Bali pada ruas-ruas: Gilimanuk - Seririt - Singaraja - Amlapura - Padang Bai, dan Padang Bai - Semarapura - Gianyar - Denpasar - Tabanan - Negara - Gilimanuk, Denpasar - Mengwi - Bedugul - Singaraja, Tohpati - Kusamba, Kuta - Tanah Lot, dan Bringkit - Batuan - Purnama dengan prioritas tinggi;	Peningkatan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di pulau Jawa-Bali menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan di Jalan Lintas Utara Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Merak - Tangerang - Jakarta - Bekasi - Cirebon - Tegal - Pekalongan - Kendal - Demak - Semarang - Kudus - Tuban - Surabaya - Sidoarjo - Pasuruan - Probolinggo - Situbondo - Banyuwangi dengan prioritas tinggi; b) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan di Lintas Tengah Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Labuan - Rangkas Bitung - Bogor - Sukabumi - Cianjur - Bandung - Tasikmalaya - Wangon - Purwokerto - Banyumas - Wonosobo - Secang - Ambarawa - Bawen - Salatiga - Boyolali - Surakarta - Sragen - Ngawi - Madiun - Nganjuk - Jombang - Mojokerto - Surabaya dengan prioritas tinggi; c) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas dan Jalan Pengumpan di Pulau Bali untuk mendukung fungsinya sebagai jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan kota-kota pesisir di Pulau Bali pada ruas-ruas: Gilimanuk - Seririt - Singaraja - Amlapura - Padang Bai, dan Padang Bai - Semarapura - Gianyar - Denpasar - Tabanan - Negara - Gilimanuk, Denpasar - Mengwi - Bedugul - Singaraja, Tohpati - Kusamba, Kuta - Tanah Lot, dan Bringkit - Batuan - Purnama dengan prioritas tinggi;	Peningkatan sistem jaringan transportasi jalan di pulau Jawa-Bali menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Selatan Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Merak - Labuan - Cibaliung - Malingping - Simpang - Pelabuhan Ratu - Pamengpeuk - Pangandaran - Cilacap - Yogyakarta - Wonosari - Pacitan - Trenggalek - Tulungagung - Lumajang - Jember - Banyuwangi dengan prioritas sedang; b) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Pengumpan yang menghubungkan kota-kota: Probolinggo - Lumajang, Gempol - Malang - Kepanjen, Jombang - Kertosono - Kediri - Tulungagung, Madiun - Ponorogo - Pacitan, Semarang - Ungaran - Bawen - Salatiga - Surakarta - Klaten - Yogyakarta, Yogyakarta - Magelang, Tegal - Prupuk - Ajibarang - Wangon - Cilacap, Palimanan - Kadipaten - Sumedang - Bandung, Ciamis - Cikijing - Kuningan - Cirebon, Cibadak - Cikidang - Pelabuhan Ratu, Banjar - Pangandaran, Sadang - Subang - Cikamurang - Jangga, dan Cikampek - Purwakarta - Bandung dengan prioritas sedang; c) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Pulau Madura untuk mendukung fungsinya sebagai jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan kota-kota pesisir di Pulau Madura: Bangkalan - Ketapang - Sumenep - Pamekasan - Sampang - Bangkalan dengan prioritas sedang;	Peningkatan sistem jaringan transportasi jalan di pulau Jawa-Bali menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Selatan Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota: Merak - Labuan - Cibaliung - Malingping - Simpang - Pelabuhan Ratu - Pamengpeuk - Pangandaran - Cilacap - Yogyakarta - Wonosari - Pacitan - Trenggalek - Tulungagung - Lumajang - Jember - Banyuwangi dengan prioritas sedang; b) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Pengumpan yang menghubungkan jaringan jalan Lintas Utara Tengah - Selatan di Pulau Jawa dan menghubungkan kota-kota: Probolinggo - Lumajang, Gempol - Malang - Kepanjen, Jombang - Kertosono - Kediri - Tulungagung, Madiun - Ponorogo - Pacitan, Semarang - Ungaran - Bawen - Salatiga - Surakarta - Klaten - Yogyakarta, Yogyakarta - Magelang, Tegal - Prupuk - Ajibarang - Wangon - Cilacap, Palimanan - Kadipaten - Sumedang - Bandung, Ciamis - Cikijing - Kuningan - Cirebon, Cibadak - Cikidang - Pelabuhan Ratu, Banjar - Pangandaran, Sadang - Subang - Cikamurang - Jangga, dan Cikampek - Purwakarta - Bandung dengan prioritas sedang; c) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Pulau Madura untuk mendukung fungsinya sebagai jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan kota-kota pesisir di Pulau Madura: Bangkalan - Ketapang - Sumenep - Pamekasan - Sampang - Bangkalan dengan prioritas sedang;

		d) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan Jalan Bebas Hambatan pada koridor-koridor berkepadatan tinggi yang menghubungkan kota-kota dan/atau pusat-pusat kegiatan Jakarta - Tangerang - Balaraja - Merak - Bojonegara, Jakarta - Cikampek, Cikampek - Cirebon, Semarang - Surakarta - Surabaya, Semarang - Kudus, dan Surabaya - Gresik, serta jaringan jalan lingkaran bebas hambatan pada kawasan perkotaan Jabodetabek, Gerbangkertosusilo, dan Semarang dengan prioritas tinggi; e) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pembangunan jembatan antar pulau pada koridor-koridor utama, antara Pulau Jawa - Pulau Sumatera dan Pulau Jawa - Pulau Madura dengan prioritas tinggi. f) Pengembangan keselamatan di Jawa dan Bali meliputi: ➤ Perbaikan DRK/LBK ➤ Penyelenggaraan <i>Road Safety Audit</i> ➤ Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah) ➤ Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap provinsi se-Jawa dan Bali ➤ Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Jawa dan Bali g) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): <i>Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads</i>, melalui pendekatan 5E (<i>Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons</i>).	d) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan Jalan Bebas Hambatan pada koridor-koridor berkepadatan tinggi yang menghubungkan kota-kota dan/atau pusat-pusat kegiatan Jakarta - Tangerang - Balaraja - Merak - Bojonegara, Jakarta - Cikampek, Cikampek - Cirebon, Semarang - Surakarta - Surabaya, Semarang - Kudus, dan Surabaya - Gresik, serta jaringan jalan lingkaran bebas hambatan pada kawasan perkotaan Jabodetabek, Gerbangkertosusilo, dan Semarang dengan prioritas tinggi; e) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pengembangan pelayanan jaringan jalan dalam rangka mendukung percepatan pengembangan wilayah pada kawasan-kawasan potensial berkembang di Jawa bagian Selatan, dengan perhatian khusus pada Provinsi Banten, Jawa Barat, Yogyakarta, dan Jawa Timur agar memperhatikan secara ketat kawasan-kawasan berfungsi lindung; f) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pembangunan jembatan antar pulau pada koridor-koridor utama, antara Pulau Jawa - Pulau Sumatera dan Pulau Jawa - Pulau Madura dengan prioritas tinggi.	d) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan Jalan Bebas Hambatan: Jakarta - Bogor, Ciawi - Sukabumi - Padalarang, Bandung - Cilacap, Cikampek - Puwakarta - Padalarang - Bandung, Cileunyi - Sumedang - Dawuan - Palimanan, Cikarang - Tanjung Priok, Cilacap - Cirebon, Yogyakarta - Surakarta, Surabaya - Malang, Surabaya - Pasuruan - Situbondo - Banyuwangi, Waru - Krian, Waru - Wonokromo - Tanjung Perak, dan Surabaya - Mojokerto dengan prioritas sedang; e) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pengembangan pelayanan jaringan jalan dalam rangka mendukung percepatan pengembangan wilayah pada kawasan-kawasan potensial berkembang di Jawa bagian Selatan, dengan perhatian khusus pada Provinsi Banten, Jawa Barat, Yogyakarta, dan Jawa Timur agar memperhatikan secara ketat kawasan-kawasan berfungsi lindung; f) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pembangunan jembatan antar pulau pada koridor-koridor utama, antara Pulau Jawa - Pulau Sumatera dan Pulau Jawa - Pulau Madura dengan prioritas tinggi.	d) Pembinaan dan penentuan lokasi fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan Jalan Bebas Hambatan: Jakarta - Bogor, Ciawi - Sukabumi - Padalarang, Bandung - Cilacap, Cikampek - Puwakarta - Padalarang - Bandung, Cileunyi - Sumedang - Dawuan - Palimanan, Cikarang - Tanjung Priok, Cilacap - Cirebon, Yogyakarta - Surakarta, Surabaya - Malang, Surabaya - Pasuruan - Situbondo - Banyuwangi, Waru - Krian, Waru - Wonokromo - Tanjung Perak, dan Surabaya - Mojokerto dengan prioritas sedang;
--	--	---	--	--	---

	b) TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan peyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Jawa-Bali pada lintas utama yang memiliki interaksi kuat yang meliputi Merak - Bakauheni, DKI Jakarta - Bangka Belitung, Semarang - Banjarmasin, Kendal - Kumai, Lamongan - Banjarmasin, Lamongan - Takalar, Lamongan - Bima - Kupang, Ketapang - Gilimanuk, dan Padang Bai - Lembar; b) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar Kabupaten/Kota dengan interaksi kuat di Pulau Jawa-Bali yang meliputi: Ujung - Kamal, Gresik - Bawean, Jangkar - Kalianget - Pulau Kangean.	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan peyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Jawa-Bali pada lintas utama yang memiliki interaksi kuat yang meliputi Merak - Bakauheni, DKI Jakarta - Bangka Belitung, Semarang - Banjarmasin, Kendal - Kumai, Lamongan - Banjarmasin, Lamongan - Takalar, Lamongan - Bima - Kupang, Ketapang - Gilimanuk, dan Padang Bai - Lembar; b) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar Kabupaten/Kota dengan interaksi kuat di Pulau Jawa-Bali yang meliputi: Ujung - Kamal, Gresik - Bawean, Jangkar - Kalianget - Pulau Kangean.	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan peyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Jawa-Bali pada lintas utama yang memiliki interaksi kuat yang meliputi Merak - Bakauheni, DKI Jakarta - Bangka Belitung, Semarang - Banjarmasin, Kendal - Kumai, Lamongan - Banjarmasin, Lamongan - Takalar, Lamongan - Bima - Kupang, Ketapang - Gilimanuk, dan Padang Bai - Lembar; b) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar Kabupaten/Kota dengan interaksi kuat di Pulau Jawa-Bali yang meliputi: Ujung - Kamal, Gresik - Bawean, Jangkar - Kalianget - Pulau Kangean.	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan peyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Jawa-Bali pada lintas utama yang memiliki interaksi kuat yang meliputi Merak - Bakauheni, DKI Jakarta - Bangka Belitung, Semarang - Banjarmasin, Kendal - Kumai, Lamongan - Banjarmasin, Lamongan - Takalar, Lamongan - Bima - Kupang, Ketapang - Gilimanuk, dan Padang Bai - Lembar; b) Mengembangkan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar Kabupaten/Kota dengan interaksi kuat di Pulau Jawa-Bali yang meliputi: Ujung - Kamal, Gresik - Bawean, Jangkar - Kalianget - Pulau Kangean.
--	--	---	---	---	---

2)	TRANSPORTASI LAUT	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Kandidat Pelabuhan <i>Hub Internasional</i> di Tanjung Priok/ Bojanegara dan Tanjung Perak - Surabaya. Pengembangan harus terintegrasi dengan kegiatan <i>processing/industrial zone</i> di sekitarnya; b) Pelabuhan Internasional di Tanjung Emas - Semarang, Tanjung Intan - Cilacap, dan Benoa - Bali; Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Tg. Priok, Banten, Tg. Emas, Tg. Intan, Tg. Perak dan Benoa.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Kandidat Pelabuhan Hub Internasional di Tanjung Priok/ Bojanegara dan Tanjung Perak - Surabaya. Pengembangan harus terintegrasi dengan kegiatan <i>processing/industrial zone</i> di sekitarnya; b) Pelabuhan Internasional di Tanjung Emas - Semarang, Tanjung Intan - Cilacap, dan Benoa - Bali; Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Tg. Priok, Banten, Tg. Emas, Tg. Intan, Tg. Perak dan Benoa.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pelabuhan Nasional di Cigading, Karangantu, Pamanukan, Kalibaru, Muara Baru, Sunda Kelapa, Pulau Kelapa, Kepulauan Seribu, Juwana, Kamal, Tanjung Wangi, Bawean, Gresik, Pasuruan, Probolinggo, Paiton, Kalbut, Kangean, Sapudi, Sapeken, Celukan Bawang, Gilimanuk, dan Padang Bai; b) Pelabuhan Regional di Muara Gembong, Pangandaran, Kajawanan, Muara Gebang, Indramayu, Pelabuhan Ratu, Muara Cikeuwis, Labuan, Anyer Lor, Muara Angke, Batang, Brebes, Jepara, Karimun Jawa, Rembang, Tegal, Banyuwangi, Panarukan, Brondong, Telaga Biru, Kalianget, Tuban, Buleleng, Nusa Penida dan Sangsit. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Tg. Priok, Banten, Tg. Emas, Tg. Intan, Tg. Perak dan Benoa.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pelabuhan Nasional Cigading, Karangantu, Pamanukan, Kalibaru, Muara Baru, Sunda Kelapa, Pulau Kelapa, Kepulauan Seribu, Juwana, Kamal, Tanjung Wangi, Bawean, Gresik, Pasuruan, Probolinggo, Paiton, Kalbut, Kangean, Sapudi, Sapeken, Celukan Bawang, Gilimanuk, dan Padang Bai; b) Pelabuhan Regional di Muara Gembong, Pangandaran, Kajawanan, Muara Gebang, Indramayu, Pelabuhan Ratu, Muara Cikeuwis, Labuan, Anyer Lor, Muara Angke, Batang, Brebes, Jepara, Karimun Jawa, Rembang, Tegal, Banyuwangi, Panarukan, Brondong, Telaga Biru, Kalianget, Tuban, Buleleng, Nusa Penida dan Sangsit. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Tg. Priok, Banten, Tg. Emas, Tg. Intan, Tg. Perak dan Benoa.
----	-------------------	--	---	---	--

3)	TRANSPORTASI UDARA	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Soekarno-Hatta - Tangerang, Juanda - Surabaya, dan Ngurah Rai - Denpasar; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Adisutjipto - Yogyakarta, Adi Sumarmo - Surakarta, Ahmad Yani - Semarang, Majalengka - Jabar;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Soekarno-Hatta - Tangerang, Juanda - Surabaya, dan Ngurah Rai - Denpasar; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Adisutjipto - Yogyakarta, Adi Sumarmo - Surakarta, Ahmad Yani - Semarang, Majalengka - Jabar;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Husein Sastra Negara - Bandung, Penggung - Cirebon; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Budiarto - Curug, Tunggul Wulung - Cilacap, Dewandaru - Karimun Jawa, Trunojoyo - Sumenep, Pulau Panjang - Kepulauan Seribu, Abdulrahman Saleh - Malang, Banyuwangi, Bawean, Pacitan dan Jember.	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Husein Sastra Negara - Bandung, Penggung - Cirebon; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Budiarto - Curug, Tunggul Wulung - Cilacap, Dewandaru - Karimun Jawa, Trunojoyo - Sumenep, Pulau Panjang - Kepulauan Seribu, Abdulrahman Saleh - Malang, Banyuwangi, Bawean, Pacitan dan Jember.
----	--------------------	---	---	---	---

4)	TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Jawa-Bali difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Peningkatan keselamatan dan pelayanan yang dilakukan melalui penyehatan dan kelaikan sarana, prasarana, peningkatan dan sertifikasi sumber daya manusia, serta peningkatan keselamatan di perlintasan; b) Peningkatan jumlah armada dan utilitasnya yang dilakukan melalui efisiensi operasi dengan maksimalisasi daya tarik lok, serta optimalisasi armada dengan maksimalisasi jarak tempuh lokomotif, kereta dan gerbong (km lok, km kereta, km gerbong); c) Peningkatan kapasitas lintas yang dilakukan melalui: (1) Pembangunan <i>parsial double track</i>, jalan baru dan <i>shortcut</i> pada lintas Tanah Abang - Serpong Maja, Manggarai - Jatinegara - Bekasi, Cikampek - Cirebon (segmen III), Cisomang - Cikadondong, Manggarai - Bandara Soekarno-Hatta, Cirebon - Semarang - Surabaya, -Cirebon - Kroya - Kutoarjo - Yogyakarta, Yogyakarta - Madiun - Kertosono - Surabaya dan Surabaya Gubeng - Surabaya Pasar Turi; (2) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa-Bali yang lebih dititikberatkan ke angkutan penumpang dan sebagian angkutan barang dan menurut prioritas penanganannya meliputi:	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Jawa-Bali difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Peningkatan keselamatan dan pelayanan yang dilakukan melalui penyehatan dan kelaikan sarana, prasarana, peningkatan dan sertifikasi sumber daya manusia, serta peningkatan keselamatan di perlintasan; b) Peningkatan jumlah armada dan utilitasnya yang dilakukan melalui efisiensi operasi dengan maksimalisasi daya tarik lok, serta optimalisasi armada dengan maksimalisasi jarak tempuh lokomotif, kereta dan gerbong (km lok, km kereta, km gerbong); c) Peningkatan kapasitas lintas yang dilakukan melalui: (1) Pembangunan <i>parsial double track</i>, jalan baru dan <i>shortcut</i> pada lintas Tanah Abang - Serpong - Maja, Manggarai - Jatinegara - Bekasi, Cikampek - Cirebon (segmen III), Cisomang - Cikadondong, Manggarai - Bandara Soekarno Hatta, Cirebon - Semarang - Surabaya, Cirebon - Kroya - Kutoarjo - Yogyakarta, Yogyakarta - Madiun - Kertosono - Surabaya dan Surabaya Gubeng - Surabaya Pasar Turi; (2) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa-Bali yang lebih dititikberatkan ke angkutan penumpang dan sebagian angkutan barang dan menurut prioritas penanganannya meliputi:	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Jawa-Bali difokuskan pada upaya peningkatan, rehabilitasi, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Peningkatan keselamatan dan pelayanan yang dilakukan melalui penyehatan dan kelaikan sarana, prasarana, peningkatan dan sertifikasi sumber daya manusia, serta peningkatan keselamatan di perlintasan; b) Peningkatan jumlah armada dan utilitasnya yang dilakukan melalui efisiensi operasi dengan maksimalisasi daya tarik lok, serta optimalisasi armada dengan maksimalisasi jarak tempuh lokomotif, kereta dan gerbong (km lok, km kereta, km gerbong); c) Peningkatan kapasitas lintas yang dilakukan melalui: (1) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa-Bali yang lebih dititikberatkan ke angkutan penumpang dan sebagian angkutan barang dan menurut prioritas penanganannya meliputi: (a) Peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Jakarta - Cikampek - Jatibarang - Cirebon - Semarang - Bojonegoro - Surabaya dan peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Surabaya - Kertosono - Madiun - Surakarta - Yogyakarta - Kutoarjo - Kroya - Banjar - Tasikmalaya - Bandung - Purwakarta - Cikampek - Jakarta;
----	--------------------------------	---	--	---

		(a) Peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Jakarta - Cikampek - Jatibarang - Cirebon - Semarang - Bojonegoro - Surabaya dan peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Surabaya - Kertosono - Madiun - Surakarta - Yogyakarta - Kutoarjo - Kroya - Banjar - Tasikmalaya - Bandung - Purwakarta - Cikampek - Jakarta; (b) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Merak - Rangkasbitung - Jakarta, Jakarta - Bogor, Cirebon - Prupuk - Purwokerto - Kroya, Surabaya - Bangil - Probolinggo - Jember - Banyuwangi; (c) Pembangunan dan peningkatan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas rendah yang menghubungkan kota-kota Bogor - Sukabumi - Cianjur - Padalarang, Cilacap - Maos, Tegal - Prupuk, Purworejo - Kutoarjo, Wonogiri - Surakarta, Kedungjati - Gundih, Gambringan - Surakarta, Lasem - Jatirojo - Bojonegoro, Tuban - Babat, Gresik - Surabaya, Kertosono - Kediri - Tulungagung - Blitar - Malang - Bangil, dan Panarukan - Situbondo - Kalisaat; (d) Mengaktifkan lintas cabang pada lintas Kedungjati - Ambarawa; (e) Studi untuk menghidupkan kembali jaringan yang sudah tidak beroperasi di Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur; (f) Persiapan pembangunan jalur KA di Pulau Bali.	(a) Peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Jakarta - Cikampek - Jatibarang - Cirebon - Semarang - Bojonegoro - Surabaya dan peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Surabaya - Kertosono - Madiun - Surakarta - Yogyakarta - Kutoarjo - Kroya - Banjar - Tasikmalaya - Bandung - Purwakarta - Cikampek - Jakarta; (b) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Merak - Rangkasbitung - Jakarta, Jakarta - Bogor, Cirebon - Prupuk - Purwokerto - Kroya, Surabaya - Bangil - Probolinggo - Jember - Banyuwangi; (c) Pembangunan dan peningkatan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas rendah yang menghubungkan kota-kota Labuan - Rangkasbitung, Anyer - Kidul - Cilegon, Bogor - Sukabumi - Cianjur - Padalarang, Kadipaten - Cirebon, Ciwidey - Kiaracandong, Cijulang - Pangandaran - Banjar, Cilacap - Maos, Tegal - Prupuk, Purworejo - Kutoarjo, Wonogiri - Surakarta, Kedungjati - Gundih, Gambringan - Surakarta, Cepu - Blora - Purwodadi - Demak - Kudus - Juwana - Rembang, Lasem - Jatiroto - Bojonegoro, Tuban - Babat, Gresik - Surabaya, Slahung - Madiun, Kertosono - Kediri - Tulungagung - Blitar - Malang - Bangil, dan Panarukan - Situbondo - Kalisaat; (d) Mengaktifkan lintas cabang pada lintas Kedungjati - Ambarawa; (e) Studi dan implementasi untuk menghidupkan kembali jaringan yang sudah tidak beroperasi di Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur; (f) Pembangunan jalur KA di Pulau Bali.	(a) Peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Jakarta - Cikampek - Jatibarang - Cirebon - Semarang - Bojonegoro - Surabaya dan peningkatan keandalan sistem jaringan jalur kereta api lintas selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Surabaya - Kertosono - Madiun - Surakarta - Yogyakarta - Kutoarjo - Kroya - Banjar - Tasikmalaya - Bandung - Purwakarta - Cikampek - Jakarta; (b) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Merak - Rangkasbitung - Jakarta, Jakarta - Bogor, Cirebon - Prupuk - Purwokerto - Kroya, Surabaya - Bangil - Probolinggo - Jember - Banyuwangi; (c) Pembangunan dan peningkatan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas rendah yang menghubungkan kota-kota Labuan - Rangkasbitung, Anyer - Kidul - Cilegon, Bogor - Sukabumi - Cianjur - Padalarang, Kadipaten - Cirebon, Ciwidey - Kiaracandong, Cijulang - Pangandaran - Banjar, Cilacap - Maos, Tegal - Prupuk, Wonosobo - Purwokerto, Purworejo - Kutoarjo, Wonogiri - Surakarta, Kedungjati - Gundih, Gambringan - Surakarta, Cepu - Blora - Purwodadi - Demak - Kudus - Juwana - Rembang, Lasem - Jatiroto - Bojonegoro, Tuban - Babat, Gresik - Surabaya, Slahung - Madiun, Kertosono - Kediri - Tulungagung - Blitar - Malang - Bangil, dan Panarukan - Situbondo - Kalisaat;	(b) Pengembangan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota Merak - Rangkasbitung - Jakarta, Jakarta - Bogor, Cirebon - Prupuk - Purwokerto - Kroya, Surabaya - Bangil - Probolinggo - Jember - Banyuwangi; (c) Pembangunan dan peningkatan sistem jaringan jalur kereta api lintas utara-selatan dengan prioritas rendah yang menghubungkan kota-kota Labuan - Rangkasbitung, Anyer - Kidul - Cilegon, Bogor - Sukabumi - Cianjur - Padalarang, Indramayu - Jatibarang, Kadipaten - Cirebon, Ciwidey - Kiaracandong, Cikajang - Cibatu, Galunggung - Tasikmalaya, Cijulang - Pangandaran - Banjar, Cilacap - Maos, Tegal - Prupuk, Wonosobo - Purwokerto, Purworejo - Kutoarjo, Wonogiri - Surakarta, Kedungjati - Gundih, Gambringan - Surakarta, Cepu - Blora - Purwodadi - Demak - Kudus - Juwana - Rembang, Lasem - Jatiroto - Bojonegoro, Tuban - Babat, Gresik - Surabaya, Slahung - Madiun, Kertosono - Kediri - Tulungagung - Blitar - Malang - Bangil, dan Panarukan - Situbondo - Kalisaat; (d) Persiapan Pembangunan Jalur Kereta Api Cepat meliputi lintas: Jakarta - Surabaya dan Jakarta - Bandung; (e) Studi dan implementasi untuk menghidupkan kembali jaringan yang sudah tidak beroperasi di Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur ; (f) Pembangunan jalur KA di Pulau Bali.
--	--	--	---	---	--

		d) Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di wilayah Jabodetabek, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Solo, Surabaya; e) Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda di kota-kota besar seperti Yogyakarta, Jakarta, Surabaya, Solo, Bandung dan Semarang.	d) Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di wilayah Jabodetabek, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Solo, Surabaya dan Malang; e) Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda di kota-kota besar seperti Yogyakarta, Jakarta, Surabaya, Solo, Bandung dan Semarang.	(d) Persiapan Pembangunan Jalur Kereta Api Cepat meliputi lintas: Jakarta - Surabaya dan Jakarta - Bandung; (e) Studi dan implementasi untuk menghidupkan kembali jaringan yang sudah tidak beroperasi di Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur; (f) Pembangunan jalur KA di Pulau Bali. d) Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di wilayah Jabodetabek, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Solo, Surabaya dan Malang; e) Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda di kota-kota besar seperti Yogyakarta, Jakarta, Surabaya, Solo, Bandung dan Semarang.	d) Pembangunan/pengembangan kereta api perkotaan di kota-kota besar antara lain di wilayah Jabodetabek, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Solo, Surabaya dan Malang; e) Mewujudkan keterpaduan intra dan antarmoda di kota-kota besar seperti Yogyakarta, Jakarta, Surabaya, Solo, Bandung dan Semarang.
--	--	--	---	--	---

C.	PULAU KALIMANTAN				
1)	TRANSPORTASI DARAT				
	a) TRANSPORTASI JALAN	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan Kalimantan menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Selatan yang menghubungkan kota-kota: Temajo - Sambas - Pemangkat - Singkawang - Mempawah - Pontianak - Tayan - Nangatayap - Nangabulik - Pangkalan Bun - Sampit - Kotabesi - Kasongan - Palangka Raya - Pulang Pisau - Kuala Kapuas - Banjarmasin - Pleihari - Pagatan - Batulicin - Tanah Grogot - Kuaro - Penajam - Balikpapan - Loa Janan - Samarinda - Bontang - Sangata - Simpang Pedau - Muarawahau - Labanan - Tanjung Redeb - Tanjung Selor - Malinau - Simanggaris - Batas Negara dengan prioritas tinggi;	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan Kalimantan menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Selatan yang menghubungkan kota-kota: Temajo - Sambas - Pemangkat - Singkawang - Mempawah - Pontianak - Tayan - Nangatayap - Nangabulik - Pangkalan Bun - Sampit - Kotabesi - Kasongan - Palangka Raya - Pulang Pisau - Kuala Kapuas - Banjarmasin - Pleihari - Pagatan - Batulicin - Tanah Grogot - Kuaro - Penajam - Balikpapan - Loa Janan - Samarinda - Bontang - Sangata - Simpang Pedau - Muarawahau - Labanan - Tanjung Redeb - Tanjung Selor - Malinau - Simanggaris - Batas Negara dengan prioritas tinggi; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan jaringan jalan Lintas Tengah yang menghubungkan kota-kota: Mempawah - Ngabang - Sanggau - Sekadau - Tebelian - Nangapinoh - Tumbang Jutuh - Kuala Kurun - Tumbang Talaken - Puruk Cahu - Muaralaung - Muarateweh - Simpang Blusuh - Resak - Kotabangun - Tenggarong - Loa Janan - Samarinda dengan prioritas sedang;	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan Kalimantan menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan jaringan jalan Lintas Tengah yang menghubungkan kota-kota: Mempawah - Ngabang - Sanggau - Sekadau - Tebelian - Nangapinoh - Tumbang Jutuh - Kuala Kurun - Tumbang Talaken - Puruk Cahu - Muaralaung - Muarateweh - Simpang Blusuh - Resak - Kotabangun - Tenggarong - Loa Janan - Samarinda dengan prioritas sedang; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan jaringan jalan Lintas Utara yang menghubungkan kota-kota: Temajo - Aruk - Jagoibabang - Sanggau Ledo - Balai Karangan - Jasa - Nangabadau - Putussibau - Tiong Ohang - Long Pahangai - Long Boh - Mahak Baru - Long Ampung - Long Nawang - Long Alango - Tanjung Nanga - Pulau Sapi - Malinau - Long Semamu - Long Bawan - Long Midang - Batas Negara dengan prioritas sedang;	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan Kalimantan menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan Pembangunan jaringan jalan Lintas Utara yang menghubungkan kota-kota: Temajo - Aruk - Jagoibabang - Sanggau Ledo - Balai Karangan - Jasa - Nangabadau - Putussibau - Tiong Ohang - Long Pahangai - Long Boh - Mahak Baru - Long Ampung - Long Nawang - Long Alango - Tanjung Nanga - Pulau Sapi - Malinau - Long Semamu - Long Bawan - Long Midang - Batas Negara dengan prioritas sedang;

		b) Pengembangan keselamatan di Pulau Kalimantan meliputi : ➢ Perbaikan DRK/LBK ➢ Penyelenggaraan Road Safety Audit ➢ Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah) ➢ Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap propinsi se-Kalimantan ➢ Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Kalimantan c) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): <i>Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads</i>, melalui pendekatan 5E (<i>Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons</i>).		c) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Pengumpan yang menghubungkan jaringan jalan Lintas Utara - Tengah - Selatan serta menghubungkan kota-kota: Galing - Sambas, Jagoibabang - Bengkayang - Sei Pinyuh, Tayan - Sosok, Tebelian - Sintang - Putussibau, Kuala Kurun - Palangka Raya, Palangka Raya - Buntok - Muara Teweh, Long Pahangai - Sendawar - Simpang Tiga Damai, Banjarmasin - Martapura - Rantau - Kandungan - Pantai Hambawang - Barabai - Paringin - Tanjung - Muara Koman - Batu Sopang - Kuaro - Tanah Grogot dengan prioritas sedang.	b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Pengumpan yang menghubungkan jaringan jalan Lintas Utara - Tengah - Selatan serta menghubungkan kota-kota: Galing - Sambas, Jagoibabang - Bengkayang - Sei Pinyuh, Tayan - Sosok, Tebelian - Sintang - Putussibau, Kuala Kurun - Palangka Raya, Palangka Raya - Buntok - Muara Teweh, Long Pahangai - Sendawar - Simpang Tiga Damai, Banjarmasin - Martapura - Rantau - Kandungan - Pantai Hambawang - Barabai - Paringin - Tanjung - Muara Koman - Batu Sopang - Kuaro - Tanah Grogot dengan prioritas sedang.
--	--	---	--	---	---

	b) TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai untuk pelayanan angkutan lintas antar provinsi serta antar kabupaten/kota dalam provinsi diarahkan pada daerah-daerah potensial di Pulau Kalimantan dan diarahkan menjadi tulang punggung sistem transportasi serta diharapkan dapat membuka daerah yang terisolir; b) Memprioritaskan pengembangan angkutan sungai pada lintas-lintas yang sulit dikembangkan dengan jaringan jalan; c) Memelihara dan meningkatkan prasarana terusan/anjir yang menghubungkan sungai-sungai besar yang meliputi Anjir Serapat, Anjir Besarang, Anjir Andal, Anjir Kelampang, Anjir Talaran, Anjir Tumbang Nusa dan Anjir Raja; d) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas penyeberangan antar provinsi dengan eksternal Pulau Kalimantan yang memiliki interaksi kuat yang meliputi: Jawa Tengah dengan Kalimantan Tengah yang meng-hubungkan Kendal-Kumai, Sulawesi Selatan dengan Kalimantan Timur yang menghubungkan Mamuju - Balikpapan, Sulawesi Tengah dengan Kalimantan Timur yang menghubungkan Taipa - Kariangau dan Toli-toli - Tarakan, dan Sulawesi Selatan dengan Kalimantan Selatan yang menghubungkan Barru-Batulicin;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai untuk pelayanan angkutan lintas antar provinsi serta antar kabupaten/kota dalam provinsi diarahkan pada daerah-daerah potensial di Pulau Kalimantan dan diarahkan menjadi tulang punggung sistem transportasi serta diharapkan dapat membuka daerah yang terisolir; b) Memprioritaskan pengembangan angkutan sungai pada lintas-lintas yang sulit dikembangkan dengan jaringan jalan; c) Memelihara dan meningkatkan prasarana terusan/anjir yang menghubungkan sungai-sungai besar yang meliputi Anjir Serapat, Anjir Besarang, Anjir Andal, Anjir Kelampang, Anjir Talaran, Anjir Tumbang Nusa dan Anjir Raja; d) Meningkatkan prasarana dan keselamatan di Sungai Kapuas, Sungai Punggur Besar, Sungai Sambas, Sungai Landak, Sungai Kubu, Sungai Padang Tikar, Sungai Kahayan, Sungai Rungan, dan Sungai Sebangau; e) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas antar negara, yang menghubungkan Nunukan di Kalimantan Timur dengan Tawau di Malaysia; f) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas penyeberangan antar provinsi dengan eksternal Pulau Kalimantan yang memiliki interaksi kuat yang meliputi: Jawa Tengah dengan Kalimantan Tengah yang menghubungkan Kendal - Kumai, Sulawesi Selatan dengan Kalimantan Timur yang menghubungkan Mamuju - Balikpapan, Sulawesi Tengah dengan Kalimantan Timur yang menghubungkan Taipa - Kariangau dan Toli-toli - Tarakan, dan Sulawesi Selatan dengan Kalimantan Selatan yang menghubungkan Barru-Batulicin;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Memelihara dan meningkatkan prasarana terusan/anjir yang menghubungkan sungai-sungai besar yang meliputi Anjir Serapat, Anjir Besarang, Anjir Andal, Anjir Kelampang, Anjir Talaran, Anjir Tumbang Nusa dan Anjir Raja; b) Meningkatkan prasarana dan keselamatan di Sungai Kapuas, Sungai Punggur Besar, Sungai Sambas, Sungai Landak, Sungai Kubu, Sungai Padang Tikar, Sungai Kahayan, Sungai Rungan, dan Sungai Sebangau; c) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas antar negara, yang menghubungkan Nunukan di Kalimantan Timur dengan Tawau di Malaysia;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk meningkatkan prasarana dan keselamatan di Sungai Kapuas, Sungai Punggur Besar, Sungai Sambas, Sungai Landak, Sungai Kubu, Sungai Padang Tikar, Sungai Kahayan, Sungai Rungan, dan Sungai Sebangau;
--	--	---	---	--	---

		e) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan dan keselamatan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang meliputi Rasau Jaya - Teluk Batang, Tanjung Selor - Tarakan, Tarakan - Ancam, Tarakan - Sembakung, dan Tarakan - Tanjung Selor - Ancam; f) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas dalam kabupaten/kota meliputi Penajam - Balikpapan, Tanjung Harapan - Tanjung Kalong, Tayan - Teraju, Tebas Kuala - Parigi - Piaai, Parit Salim - Sungai Nipah, Batulicin - Kotabaru, dan Batulicin - Tanjung Serdang.	g) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan dan keselamatan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang meliputi Rasau Jaya - Teluk Batang, Tanjung Selor - Tarakan, Tarakan - Ancam, Tarakan - Sembakung, dan Tarakan - Tanjung Selor - Ancam; h) Mengarahkan pengembangan jaringan penyeberangan lintas dalam kabupaten/kota meliputi Penajam - Balikpapan, Tanjung Harapan - Tanjung Kalong, Tayan - Teraju, Tebas Kuala - Parigi - Piaai, Parit Salim - Sungai Nipah, Batulicin - Kotabaru, dan Batulicin - Tanjung Serdang.		
2)	TRANSPORTASI LAUT	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi: a) Pelabuhan Pontianak dapat dikembangkan melalui peningkatan kapasitas pelayanannya, dengan posisi sebagai <i>international port</i> dan diharapkan nantinya sebagai <i>feeder</i> bagi Pelabuhan Batam. Pengembangan pelabuhan Pontianak tersebut merupakan antisipasi terhadap pengaruh <i>BIMP-EAGA</i>. b) Sedangkan pada bagian Timur Pulau Kalimantan, dipilih Pelabuhan Tarakan untuk dikembangkan sesuai kapasitas pelayanannya, dan kandidat pelabuhan lain yang dikembangkan adalah Pelabuhan Samarinda dan Balikpapan sebagai <i>international port</i>. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Banjarmasin, Samarinda, Balikpapan dan Pontianak	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi: a) Pelabuhan Pontianak dapat dikembangkan melalui peningkatan kapasitas pelayanannya, dengan posisi sebagai <i>international port</i> dan diharapkan nantinya sebagai <i>feeder</i> bagi Pelabuhan Batam. Pengembangan pelabuhan Pontianak tersebut merupakan antisipasi terhadap pengaruh <i>BIMP-EAGA</i>. b) Sedangkan pada bagian Timur Pulau Kalimantan, dipilih Pelabuhan Tarakan untuk dikembangkan sesuai kapasitas pelayanannya, dan kandidat pelabuhan lain yang dikembangkan adalah Pelabuhan Samarinda dan Balikpapan sebagai <i>international port</i>. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Banjarmasin, Samarinda, Balikpapan dan Pontianak	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi: a) Pelabuhan Nasional di Kendawangan, Kotabaru, Ketapang, Paloh/Sekura, Sambas, Sintete, Telok Air, Kumai, Pangkalan Bun, Pulau Pisau, Sampit, Sukamara, Sei Danau/Satui, Sebuku/Batulicin, Simpang Empat/Batulicin, Stagen, Kampung Baru, Tanah Grogot, Nunukan, Pulau Bunyu, Sangatta, Tanjung Laut, Tanjung Redeb, Tanjung Santan, dan Tarakan; b) Pelabuhan regional di Pagatan dan Sangkulirang. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Banjarmasin, Samarinda, Balikpapan dan Pontianak	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi: a) Pelabuhan Nasional di Kendawangan, Kotabaru, Ketapang, Paloh/Sekura, Sambas, Sintete, Telok Air, Kumai, Pangkalan Bun, Pulau Pisau, Sampit, Sukamara, Sei Danau/Satui, Sebuku/Batulicin, Simpang Empat/Batulicin, Stagen, Kampung Baru, Tanah Grogot, Nunukan, Pulau Bunyu, Sangatta, Tanjung Laut, Tanjung Redeb, Tanjung Santan, dan Tarakan; b) Pelabuhan regional di Pagatan dan Sangkulirang. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS-Code</i>) di Pelabuhan Banjarmasin, Samarinda, Balikpapan dan Pontianak

3)	TRANSPORTASI UDARA	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Sepinggan - Balikpapan; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Samsudin Noer - Banjarmasin, Supadio - Pontianak, Temindung/Samarinda Baru - Samarinda;=	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Sepinggan - Balikpapan; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Samsudin Noer - Banjarmasin, Supadio - Pontianak, Temindung/Samarinda Baru - Samarinda;=	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Cilik Riwut - Palangkaraya, Susilo - Sintang, Stagen - Kotabaru, Rahadi Oesman - Ketapang, Nunukan, Iskandar - Pangkalan Bun, Pangsuma - Putussibau, Paloh - Sambas, Kalimantan - Berau - Tj. Redep, Bontang, dan Juwata - Tarakan, Tampa Padang - Mamuju; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Nangapinoh, H. Asan - Sampit, Kuala Pambuang, Tumbang Samba, Kuala Kurun, Sanggu - Buntok, Beringin - Muara Teweh, Tanjung Warukin, Melak, Kotabangun, Long Apung, Datar Dawai, Tanjung Harapan - Tanjung Selor, Yuvai Semaring - Long Bawan, Purukcahu, Pulau Laut, dan Batulicin.	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Cilik Riwut - Palangkaraya, Susilo - Sintang, Stagen - Kotabaru, Rahadi Oesman - Ketapang, Nunukan, Iskandar - Pangkalan Bun, Pangsuma - Putussibau, Paloh - Sambas, Kalimantan - Berau - Tj. Redep, Bontang, dan Juwata - Tarakan, Tampa Padang - Mamuju; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Nangapinoh, H. Asan - Sampit, Kuala Pambuang, Tumbang Samba, Kuala Kurun, Sanggu - Buntok, Beringin - Muara Teweh, Tanjung Warukin, Melak, Kotabangun, Long Apung, Datar Dawai, Tanjung Harapan - Tanjung Selor, Yuvai Semaring - Long Bawan, Purukcahu, Pulau Laut, dan Batulicin.
----	--------------------	--	--	---	---

4)	TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Kalimantan difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang diwujudkan secara bertahap menurut prioritas dan potensi, meliputi: (1) Persiapan pembangunan sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Samarinda - Balikpapan, Sambas - Kuching, Bontang - Samarinda, Samarinda - Tenggarong - Kotabangun, Pontianak - Mempawah - Singkawang - Sambas, dan Banjarmasin - Palangka Raya; (2) Persiapan pembangunan sistem jaringan lintas berpotensi Batubara pada ruas-ruas: Batu Putih - Tj Bara (Lintas Senggata), Puruk Cahu - Balikpapan (Lintas Mahakam). b) Mewujudkan keterpaduan antarmoda	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Kalimantan difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang diwujudkan secara bertahap menurut prioritas dan potensi, meliputi: (1) Persiapan pembangunan sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Samarinda - Balikpapan, Sambas - Kuching, Bontang - Samarinda, Samarinda - Tenggarong - Kotabangun, Pontianak - Mempawah - Singkawang - Sambas, dan Banjarmasin - Palangka Raya; (2) Persiapan pembangunan sistem jaringan lintas berpotensi Batubara pada ruas Buntok - Tj. Selatan (Lintas Selatan); (3) Pembangunan sistem jaringan lintas berpotensi Batubara pada ruas-ruas: Batu Putih - Tj. Bara (Lintas Senggata) dan Puruk Cahu - Balikpapan (Lintas Mahakam). b) Mewujudkan keterpaduan antarmoda	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Kalimantan difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang diwujudkan secara bertahap menurut prioritas dan potensi, meliputi: (1) Sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Samarinda - Balikpapan dan Bontang - Samarinda; (2) Persiapan pembangunan sistem jaringan lintas berpotensi Batubara pada ruas Balikpapan - Tj Batu (Lintas Balikpapan Selatan); (3) Pembangunan sistem jaringan lintas berpotensi Batubara pada ruas-ruas: Batu Putih - Tj Bara (Lintas Senggata) dan Puruk Cahu - Balikpapan (Lintas Mahakam). b) Mewujudkan keterpaduan antarmoda	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Kalimantan difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang diwujudkan secara bertahap menurut prioritas dan potensi, meliputi: (1) Persiapan pembangunan sistem jaringan lintas utama dengan prioritas tinggi pada lintas: Samarinda - Balikpapan, Bontang - Samarinda, dan Banjarmasin - Palangka Raya; (2) Pembangunan sistem jaringan lintas berpotensi Batubara pada ruas-ruas: Batu Putih - Tj Bara (Lintas Senggata), Puruk Cahu - Balikpapan (Lintas Mahakam), Balikpapan - Tj Batu (Lintas Balikpapan Selatan) dan Buntok - Tj Selatan (Lintas Selatan). b) Mewujudkan keterpaduan antarmoda
----	--------------------------------	---	--	---	---

D.	PULAU SULAWESI			
1)	TRANSPORTASI DARAT			
	a) TRANSPORTASI JALAN Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Sulawesi menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pembangunan dan peningkatan jaringan Jalan Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Poso - Uekuli - Ampana - Pagimana - Luwuk - Batui - Toili - Baturube - Kolonodale - Bungku - Asera - Andowia - Kendari - Unaaha - Raterate - Kolaka - Lasusua - Malili - Wotu; Kendari - Tinanggea - Kasipute - Pomala - Kolaka; Bitung - Kema - Modayag - Pinolosian - Molibagu; b) Pengembangan keselamatan di Pulau Sulawesi meliputi: a. Perbaikan DRK/LBK b. Penyelenggaraan <i>Road Safety Audit</i> c. Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah) d. Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap propinsi se-Sulawesi e. Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Sulawesi c) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): <i>Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads</i>, melalui pendekatan <i>5E (Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons)</i>.	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Sulawesi menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan pembangunan dan peningkatan jaringan Jalan Lintas Timur dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Poso - Uekuli - Ampana - Pagimana - Luwuk - Batui - Toili - Baturube - Kolonodale - Bungku - Asera - Andowia - Kendari - Unaaha - Raterate - Kolaka - Lasusua - Malili - Wotu; Kendari - Tinanggea - Kasipute - Pomala - Kolaka; Bitung - Kema - Modayag - Pinolosian - Molibagu; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Barat dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Kwandang - Tolinggula - Buol - Tolitoli - Ogotua - Pantoloan - Palu - Donggala - Pasangkayu - Mamuju - Majene - Polewali - Pinrang - Parepare - Barru - Pangkajene - Maros - Sungguminasa - Takalar - Jeneponto - Bantaeng - Bulukumba; c) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Tengah dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bitung - Likupang - Wori - Manado - Amurang - Kwandang - Isimu - Paguyaman - Marisa - Molosipat - Mepanga - Tobali - Poso - Wotu - Palopo - Tarumpakae - Sengkang - Watampone - Sinjai - Bulukumba;	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Sulawesi menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Barat dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Kwandang - Tolinggula - Buol - Tolitoli - Ogotua - Pantoloan - Palu - Donggala - Pasangkayu - Mamuju - Majene - Polewali - Pinrang - Parepare - Barru - Pangkajene - Maros - Makassar - Sungguminasa - Takalar - Jeneponto - Bantaeng - Bulukumba; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Tengah dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Bitung - Likupang - Wori - Manado - Amurang - Kwandang - Isimu - Paguyaman - Marisa - Molosipat - Mepanga - Tobali - Poso - Wotu - Palopo - Tarumpakae - Sengkang - Watampone - Sinjai - Bulukumba; c) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Barat, Lintas Tengah dan Lintas Timur, serta menghubungkan kota-kota: Tumpaan - Kawangkoan - Tomohon - Tondano - Airmadidi, Tondano - Kombi - Kema - Bitung, Tanawangko - Tomohon - Manado, Amurang - Tompaso Baru - Modinding - Modayag - Kotamobagu, Isimu - Limboto - Gorontalo - Suwawa - Tentena, Mepanga - Basi, Tobali - Tawaeli, Polewali - Mamasa - Makale, Parepare - Pangkajene - Tarumpakae, Pinrang - Rappang - Enrekang - Makale - Palopo, Maros - Watampone - Bajoe, Bulukumba - Bira, dan Pamatata - Patumbukang; d) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan jalan lingkak Pulau Karakelang dan lingkak Pulau Sangihe.	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Sulawesi menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan pengumpan dengan prioritas sedang yang menghubungkan jaringan jalan Lintas Barat, Lintas Tengah dan Lintas Timur, serta menghubungkan kota-kota: Tumpaan - Kawangkoan - Tomohon - Tondano - Airmadidi, Tondano - Kombi - Kema - Bitung, Tanawangko - Tomohon - Manado, Amurang - Tompaso Baru - Modinding - Modayag - Kotamobagu, Isimu - Limboto - Gorontalo - Suwawa - Gorontalo, Kolonodale - Tomata - Tentena, Mepanga - Basi, Tobali - Tawaeli, Polewali - Mamasa - Makale, Parepare - Pangkajene - Tarumpakae, Pinrang - Rappang - Enrekang - Makale - Palopo, Maros - Watampone - Bajoe, Bulukumba - Bira, dan Pamatata - Patumbukang; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan jalan lingkak Pulau Karakelang dan lingkak Pulau Sangihe.

	b) TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dalam lingkup internal Sulawesi yang menghubungkan kota-kota: antara Sulawesi Tenggara dengan Sulawesi Selatan meliputi lintas Lasusua - Siwa, Bajoe - Kolaka, Baubau - Bulukumba, Tondasi - Bulukumba; antara Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara meliputi lintas Luwuk - Kendari; antara Sulawesi Utara - Gorontalo hingga Sulawesi Tengah meliputi lintas Bitung - Luwuk dan Pagimana - Poso - Parigi - Moutong - Gorontalo - Molibagu - Bitung; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang menghubungkan kota-kota: Bulukumba - Selayar, Bira - Pamatata, Baubau - Bira, Tinanggea - Raha, Tinanggea - Raha - Baubau, Kendari - Torobulu - Tampo - Raha - Baubau - Wanci - Tomia, Luwuk - Kepulauan Banggai, Bitung - Lembeh, Manado dan Bitung dengan Kepulauan Sangihe - Talaud meliputi lintas Likupang - Tagulandang - Siau - Panaru - Salibabu - Kabaruan; c) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Sulawesi yang menghubungkan kota-kota dengan interaksi kuat meliputi: antara Sulawesi Selatan - Kalimantan Timur meliputi lintas Mamuju - Balikpapan; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Timur meliputi lintas Selayar - Reo; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Barat - Jawa Timur meliputi lintas Takalar - Bima - Gresik; antara Sulsel - Kalsel meliputi lintas Barru - Batulicin; antara Sulsel - Jatim meliputi lintas Barru - Lamongan; antara Sultra - Maluku meliputi jalur Baubau - Buru - Ambon; antara Sulawesi Tenggara - NTT meliputi lintas Tondoyono - Baturube; antara Sulut - Maluku Utara meliputi lintas Bitung - Ternate dan jalur Melonguane - Morotai; serta antara Sulteng dengan Kaltim meliputi lintas Taipa - Balikpapan dan Tolitoli - Tarakan.	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dalam lingkup internal Sulawesi yang menghubungkan kota-kota: antara Sulawesi Tenggara dengan Sulawesi Selatan meliputi lintas Lasusua - Siwa, Bajoe - Kolaka, Baubau - Bulukumba, Tondasi - Bulukumba; antara Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara meliputi lintas Luwuk - Kendari; antara Sulawesi Utara - Gorontalo hingga Sulawesi Tengah meliputi lintas Bitung - Luwuk dan Pagimana - Poso - Parigi - Moutong - Gorontalo - Molibagu - Bitung; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar kabupaten/kota dalam provinsi yang menghubungkan kota-kota: Bulukumba - Selayar, Bira - Pamatata, Baubau - Bira, Tinanggea - Raha - Baubau, Kendari - Torobulu - Tampo - Raha - Baubau - Wanci - Tomia, Luwuk - Kepulauan Banggai, Bitung - Lembeh, Manado dan Bitung dengan Kepulauan Sangihe - Talaud meliputi lintas Likupang - Tagulandang - Siau - Panaru - Melonguane - Salibabu - Kabaruan; c) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Sulawesi yang menghubungkan kota-kota dengan interaksi kuat meliputi: antara Sulawesi Selatan - Kalimantan Timur meliputi lintas Mamuju - Balikpapan; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Timur meliputi lintas Selayar - Reo; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Barat - Jawa Timur meliputi lintas Takalar - Bima - Gresik; antara Sulsel - Kalsel meliputi lintas Barru - Batulicin; antara Sulsel - Jatim meliputi lintas Barru - Lamongan; antara Sultra - Maluku meliputi lintas Baubau - Buru - Ambon; antara Sulawesi Tenggara - NTT meliputi lintas Tondoyono - Baturube; antara Sulut - Maluku Utara meliputi lintas Bitung - Ternate dan lintas Melonguane - Morotai; serta antara Sulteng dengan Kaltim meliputi lintas Taipa - Balikpapan dan Tolitoli - Tarakan.	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dalam lingkup internal Sulawesi yang menghubungkan kota-kota: antara Sulawesi Tenggara dengan Sulawesi Selatan meliputi lintas Lasusua - Siwa, Bajoe - Kolaka, Baubau - Bulukumba, Tondasi - Bulukumba; antara Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara meliputi lintas Luwuk - Kendari; antara Sulawesi Utara - Gorontalo hingga Sulawesi Tengah meliputi lintas Bitung - Luwuk dan Pagimana - Poso - Parigi - Moutong - Gorontalo - Molibagu - Bitung; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Sulawesi yang menghubungkan kota-kota dengan interaksi kuat meliputi: antara Sulawesi Selatan - Kalimantan Timur meliputi lintas Mamuju - Balikpapan; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Timur meliputi lintas Selayar - Reo; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Barat - Jawa Timur meliputi lintas Takalar - Bima - Gresik; antara Sulsel - Kalsel meliputi lintas Barru - Batulicin; antara Sulsel - Jatim meliputi lintas Barru - Lamongan; antara Sultra - Maluku meliputi lintas Baubau - Buru - Ambon; antara Sulawesi Tenggara - NTT meliputi lintas Tondoyono - Baturube; antara Sulut - Maluku Utara meliputi lintas Bitung - Ternate dan lintas Melonguane - Morotai; serta antara Sulteng dengan Kaltim meliputi lintas Taipa - Balikpapan dan Tolitoli - Tarakan.	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dalam lingkup internal Sulawesi yang menghubungkan kota-kota: antara Sulawesi Tenggara dengan Sulawesi Selatan meliputi lintas Lasusua - Siwa, Bajoe - Kolaka, Baubau - Bulukumba, Tondasi - Bulukumba; antara Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara meliputi lintas Luwuk - Kendari; antara Sulawesi Utara - Gorontalo hingga Sulawesi Tengah meliputi lintas Bitung - Luwuk dan Pagimana - Poso - Parigi - Moutong - Gorontalo - Molibagu - Bitung; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas antar provinsi dengan eksternal Pulau Sulawesi yang menghubungkan kota-kota dengan interaksi kuat meliputi: antara Sulawesi Selatan - Kalimantan Timur meliputi lintas Mamuju - Balikpapan; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Timur meliputi lintas Selayar - Reo; antara Sulawesi Selatan - Nusa Tenggara Barat - Jawa Timur meliputi lintas Takalar - Bima - Gresik; antara Sulsel - Kalsel meliputi lintas Barru - Batulicin; antara Sulsel - Jatim meliputi lintas Barru - Lamongan; antara Sultra - Maluku meliputi jalur Baubau - Buru - Ambon; antara Sulawesi Tenggara - NTT meliputi lintas Tondoyono - Baturube; antara Sulut - Maluku Utara meliputi lintas Bitung - Ternate dan lintas Melonguane - Morotai; serta antara Sulteng dengan Kaltim meliputi lintas Taipa - Balikpapan dan Tolitoli - Tarakan.
--	--	--	---	--	---

2)	TRANSPORTASI LAUT	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Kandidat Pelabuhan <i>Hub Internasional</i> di Bitung dengan Pertimbangan atas kedekatan letaknya dengan pasar perairan internasional yaitu Asia Pasifik dan antisipasi terhadap <i>BIMP-EAGA</i>; b) Pelabuhan Internasional di Makassar. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (<i>Implementasi ISPS Code</i>) di Pelabuhan Makasar dan Bitung.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Kandidat Pelabuhan <i>Hub Internasional</i> di Bitung dengan Pertimbangan atas kedekatan letaknya dengan pasar perairan internasional yaitu Asia Pasifik dan antisipasi terhadap <i>BIMP-EAGA</i>; b) Pelabuhan Internasional di Makassar. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (<i>Implementasi ISPS Code</i>) di Pelabuhan Makasar dan Bitung.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pelabuhan Nasional di Gorontalo, Anggrek, Kwandang, Tahuna, Manado, Tagulandang, Labuhan Uki, Kolonodale, Baubau, Kendari, Donggala, Tolitoli, Banggai, Luwuk, Poso, Pantoloan, Kolaka, Pagimana, Ampana, Malili, Barru, Parepare, Bajoe, Bulukumba, Palopo, Mamuju, Selayar, Sinjai, Lirung, Belangbelang, Jeneponto, Siwa dan Raha; b) Pelabuhan Regional di Tilamuta, Majene, Lasalimu, Keledupa, Parigi dan Lokodidi. c) Pelabuhan Lokal di Tabulo, Siau, Likupang, Beo dan Amurang. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (<i>Implementasi ISPS Code</i>) di Pelabuhan Makasar dan Bitung.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pelabuhan Nasional di Gorontalo, Anggrek, Kwandang, Tahuna, Manado, Tagulandang, Labuhan Uki, Kolonodale, Baubau, Kendari, Donggala, Tolitoli, Banggai, Luwuk, Poso, Pantoloan, Kolaka, Pagimana, Ampana, Malili, Barru, Parepare, Bajoe, Bulukumba, Palopo, Mamuju, Selayar, Sinjai, Lirung, Belangbelang, Jeneponto, Siwa dan Raha; b) Pelabuhan Regional di Tilamuta, Majene, Lasalimu, Keledupa, Parigi dan Lokodidi. c) Pelabuhan Lokal di Tabulo, Siau, Likupang, Beo dan Amurang. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (<i>Implementasi ISPS Code</i>) di Pelabuhan Makasar dan Bitung.
----	-------------------	--	--	---	---

3)	TRANSPORTASI UDARA	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Hasanuddin - Makassar dan Sam Ratulangi - Manado; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Jalaludin - Gorontalo, Wolter Wolter Monginsidi - Kendari, Mutiara - Palu;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Hasanuddin - Makassar dan Sam Ratulangi - Manado; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di bandara Jalaludin - Gorontalo, Wolter Wolter Monginsidi - Kendari, Mutiara - Palu;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Tampa Padang - Mamuju, Melanguane - Talaud, Bubung - Luwuk; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Naha - Tahuna, , Lalos - Tolitoli, Kasiguncu - Poso, Pagogul - Buol, Malili, Pongtiku - Tana Toraja, Soroako, Andi Jemma - Masamba, H.Aroepala - Benteng, Pongaluku - Motaha, Beto Ambari - Baubau, Pomalaa - Kolaka, Maranggo - Tomia, dan Sugimanuru - Raha.	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Tampa Padang - Mamuju, Melanguane - Talaud, Bubung - Luwuk; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara Naha - Tahuna, , Lalos - Tolitoli, Kasiguncu - Poso, Pagogul - Buol, Malili, Pongtiku - Tana Toraja, Soroako, Andi Jemma - Masamba, H.Aroepala - Benteng, Pongaluku - Motaha, Beto Ambari - Baubau, Pomalaa - Kolaka, Maranggo - Tomia, dan Sugimanuru - Raha.
----	--------------------	--	--	--	--

4)	TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sulawesi difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Persiapan pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang lebih dititikberatkan pada angkutan barang dan menurut prioritas penanganannya meliputi: (1) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada lintas Manado - Bitung, Makassar - Parepare dan Gorontalo - Bitung; (2) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada kawasan perkotaan metropolitan Makassar - Maros - Sungguminasa - Takalar.	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sulawesi difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Persiapan pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang lebih dititikberatkan pada angkutan barang dan menurut prioritas penanganannya meliputi: (1) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada lintas Manado - Bitung, Makassar - Parepare dan Gorontalo - Bitung; (2) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada kawasan perkotaan metropolitan Makassar - Maros - Sungguminasa - Takalar.	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sulawesi difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang lebih dititikberatkan pada angkutan barang dan menurut prioritas penanganannya meliputi: (1) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada lintas Manado - Bitung dan Makassar - Parepare; (2) Persiapan pembangunan sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada kawasan perkotaan metropolitan Makassar - Maros - Sungguminasa - Takalar. b) Mengembangkan jaringan jalur kereta api pada kawasan perkotaan berciri metropolitan untuk mendukung pergerakan orang dan barang secara massal, cepat, aman, dan efisien; c) Menghubungkan sentra produksi dengan pelabuhan untuk menunjang kegiatan ekspor/import; d) Membuka keterisolasian wilayah-wilayah di Pulau Sulawesi; e) Mewujudkan keterpaduan antarmoda.	Arah pembangunan perkeretaapian di Pulau Sulawesi difokuskan pada upaya pembangunan sarana dan prasarana sebagai berikut: a) Pembangunan sistem jaringan jalur kereta api yang lebih dititikberatkan pada angkutan barang dan menurut prioritas penanganannya meliputi: (1) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada lintas Manado - Bitung, Makassar - Parepare dan Gorontalo - Bitung; (2) Sistem jaringan dengan prioritas tinggi pada kawasan perkotaan metropolitan Makassar - Maros - Sungguminasa - Takalar. b) Mengembangkan jaringan jalur kereta api pada kawasan perkotaan berciri metropolitan untuk mendukung pergerakan orang dan barang secara massal, cepat, aman, dan efisien; c) Menghubungkan sentra produksi dengan pelabuhan untuk menunjang kegiatan ekspor/import; d) Membuka keterisolasian wilayah-wilayah di Pulau Sulawesi; e) Mewujudkan keterpaduan antarmoda.
----	--------------------------------	--	--	--	--

E.	KEPULAUAN NUSA TENGGARA				
1)	TRANSPORTASI DARAT				
	a) TRANSPORTASI JALAN	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Nusa Tenggara menurut prioritas penanganannya dengan memperhatikan kejelasan pembagian sistem jaringan jalan di Kepulauan Nusa Tenggara yang meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Nusa Tenggara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan: Labuhan Lembar - Mataram - Masbagik - Labuhan Lombok Labuhan Pototano - Sumbawa Besar - Plampang - Dompu - Bima - Sape; Labuhan Bajo - Ruteng - Bajawa - Ende - Maumere - Lantuka; dan Kupang - Soe - Kefamenanu - Kiupukan - Halilulik - Atambua - Motain; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Cabang dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Gerung - Praya - Telong Elong; dan Labuhan Benete - Lunyuk - Hu'u - Sape; d) Pengembangan keselamatan di Kepulauan Nusa tenggara meliputi : i. Perbaikan DRK/LBK ii. Penyelenggaraan <i>Road Safety Audit</i> iii. Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah) iv. Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap propinsi se-Nusa Tenggara v. Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Nusa Tenggara e) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): <i>Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads</i>, melalui pendekatan 5E (<i>Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons</i>).	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Nusa Tenggara menurut prioritas penanganannya dengan memperhatikan kejelasan pembagian sistem jaringan jalan di Kepulauan Nusa Tenggara yang meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Nusa Tenggara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan: Labuhan Lembar - Mataram - Masbagik - Labuhan Lombok Labuhan Pototano - Sumbawa Besar - Plampang - Dompu - Bima - Sape; Labuhan Bajo - Ruteng - Bajawa - Ende - Maumere - Lantuka; dan Kupang - Soe - Kefamenanu - Kiupukan - Halilulik - Atambua - Motain; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Cabang dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Gerung - Praya - Telong Elong; dan Labuhan Benete - Lunyuk - Hu'u - Sape; c) Pengembangan simpul jaringan perlengkapan dan transportasi jalan untuk terminal penumpang tipe A diutamakan pada kota-kota yang berfungsi sebagai PKN (Pusat Kegiatan Nasional) atau kota-kota yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar kota, antar provinsi, dan/atau lintas batas negara. d) Sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Nusa Tenggara menurut prioritas penanganannya dengan memperhatikan kejelasan pembagian sistem jaringan jalan di Kepulauan Nusa Tenggara yang meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan lingkak Sumba dengan prioritas sedang yang menghubungkan kota-kota: Waikelo - Waitabula - Waikabubak - Waingapu; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan di wilayah Atambua yang menghubungkan kota Atambua - Weiluli; Atambua - Motain; dan Atambua - Transcain dengan memperhatikan fungsi pertahanan c) Pengembangan simpul jaringan perlengkapan dan transportasi jalan untuk terminal penumpang tipe A diutamakan pada kota-kota yang berfungsi sebagai PKN (Pusat Kegiatan Nasional) atau kota-kota yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar kota, antar provinsi, dan/atau lintas batas negara. d) Sistem jaringan dan keselamatan transportasi jalan Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Nusa Tenggara menurut prioritas penanganannya dengan memperhatikan kejelasan pembagian sistem jaringan jalan di Kepulauan Nusa Tenggara yang meliputi: c) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Nusa Tenggara dengan prioritas tinggi yang menghubungkan: Labuhan Lembar - Mataram - Masbagik - Labuhan Lombok Labuhan Pototano - Sumbawa Besar - Plampang - Dompu - Bima - Sape; Labuhan Bajo - Ruteng - Bajawa - Ende - Maumere - Lantuka; dan Kupang - Soe - Kefamenanu - Kiupukan - Halilulik - Atambua - Motain; d) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan jalan Lintas Cabang dengan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Gerung - Praya - Telong Elong; dan Labuhan Benete - Lunyuk - Hu'u - Sape;

	b) TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN	Pengembangan jaringan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk mengarahkan pengembangan simpul jaringan penyeberangan lintas antar provinsi dalam lingkup internal Kepulauan Nusa Tenggara yang memiliki interaksi kuat meliputi: Sape - Komodo dan Sape - Labuhan Bajo;	Pengembangan jaringan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan penyeberangan lintas antar provinsi dalam lingkup internal Kepulauan Nusa Tenggara yang memiliki interaksi kuat meliputi: Sape - Komodo dan Sape - Labuhan Bajo; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan penyeberangan lintas antar kabupaten/kota dalam propinsi yang menghu-bungkan kota-kota: Labuhan Kayangan - Labuhan Pototano, Labuhan Telong Elong - Labuhan Benete, Labuhan Lua Air - Pulau Moyo, Calabai - Pulau Moyo, Waingapu - Ende, Ende - Kupang, Lantuka - Kupang; Mengarahkan pengembangan simpul jaringan penyeberangan lintas antar propinsi dengan eksternal Kepulauan Nusa Tenggara yang memiliki interaksi kuat meliputi: antara Nusa Tenggara Barat dan Bali meliputi Lembar - Padang Bai; antara Nusa Tenggara Timur dan Sulawesi Selatan meliputi Ruteng - Selayar; antara Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur dengan Jawa Timur meliputi Lombok Barat - Surabaya/Lamongan dan Kupang - Surabaya/Lamongan; serta antara Nusa Tenggara Timur dan Maluku meliputi Pulau Alor - Pulau Wetar.	Pengembangan jaringan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan penyeberangan lintas antar kabupaten/kota dalam propinsi yang menghu-bungkan kota-kota: Labuhan Kayangan - Labuhan Pototano, Labuhan Telong Elong - Labuhan Benete, Labuhan Lua Air - Pulau Moyo, Calabai - Pulau Moyo, Waingapu - Ende, Ende - Kupang, Lantuka - Kupang; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan penyeberangan lintas antar propinsi dengan eksternal Kepulauan Nusa Tenggara yang memiliki interaksi kuat meliputi: antara Nusa Tenggara Barat dan Bali meliputi Lembar - Padang Bai; antara Nusa Tenggara Timur dan Sulawesi Selatan meliputi Ruteng - Selayar; antara Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur dengan Jawa Timur meliputi Lombok Barat - Surabaya/Lamongan dan Kupang - Surabaya/Lamongan; serta antara Nusa Tenggara Timur dan Maluku meliputi Pulau Alor - Pulau Wetar. c) Sistem jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan di Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.	Pengembangan jaringan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk mengembangkan sistem jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan di Kepulauan Nusa Tenggara sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.
2)	TRANSPORTASI LAUT	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi prioritas tinggi untuk Pelabuhan Internasional di Kupang, Prioritas sedang untuk Pelabuhan Nasional di Labuhan Lombok, Maumere, Waingapu, Lembar, dan Bima, Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Tenau (Kupang).	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi prioritas tinggi untuk Pelabuhan Internasional di Kupang, Prioritas sedang untuk Pelabuhan Nasional di Labuhan Lombok, Maumere, Waingapu, Lembar, dan Bima, Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Tenau (Kupang).	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi prioritas sedang untuk Pelabuhan Regional di Tanjung Luar, Pulau Kempo, Cempi, Mbay, dan Reo. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Tenau (Kupang).	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut meliputi prioritas sedang untuk Pelabuhan Regional di Tanjung Luar, Pulau Kempo, Cempi, Mbay, dan Reo. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Tenau (Kupang).

3)	TRANSPORTASI UDARA	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Selaparang/ Praya - Mataram dan Eltari - Kupang;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Selaparang/Praya - Mataram dan Eltari - Kupang; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara M.Salahuddin - Bima, Wai Oti - Maumere, Haliwen - Atambua, H. Aroeboesman - Ende, Mau Hau - Waingapu;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara bukan pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di bandara M.Salahuddin - Bima, Wai Oti - Maumere, Haliwen - Atambua, H. Aroeboesman - Ende, Mau Hau - Waingapu; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Brangbiji - Sumbawa, Sekongkang - Sumbawa, Tambolaka - Waikabubak, Lekunik - Rote, Tardamu - Sabu, Mali - Kalabahi, Wunopito - Lewoleba, Gewayantana - Larantuka, Soa - Bajawa, Komodo - Labuhan Bajo, dan Satartacik - Ruteng, Pengembangan jalur-jalur penerbangan internasional disesuaikan dengan kebutuhan layanan penerbangan komersial. c) Sistem jaringan transportasi udara Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi nasional	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Brangbiji - Sumbawa, Sekongkang - Sumbawa, Tambolaka - Waikabubak, Lekunik - Rote, Tardamu - Sabu, Mali - Kalabahi, Wunopito - Lewoleba, Gewayantana - Larantuka, Soa - Bajawa, Komodo - Labuhan Bajo, dan Satartacik - Ruteng, Pengembangan jalur-jalur penerbangan internasional disesuaikan dengan kebutuhan layanan penerbangan komersial. b) Sistem jaringan transportasi udara Kepulauan Nusa Tenggara dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi nasional
----	--------------------	---	--	---	--

F.	KEPULAUAN MALUKU				
1)	TRANSPORTASI DARAT				
	a) TRANSPORTASI JALAN	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Kepulauan Maluku menurut prioritas penanganannya adalah pada jaringan jalan koridor utama meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Seram yang menghubungkan kota-kota Amahai - Masohi - Simpang Makariki - Liang - Waiselan - Kairatu dan Simpang Makariki - Waipia - Saleman - Besi - Wahai - Pasahari - Kobisonta - Bula; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan Peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Ambon yang menghubungkan kota-kota Ambon - Galala - Passo - Durian Patah - Laha dan Passo - Suli - Tulehu - Waai - Liang; c) Pengembangan keselamatan di Kepulauan Maluku-Maluku Utara meliputi : i) Perbaikan DRK/LBK ii) Penyelenggaraan <i>Road Safety Audit</i> iii) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah) iv) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap propinsi se-Kepulauan Maluku v) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Kepulauan Maluku d) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): <i>Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads</i>, melalui pendekatan 5E (<i>Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency respons</i>).	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Kepulauan Maluku menurut prioritas penanganannya adalah pada jaringan jalan koridor utama meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Seram yang menghubungkan kota-kota Amahai - Masohi - Simpang Makariki - Liang - Waiselan - Kairatu dan Simpang Makariki - Waipia - Saleman - Besi - Wahai - Pasahari - Kobisonta - Bula; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan Peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Ambon yang menghubungkan kota-kota Ambon - Galala - Passo - Durian Patah - Laha dan Passo - Suli - Tulehu - Waai - Liang; c) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Buru yang menghubungkan kota-kota Namlea - Samalagi - Air Buaya - Teluk Bara dan Namlea - Marloso - Maka - Namrole; d) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Halmahera yang menghubungkan Sidang Oli - Boso - Kao - Padiwang - Tobelo - Galela - Lap. Terbang, dan Boso - Simpang Dodinga - Sofifi - Akelamo - Payahe - Weda; Simpang Dodinga - Bobaneigo - Ekor - Subain - Buli - Maba - Sagea - Gotowase; Daruba - Bere-bere; Labuha - Babang, Sanana - Manaf; Bobong - Tikong; Sidang Oli - Jailolo - Goal - Ibu; Jailolo - Susupu;	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Kepulauan Maluku menurut prioritas penanganannya adalah pada jaringan jalan koridor utama meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Buru yang menghubungkan kota-kota Namlea - Samalagi - Air Buaya - Teluk Bara dan Namlea - Marloso - Maka - Namrole; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Yamdena: Saumlaki - Aludas - Arma - Siwahan; Pulau Wetar: Ilwaki - Lunang; dan Pulau Aru: Dobo - BBM; c) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Halmahera yang menghubungkan Sidang Oli - Boso - Kao - Padiwang - Tobelo - Galela - Lap. Terbang, dan Boso - Simpang Dodinga - Sofifi - Akelamo - Payahe - Weda; Simpang Dodinga - Bobaneigo - Ekor - Subain - Buli - Maba - Sagea - Gotowase; Daruba - Bere-bere; Labuha - Babang, Sanana - Manaf; Bobong - Tikong; Sidang Oli - Jailolo - Goal - Ibu; Jailolo - Susupu; d) Simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penum-pang Tipe A diutamakan pada kota-kota yang berfungsi sebagai PKN atau kota-kota lain yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar-kota antar-provinsi. e) Sistem jaringan transportasi jalan Kepulauan Maluku dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.	Pengembangan sistem jaringan dan keselamatan jalan Kepulauan Maluku menurut prioritas penanganannya adalah pada jaringan jalan koridor utama meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan yang terkait dengan peningkatan jaringan jalan lintas Pulau Yamdena: Saumlaki - Aludas - Arma - Siwahan; Pulau Wetar: Ilwaki - Lunang; dan Pulau Aru: Dobo - BBM; b) Simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penumpang Tipe A diutamakan pada kota-kota yang berfungsi sebagai PKN atau kota-kota lain yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar-kota antar-provinsi. c) Sistem jaringan transportasi jalan Kepulauan Maluku dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem jaringan transportasi yang terpadu.

	b) TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas penyeberangan antar provinsi Maluku dengan Maluku Utara; b) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas pulau dalam provinsi yang meliputi P. Halmahera - P. Morotai, P. Ternate - P. Bacan - P. Obi, P. Taliabu - P. Mangole, P. Sulabesi - P. Mangole, lintas penyeberangan di Kepulauan Lemola (Letti-Moa-Lakor), Kepulauan Babar, Kepulauan Aru, Pulau Wetar (Ilwaki) - (Monreli) Kisar;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas penyeberangan antar provinsi Maluku dengan Maluku Utara; b) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas pulau dalam provinsi yang meliputi P. Halmahera - P. Morotai, P. Ternate - P. Bacan - P. Obi, P. Taliabu - P. Mangole, P. Sulabesi - P. Mangole, lintas penyeberangan di Kepulauan Lemola (Letti-Moa-Lakor), Kepulauan Babar, Kepulauan Aru, Pulau Wetar (Ilwaki) - (Monreli) Kisar;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk: a) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas penyeberangan antar provinsi Maluku dengan Maluku Utara; b) Mengarahkan pengembangan jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas pulau dalam provinsi yang meliputi P. Halmahera - P. Morotai, P. Ternate - P. Bacan - P. Obi, P. Taliabu - P. Mangole, P. Sulabesi - P. Mangole, lintas penyeberangan di Kepulauan Lemola (Letti-Moa-Lakor), Kepulauan Babar, Kepulauan Aru, Pulau Wetar (Ilwaki) - (Monreli) Kisar; c) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan antar provinsi dengan pulau terdekat yang mempunyai interaksi kuat, seperti dengan Pulau Papua, Pulau Sulawesi, dan Kepulauan Nusa Tenggara.	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan meliputi upaya untuk mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan antar provinsi dengan pulau terdekat yang mempunyai interaksi kuat, seperti dengan Pulau Papua, Pulau Sulawesi, dan Kepulauan Nusa Tenggara.
2)	TRANSPORTASI LAUT	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi meliputi Pelabuhan Nasional di Ternate, Ambon, Dobo, Tual, Tulehu, Tobelo, Saumlaki dan Labuha dengan prioritas tinggi; Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Ambon	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi meliputi Pelabuhan Nasional di Ternate, Ambon, Dobo, Tual, Tulehu, Tobelo, Saumlaki dan Labuha dengan prioritas tinggi; Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Ambon	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi meliputi Pelabuhan Regional di Babang, Mafa, Sanana, Dofa, Bobong, dan Buli dengan prioritas sedang. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Ambon	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi meliputi: Pelabuhan Regional di Babang, Mafa, Sanana, Dofa, Bobong, dan Buli dengan prioritas sedang. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Ambon

3)	TRANSPORTASI UDARA	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Pattimura - Ambon, Sultan Baabullah - Ternate, dan Olilit - Saumlaki,	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Pattimura - Ambon, Sultan Baabullah - Ternate, dan Olilit - Saumlaki,	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah di Bandanaira - P.Banda, Kisar - P.Kisar, Liwur Bunga - P.Larat, Dobo - P.Aru, Dominicus Dumatubun - Langgur, Amahai - Masohi, Wahai - P.Seram, Namlea - P.Buru, Namrole - P.Buru, Kuabang - Kao, Oesman Sadik - Labuha, Emalamo - Sanana, Gamarmalamo - Galela, Morotai - Pitu, Buli - Maba, Pulau Kebror, Jailolo, Bula, Weda, Gebe, Benjina - Mangole dengan prioritas sedang;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah di Bandanaira - P.Banda, Kisar - P.Kisar, Liwur Bunga - P.Larat, Dobo - P.Aru, Dominicus Dumatubun - Langgur, Amahai - Masohi, Wahai - P.Seram, Namlea - P.Buru, Namrole - P.Buru, Kuabang - Kao, Oesman Sadik - Labuha, Emalamo - Sanana, Gamarmalamo - Galela, Morotai - Pitu, Buli - Maba, Pulau Kebror, Jailolo, Bula, Weda, Gebe, Benjina - Mangole dengan prioritas sedang;
----	--------------------	---	---	---	---

G.	PULAU PAPUA				
1)	TRANSPORTASI DARAT				
	a) TRANSPORTASI JALAN	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Papua menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan 11 ruas jalan strategis yaitu ruas-ruas: Nabire - Wagete - Enarotali, Jayapura - Nimbokang - Sarmi, Serui - Menawi - Saubeba, Timika - Mapurujaya - Pomako, Jayapura - Wamena - Mulia, Merauke - Tanah Merah - Waropko, Hamadi - Holtekamp - Skow (perbatasan dengan Negara Papua Nugini), Sorong - Klamono - Ayamaru - Maruni, Manokwari - Maruni - Mameh - Bintuni, Sorong - Makbon - Mega, Fakfak - Hurimber - Bomberay; b) Pengembangan simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penumpang Tipe A, diutamakan pada kota-kota yang berfungsi sebagai PKN atau kota-kota lain yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar-kota, antar-provinsi, dan lintas batas negara. c) Pengembangan keselamatan di Pulau Papua meliputi: i) Perbaikan DRK/LBK ii) Penyelenggaraan <i>Road Safety Audit</i> iii) Sosialisasi dan penerapan ZoSS (Zona Selamat Sekolah) iv) Pengembangan Manajemen Keselamatan, meliputi pembentukan UPK dan SIK (Sistem Informasi Keselamatan) serta pembentukan DKTJ di setiap propinsi se-Pulau Papua v) Pengembangan Pusat Pelatihan Pengemudi Angkutan se-Pulau Papua e) Memprioritaskan pengembangan keselamatan transportasi jalan dengan mengacu pola cetak biru/rencana umum transportasi jalan terhadap 15 sektor yang dibagi dalam 5 area penanganan (5S): <i>Safer management, Safer system, Safer Vehicle & Driver, Safer people, Safer Roads</i>, melalui pendekatan 5E (<i>Engineering, Enforcement, Education, Encouragement, Emergency resposns</i>).	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Papua menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan 11 ruas jalan strategis yaitu ruas-ruas: Nabire - Wagete - Enarotali, Jayapura - Nimbokang - Sarmi, Serui - Menawi - Saubeba, Timika - Mapurujaya - Pomako, Jayapura - Wamena - Mulia, Merauke - Tanah Merah - Waropko, Hamadi - Holtekamp - Skow (perbatasan dengan Negara Papua Nugini), Sorong - Klamono - Ayamaru - Maruni, Manokwari - Maruni - Mameh - Bintuni, Sorong - Makbon - Mega, Fakfak - Hurimber - Bomberay; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan ruas-ruas lain dalam rangka membuka isolasi dan pengembangan daerah potensi baru; c) Pengembangan simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penumpang Tipe A, diutamakan pada kota-kota yang berfungsi sebagai PKN atau kota-kota lain yang memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar-kota, antar-provinsi, dan lintas batas negara.	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Papua menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan 11 ruas jalan strategis yaitu ruas-ruas: Nabire - Wagete - Enarotali, Jayapura - Nimbokang - Sarmi, Serui - Menawi - Saubeba, Timika - Mapurujaya - Pomako, Jayapura - Wamena - Mulia, Merauke - Tanah Merah - Waropko, Hamadi - Holtekamp - Skow (perbatasan dengan Negara Papua Nugini), Sorong - Klamono - Ayamaru - Maruni, Manokwari - Maruni - Mameh - Bintuni, Sorong - Makbon - Mega, Fakfak - Hurimber - Bomberay; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan ruas-ruas lain dalam rangka membuka isolasi dan pengembangan daerah potensi baru;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi jalan di Pulau Papua menurut prioritas penanganannya meliputi: a) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan 11 ruas jalan strategis yaitu ruas-ruas: Nabire - Wagete - Enarotali, Jayapura - Nimbokang - Sarmi, Serui - Menawi - Saubeba, Timika - Mapurujaya - Pomako, Jayapura - Wamena - Mulia, Merauke - Tanah Merah - Waropko, Hamadi - Holtekamp - Skow (perbatasan dengan Negara Papua Nugini), Sorong - Klamono - Ayamaru - Maruni, Manokwari - Maruni - Mameh - Bintuni, Sorong - Makbon - Mega, Fakfak - Hurimber - Bomberay; b) Pembangunan fasilitas perlengkapan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan penanganan ruas-ruas lain dalam rangka membuka isolasi dan pengembangan daerah potensi baru;

	b) TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi penyeberangan diarahkan sebagai berikut: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas provinsi dengan interaksi kuat, meliputi: Sorong - Patani, Sorong - Wahai, Fak-fak - Wahai, Sorong - Biak, Dobo - Agats; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas kabupaten/kota dengan interaksi kuat, meliputi: Jeffman - Kalobo, Sorong - Seget, Seget - Mogem, Seget - Taminabua, Serui - Waren, Agats - Ewer, Biak - Numfor, Merauke - Atsy, Atsy - Asgon, Atsy - Agats, Merauke - Poo, Tanah Merah - Kepi;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi penyeberangan diarahkan sebagai berikut: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas provinsi dengan interaksi kuat, meliputi: Sorong - Patani, Sorong - Wahai, Fak-fak - Wahai, Sorong - Biak, Dobo - Agats; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas kabupaten/kota dengan interaksi kuat, meliputi: Jeffman - Kalobo, Sorong - Seget, Seget - Mogem, Seget - Taminabua, Serui - Waren, Agats - Ewer, Biak - Numfor, Merauke - Atsy, Atsy - Asgon, Atsy - Agats, Merauke - Poo, Tanah Merah - Kepi;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi penyeberangan diarahkan sebagai berikut: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas provinsi dengan interaksi kuat, meliputi: Sorong - Patani, Sorong - Wahai, Fak-fak - Wahai, Sorong - Biak, Dobo - Agats; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas kabupaten/kota dengan interaksi kuat, meliputi: Jeffman - Kalobo, Sorong - Seget, Seget - Mogem, Seget - Taminabua, Serui - Waren, Agats - Ewer, Biak - Numfor, Merauke - Atsy, Atsy - Asgon, Atsy - Agats, Merauke - Poo, Tanah Merah - Kepi;	Pengembangan jaringan dan keselamatan transportasi penyeberangan diarahkan sebagai berikut: a) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas provinsi dengan interaksi kuat, meliputi: Sorong - Patani, Sorong - Wahai, Fak-fak - Wahai, Sorong - Biak, Dobo - Agats; b) Mengarahkan pengembangan simpul jaringan dan keselamatan penyeberangan lintas kabupaten/kota dengan interaksi kuat, meliputi: Jeffman - Kalobo, Sorong - Seget, Seget - Mogem, Seget - Taminabua, Serui - Waren, Agats - Ewer, Biak - Numfor, Merauke - Atsy, Atsy - Asgon, Atsy - Agats, Merauke - Poo, Tanah Merah - Kepi;
2)	TRANSPORTASI LAUT	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional dengan prioritas penanganan meliputi Pelabuhan Nasional di Jayapura, Manokwari, Sorong dan Biak; Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Sorong, Biak dan Jayapura.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional dengan prioritas penanganan meliputi Pelabuhan Nasional di Jayapura, Manokwari, Sorong dan Biak; Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Sorong, Biak dan Jayapura.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional dengan prioritas penanganan meliputi Pelabuhan Nasional di Sorong diarahkan menjadi pelabuhan internasional. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Sorong, Biak dan Jayapura.	Pengembangan jaringan prasarana pelabuhan laut sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi laut dilakukan secara dinamis dan memperhatikan tatanan kepelabuhanan nasional dengan prioritas penanganan meliputi Pelabuhan Nasional di Sorong diarahkan menjadi pelabuhan internasional. Terlaksananya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Implementasi <i>ISPS Code</i>) di Pelabuhan Sorong, Biak dan Jayapura.

3)	TRANSPORTASI UDARA	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Mopah - Merauke dan Sentani - Jayapura;	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Mopah - Merauke dan Sentani - Jayapura; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Rendani - Manokwari, Frans Kaisepo - Biak, dan Nabire - Nabire, Timika - Timika, Wamena - Wamena, Domine Eduard Osok - Sorong, Waisai - Waisai; c) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Torea - Fakfak, Utarom, Bintuni, Ijahabra, Wasior, Babo, Anggi, Kebar, Ransiki, Domine Eduard Osok, Inanwatan, Teminabuan, Ayawasi, Kambuaya (Ayawaru), Werur, Jeffman, Merdey, Kokonao, Akimuga, Ombano, Moanamani, Kebo, Waghete (Waghete Baru), Bilai, Bilorai, Enarotali, Sudjarwo Tjondronegoro, Numfor, Tanah Merah, Kepi, Mindip Tanah, Senggo, Bomakia, Ewer, Bade, Kamur, Kimam, Manggelum, Bokondini, Oksibil, Batom, Ilaga, Elelim, Illu, Karubaga, Kelila, Kiwirok, Tiom, Yuruf, Mulia, Mararena, Lereh, Molof, Dabra, Senggeh, Ubrub, Waris, dan Klamono.	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder untuk pengembangan wilayah dengan prioritas tinggi di Mopah - Merauke dan Sentani - Jayapura; b) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Rendani - Manokwari, Frans Kaisepo - Biak, dan Nabire - Nabire, Timika - Timika, Wamena - Wamena, Domine Eduard Osok - Sorong, Waisai - Waisai; c) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Torea - Fakfak, Utarom, Bintuni, Ijahabra, Wasior, Babo, Anggi, Kebar, Ransiki, Domine Eduard Osok, Inanwatan, Teminabuan, Ayawasi, Kambuaya (Ayawaru), Werur, Jeffman, Merdey, Kokonao, Akimuga, Ombano, Moanamani, Kebo, Waghete (Waghete Baru), Bilai, Bilorai, Enarotali, Sudjarwo Tjondronegoro, Numfor, Tanah Merah, Kepi, Mindip Tanah, Senggo, Bomakia, Ewer, Bade, Kamur, Kimam, Manggelum, Bokondini, Oksibil, Batom, Ilaga, Elelim, Illu, Karubaga, Kelila, Kiwirok, Tiom, Yuruf, Mulia, Mararena, Lereh, Molof, Dabra, Okaba, Senggeh, Ubrub, Waris, dan Klamono.	Pengembangan sistem jaringan transportasi udara dilakukan secara dinamis dengan memperhatikan tatanan kebandarudaraan nasional dengan prioritas penanganan meliputi: a) Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan tersier untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Rendani - Manokwari, Frans Kaisepo - Biak, dan Nabire - Nabire, Timika - Timika, Wamena - Wamena, Domine Eduard Osok - Sorong, Waisai - Waisai; b) Bandar udara bukan pusat penyebaran untuk pengembangan wilayah dengan prioritas sedang di Torea - Fakfak, Utarom, Bintuni, Ijahabra, Wasior, Babo, Anggi, Kebar, Ransiki, Domine Eduard Osok, Inanwatan, Teminabuan, Ayawasi, Kambuaya (Ayawaru), Werur, Jeffman, Merdey, Kokonao, Akimuga, Ombano, Moanamani, Kebo, Waghete (Waghete Baru), Bilai, Bilorai, Enarotali, Sudjarwo Tjondronegoro, Numfor, Tanah Merah, Kepi, Mindip Tanah, Senggo, Bomakia, Ewer, Bade, Kamur, Kimam, Manggelum, Bokondini, Oksibil, Batom, Ilaga, Elelim, Illu, Karubaga, Kelila, Kiwirok, Tiom, Yuruf, Mulia, Mararena, Lereh, Molof, Dabra, Okaba, Senggeh, Ubrub, Waris, dan Klamono.
----	--------------------	--	---	--	--

