

**LAMPIRAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR KM 31 TAHUN 2006**

**TENTANG**

**PEDOMAN DAN PROSES PERENCANAAN**

**DI LINGKUNGAN DEPARTEMEN PERHUBUNGAN**



**BIRO PERENCANAAN  
DEPARTEMEN PERHUBUNGAN**

**Jakarta, Juli 2006**

## DAFTAR ISI

|  |           |
|--|-----------|
| <b>HALAMAN JUDUL .....</b>   | <b>i</b>  |
| <b>DAFTAR ISI .....</b>  | <b>ii</b> |
| <b>DAFTAR GAMBAR .....</b>   | <b>iv</b> |
| <b>DAFTAR TABEL .....</b>  | <b>v</b>  |
| <br>   |           |
| <b>BAB I        U M U M.....</b>   | <b>1</b>  |
| A.    LATAR BELAKANG.....  | 1         |
| B.    MAKSUD DAN TUJUAN.....   | 1         |
| C.    RUANG LINGKUP PENGATURAN.....  | 2         |
| D.    DASAR LEGALITAS.....   | 2         |
| E.    PENGERTIAN.....  | 2         |
| <br>   |           |
| <b>BAB II        PROSES PERENCANAAN.....</b>                                 | <b>6</b>  |
| A.    KERANGKA PIKIR .....   | 6         |
| B.    PENDEKATAN PERENCANAAN.....  | 10        |
| <br>   |           |
| <b>BAB III        DOKUMEN PERENCANAAN.....</b>                               | <b>14</b> |
| A.    UMUM.....  | 14        |
| B.    TATANAN MAKRO STRATEGIS PERHUBUNGAN<br>(TMSP).....                     | 14        |
| C.    RENCANA UMUM PENGEMBANGAN<br>PERHUBUNGAN (RUPP) .....                  | 16        |
| D.    RENCANA TEKNIS PENGEMBANGAN<br>PERHUBUNGAN (RTPP).....                 | 37        |
| E.    PETUNJUK, PEDOMAN DAN STANDAR TEKNIS<br>PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN.....   | 45        |
| F.    RENCANA DALAM SISTEM PERENCANAAN<br>PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN (SP3)..... | 49        |

|               |  |           |
|---------------|--|-----------|
| <b>BAB IV</b> | <b>TANGGUNG JAWAB PELAKSANAAN TUGAS PERENCANAAN .....</b>            | <b>56</b> |
| A.            | TATANAN MAKRO STRATEGIS PERHUBUNGAN....                              | 56        |
| B.            | RENCANA UMUM PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN.....                           | 58        |
| C.            | RENCANA TEKNIS PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN .....                        | 63        |
| D.            | RENCANA DAN STANDAR TEKNIS PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN.....             | 65        |
| E.            | RENCANA DALAM SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN (SP3) ..... | 68        |
| <b>BAB V</b>  | <b>PENUTUP.....</b>  | <b>69</b> |

## DAFTAR GAMBAR

|   |    |
|---|----|
| DIAGRAM 1<br>KERANGKA PIKIR SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN<br>PERHUBUNGAN (SP3).....    | 9  |
| DIAGRAM 2<br>PROSES PENYUSUNAN SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN<br>PERHUBUNGAN (SP3)..... | 13 |

## DAFTAR TABEL

### TABEL I

|  |    |
|--|----|
| RINGKASAN DAN JADWAL PENYUSUNAN DOKUME PERENCANAAN DI LINGKUNGAN DEPARTEMEN PERHUBUNGAN) ..... | 51 |
|--|----|

## **LAMPIRAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN**

**Nomor :**

**Tanggal :**

---

---

### **BAB I**

### **U M U M**

#### **A. LATAR BELAKANG**

Transportasi memiliki kontribusi yang sangat vital dan berdimensi strategis bagi pembangunan nasional, mengingat sifatnya sebagai penggerak dan pendorong kegiatan pembangunan dan sebagai perekat kesenjangan antar wilayah. Selain itu, ciri utama aktivitas transportasi adalah tidak mengenal batas wilayah administratif, sehingga secara sistemik penyelenggaraannya tidak bisa dipenggal-penggal atas dasar batas wilayah administratif. Posisi strategis transportasi semakin dirasakan tatkala banyak sektor lain berkurang perannya sebagai akibat krisis ekonomi yang berkepanjangan, namun peran transportasi ternyata menjadi titik sentral bagi bangkitnya sektor riil dalam perekonomian nasional pasca krisis.

Kondisi tersebut sangat berpengaruh terhadap kebijakan perencanaan perhubungan, yang terdiri dari transportasi dan fasilitas penunjangnya. Perubahan yang cepat pada lingkungan strategik baik faktor internal maupun eksternal yang sangat sulit diprediksi mengharuskan perencanaan perhubungan mempunyai dasar perhitungan yang cermat sebagai acuan dalam penyusunan program di masa depan. Penentuan arah kebijakan harus didasarkan pada kecenderungan lingkungan strategik di masa mendatang yang dipengaruhi oleh keandalan instrumen informasi kebijakan.

Mengingat pedoman dan proses perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan sangat diperlukan sebagai acuan bagi seluruh unit kerja dan mitra kerja Departemen Perhubungan yang memiliki fungsi perencanaan, maka perlu disusun pedoman dan proses perencanaan perhubungan dengan mengacu kepada Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan sejalan dengan kebijakan otonomi daerah.

#### **B. MAKSUD DAN TUJUAN**

Maksud ditetapkannya Pedoman dan Proses Perencanaan ini adalah sebagai pedoman bagi seluruh unit kerja dan mitra kerja di lingkungan Departemen Perhubungan untuk melaksanakan kegiatan perencanaan

dalam rangka penyelenggaraan tugas umum pemerintahan dan pembangunan.

Tujuan ditetapkannya Pedoman dan Proses Perencanaan ini adalah terwujudnya perencanaan yang terstruktur dan handal dalam upaya mewujudkan pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien.

### C. RUANG LINGKUP PENGATURAN

Pedoman dan Proses Perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan merupakan pedoman untuk penyusunan dan penataan rencana kegiatan pemerintahan umum dan pembangunan di lingkungan Departemen Perhubungan.

### D. DASAR LEGALITAS

Pedoman dan Proses Perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan ditetapkan berdasarkan landasan idiil Pancasila, landasan konstitusional UUD 1945, Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional, Visi dan Misi Presiden Terpilih, Peraturan perundang-undangan di bidang perencanaan, Peraturan perundang-undangan di bidang transportasi, serta peraturan perundang-undangan lain yang terkait.

Disamping itu terkait dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, perencanaan perhubungan juga harus mengacu kepada konvensi internasional, antara lain: *International Civil Aviation Organization (ICAO)*; dan *International Maritime Organization (IMO)*.

### E. PENGERTIAN

1. **Perencanaan** adalah suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumberdaya yang tersedia;
2. **Rasional** adalah penyusunan rencana yang efektif dan efisien dalam arti mampu menggunakan alokasi sumber-sumber daya yang ada seefisien mungkin untuk mencapai produktivitas yang optimum dan hasilnya terukur (mempunyai tolok ukur);
3. **Komprehensif** adalah penyusunan rencana yang memperhatikan perkembangan menyeluruh bagi sektor-sektor yang terkait dan terpadu antar unsur dalam komponen serta antar komponen dalam sistem;
4. **Integral** adalah penyusunan rencana yang bisa memberikan kontribusi positif terhadap POLEKSOSBUD HANKAM dan unsur-unsur terkait serta merupakan bagian tak terpisahkan dari kebijakan nasional yang berkesinambungan;

5. **Rencana Tata Ruang** yang selanjutnya disingkat RTR adalah hasil perencanaan tata ruang yang terbentuk dari kesatuan wilayah geografis beserta segenap unsur terkait padanya yang batas-batasnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsionalnya;
6. **Visi** adalah rumusan umum mengenai keadaan yang diinginkan pada akhir periode perencanaan;
7. **Misi** adalah rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi;
8. **Pola Pengembangan** adalah gambaran umum keadaan yang diinginkan yang dipakai sebagai acuan arah pengembangan;
9. **Arah Pengembangan** adalah gambaran pengembangan yang sudah disertai dengan jangkauan waktu berdasarkan skala prioritas;
10. **Struktur Pengembangan** adalah hierarki dari suatu tatanan yang didasarkan atas kriteria tertentu;
11. **Elemen Pengembangan** adalah unsur-unsur pembentuk sistem/sub sistem yang bersifat fungsional, baik fisik maupun non fisik;
12. **Kebijakan** adalah arah/tindakan yang diambil untuk mencapai tujuan;
13. **Strategi** adalah langkah-langkah berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi;
14. **Program** adalah instrumen kebijakan yang berisi satu atau lebih kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai sasaran dan tujuan serta memperoleh alokasi anggaran;
15. **Tahapan** adalah pembagian fase kegiatan berdasarkan dimensi waktu sesuai dengan arah pengembangan dan ketersediaan alokasi sumberdaya;
16. **Jaringan Transportasi Nasional** adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang meliputi terminal, stasiun, pelabuhan dan bandar udara yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas darat (angkutan jalan, angkutan jalan rel, dan angkutan sungai, danau serta penyeberangan), lalu lintas laut dan lalu lintas udara serta lalu lintas lainnya, sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan dalam sebaran ruang geografis;
17. **Tatanan Makro Strategis Perhubungan (TMSP)** adalah panduan nasional dalam pengembangan perhubungan yang bersifat normatif tercantum dalam perangkat hukum di bidang transportasi dan tata ruang serta dokumen Sistem Transportasi Nasional yang merupakan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara serta transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana,

kecuali pipa yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir, membentuk satu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien dalam jaringan transportasi yang terpadu secara serasi dan harmonis yang menjangkau seluruh wilayah tanah air dan mancanegara yang pengembangannya berpedoman pada tata ruang nasional. Dalam perwujudannya Sistranas memiliki hirarki pada skala nasional yang disebut Tataran Transportasi Nasional (Tatranas), hirarki pada skala wilayah propinsi yang disebut Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil), dan hirarki pada skala lokal (Kabupaten/Kota) yang disebut Tataran Transportasi Lokal (Tatralok).

18. **Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN)** adalah satu kesatuan tata cara perencanaan pembangunan untuk menghasilkan rencana-rencana pembangunan dalam jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan yang dilaksanakan oleh unsur penyelenggara negara dan masyarakat di tingkat pusat dan daerah.
19. **Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3)** adalah satu kesatuan tata cara perencanaan pembangunan untuk menghasilkan rencana-rencana pembangunan dalam jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan yang dilaksanakan oleh unsur perencana di lingkungan Departemen Perhubungan.
20. **Rencana Umum Pengembangan (RUP) Perhubungan** adalah Cetak Biru Pengembangan Transportasi dan Fasilitas Penunjangnya dalam kurun waktu tertentu.
21. **Rencana Teknis Pengembangan (RTP) Perhubungan** adalah rencana pemanfaatan ruang yang bersifat teknis/sangat teknis. Rencana teknis pengembangan perhubungan disusun dengan kedalaman jangkauan perencanaan yang terukur/sangat terukur, berdimensi spasial berupa lokasi, dua/tiga dimensi dan berorientasi fisik;
22. **Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan (RPJP DEPHUB)** adalah dokumen perencanaan yang berupa kebijakan dan bersifat indikatif untuk periode 20 (dua puluh) tahun;
23. **Rencana Pembangunan Jangka Menengah adalah Rencana Strategis Departemen Perhubungan (RENSTRA DEPHUB)** yang merupakan dokumen perencanaan untuk periode 5 (lima) tahun;
24. **Rencana Pembangunan Jangka Pendek adalah Rencana Kerja Departemen Perhubungan (RENJA DEPHUB)** yang merupakan dokumen perencanaan untuk periode 1 (satu) tahun.
25. **Rencana Kerja dan Anggaran Departemen Perhubungan (RKA DEPHUB)** adalah dokumen perencanaan dan anggaran yang disusun berdasarkan prestasi kerja yang akan dicapai yang disampaikan kepada Dewan Perwakilan Rakyat untuk dibahas dalam pembicaraan pendahuluan rancangan APBN;

26. **Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara**, selanjutnya disebut APBN, adalah rencana keuangan tahunan pemerintahan negara yang disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat;
27. **Departemen** adalah Departemen Perhubungan;
28. **Menteri** adalah Menteri Perhubungan;
29. **Menteri Teknis** adalah menteri teknis yang memiliki kewenangan tertentu di luar Departemen Perhubungan;
30. **Sekretariat Jenderal** adalah Sekretariat Jenderal Departemen Perhubungan;
31. **Inspektorat Jenderal** adalah Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan;
32. **Direktorat Jenderal** adalah Direktorat Jenderal di lingkungan Departemen Perhubungan, yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
33. **Badan** adalah Badan-Badan di lingkungan Departemen Perhubungan, yaitu Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan dan Badan SAR Nasional;
34. **Pemerintah** adalah perangkat Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri dari Presiden beserta para Menteri dan para Ketua LPND;
35. **Pemerintah Provinsi** adalah Kepala Daerah beserta perangkat Daerah Otonom yang lain sebagai Badan Eksekutif Provinsi;
36. **Pemerintah Kabupaten/Kota** adalah Kepala Daerah beserta perangkat Daerah Otonom yang lain sebagai Badan Eksekutif Kabupaten/Kota;
37. **Desentralisasi** adalah penyerahan wewenang pemerintah oleh Pemerintah kepada Daerah Otonom;
38. **Dekonsentrasi** adalah pelimpahan wewenang dari Pemerintah kepada Gubernur sebagai wakil Pemerintah dan/atau perangkat pusat di Daerah.

## **BAB II**

### **PROSES PERENCANAAN**

Dalam melaksanakan perencanaan transportasi, perlu diperhatikan prinsip-prinsip sebagai berikut:

1. Keseimbangan antara penawaran dan permintaan;
2. Orientasi jangka panjang;
3. Relevansi antara kebutuhan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek;
4. Rasional;
5. Kontekstual;
6. Komprehensif;
7. Integral;
8. Optimal;
9. Berkesinambungan;
10. Ketersediaan Sumberdaya;
11. Transparansi;
12. Akuntabilitas;
13. Partisipatif.

Pendekatan dalam proses perencanaan diuraikan sebagai berikut:

#### **A. KERANGKA PIKIR**

Perencanaan transportasi di lingkungan Departemen Perhubungan merupakan proses perencanaan yang menyeluruh, terpadu (komprehensif-integral) komponen dan unsur-unsurnya dalam satu kesatuan sistem serta terkait dengan Tatanan Makro Strategis Perhubungan, Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional serta merupakan proses yang berkesinambungan, rasional, kontekstual dan terukur secara kuantitatif.

Secara substansial, perencanaan transportasi mengacu kepada produk-produk perencanaan makro sebagai landasan perencanaan yang normatif. Perencanaan transportasi merupakan penjabaran dari nilai-nilai luhur Pancasila, Pembukaan UUD 1945, Visi dan Misi Presiden Terpilih, dan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

Proses perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan dikelompokkan atas tiga bagian utama yang saling terkait satu sama lain. **Bagian pertama** dalam proses perencanaan ini adalah telaah makro strategis dalam rangka menghasilkan 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 Pulau (RTRP). Pada skala wilayah provinsi, SISTRANAS diwujudkan dalam Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) yang disusun mengacu kepada Rencana Tata Ruang Pulau (RTRP) 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.

**Bagian kedua** dari proses perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan diawali dengan penyusunan Rencana Umum Pengembangan Perhubungan (RUPP) dan dilanjutkan dengan penyusunan Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan (RTPP). Dalam penyusunan RUPP dan RTPP, Pedoman dan Standar Teknis Pembangunan Perhubungan (PSTPP) merupakan acuan utama.

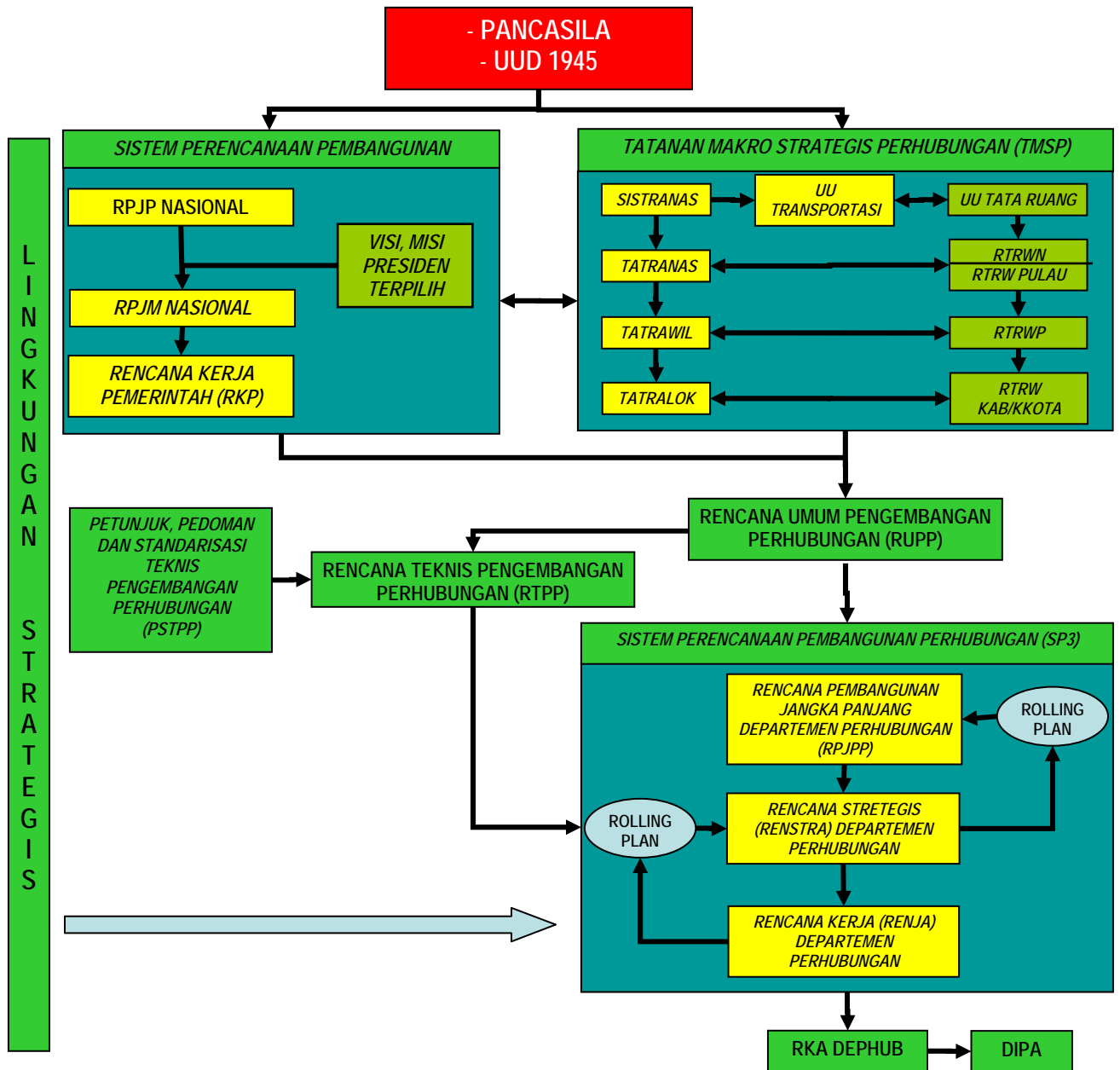
**Bagian ketiga** dari proses perencanaan perhubungan adalah penyusunan Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3) yang terdiri dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang, Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RENSTRA) dan Rencana Pembangunan Jangka Pendek (RENJA). Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan (RPJP DEPHUB) dijabarkan menjadi Rencana Strategis Departemen Perhubungan (RENSTRA DEPHUB), Rencana Strategis Departemen Perhubungan dijabarkan menjadi Rencana Kerja Departemen Perhubungan (RENJA DEPHUB), dan selanjutnya Rencana Kerja Departemen Perhubungan dijabarkan menjadi Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Sekretariat Jenderal, Inspektorat Jenderal, Direktorat Jenderal dan Badan, kemudian diintegrasikan menjadi Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Departemen Perhubungan. Antara Rencana Kerja (RENJA) dengan Rencana Strategis (RENSTRA), disusun Rencana Beruntun (Rolling Plan), demikian pula antara Rencana Strategis (RENSTRA) dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang, sebagai upaya untuk menampung program/kegiatan yang tidak terealisasi atau tidak tertampung dalam anggaran tahun berjalan dan akan dituangkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Departemen Perhubungan pada tahun berikutnya. Penyusunan Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3) harus mengacu kepada Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN)

yang merupakan sinkronisasi antara kebijakan antar sektor dan kebijakan daerah. Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3) merupakan upaya perwujudan dari Rencana Umum Pengembangan Perhubungan (RUPP), antara lain berisi kebijakan, program pembangunan, sumber pembiayaan dan waktu pembangunan.

Secara rinci, proses perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan disampaikan pada diagram 1.

DIAGRAM 1

KERANGKA PIKIR SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN (SP3)



## B. PENDEKATAN PERENCANAAN

Perencanaan transportasi di lingkungan Departemen Perhubungan disusun dengan mempertimbangkan Visi, Misi dan Kebijakan Departemen Perhubungan, baik sebagai “*servicing function*” maupun “*promoting function*” yang dikenal dengan Skenario R1 dan Skenario R2.

Skenario R1 adalah perencanaan yang sepenuhnya mengikuti kecenderungan demand melalui optimalisasi sistem transportasi yang ada.

Skenario R2 adalah perencanaan yang dilakukan dengan mempertimbangkan keinginan pemerintah (*intervensi*) baik dengan maksud untuk mengalihkan sebagian demand pada segmen transportasi tertentu maupun untuk maksud pemerataan pembangunan serta keberintisan.

Salah satu bentuk intervensi pemerintah dengan maksud mengurangi demand pada segmen transportasi tertentu adalah penyebaran pusat-pusat kegiatan diperkotaan, sedangkan bentuk intervensi pemerintah dengan maksud pemerataan pembangunan dan keberintisan adalah pengembangan kawasan tertinggal dan perbatasan serta penetapan wilayah kerjasama ekonomi antar negara (regional/sub regional) yang memacu pertumbuhan sosial dan ekonomi di wilayah tersebut.

Implementasi skenario R1 dalam proses perencanaan ditandai dengan upaya pemenuhan kebutuhan/demand oleh penyedia jasa dengan meminimalisasi campur tangan pemerintah, sedangkan implementasi skenario R2 ditandai dengan adanya berbagai kebijakan pada setiap tahapan perencanaan.

Proses perencanaan diawali dengan upaya pemahaman terhadap nilai-nilai luhur Pancasila, Mukadimah Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang di bidang Transportasi, Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Tatanan Makro Strategis Perhubungan, serta Visi dan Misi Presiden Terpilih, sebagai landasan normatif dalam perencanaan transportasi. Tatanan Makro Strategis Perhubungan memberikan arahan-arahan bersifat strategis bagi penyusunan rencana pengembangan transportasi yang dituangkan dalam Rencana Umum Pengembangan Perhubungan, dan Rencana Jangka Panjang dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3).

Dokumen rencana jangka menengah (RPJM) dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) dan dokumen rencana jangka panjang dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3) dijadikan acuan dalam penyusunan Renstra Dephub. Renstra Dephub merupakan rencana perwujudan tingkat sektoral, implementasinya dipadukan dengan

renstra daerah di forum Musyawarah Perencanaan Pembangunan Nasional (Musrenbangnas).

Perencanaan pembangunan transportasi daerah, baik pada Satuan Kerja Pemerintah Daerah (SKPD) Provinsi maupun Kabupaten/Kota disusun mengacu kepada Tatanan Makro Strategis, yaitu Sistranas dalam skala wilayah provinsi diwujudkan dalam TATRAWIL dan dalam skala wilayah kabupaten/kota diwujudkan dalam TATRALOK. Disadari bahwa baik Pemprov maupun Pemkab/Pemko relatif lebih mengetahui kebutuhan transportasi di wilayahnya sehingga baik forum musrenbang maupun musrenbangprov merupakan upaya pemaduan rencana dan program pembangunan antara sektoral dengan daerah (provinsi dan kabupaten/kota) dengan referensi pada demand/kebutuhan di lapangan.

Dengan demikian proses perencanaan merupakan hasil pemaduserasian optimal dari berbagai kepentingan baik di tingkat pusat maupun daerah sehingga diharapkan rencana dan program yang disusun sudah merupakan konsepsi yang dapat dipertanggungjawabkan sebagai upaya penyediaan jasa transportasi yang mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

### **C. PROSES PENYUSUNAN RENCANA DALAM SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN**

Penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3) dilakukan dengan menggunakan dua pendekatan yaitu ***top-down planning dan bottom-up planning***. Pendekatan ***top-down planning*** merupakan pendekatan perencanaan yang lebih bersifat *policy/kebijakan* serta mengacu kepada visi dan misi presiden terpilih serta sasaran pertumbuhan ekonomi nasional, sedangkan pendekatan ***bottom-up planning*** merupakan pendekatan yang lebih bersifat akomodatif terhadap aspirasi-aspirasi yang berasal dari tataran bawah (UPT) yang dikoordinasikan oleh Direktorat Jenderal dan Badan, serta berasal dari daerah provinsi dan kabupaten/kota yang dikoordinasikan oleh Gubernur c.q. Dinas Perhubungan Provinsi. Perencanaan yang tercakup dalam SP3 dituangkan dalam Sasaran Jangka Panjang, Menengah dan Pendek, yang bersifat indikatif, strategis dan implementatif. Rencana dalam SP3 dengan pendekatan ***top-down planning*** disusun berdasarkan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (RPJP Nasional, RPJM Nasional dan RKP), Tatanan Makro Strategis Perhubungan (Perangkat hukum transportasi dan tata ruang, serta SISTRANAS dalam perwujudan TATRANAS) dan kebijakan sektor lain di tingkat pusat serta tuntutan lingkungan strategis yang bersifat internal dan eksternal.

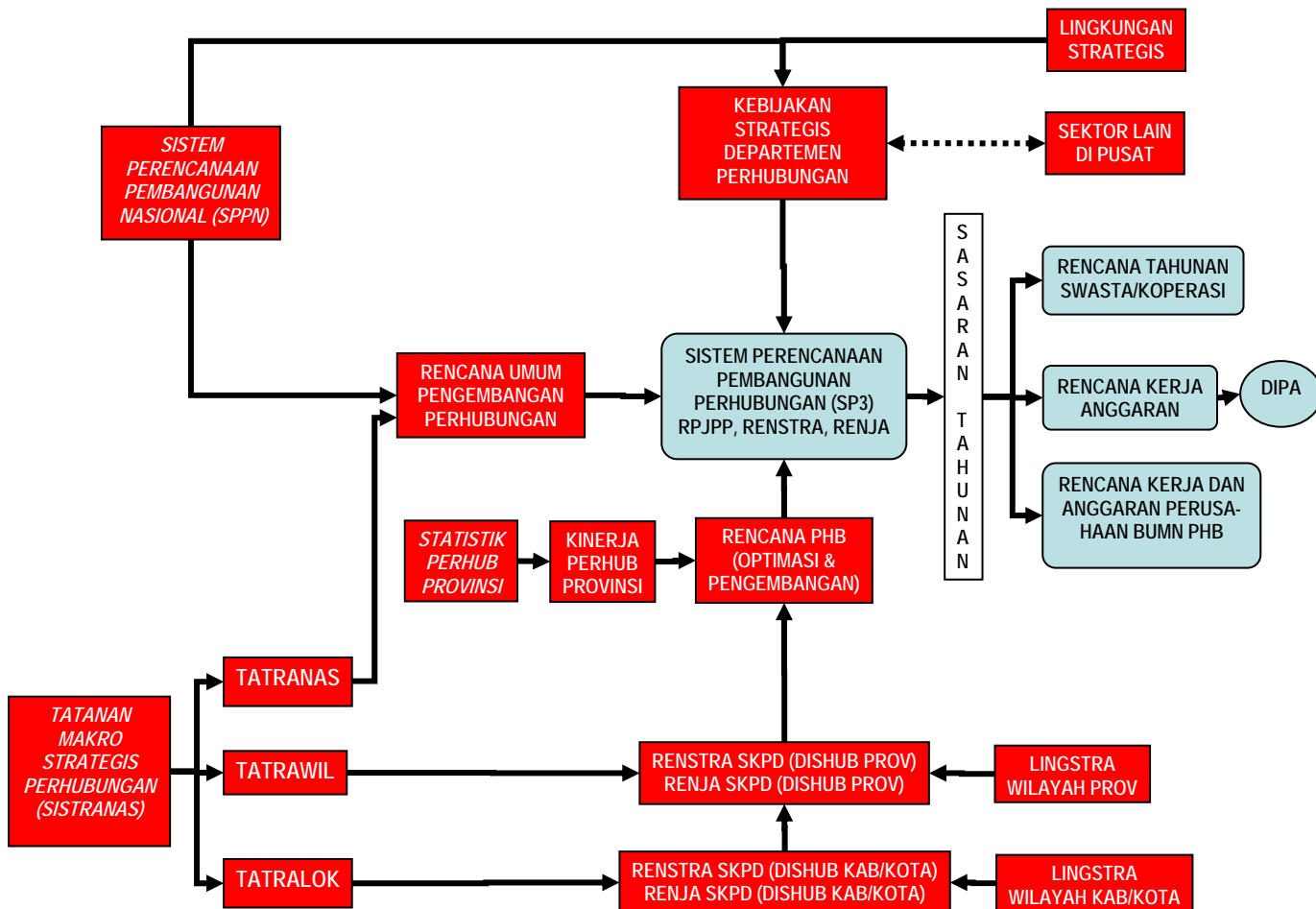
Rencana dalam SP3 dengan pendekatan ***bottom-up planning*** disusun berpedoman pada Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (RPJP Nasional, RPJM Nasional, RKP, RPJP Daerah, RPJM Daerah/SKPD dan

RKP Daerah/SKPD), Tatanan Makro Strategis Perhubungan (SISTRANAS dalam perwujudan TATRAWIL dan TATRALOK) dengan memperhatikan lingkungan strategis daerah, serta mempertimbangkan kinerja perhubungan pada tingkat provinsi dan kabupaten/kota (berdasarkan Dokumen Statistik Perhubungan Provinsi dan Kabupaten/Kota) dan kebijakan sektor lain di daerah melalui proses perencanaan beruntun (*rolling plan*) yang disusun oleh Pemerintah Provinsi Cq. Dinas Perhubungan Provinsi.

Khusus untuk RENSTRA DEPHUB dan RENJA DEPHUB dituangkan dalam RENCANA KERJA DAN ANGGARAN (RKA) DEPHUB menurut sumber pembiayaan/pemrakarsa, yaitu RKA Sekretariat Jenderal, Inspektorat Jenderal, Direktorat Jenderal dan Badan yang dibiayai APBN, RKAP BUMN Perhubungan (Badan Hukum Indonesia/BHI Jasa Transportasi) yang dibiayai oleh BUMN, serta Rencana Tahunan Swasta/Koperasi yang dibiayai oleh swasta/koperasi. Penyusunan rencana dalam SP3 dilaksanakan secara berkesinambungan, yaitu jika pelaksanaan perencanaan tidak selesai dalam jangka/periode yang sudah ditetapkan, dapat dilanjutkan pada periode waktu berikutnya (*Rencana Beruntun/Rolling Plan*). Proses penyusunan rencana dalam SP3 disampaikan pada Diagram 2.

DIAGRAM 2

PROSES PENYUSUNAN SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN (SP3)



## **BAB III**

### **DOKUMEN PERENCANAAN**

#### **A. UMUM**

Perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan merupakan proses yang menyeluruh dan terpadu, tidak terpisahkan satu sama lain dari komponen dan unsur-unsurnya dalam satu kesatuan sistem yang berkesinambungan dan hasilnya dapat diukur secara rasional, kontekstual dan kuantitatif.

Dokumen-dokumen yang terkait dengan Perencanaan Perhubungan dapat dibedakan menjadi:

1. Tatanan Makro Strategis Perhubungan terdiri dari perangkat perundang-undangan di bidang transportasi dan tata ruang, serta dokumen Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) yang merupakan penjabaran transportasi secara sistemik, strategik, konsepsional, makro, dan filosofis;
2. Rencana Umum Pengembangan Perhubungan;
3. Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan;
4. Pedoman dan Standardisasi Teknis Pengembangan Perhubungan sebagai instrumen untuk menyusun Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan;
5. Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan meliputi dokumen rencana jangka panjang, dokumen rencana strategis dan dokumen rencana kerja sebagai acuan dalam implementasi penyelenggaraan transportasi yang komprehensif, integral dan rasional.

#### **B. TATANAN MAKRO STRATEGIS PERHUBUNGAN (TMSP)**

Tatanan Makro Strategis Perhubungan digunakan sebagai panduan nasional dalam pengembangan perhubungan yang bersifat normatif, tercantum perangkat peraturan perundang-undangan di bidang transportasi dan tata ruang, serta dalam Dokumen Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS). Substansi dokumen SISTRANAS sekurang-kurangnya terdiri dari: Visi dan Misi Transportasi Nasional; Pola Dasar Pengembangan Transportasi Nasional; Pola Umum Pengembangan Transportasi Nasional; dan Arah Pengembangan Transportasi Nasional;

1. Visi dan Misi Transportasi Nasional:  
Memuat rumusan umum mengenai keadaan transportasi nasional yang diinginkan dan rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan untuk mencapai keadaan transportasi nasional yang diinginkan.
2. Pola Dasar Pengembangan Transportasi Nasional:  
Sekurang-kurangnya memuat penjelasan tentang konsepsi dan hirarkhi Transportasi Nasional.
3. Pola Umum Pengembangan Transportasi Nasional sekurang-kurangnya terdiri dari:
  - a. Jaringan Pelayanan Transportasi Nasional;
  - b. Jaringan Prasarana Transportasi Nasional;
  - c. Sarana angkutan dan keselamatan.
4. Arah Pengembangan Transportasi Nasional sekurang-kurangnya terdiri dari:
  - a. Peran dan keterpaduan antar moda;
  - b. Arah pengembangan masing-masing moda sesuai dengan karakteristik masing-masing moda;
  - c. Kebijakan umum dan Strategi Pengembangan transportasi nasional secara ke-sisteman yang menyangkut pengembangan perangkat keras (*hardware*: sarana dan prasarana), perangkat lunak (*software*: peraturan perundangan dan kelembagaan), serta perangkat pikir (*brainware*: sumber daya manusia) berdasarkan karakteristik geografis Indonesia; penerapan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam transportasi; isu lingkungan hidup dan penghematan energi; penetapan sistem jaringan transportasi yang terpadu dan penetapan koridor transportasi nasional;

Jangkauan penggunaan dokumen SISTRANAS berlaku 25 tahun dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan penyusunan tinjau ulang dokumen Sistranas dan perwujudannya diselesaikan paling lambat 1 tahun setelah pengesahan Undang-Undang Tata Ruang Nasional dan lamanya penyusunan maksimal 1,5 tahun. Penyusunan serta tinjau ulang dokumen Sistranas dan perwujudannya harus memperhatikan perkembangan lingkungan strategis. Perwujudan SISTRANAS dalam skala nasional, wilayah provinsi dan kabupaten/kota terdiri dari:

1. Dokumen Tataran Transportasi Nasional menjelaskan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien,

berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar pusat kegiatan nasional dan dari pusat kegiatan nasional ke luar negeri atau sebaliknya.

2. Dokumen Tataran Transportasi Wilayah menjelaskan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar pusat kegiatan wilayah dan dari pusat kegiatan wilayah ke pusat kegiatan nasional atau sebaliknya.
3. Dokumen Tataran Transportasi Lokal menjelaskan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi sungai dan danau, transportasi kereta api, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar pusat kegiatan lokal dan dari pusat kegiatan lokal ke pusat kegiatan wilayah dan pusat kegiatan nasional atau sebaliknya

### **C. RENCANA UMUM PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN (RUPP)**

Rencana Umum Pengembangan Perhubungan diwujudkan dalam bentuk cetak biru pengembangan transportasi dan penunjangnya dengan mengacu kepada Tatanan Makro Strategis Perhubungan.

Rencana Umum Pengembangan Perhubungan terdiri dari:

1. Rencana Umum Pengembangan Transportasi Darat
  - a. Transportasi Jalan, terdiri dari dokumen
    - 1) Cetak Biru Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan Primer;
    - 2) Cetak Biru Pengembangan Angkutan Jalan;
    - 3) Cetak Biru Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas Jalan;
    - 4) Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Transportasi Darat;
    - 5) Cetak Biru Pengendalian Operasional LLAJ
    - 6) Cetak Biru Pengembangan Teknologi Sarana Angkutan Jalan;

Substansi dokumen-dokumen di atas adalah sebagai berikut:

- 1) Cetak Biru Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan Primer, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan tingkat nasional;
  - b) Arah dan kebijakan peranan transportasi jalan tingkat nasional dalam keseluruhan moda transportasi;
  - c) Rencana lokasi dan kebutuhan simpul tingkat nasional.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan Primer mempunyai jangkauan jangka panjang (10-25 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Dokumen tinjau ulang Cetak Biru Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan Primer diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan dokumen rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan Primer antara lain harus memperhatikan hasil survei O-D Nasional.

- 2) Cetak Biru Pengembangan Angkutan Jalan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Prakiraan kebutuhan angkutan;
  - b) Kebijakan angkutan yang meliputi: pola pelayanan, struktur pasar, tarif dan subsidi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Angkutan Jalan mempunyai jangkauan penggunaan jangka menengah (maksimal 5 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 1 tahun sekali.

Penyusunan dokumen tinjau ulang Cetak Biru Pengembangan Angkutan Jalan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Angkutan Jalan antara lain harus memperhatikan hasil survei O-D Nasional.

- 3) Cetak Biru Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas Jalan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Penentuan tingkat pelayanan jalan;
  - b) Rencana pengaturan;
  - c) Rencana kebutuhan fasilitas;
  - d) Rencana operasi;
  - e) Rencana penyuluhan dan pengawasan;

Dokumen Cetak Biru Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas Jalan mempunyai jangkauan jangka menengah (5 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 1 tahun sekali.

Dokumen/tinjau ulang Cetak Biru Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas Jalan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas Jalan antara lain harus memperhatikan Cetak Biru Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan dan Cetak Biru Pengembangan Angkutan Jalan.

- 4) Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Transportasi Darat, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Kondisi keselamatan transportasi darat saat ini;
  - b) Analisis Lingkungan Strategis;
  - c) Sasaran pengembangan keselamatan transportasi darat;
  - d) Program aksi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Transportasi Darat mempunyai jangkauan jangka menengah (5 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 1 tahun sekali. Tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Transportasi Darat diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Transportasi Darat antara lain harus memperhatikan Cetak Biru Pengembangan Jaringan Transportasi jalan Primer.

- 5) Cetak Biru Pengendalian Operasional LLAJ, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Arah dan sasaran pengendalian operasional dibidang LLAJ;
  - b) Rencana kebutuhan PPNS di bidang LLAJ;
  - c) Rencana kebutuhan sarana dan fasilitas penegakan hukum;
  - d) Rencana peningkatan kualitas PPNS di bidang LLAJ;
  - e) Strategi penegakan hukum di bidang LLAJ.

Dokumen Cetak Biru Pengendalian Operasional LLAJ mempunyai jangkauan jangka menengah (5 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 1 tahun sekali. Tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Lalu-Lintas Angkutan Jalan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengendalian Operasional LLAJ antara lain harus memperhatikan Cetak Biru Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan Primer.

- 6) Cetak Biru Pengembangan Teknologi Sarana Angkutan Jalan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Kecenderungan teknologi global;
  - b) Dampak lingkungan;
  - c) Skenario pilihan teknologi dan standardisasi;
  - d) Penentuan/penyempurnaan persyaratan teknis.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Teknologi Sarana Angkutan Jalan mempunyai jangkauan jangka panjang (10-25 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Teknologi Sarana Angkutan Jalan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Teknologi Sarana Angkutan Jalan antara lain harus memperhatikan kebijakan di bidang lingkungan hidup dan kebijakan di bidang energi.

b. Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, terdiri dari dokumen:

- 1) Cetak Biru Pengembangan Pelabuhan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
- 2) Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
- 3) Cetak Biru Pengembangan Armada Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Cetak Biru Pengembangan Pelabuhan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Pola Pengembangan Pelabuhan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
  - b) Arah Pengembangan Pelabuhan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
  - c) Kebutuhan dan Penyediaan Kapasitas Pelabuhan Angkutan Sungai, danau dan Penyeberangan;
  - d) Kebijakan, Strategi dan tahapan implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Pelabuhan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Pelabuhan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan

lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Pelabuhan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- 2) Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Pola Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
  - b) Arah Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
  - c) Struktur dan elemen Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
  - d) Penentuan Koridor, Aligment dan Kapasitas Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
  - e) Kebijakan, Strategi dan Tahapan implementasi Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Lalu-Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- 3) Cetak Biru Pengembangan Armada Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Prakiraan permintaan jasa angkutan sungai, danau dan penyeberangan;
  - b) Prakiraan kebutuhan kapasitas angkut orang dan barang;
  - c) Prakiraan penambahan kapasitas armada;
  - d) Skenario pilihan teknologi dan standardisasi;
  - e) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Armada Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan

ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Armada Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Armada Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

C. Transportasi Perkotaan, terdiri dari:

- 1) Cetak biru pengembangan jaringan transportasi perkotaan;
- 2) Cetak biru pengembangan lalu lintas perkotaan
- 3) Cetak biru pengembangan angkutan perkotaan;
- 4) Cetak biru pengembangan pemaduan moda transportasi;
- 5) Cetak biru pengembangan transportasi berwawasan lingkungan.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Cetak biru pengembangan jaringan transportasi perkotaan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Pola pengembangan jaringan transportasi perkotaan;
  - b) Arah pengembangan jaringan transportasi perkotaan;
  - c) Struktur dan elemen pengembangan jaringan transportasi perkotaan;
  - d) Penentuan koridor jaringan transportasi perkotaan;
  - e) Kebijakan, strategi dan tahapan implementasi pengembangan jaringan transportasi perkotaan.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan jaringan transportasi perkotaan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan jaringan transportasi perkotaan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan jaringan transportasi perkotaan antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- 2) Cetak biru pengembangan lalu lintas perkotaan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Jaringan jalan nasional di kawasan perkotaan;

- b) Tingkat pelayanan jalan nasional di kawasan perkotaan;
- c) Rencana pengaturan lalu lintas di jalan nasional di kawasan perkotaan;
- d) Rencana kebutuhan perlengkapan jalan nasional di kawasan perkotaan;
- e) Rencana penempatan perlengkapan jalan di jalan nasional di kawasan perkotaan;
- f) Rencana pengendalian lalu lintas di jalan nasional di kawasan perkotaan;
- g) Rencana pengawasan lalu lintas di jalan nasional di kawasan perkotaan;
- h) Rencana strategi pengembangan teknologi informasi di bidang lalu lintas perkotaan.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan lalu lintas perkotaan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan lalu lintas perkotaan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan lalu lintas perkotaan antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- 3). Cetak biru pengembangan angkutan perkotaan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Pola pengembangan jaringan pelayanan angkutan perkotaan;
  - b) Arah pengembangan jaringan pelayanan angkutan perkotaan;
  - c) Struktur dan elemen pengembangan jaringan pelayanan angkutan perkotaan;
  - d) Penentuan koridor, *alignment* dan kapasitas pelayanan angkutan perkotaan;
  - e) Kebijakan, strategi dan tahapan implementasi pengembangan jaringan pelayanan angkutan perkotaan.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan angkutan perkotaan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan angkutan perkotaan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan angkutan perkotaan antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- 4) Cetak biru pemadu moda transportasi perkotaan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Arah pengembangan pemadu moda transportasi;
  - b) Pokok-pokok kebijakan pengembangan pemadu moda transportasi;
  - c) Strategi pengembangan pemadu moda transportasi;
  - d) Implementasi pengembangan pemadu moda transportasi.

Dokumen Cetak Biru pemadu moda transportasi perkotaan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru pemadu moda transportasi perkotaan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru pemadu moda transportasi perkotaan antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- 5) Cetak biru pengembangan transportasi berwawasan lingkungan, sekurang-kurangnya memuat:
  - a) Arah pengembangan transportasi berwawasan lingkungan;
  - b) Pokok-pokok kebijakan pengembangan transportasi berwawasan lingkungan;
  - c) Strategi pengembangan transportasi berwawasan lingkungan;
  - d) Implementasi pengembangan transportasi berwawasan lingkungan.

Dokumen Cetak Biru pengembangan transportasi berwawasan lingkungan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru pengembangan transportasi berwawasan lingkungan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru pengembangan transportasi berwawasan lingkungan antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

2. Rencana Umum Pengembangan Perkeretaapian Nasional  
Rencana Umum Pengembangan Perkeretaapian Nasional merupakan Dokumen cetak Biru Pengembangan Perkeretaapian Nasional yang memuat substansi sebagai berikut:

- a. Pola Pengembangan Perkeretaapian Nasional;

- b. Arah Pengembangan Perkeretaapian Secara Nasional dan per Pulau;
- c. Kebutuhan dan Penyediaan Angkutan Kereta Api;
- d. Kebijakan Strategis, antara lain:
  - 1) Aspek Hukum, Pengaturan dan Kerangka Kelembagaan;
  - 2) Jaringan jalur Kereta Api;
  - 3) Jaringan Pelayanan Kereta Api;
  - 4) Keselamatan;
  - 5) Teknologi Perkeretaapian;
  - 6) Sumber Daya Manusia;
  - 7) Pendanaan dan Investasi.
- e. Rencana Aksi:
  - 1) Aspek Hukum, Pengaturan dan Kerangka Kelembagaan;
  - 2) Jaringan jalur Kereta Api;
  - 3) Jaringan Pelayanan Kereta Api;
  - 4) Keselamatan;
  - 5) Teknologi Perkeretaapian;
  - 6) Sumber Daya Manusia;
  - 7) Pendanaan dan Investasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Perkeretaapian Nasional mempunyai jangkauan jangka panjang ( 10 – 20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan Dokumen/tinjau ulang Cetak Biru Pengembangan Perkeretaapian Nasional diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang Dokumen Cetak Biru Pengembangan Perkeretaapian Nasional anatara lain harus memperhatikan hasil Survei O – D Nasional, RTRW Propinsi dan RTRW Kabupaten Kota.

- 3. Rencana Umum Pengembangan Transportasi Laut, terdiri dari dokumen:
  - a. Cetak Biru Pengembangan Transportasi Laut;
  - b. Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Laut;
  - c. Cetak Biru Pengembangan Kapasitas dan Armada Kapal Nasional;
  - d. Cetak Biru Tatanan Kepelabuhanan Nasional;
  - e. Cetak Biru Pengembangan Keselamatan dan keamanan Pelayaran.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Cetak Biru Pengembangan Transportasi Laut, sekurang-kurangnya memuat:
  - 1) Pola Pengembangan Armada;
  - 2) Pola Pengembangan Jaringan Pelayanan;
  - 3) Pola Pengembangan Kepelabuhan;

- 4) Pola Pengembangan Keselamatan dan keamanan Pelayaran;
- 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Transportasi Laut mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (15 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan.

Penyusunan dokumen/tinjau ulang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Laut diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Transportasi Laut antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- b. Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Laut, sekurang-kurangnya memuat Pola, Struktur dan Rencana Pengembangan:
  - 1) Jaringan Pelayanan Angkutan Laut Penumpang Dalam Negeri;
  - 2) Jaringan Pelayanan Angkutan Laut Barang Dalam Negeri;
  - 3) Jaringan Pelayanan Angkutan Laut Penumpang dan Barang Luar Negeri.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Laut mempunyai jangkauan penggunaan 7 tahun dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 2 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Laut diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Laut antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- c. Cetak Biru Pengembangan Kapasitas dan Armada Kapal Nasional, sekurang-kurangnya memuat:
  - 1) Prakiraan permintaan jasa angkutan laut;
  - 2) Prakiraan kebutuhan kapasitas dan armada kapal niaga nasional;
  - 3) Pola dan arah pengembangan kapasitas dan armada kapal niaga nasional;
  - 4) Rencana penambahan kapasitas armada kapal nasional;
  - 5) *Roadmap* pelaksanaan asas *cabotage* untuk angkutan laut dalam negeri;
  - 6) Kebijakan, Strategi dan Tahapan implementasi;

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Kapasitas dan Armada Kapal Nasional mempunyai jangkauan penggunaan 7 tahun dengan

ketentuan ditinjau ulang setiap 2 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Kapasitas dan Armada Kapal Nasional diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Kapasitas dan Armada Kapal Nasional antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- d. Cetak Biru Tatanan Kepelabuhanan Nasional, sekurang-kurangnya memuat:
- 1) Penetapan hirarki pelabuhan berdasarkan fungsi, penggunaan, klasifikasi, jenis penyelenggaraan dan kegiatannya;
  - 2) Penyelenggaraan dan indikasi rencana pengembangan.

Dokumen Cetak Biru Tatanan Kepelabuhanan Nasional mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (25 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan.

Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Tatanan Kepelabuhanan Nasional diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Tatanan Kepelabuhanan Nasional antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- e. Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Pelayaran, sekurang-kurangnya memuat:
- 1) Pola Pengembangan dan Pemetaan Jaringan Fasilitas Kenavigasian (SBNP, Telekomunikasi Pelayaran, Kapal Kenavigasian dan Fasilitas Penunjang);
  - 2) Pola Pengembangan dan Pemetaan Jaringan Fasilitas Penjagaan, Pengamanan dan Penyelamatan;
  - 3) Pola Pengembangan dan Pemetaan Jaringan Fasilitas Kelaiklautan/ Kesyahbandaran.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Pelayaran mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Keselamatan Pelayaran diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

4. Rencana Umum Pengembangan Transportasi Udara merupakan dokumen:

- a. Cetak Biru Pelayanan Transportasi Udara;
- b. Cetak Biru Sarana Transportasi Udara;
- c. Cetak Biru Prasarana Transportasi Udara :
  - 1) Prasarana Bandar Udara;
  - 2) Prasarana Navigasi Penerbangan.
- d. Cetak Biru Keamanan Penerbangan;

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Cetak Biru Pelayanan Transportasi Udara sekurang-kurangnya memuat:
  - 1) Pola Permintaan Jasa Angkutan Udara;
  - 2) Pola Penawaran jasa Angkutan Udara;
  - 3) Pola dan Arah Pengembangan Jaringan dan Rute Penerbangan;

Dokumen Cetak Biru Pelayanan Transportasi Udara mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pelayanan Transportasi Udara diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pelayanan Transportasi Udara antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

- b. Cetak Biru Sarana Transportasi Udara sekurang-kurangnya memuat:
  - 1) Pola dan Arah Pengembangan Armada Angkutan Udara;
  - 2) Pola dan Arah Pengembangan Standarisasi, pengawasan dan sertifikasi kelaikan udara;
  - 3) Pola dan Arah Implementasi sistem manajemen keselamatan (*Safety management system*).

Dokumen Cetak Biru Sarana Transportasi Udara mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dokumen/tinjau ulang Cetak Biru Sarana Transportasi Udara diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

- c. Cetak Biru Prasarana Transportasi Udara sekurang-kurangnya memuat:
  - 1) Prasarana Bandar Udara:
    - a) Tatanan Kebandarudaraan Nasional;

- b) Pola dan Arah Pembangunan Pengembangan Fasilitas Bandar Udara;
  - c) Pola dan Arah Pengelolaan Bandar Udara;
  - d) Pola dan Arah Penetapan Sertifikasi Operasi Bandar Udara.
- 2) Prasarana Navigasi Penerbangan:
- a) Tataan Ruang Udara Nasional;
  - b) Pola dan Arah Pengembangan Sistem Manajemen Lalu-lintas Udara;
  - c) Pola dan Arah Pengembangan Sistem Komunikasi, Navigasi, dan Pengamatan Penerbangan (*Communication, Navigation and Surveillance/NS*);
  - d) Pola dan Arah Pengembangan *Sistem Nasional Aeronautical Information Service System Centre (AIS)*;
  - e) Pola dan Arah Pengembangan Sistem Meteorologi Penerbangan

Dokumen Cetak Biru Prasarana Transportasi Udara mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Prasarana Transportasi Udara diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Prasarana Transportasi Udara antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional

- d. Cetak Biru Keamanan Penerbangan terdiri dari:
- 1) Pola dan Arah Sistem Pengamanan Bandar Udara, sekurang-kurangnya memuat:
    - a) Pelaksanaan ketentuan *Hold Baggage Screening*;
    - b) Pelaksanaan ketentuan pemeriksaan penumpang dan barang.
  - 2) Pola dan Arah Sistem Pengamanan Penerbangan Sipil sekurang-kurangnya memuat:
    - a) Pelaksanaan ketentuan pengangkutan barang-barang berbahaya (*Dangerous Goods*);
    - b) Pelaksanaan ketentuan *Regulated Agent*;
    - c) Pelaksanaan ketentuan *Air Marshall*.

Dokumen Cetak Biru Keamanan Penerbangan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Keamanan Penerbangan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Kemanan Penerbangan antara lain harus memperhatikan hasil Survei O-D Nasional.

5. Rencana Umum pengembangan SAR Nasional, terdiri dari Cetak Biru Pengembangan SARNAS sekurang-kurangnya memuat:
  - a. Pola Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan SAR;
  - b. Arah Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan SAR;
  - c. Struktur dan Elemen Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan SAR;
  - d. Kebutuhan Ruang Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan SAR;
  - e. Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi Pengembangan Sarana, Prasarana & Pelayanan SAR;

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SAR mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan SAR diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

6. Rencana Umum Pengembangan Litbang Perhubungan, terdiri dari dokumen:
  - a. Cetak Biru Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan;
  - b. Cetak Biru Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Cetak Biru Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan

Cetak Biru Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan bersifat internal, rencana dimaksud disusun khusus untuk pengembangan prasarana Litbang Perhubungan dan digunakan sebagai panduan arah pengembangan/pembangunan perangkat keras dan perangkat lunak Litbang Perhubungan sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan Penelitian;
- 2) Arah Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan;
- 3) Struktur dan elemen Pengembangan Litbang Perhubungan;
- 4) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi;

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan: mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

b. Cetak Biru Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan

Cetak Biru Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan bersifat sub sektoral dan sektoral, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan;
- 2) Arah Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan;
- 3) Struktur dan Elemen Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan;
- 4) Kebutuhan Pelayanan Litbang Perhubungan;
- 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi;

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Pelayanan Penelitian Perhubungan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun

7. Rencana Umum Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan, terdiri dari dokumen:

- a. Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Darat;
- b. Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Kereta Api;
- c. Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Laut;
- d. Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Udara;
- e. Cetak Biru Pengembangan SDM Penunjang Transportasi;
- f. Cetak Biru Pengembangan SDM Peneliti Transportasi;
- g. Cetak Biru Pengembangan Dosen dan Instruktur Diklat Transportasi;
- h. Cetak Biru Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan Pendidikan & Pelatihan Transportasi.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Darat

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Darat, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan Arah Pengembangan Wawasan Kebangsaan, Wawasan Kontinent, serta Pembinaan Mental dan Ideologi Negara;
- 2) Pola dan Arah Pengembangan Karier Struktural dan Fungsional;
- 3) Pola dan Arah Pembinaan Teknis dan Profesionalisme;
- 4) Pola Pendidikan dan Pelatihan;
- 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Darat mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Darat diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

b. Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Kereta Api

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Kereta Api, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan Arah Pengembangan Wawasan Kebangsaan, Wawasan Kontinent, serta Pembinaan Mental dan Ideologi Negara;
- 2) Pola dan Arah Pengembangan Karier Struktural dan Fungsional;
- 3) Pola dan Arah Pembinaan Teknis dan Profesionalisme;
- 4) Pola Pendidikan dan Pelatihan;
- 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Kereta Api mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Kereta Api diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

c. Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Laut

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Laut, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan Arah Pengembangan Wawasan Kebangsaan, Wawasan Bahariawan, serta Pembinaan Mental dan Ideologi Negara;
- 2) Pola dan Arah Pengembangan Karier Struktural dan Fungsional;
- 3) Pola dan Arah Pembinaan Teknis dan Profesionalisme;
- 4) Pola Pendidikan dan Pelatihan;
- 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Laut mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Laut diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

d. Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Udara

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Udara, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan Arah Pengembangan Wawasan Kebangsaan, Wawasan Kedirgantaraan;
- 2) Pola dan Arah Pemenuhan Kebutuhan Personil Penerbangan;
- 3) Pola dan Arah Pengembangan Karier Struktural dan Fungsional Perhubungan Udara;
- 4) Pola mutasi personil perhubungan udara;
- 5) Pola dan Arah Pengembangan Pendidikan dan Pelatihan;
- 6) Pola dan Arah Pembinaan Teknis dan Profesionalisme, antara lain:
  - a) Penetapan kualifikasi dan Sertifikasi Personil Pengawas Penerbangan (*Aviation Inspector*);
  - b) Penetapan kualifikasi dan Sertifikasi Personil Penerbangan;
- 7) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Udara mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Transportasi Udara diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

e. Cetak Biru Pengembangan SDM Penunjang Transportasi

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Penunjang Transportasi, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan Arah Pengembangan Wawasan Kebangsaan, Wawasan Global, serta Pembinaan Mental dan Ideologi Negara;
- 2) Pola dan Arah Pengembangan Karier Struktural dan Fungsional;
- 3) Pola dan Arah Pembinaan Teknis dan Profesionalisme;
- 4) Pola Pendidikan dan Pelatihan;
- 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Penunjang Transportasi mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Penunjang Transportasi diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

f. Cetak Biru Pengembangan SDM Peneliti Transportasi

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Peneliti Transportasi, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan Arah Pengembangan Wawasan Kebangsaan, Wawasan Global, serta Pembinaan Mental dan Ideologi Negara;
- 2) Pola dan Arah Pengembangan Karier Struktural dan Fungsional;
- 3) Pola dan Arah Pembinaan Teknis dan Profesionalisme;
- 4) Pola Pendidikan dan Pelatihan;
- 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Peneliti Transportasi mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan SDM Peneliti Transportasi diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

g. Cetak Biru Pengembangan Dosen dan Instruktur Diklat Transportasi

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Dosen dan Instruktur Diklat Transportasi, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan Arah Pengembangan Wawasan Kebangsaan, Wawasan Global, serta Pembinaan Mental dan Ideologi Negara;
- 2) Pola dan Arah Pengembangan Karier Struktural dan Fungsional;
- 3) Pola dan Arah Pembinaan Teknis dan Profesionalisme;
- 4) Pola Pendidikan dan Pelatihan (TOT);
- 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Dosen dan Instruktur Diklat Transportasi mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan.

Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Dosen dan Instruktur Diklat Transportasi diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

h. Cetak Biru Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan Pendidikan & Pelatihan Transportasi

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan Pendidikan & Pelatihan Transportasi, sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan Arah Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan Diklat Transportasi;
- 2) Struktur dan elemen Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan Diklat Transportasi;
- 3) Kebutuhan Ruang Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan Diklat Transportasi;
- 4) Kebijakan, Strategi dan tahapan Implementasi.

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan Diklat Transportasi mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana, Prasarana dan Pelayanan Diklat Transportasi diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

8. Rencana Umum Sistem Pengawasan Perhubungan, terdiri dari dokumen cetak biru pengembangan sarana dan prasarana pengawasan, sekurang-kurangnya berisi:
  - 1) Pola pengembangan sarana dan prasarana pengawasan;
  - 2) Arah pengembangan sarana dan prasarana pengawasan;
  - 3) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi;

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana dan Prasarana Pengawasan Perhubungan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana dan Prasarana Pengawasan Perhubungan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

9. Rencana Umum Pengembangan Sistem Informasi Perhubungan, terdiri dari:
  - a. Cetak Biru Pengembangan Perangkat Keras dan Jaringan Prasarana Sistem Informasi Perhubungan;
  - b. Cetak Biru Pengembangan Perangkat Lunak Pelayanan Sistem Informasi Perhubungan;
  - c. Cetak Biru Pengembangan Sarana Sistem Informasi Perhubungan.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Cetak Biru Pengembangan Perangkat Keras dan Jaringan Prasarana Sistem Informasi Perhubungan, sekurang-kurangnya terdiri dari:
  - 1) Pola Pengembangan Perangkat Keras dan Jaringan Fisik Sistem Informasi Perhubungan;
  - 2) Arah Pengembangan Perangkat Keras dan Jaringan Fisik Sistem Informasi Perhubungan;
  - 3) Struktur dan Elemen Pengembangan Jaringan Fisik Sistem Informasi Perhubungan;
  - 4) Kebutuhan Pengembangan Jaringan Fisik Sistem Informasi Perhubungan;
  - 5) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi;

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Perangkat Keras dan Jaringan Prasarana Sistem Informasi Perhubungan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (5-10 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen

Cetak Biru Pengembangan Prasarana Sistem Informasi Perhubungan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

- b. Cetak Biru Pengembangan Perangkat Lunak Pelayanan Sistem Informasi Perhubungan, sekurang-kurangnya terdiri dari:
- 1) Pola Pengembangan Perangkat lunak Sistem Informasi Perhubungan;
  - 2) Arah Pengembangan Perangkat lunak Sistem Informasi Perhubungan;
  - 3) Kebutuhan dan Penyediaan/Pengembangan Perangkat Lunak Sistem Informasi Perhubungan;
  - 4) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi;

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Perangkat lunak Pelayanan Sistem Informasi Perhubungan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Perangkat lunak Pelayanan Sistem Informasi Perhubungan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

- c. Cetak Biru Pengembangan Sarana Sistem Informasi Perhubungan, sekurang-kurangnya terdiri dari:
- 1) Pola Pengembangan Sarana Sistem Informasi Perhubungan;
  - 2) Arah Pengembangan Sarana Sistem Informasi Perhubungan;
  - 3) Kebutuhan dan Penyediaan Kapasitas Sarana Sistem Informasi Perhubungan;
  - 4) Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi;

Dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana Sistem Informasi Perhubungan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (5-10 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan penyusunan dan tinjau ulang dokumen Cetak Biru Pengembangan Sarana Sistem Informasi Perhubungan diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun.

## D. RENCANA TEKNIS PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN (RTPP)

### 1. Tahap Pra Desain

#### a. Pra Studi Kelayakan (*Preliminary Feasibility Study*)

Merupakan suatu *preliminary appraisal/site reconnaissance/survey* studi suatu kawasan (*region*) terhadap potensi permintaan (*demand*) guna mengetahui secara indikatif apakah suatu rencana kegiatan layak untuk dikaji dengan studi kelayakan (*feasibility Study*). Pra studi kelayakan bersifat:

- 1) Ekonomis;
- 2) Berdimensi spasial menunjuk alternatif lokasi dan berorientasi fisik;
- 3) Berskala (terukur);
- 4) Memanfaatkan data sekunder;
- 5) Output berupa alternatif solusi.

Dokumen pra studi kelayakan sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Potensi demand;
- 2) Indikasi kelayakan ekonomi;
- 3) Alternatif solusi;
- 4) Solusi optimal.

Dokumen Pra Studi Kelayakan mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek-menengah (maksimum 5 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali untuk validasi. Penyusunan dokumen/tinjau ulang Pra Studi Kelayakan diselesaikan paling lambat 3 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Pra Studi Kelayakan antara lain harus memperhatikan dokumen Rencana Umum Pengembangan Perhubungan.

#### b. Studi Kelayakan (*Feasibility Study*)

Merupakan suatu *appraisal* guna mengetahui kelayakan suatu kegiatan untuk dilaksanakan pembangunan. Studi kelayakan bersifat:

- 1) Teknis;
- 2) Berdimensi spasial, menunjuk lokasi dan berorientasi fisik;
- 3) Berskala (terukur);
- 4) Memanfaatkan data primer;

Dokumen studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari:

- 1) Potensi *demand*;
- 2) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial dan Operasional;

- 3) Dimensi spasial dengan menunjuk lokasi dan besaran fisik/biaya bersifat indikatif;
- 4) Jadwal dan pola implementasi.

Dokumen Studi Kelayakan mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek-menengah (maksimum 5 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali untuk validasi. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Studi Kelayakan diselesaikan paling lambat 2 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Studi Kelayakan antara lain harus memperhatikan dokumen Pra Studi Kelayakan dan dokumen Rencana Umum Pengembangan Perhubungan.

c. Rencana Induk (*Master Plan*)

Merupakan acuan umum bagi arah dan pola pembangunan di lokasi yang sudah ditetapkan. Rencana Induk (*Master Plan*) bersifat:

- 1) Teknis;
- 2) Berdimensi spasial, menunjuk lokasi dan berorientasi fisik;
- 3) Berskala (terukur).

Dokumen rencana induk sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Pola dan arah pembangunan di lokasi dimaksud;
- 2) Besaran fisik/zonasi dan kebutuhan ruang;
- 3) Tahapan implementasi;
- 4) Peta master plan.

Dokumen Rencana Induk (*Master Plan*) mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali untuk validasi. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Rencana Induk (*Master Plan*) diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 1 tahun. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen/tinjau ulang Rencana Induk (*Masterplan*) antara lain harus memperhatikan RTRWN, RTRWP dan hasil Studi Kelayakan.

d. Studi Amdal

Merupakan suatu kajian dampak positif dan negatif dari suatu rencana kegiatan yang dipakai sebagai alat dalam memutuskan kelayakan lingkungan suatu kegiatan; sedangkan kajian dampak positif dan negatif tersebut disusun dengan mempertimbangkan antara lain aspek Kimiawi, Biologi, Sosial-Ekonomi, Sosial-Budaya, dan Kesehatan Masyarakat. Studi Amdal bersifat:

- 1) Teknis;
- 2) Berdimensi Spasial, menunjuk lokasi dan berorientasi fisik;
- 3) Berskala (terukur).

Dokumen studi amdal sekurang-kurangnya terdiri dari:

- 1) Kelayakan teknis lingkungan, sosial budaya dan ekonomi;
- 2) Rekomendasi dan solusi pemecahan masalah lingkungan.

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup;

## 2. Tahap Desain, terdiri dari:

### a. Survai, Investigasi dan Rancangan Dasar

Merupakan dokumen penunjang bagi pelaksanaan fisik kegiatan dan kelengkapan permohonan IMB, yang bersifat:

- 1) Teknis;
- 2) Berskala (terukur).

Dokumen Survai, Investigasi dan Rancangan Dasar sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Hasil identifikasi titik;
- 2) *Lay out*;
- 3) Hasil test tanah, arus laut, batimetri, dan hal yang terkait;
- 4) Design umum fasilitas pokok.

Dokumen Survey dan Investigasi mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek-menengah (maksimum 5 tahun). Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Studi Survey dan Investigasi diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 6 bulan.

### b. Rancangan Rinci (*Detailed Design/Engineering Design*)

Rancangan Rinci merupakan dokumen detail teknis pelaksanaan kegiatan di lapangan, yang bersifat:

- 1) Sangat Teknis;
- 2) Berdimensi spatial (3 dimensi), menunjukkan lokasi dan berorientasi sangat fisik (bentuk fisik);
- 3) Berskala (sangat terukur);

Dokumen Rancangan Rinci sekurang-kurangnya berisi:

- 1) Spesifikasi teknis;
- 2) Acuan konstruksi fisik.

Dokumen Rancangan Rinci mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek-menengah (maksimum 5 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali sebelum dilakukan konstruksi. Penyusunan dokumen Rancangan Rinci dilakukan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan, dengan lama penyusunan maksimal 6 bulan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Rancangan Rinci antara lain harus memperhatikan dokumen Master Plan dan hasil Studi Amdal.

### 3. Tahapan Konstruksi/Fisik

Terdiri dari dokumen Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS), yang bersifat:

- 1) Sangat Teknis;
- 2) Berdimensi spasial, menunjuk lokasi dan berorientasi sangat fisik;
- 3) Berskala (sangat terukur).

Dokumen RKS sekurang-kurang terdiri dari:

- 1) Spesifikasi teknis;
- 2) Acuan konstruksi fisik;
- 3) Jadwal pelaksanaan;
- 4) Mekanisme pelaksanaan;
- 5) Mekanisme pengawasan.

Dokumen Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek-menengah (maksimum 5 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali sebelum dilakukan konstruksi. Penyusunan dokumen Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) diselesaikan paling lambat 1 tahun sebelum penyusunan rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dengan lama penyusunan maksimal 6 bulan. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) antara lain harus memperhatikan dokumen Rancangan Rinci dan hasil Studi Amdal.

### 4. Tahapan Pasca Konstruksi

Merupakan dokumen Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek, yaitu evaluasi perbandingan terhadap besaran indikator-indikator perencanaan antara rencana dan realisasi, yang merupakan masukan bagi penyempurnaan pada tahapan rencana berikutnya. Penyusunan dokumen evaluasi dilaksanakan 1 tahun setelah konstruksi selesai. Dokumen ini bersifat sangat teknis, terukur, baik dari aspek teknis, ekonomi dan finansial.

Rencana teknis pengembangan perhubungan, meliputi:

1. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Darat, terdiri dari dokumen yang terkait dengan:

- a. Rencana Teknis Transportasi Jalan;
- b. Rencana Teknis Transportasi ASDP;
- c. Rencana Teknis Transportasi Perkotaan.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Rencana Teknis Transportasi Jalan sekurang-kurangnya terkait dengan:
  - 1) Optimalisasi dan pembangunan prasarana lalu lintas jalan, yang terdiri dari: Terminal AKAP, AKDP; Rambu Jalan, Marka Jalan; dan Pagar Pengaman.
  - 2) Pembangunan pengadaan sarana, antara lain: Pengujian kendaraan bermotor (PKB); dan Unit penimbangan kendaraan bermotor (UPKB).
  - 3) Pengaturan operasional pelayanan armada pada lalu lintas, antara lain: Jaringan Lintas; dan Jaringan trayek AKAP.
  - 4) Penyiapan perangkat organisasi dan kelembagaan;
  - 5) Pendidikan dan pelatihan SDM antara lain: Peningkatan kualitas SDM; dan Optimasi SDM.
  - 6) Penyuluhan kepada masyarakat antara lain terkait dengan substansi: Keselamatan lalu lintas jalan; Tertib lalu lintas jalan; dan Penggunaan alat bantu keselamatan.
  - 7) Penyiapan peraturan perundangan yang diperlukan antara lain:
    - a) Peraturan mengenai sistem informasi kecelakaan;
    - b) Peraturan mengenai penegakan hukum terhadap muatan lebih;
    - c) Peraturan mengenai kelas jalan dan buku jalan.
  - 8) Penyiapan studi-studi pendukung, antara lain:
    - a) Studi penetapan lokasi terminal bus dan terminal barang;
    - b) Studi penetapan lokasi unit penimbangan kendaraan bermotor;
    - c) Studi lokasi daerah rawan kecelakaan.
    - d) Studi standarisasi kinerja pelayanan terminal penumpang.
- b. Rencana Teknis Transportasi ASDP, sekurang-kurangnya terkait dengan:
  - 1) Optimalisasi dan pembangunan prasarana lintas ASDP, yang terdiri dari:
    - a) Pelabuhan, dermaga;
    - b) Terminal;
    - c) Rambu-rambu Navigasi;
    - d) Pengerukan alur dan kolam pelabuhan.
  - 2) Pembangunan pengadaan sarana, antara lain:
    - a) Kapal penyeberangan, sungai dan danau;
    - b) Kapal kerja.
  - 3) Pengaturan operasional pelayanan armada pada lalu lintas ASDP, antara lain:
    - a) Standar kapal;

- b) Embarkasi/debarkasi;
  - c) Waktu sandar;
  - 4) Penyiapan perangkat organisasi dan kelembagaan sebagai pendukung.
  - 5) Pendidikan dan Pelatihan SDM antara lain:
    - a) Peningkatan kualitas SDM;
    - b) Optimalisasi SDM.
  - 6) Penyuluhan kepada masyarakat, antara lain:
    - a) Keselamatan pelayaran;
    - b) Tertib pelayaran;
    - c) Penggunaan alat bantu keselamatan.
  - 7) Penyiapan naskah akademis peraturan perundangan yang diperlukan, antara lain:
    - a) Tertib penyelenggaraan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;
    - b) Kenavigasian;
    - c) Pelabuhan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.
  - 8) Penyiapan studi-studi pendukung, antara lain:
    - b) Studi kelayakan terhadap lintas sungai, danau, dan penyeberangan;
    - c) Studi penetapan lokasi dermaga dan pelabuhan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;
    - d) Klasifikasi pelabuhan dan dermaga angkutan sungai, danau, dan penyeberangan beserta penentuan fasilitasnya;
    - e) Investigasi dan desain dermaga dan pelabuhan;
    - f) Studi penetapan lokasi rambu;
    - g) Studi AMDAL.
- c. Rencana Teknis Transportasi Perkotaan, sekurang-kurangnya terkait dengan:
- 1) Penyusunan data base transportasi perkotaan dan sistem informasi manajemen transportasi perkotaan;
  - 2) Optimalisasi dan pembangunan perlengkapan jalan serta pengembangan teknologi informasi di bidang lalu lintas di kawasan perkotaan;
  - 3) Pembangunan prasarana angkutan massal dan pengadaan sarana bus kota, angkutan umum massal dan angkutan pelajar;
  - 4) Penyuluhan kepada masyarakat bidang: kebijakan transportasi perkotaan, konsolidasi transportasi perkotaan, kinerja angkutan umum perkotaan, tertib lalu lintas dan angkutan kota, transportasi berwawasan lingkungan dan pepadu moda transportasi.
  - 5) Penyiapan naskah/kajian akademis peraturan perundangan, antara lain:
    - a) Peraturan mengenai tata cara pengembangan jaringan transportasi perkotaan;
    - b) Peraturan mengenai rekayasa dan manajemen lalu lintas;

- c) Peraturan mengenai standarisasi angkutan umum perkotaan;
  - d) Peraturan mengenai pemaduan pelayanan moda transportasi;
  - e) Peraturan mengenai analisis dampak lalu lintas.
- 6) Penyiapan studi-studi pendukung:
- a) Studi perencanaan jaringan transportasi perkotaan;
  - b) Pra studi kelayakan angkutan umum massal;
  - c) Studi kelayakan penerapan alat pengatur lalu lintas;
  - d) Studi perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
  - e) Analisis dampak lalu lintas di perkotaan;
  - f) *Basic design* fasilitas pelayanan pemaduan moda transportasi perkotaan;
  - g) *Detail design* fasilitas pelayanan pemaduan moda transportasi perkotaan;
  - h) Studi evaluasi hasil/manfaat penerapan angkutan umum massal.

## 2. Rencana Teknis Pengembangan Perkeretaapian.

Rencana Teknis Pengembangan Perkeretaapian terdiri dari dokumen yang terkait dengan:

- a. Penyiapan naskah/kajian akademis peraturan perundangan perkeretaapian;
- b. Penyiapan perangkat organisasi dan kelembagaan;
- c. Pembangunan, pengembangan dan peningkatan prasarana yang antara lain terdiri dari: Jaringan jalur Kereta Api, Stasiun, Terowongan, Jembatan serta fasilitas Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik;
- d. Pengadaan dan rehabilitasi sarana yang antara lain terdiri dari: Lokomotif, Kereta dan sarana untuk keperluan khusus;
- e. Pembangunan dan pengadaan fasilitas (tempat dan sarana) pengujian;
- f. Pengaturan operasional pelayanan armada pada lalu lintas jalur Kereta Api, yang antara lain terdiri dari menyusun Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA);
- g. Pengadaan peralatan dan pembangunan fasilitas pencegah kecelakaan, antara lain: *warning device*, perlintasan tidak sebidang;
- h. Pendidikan dan pelatihan SDM, antara lain: Peningkatan kualitas SDM, dan optimalisasi SDM;
- i. Penyuluhan kepada masyarakat, antara lain: Keselamatan dan Kelancaran pelayanan KA;
- j. Penyiapan studi-studi pendukung antara lain:
  - 1) Studi pengembangan jaringan jalur Kereta Api;
  - 2) Survei dan *design* jalur Kereta Api, Stasiun, Terowongan, Jembatan serta fasilitas sinyal, Telekomunikasi dan listrik;
  - 3) Studi peningkatan keselamatan;
  - 4) Studi kelayakan pembangunan lintas baru atau jalur ganda;
  - 5) Studi Amdal.

3. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Laut, terdiri dari dokumen yang terkait dengan:
  - a. Studi kelayakan/studi lokasi pelabuhan;
  - b. Studi Kelayakan Pelabuhan;
  - c. Rencana Induk Pelabuhan;
  - d. Amdal Kepelabuhanan;
  - e. SID Pelabuhan/Dermaga Navigasi/SBNP;
  - f. *Basic Design* Pelabuhan;
  - g. *Detail Design* Pelabuhan;
  - h. Studi Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek Pelabuhan/Angkutan Laut;
  - i. Rencana Teknis penunjang kegiatan pemeriksaan kelaiklautan kapal;
  - j. Rencana teknis Pembuatan *Seafarer Identification Document* ;
  - k. SID Perencanaan & Penataan Alur Pelayaran;
  - l. Kriteria Perencanaan Fasilitas SBNP;
  - m. SID Pembangunan SBNP;
  - n. Survey Pembangunan SROP;
  - o. SID Pembangunan Dermaga Kenavigasian;
  - p. *Recovery & Maintenance Plan* Sarana & Prasarana Kenavigasian.
  
4. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Udara terdiri dari dokumen yang terkait dengan:
  - a. Pelayanan Transportasi Udara:
    - 1) Penetapan rute penerbangan;
    - 2) Penyediaan Kapasitas Angkutan Udara;
    - 3) Struktur dan Golongan Tarif Jasa Transportasi Udara.
  
  - b. Sarana Transportasi Udara:
    - 1) Rancang Bangun Pesawat Udara dan Komponennya;
    - 2) Penetapan Sertifikasi Produk Aeronautik;
    - 3) Pengoperasian dan perawatan pesawat udara.
  
  - c. Parasarana Transportasi Udara (Bandar Udara dan Navigasi Penerbangan):
    - 1) Pra studi kelayakan pembangunan bandar udara (*Preliminary Feasibility Study*);
    - 2) Studi Kelayakan pembangunan bandar udara (*Feasibility Study*);
    - 3) Rencana induk bandar udara (*Master Plan*);
    - 4) Kawasan keselamatan operasi penerbangan – KKOP (*Obstacle Limitation Surface*);
    - 5) Batas kawasan kebisingan – BKK (*Noise Contour Map*);
    - 6) Daerah lingkungan kerja bandar udara – DLKr (*Airport Operation Zone*);
    - 7) Rancangan awal fasilitas bandara udara (*Basic Design*);
    - 8) Rancangan teknis terinci fasilitas bandar udara;

- 9) Analisis mengenai dampak lingkungan – AMDAL (*Environmental Impact Assesment*);
- 10) Sertifikasi Operasi Bandar Udara;
- 11) Evaluasi hasil/manfaat proyek pembangunan/pengembangan Bandar Udara (*Benefit Monitoring and Evaluation*);
- 12) Rancangan Sistem Komunikasi Penerbangan;
- 13) Rancangan Sistem Pengamatan Penerbangan;
- 14) Rancangan Sistem Navigasi Penerbangan;

## **E. PETUNJUK, PEDOMAN DAN STANDAR TEKNIS PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN**

Standardisasi Sarana dan Prasarana Perhubungan merupakan acuan teknis pembangunan sarana dan prasarana serta pelayanan perhubungan yang dikaitkan dengan aspek keselamatan serta aspek peningkatan pelayanan baik oleh pemerintah maupun oleh swasta, terukur baik secara kuantitatif maupun geometrik (bentuk), dengan karakteristik:

1. Berorientasi kepada keselamatan dan peningkatan pelayanan;
2. Hasil pengujian secara empirik, yang dilakukan baik oleh lembaga nasional maupun internasional;
3. Sebagai ukuran minimal;
4. Dapat berupa adopsi standar internasional.

Jenisnya terdiri dari:

1. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Darat, antara lain terdiri dari dokumen:
  - a. Standar teknis prasarana dan fasilitas pendukung transportasi jalan;
  - b. Standar teknis prasarana dan fasilitas pendukung transportasi ASDP;
  - c. Standar teknis kelaikan sarana transportasi jalan;
  - d. Standar teknis kelaikan sarana transportasi ASDP;
  - e. Standar operasional transportasi jalan;
    - 1) Pedoman pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi jalan;
    - 2) Pedoman penerapan tarif jasa transportasi penumpang AKAP;
    - 3) Pedoman pengawasan dan pemindahan hukum dalam penyelenggaraan transportasi jalan.
  - f. Standar operasional transportasi ASDP;
    - 1) Pedoman pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi ASDP;
    - 2) Pedoman penerapan tarif jasa transportasi penyeberangan;
    - 3) Pedoman pengawasan dan pemindahan hukum dalam penyelenggaraan transportasi ASDP.
2. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Kereta Api, antara lain terdiri dari dokumen:
  - a. Standar teknis prasarana dan fasilitas serta peralatan pendukung transportasi Kereta Api;

- b. Standar teknis kelaikan sarana dan fasilitas pendukung transportasi Kereta Api;
  - c. Standar teknis keselamatan transportasi Kereta Api;
  - d. Standar teknis operasional transportasi Kereta Api;
  - e. Petunjuk dan pedoman operasional transportasi Kereta Api;
    - 1) Pedoman pemeliharaan prasarana transportasi Kereta Api;
    - 2) Pedoman pemeliharaan sarana transportasi Kereta Api;
    - 3) Pedoman penyusunan grafik perjalanan KA (GAPEKA);
    - 4) Pedoman penerapan tarif jasa transportasi Kereta Api;
    - 5) Petunjuk teknis perhitungan PSO, IMO dan TAC;
    - 6) Pedoman sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana transportasi Kereta Api;
    - 7) Pedoman pelatihan dan sertifikasi SDM pendukung operasional transportasi Kereta Api;
    - 8) Pedoman pengawasan dalam penyelenggaraan transportasi Kereta Api;
    - 9) Pedoman teknis pemanfaatan ruang usaha pada jalur KA;
    - 10) Pedoman teknis pemanfaatan ruang usaha di/area stasiun KA.
3. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Laut, antara lain terdiri dari dokumen:
- a. Pedoman Teknis Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan;
  - b. Pedoman Teknis Penetapan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP);
  - c. Pedoman Teknis Penerapan Pelabuhan yang Terbuka untuk Perdagangan Luar Negeri;
  - d. Standar dan Tolok Ukur Kinerja Pelayanan/Operasional Kehandalan fasilitas dan Peralatan/Transportasi Laut;
  - e. Pedoman Perhitungan Tarif Jasa Pelabuhan/Angkutan Laut Penumpang;
  - f. Standar Fasilitas (Prasarana dan sarana) dan Peralatan Transportasi Laut;
  - g. Standar Rancang Bangun Fasilitas dan Peralatan Transportasi Laut;
  - h. Pedoman Teknis Penyusunan Kerangka Acuan dan Amdal serta UKL/UPL Transportasi Laut.
  - i. Pedoman dan SISPRO pelaksanaan penggunaan dan penggantian bendera kapal
  - j. Pedoman dan SISPRO pelayanan kapal dan bongkar muat barang pada pelabuhan yang diusahakan;
  - k. Pedoman dan SISPRO pelayanan kapal dan bongkar muat barang pada pelabuhan yang tidak diusahakan;
  - l. Standar peralatan SROP Area A1;
  - m. Standar peralatan SROP Area A2;
  - n. Standar peralatan SROP Area A3;
  - o. Standar peralatan radio GMDSS;
  - p. Pedoman SBNP (bentuk, fungsi, warna, nyala lampu & karakter);

- q. Standar rumah jaga menara suar;
  - r. Pedoman identitas & warna Kapal Negara;
  - s. Petunjuk tetap untuk nakhoda dan ABK Kapal Negara Kenavigasian;
  - t. Pedoman pengawakan kapal negara;
  - u. Pedoman bengkel kenavigasian;
  - v. SISPRO penempatan/pembangunan SBNP pihak ke-3;
  - w. SISPRO izin rekomendasi SROP/Radio kapal pihak ke-3;
  - x. SISPRO penentuan alur pelayaran.
4. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Udara. Antara lain terdiri dari dokumen:
- a. Pelayanan Transportasi Udara:
    - 1) Perusahaan angkutan udara dan Bandar udara;
    - 2) Persetujuan tentang (*Flight Approval*) untuk penerbangan *domestic* dan internasional;
    - 3) Perjanjian angkutan udara dengan Negara mitra wicara;
    - 4) Penerbangan perintis.
  - b. Sarana Transportasi Udara:
    - 1) Pedoman, standar teknis dan prosedur sertifikasi organisasi rancang bangun pesawat udara dan komponennya;
    - 2) Pedoman, standar teknis dan prosedur sertifikasi pesawat udara dan pabrik pesawat udara beserta komponennya;
    - 3) Pedoman standar teknis dan prosedur sertifikasi operator penerbangan serta bengkel perawatan pesawat udara.
  - c. Prasarana Transportasi Udara (Bandar Udara dan Navigasi Penerbangan):
    - 1) Pedoman, dan standar teknis rancang bangun fasilitas dan rekayasa fasilitas Bandar udara;
    - 2) Pedoman dan standar teknis keandalan dan kinerja fasilitas dan peralatan bandar udara;
    - 3) Pedoman dan standar teknis pengoperasian fasilitas dan peralatan bandar udara;
    - 4) Pedoman dan standar teknis pemeliharaan fasilitas dan peralatan bandar udara;
    - 5) Pedoman, dan standar teknis sertifikasi bandar udara;
    - 6) Petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis pembuatan rencana teknis bandar udara;
    - 7) Petunjuk teknis pelaksanaan sertifikasi peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
    - 8) Petunjuk teknis pengoperasian peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
    - 9) Petunjuk pengujian di darat (*ground inspection*) peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
    - 10) Pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan teknisi elektronika dan listrik penerbangan;

- 11) Pedoman pemeliharaan dan pelaporan peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
  - 12) Pedoman teknis dan instalasi fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
  - 13) Pedoman pelaksanaan survey kelayakan kebutuhan sistem peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
  - 14) Pedoman penggunaan penghematan energi listrik bandar udara;
  - 15) Pedoman penyediaan sistem catu daya utama dan cadangan listrik di bandar udara;
  - 16) Pedoman kebutuhan *stock level minimum* suku cadang peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
  - 17) Pedoman sistem pengamatan penerbangan di daerah padat lalu lintas penerbangan dan perbatasan;
  - 18) Pedoman teknis penyediaan fasilitas pada pelaksanaan *contingency plan* pelayanan pengendalian lalu lintas penerbangan;
  - 19) Standar gambar instalasi sistem penerangan bandar udara (*Airfield lighting system*);
  - 20) Kriteria penempatan peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
  - 21) Sertifikasi kecakapan teknisi elektronika penerbangan dan listrik penerbangan;
- d. Keamanan Penerbangan:
- 1) *National Civil Aviation Security Programs (NCASP)*;
  - 2) *Airport Emergency Planning (AEP)*;
  - 3) *Airport Security Program (ASC)*;
  - 4) *Aircraft Operator Security Program (AOSP)*;
  - 5) Petunjuk pelaksanaan surat tanda kecakapan petugas operator X-Ray dan pemeriksaan penumpang disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
  - 6) Petunjuk teknis penanganan penumpang pesawat udara sipil yang membawa senjata api beserta peluru dan tata cara pengamanan pengawalan tahanan dalam penerbangan sipil disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
  - 7) Evaluasi efektifitas program nasional pengamanan sipil (*Quality Control*) disahkan oleh Direktur Perhubungan Udara.
5. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis SAR. Antara lain terdiri dari dokumen:
- a. Standardisasi Operasional SAR;
  - b. Standardisasi Peralatan SAR.

## **F. RENCANA DALAM SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN (SP3)**

Dokumen rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3) terdiri dari:

1. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan (RPJP DEPHUB);
2. Rencana Strategis Departemen Perhubungan (RENSTRA DEPHUB);
3. Rencana Kerja Departemen Perhubungan (RENJA DEPHUB);
4. Rencana Kerja dan Anggaran Departemen Perhubungan (RKA DEPHUB);
5. Rencana Kerja dan Anggaran Setjen, Itjen, Dirjen dan Badan (RKA ESELON I).

Secara rinci dijelaskan sebagai berikut:

1. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Perhubungan (RPJP DEPHUB);

Penyusunannya mengacu kepada Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Tatahan Makro Strategis Perhubungan dan semua Rencana Umum serta Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan. Isinya antara lain adalah: Visi, Misi dan Arah Kebijakan Pembangunan Perhubungan. Dokumen RPJP DEPHUB mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20-25 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang kembali setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan. Penyusunan Dokumen RPJP DEPHUB dilakukan paling lambat 3 tahun sebelum RPJP DEPHUB tahun berjalan berakhir, dengan lama penyusunan maksimal 2 tahun.

2. Rencana Strategis Departemen Perhubungan (RENSTRA DEPHUB);

RENSTRA DEPHUB merupakan penjabaran dari RPJP DEPHUB memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Departemen Perhubungan yang disusun berpedoman kepada rancangan awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Dokumen RENSTRA DEPHUB mempunyai jangkauan penggunaan jangka Menengah (5 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang kembali setiap tahun (Rolling Plan) dan midterm review apabila diperlukan. Penyusunan Dokumen RENSTRA DEPHUB dilakukan paling lambat 1-2 tahun sebelum RENSTRA DEPHUB tahun berjalan berakhir, dengan lama penyusunan maksimal 1,5 tahun ditetapkan dengan Peraturan Menteri paling lambat 5 bulan setelah kabinet presiden baru dilantik.

3. Rencana Kerja Departemen Perhubungan (RENJA DEPHUB);

RENJA DEPHUB merupakan penjabaran dari RENSTRA DEPHUB yang memuat program pembangunan; kegiatan pembangunan; volume fisik; skenario sumber pembiayaan pembangunan; dan Lokasi Pembangunan, sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Departemen Perhubungan yang disusun berpedoman kepada rancangan awal Rencana Kerja Pemerintah (RKP) dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Dokumen RENJA DEPHUB mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek (1 tahun) dan dapat ditinjau ulang apabila diperlukan. Penyusunan Dokumen RENJA DEPHUB dilakukan paling lama 6 bulan sebelum RENJA DEPHUB tahun berjalan berakhir, dengan lama penyusunan maksimal 6 bulan dan paling lambat bulan Juli telah disahkan oleh Menteri Perhubungan.

4. Rencana Kerja dan Anggaran Departemen Perhubungan (RKA DEPHUB)

RKA DEPHUB merupakan penjabaran dari RENJA DEPHUB yang disusun berpedoman kepada kebijakan umum dan prioritas anggaran, termasuk pagu anggaran sementara yang telah disepakati bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR-RI). Dokumen RKA DEPHUB mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek (1 tahun) dan dapat ditinjau ulang apabila diperlukan.

Penyusunan Dokumen RKA DEPHUB dilakukan paling lama 6 bulan sebelum RKA DEPHUB tahun berjalan berakhir, dengan lama penyusunan maksimal 6 bulan dan paling lambat bulan Juli telah diajukan ke DPR untuk bahan pembahasan pendahuluan RAPBN.

5. Rencana Kerja dan Anggaran Setjen, Itjen, Ditjen dan Badan (RKA ESELON 1)

RKA ESELON 1 merupakan penjabaran dari RKA DEPHUB yang disusun berpedoman kepada kebijakan umum dan prioritas anggaran, termasuk pagu anggaran sementara yang telah disepakati bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR-RI). Dokumen RKA ESELON 1 mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek (1 tahun) dan dapat ditinjau ulang apabila diperlukan. Penyusunan Dokumen RKA ESELON 1 dilakukan paling lama 6 bulan sebelum RKA ESELON 1 tahun berjalan berakhir, dengan lama penyusunan maksimal 6 bulan dan paling lambat bulan Mei telah diajukan Departemen Perhubungan untuk bahan penyusunan RKA DEPHUB.

**RINGKASAN DAN JADUAL PENYUSUNAN DOKUMEN PERENCANAAN DI LINGKUNGAN DEPARTEMEN PERHUBUNGAN**

| NO. | DOKUMEN   | JANGKA WAKTU   | WAKTU TINJAU ULANG                                   | BATAS PENYELESAIAN   | LAMA SELESAI   | REFERENSI /RUJUKAN  |
|-----|---|--|--|--|--|---|
| (1) | (2)   | (3)  | (4)  | (5)  | (6)  | (7)   |
| 1.  | Tatanan Makro Strategis Perhubungan (TMSP)<br>a. Sistranas<br>b. Tatranas<br>c. Tatrawil<br>d. Tatralok   | 25 th<br>25 th<br>25 th<br>25 th                                 | 5 th<br>5 th<br>5 th<br>5 th                         | 1 th setelah pengesahan UU RTRWN<br>1 th setelah pengesahan PERDA RTRWP<br>1 th setelah pengesahan PERDA RTRW KAB/KOTA   | 1,5 th<br>1,5 th<br>1,5 th<br>1,5 th                 | Perkembangan LINGSTRA   |
| 2.  | Rencana Umum Pengembangan Perhubungan (RUPP)<br>a. RUP Transportasi Darat<br>1) Transportasi Jalan<br>a) CB Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan Primer<br>b) CB Pengembangan Angkutan Jalan<br>c) CB Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas Jalan<br>d) CB Pengembangan Keselamatan Transportasi Darat<br>e) CB Pengendalian Operasional LLAJ<br>f) CB Pengembangan Teknologi Sarana Angkutan Jalan<br>2) Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan<br>a) CB Peng. Plb. ASDP | 10-25 th<br>5 th<br>5 th<br>5 th<br>5 th<br>10-25 th<br>10-20 th | 5 th<br>1 th<br>1 th<br>1 th<br>1 th<br>5 th<br>5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3<br>1 th sebelum penyusunan dokumen SP3<br>1 th sebelum penyusunan dokumen SP3<br>1 th sebelum penyusunan dokumen SP3<br>1 th sebelum penyusunan-an dokumen SP3<br>1 th sebelum penyusunan dokumen SP3<br>1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th<br>1 th<br>1 th<br>1 th<br>1 th<br>1 th<br>1 th | O-D Survai<br>O-D Survai<br>-CB Peng. Jar. Trans. Jalan Prrimer<br>-CB Peng. Ang.Jalan<br>CB.Peng.Jar.Trans. Jln Primer<br>CB.Peng.Jar.Trans. Jln Primer<br>-Keb. Lingkungan<br>-Keb Energi<br>O-D Survai |

| (1) | (2)  | (3)       | (4)  | (5)                                 | (6)  | (7)                                       |
|-----|--|-----------|------|-------------------------------------|------|---|
|     | b) CB Peng. Jar. Pelayanan LLASDP                      | 10-20 th  | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | c) CB Peng. Armada ASDP                                | 10-20 th  | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | 3) Transportasi Perkotaan                              |           |      |                                     |      |   |
|     | a) CB Pengembangan Jaringan Transportasi Perkotaan     | 10-20 th  | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | b) CB Pengembangan Lalu Lintas Perkotaan               | 10-20 th  | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | c) CB Pengembangan Angkutan Perkotaan                  | 10-20 th  | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | d) CB Pengembangan Pemaduan Moda Transportasi          | 10-20 th  | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | e) CB Pengembangan Transportasi Berwawasan Lingkungan  | 10 -20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | b. RUP Perkeretaapian Nasional                         | 10-20 th  | 5 Th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai, RTRW Provinsi, RTRW Kab. Kota |
|     | c. RUP Transportasi Laut                               |           |      |                                     |      |   |
|     | 1) CB Pengembangan Transportasi Laut                   | 15 th     | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | 2) CB Pengembangan jaringan Pelayanan Angkutan Laut    | 7 th      | 2 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | 3) CB Pengembangan Kapasitas dan Armada Kapal Nasional | 7 th      | 2 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | 4) CB Tatanan Kepelabuhan Nasional                     | 25 th     | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |
|     | 5) CB Pengembangan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran  | 20 th     | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -   |
|     | d. RUP Transportasi Udara                              |           |      |                                     |      |   |
|     | 1) CB Pelayanan Transportasi Udara                     | 20 th     | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai                                |

| (1) | (2)  | (3)      | (4)  | (5)                                 | (6)  | (7)        |
|-----|--|----------|------|-------------------------------------|------|------------|
|     | 2) CB sarana Transportasi Udara  | 20 th    | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 3) CB Prasarana Transportasi Udara   | 20 th    | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai |
|     | 4) CB Keamanan Penerbangan   | 20 th    | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | O-D Survai |
|     | e. RUP SAR Nasional  | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | f. RUP Litbang   |          |      |                                     |      |            |
|     | 1) CB Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan                              | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 2) CB Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan   | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | g. RUP SDM Perhubungan   |          |      |                                     |      |            |
|     | 1) CB Pengembangan SDM Transportasi Darat  | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 2) CB Pengembangan SDM Kereta Api  | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 3) CB Pengembangan SDM Transportasi Laut   | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 4) CB Pengembangan SDM Transportasi Udara  | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 5) CB Pengembangan SDM Penunjang Transportasi  | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 6) CB Pengembangan SDM Peneliti Transportasi   | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 7) CB Pengembangan Dosen dan Instruktur Diklat Transportasi                              | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |
|     | 8) CB Pengembangan sarana, prasarana dan pelayanan Pendidikan dan Pelatihan Transportasi | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th | -          |

| (1) | (2)   | (3)      | (4)  | (5)                                 | (6)     | (7)  |
|-----|---|----------|------|-------------------------------------|---------|--|
|     | h. Rencana Umum Sistem Pengawasan Perhubungan   | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th    | -  |
|     | i. RUP Sistem Informasi Perhubungan   | 5-10 th  | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th    | -  |
|     | 1). CB Pengembangan Perangkat Keras dan Jaringan Prasarana sistem Informasi Perhubungan | 10-20 th | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th    | -  |
|     | 2). CB Pengembangan Perangkat Lunak Pelayanan Sistem Informasi Perhubungan              | 5-10 th  | 5 th | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th    | -  |
|     | 3). CB Pengembangan sarana Sistem Informasi Perhubungan                                 |          |      |                                     |         |  |
| 3   | Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan (RTPP)  |          |      |                                     |         |  |
|     | a. Tahap Pra Desain   |          |      |                                     |         |  |
|     | 1) Pra Studi Kelayakan  | 5 th     | 5 th | 3 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th    | Dokumen RUPP                                     |
|     | 2) Studi Kelayakan  | 5 th     | 5 th | 2 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th    | Dokumen RUPP dan Dokumen Pra Studi Kelayakan     |
|     | 3) Rencana Induk ( <i>Masterplan</i> )  | 10-20 th | -    | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 1 th    | RTRWN, RTRWP dan Hasil Studi Kelayakan           |
|     | 4) Studi Amdal  | -        | -    | -                                   | -       | Diatur dalam KM Negara Lingkungan Hidup          |
|     | b. Tahap Desain   |          |      |                                     |         |  |
|     | 1) Survei Investigasi dan Rancangan Dasar   | 5 th     | -    | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 6 bulan | -  |
|     | 2) Rancangan Rinci  | 5 th     | -    | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3 | 6 bulan | Dokumen <i>Master Plan</i> dan hasil studi Amdal |

| (1) | (2)  | (3)      | (4)  | (5)   | (6)     | (7)   |
|-----|--|----------|------|---|---------|---|
|     | c. Tahapan Konstruksi Dokumen Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS)          | 5 th     | -    | 1 th sebelum penyusunan dokumen SP3                   | 6 bulan | Dokumen Rancangan Rinci dan hasil studi Amdal |
|     | d. Tahapan Pasca Konstruksi  | -        | -    | 1 th setelah konstruksi selesai                       | -       | -   |
| 4.  | Rencana Dalam Sistem Perencanaan pembangunan Perhubungan (SP3)               |          |      |   |         |   |
|     | a. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan (RPJP DEPHUB)   | 20-25 th | 5 th | 3 th Sebelum RPJP DEPHUB tahun berjalan berakhir      | 2 th    | RPJP Nasional                                 |
|     | b. Rencana Startegis Departemen Perhubungan (RENSTRA DEPHUB)                 | 5 th     | 1 th | 1-2 th sebelum RENSTRA DEPHUB tahun berjalan berakhir | 1,5 th  | PPJM  |
|     | c. Rencana Kerja Departemen Perhubungan (RENJA DEPHUB)                       | 1 th     | 1 th | 6 bln sebelum RENJA DEPHUB tahun berjalan berakhir    | 6 bln   | RKP   |
|     | d. Rencana Kerja dan Anggaran Departemen Perhubungan (RKA DEPHUB)            | 1 th     | 1 th | 6 bln sebelum RKA DEPHUB tahun berjalan berakhir      | 6 bln   | Renja Dephub                                  |
|     | e. Rencana Kerja dan Anggaran Setjen, Itjen, Ditjen dan Badan (RKA ESELON I) | 1 th     | 1 th | 6 bulan sebelum RKA ESELON I tahun berjalan berakhir  | 6 bln   | Renja Dephub                                  |

## **BAB IV**

### **TANGGUNG JAWAB PELAKSANAAN TUGAS PERENCANAAN**

#### **A. TATANAN MAKRO STRATEGIS PERHUBUNGAN (TMSP)**

Proses Penyusunan Tatanan Makro Strategis Perhubungan (TMSP) khususnya yang tertuang dalam dokumen kesisteman pada skala nasional (SISTRANAS dan TATRANAS), dari awal penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas melalui tahapan penyelesaian sebagai berikut:

1. Penyusunan TMSP dilaksanakan oleh Badan Litbang Perhubungan dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, Inspektorat Jenderal, Direktorat Jenderal, dan Badan-Badan di lingkungan Departemen Perhubungan;
2. Konsep TMSP diajukan oleh Kepala Badan Litbang Kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
3. Konsep TMSP, sebelum diajukan ke Menteri, terlebih dahulu oleh Sekretaris Jenderal dimintakan tanggapan ke departemen terkait (yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), lembaga non departemen, perguruan tinggi, serta mitra kerja dan asosiasi penyedia jasa transportasi untuk penyempurnaan materi;
4. Tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana tersebut di atas, dibahas oleh Sekretaris Jenderal bersama-sama Badan Litbang, Direktorat Jenderal dan Inspektorat Jenderal;
5. Laporan hasil pembahasan diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada Menteri. Setelah mendapat persetujuan Menteri, konsep tersebut disampaikan kepada Sekretariat Kabinet guna penetapan dasar legalitasnya;
6. Tinjau ulang Tatanan Makro Strategis Perhubungan (TMSP) dilaksanakan oleh Badan Litbang dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal, Inspektorat Jenderal, dan Badan-Badan di lingkungan Departemen Perhubungan. Apabila dipandang perlu kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana proses pada butir 1 sampai dengan 5

Proses Penyusunan Tatanan Makro Strategis Perhubungan pada skala wilayah provinsi (TATRAWIL) dari awal penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas melalui tahapan penyelesaian sebagai berikut:

1. Penyusunan Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) dilaksanakan oleh Gubernur c.q. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi dengan

melibatkan instansi terkait di lingkungan Pemerintah Provinsi yang bersangkutan;

2. Konsep Tatrabil diajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Provinsi kepada Gubernur;
3. Konsep Tatrabil, sebelum diajukan kepada Gubernur, terlebih dahulu dilakukan koordinasi/konsultasi dengan Departemen Perhubungan melalui Sekretariat Jenderal, Badan Litbang dan Direktorat Jenderal terkait, instansi di daerah propinsi yang terkait, antara lain: (instansi yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), perguruan tinggi, serta mitra kerja dan asosiasi penyedia jasa transportasi untuk penyempurnaan materi;
4. Hasil koordinasi/konsultasi atau tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana tersebut di atas, dibahas Kepala Dinas/Bidang (urusan sektor perhubungan) di Pemerintah Propinsi dengan melibatkan instansi terkait di lingkungan Pemerintah Propinsi setempat;
5. Laporan hasil pembahasan diajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan untuk mendapatkan pengesahan dari Gubernur dengan terlebih dahulu mendapatkan rekomendasi Menteri Perhubungan. Apabila dipandang perlu dilakukan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir 1 sampai dengan 4.

Proses Penyusunan Tatanan Makro Strategis Perhubungan pada skala lokal kabupaten / kota (TATRALOK) dari awal penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas melalui tahapan penyelesaian sebagai berikut:

1. Penyusunan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) dilaksanakan oleh Bupati/Walikota c.q. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota dengan melibatkan instansi terkait di lingkungan Pemerintah Kabupaten/Kota yang bersangkutan;
2. Konsep Tatralok dimaksud diajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota kepada Bupati/ Walikota;
3. Konsep Tatralok dimaksud sebelum diajukan kepada Bupati/Walikota, terlebih dahulu dilakukan koordinasi/konsultasi dengan Dinas Perhubungan Propinsi yang mengkoordinasikan pembahasan bersama Sekretariat Jenderal Dephub dan Badan Litbang, instansi di daerah kabupaten/kota yang terkait, antara lain: (instansi yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), perguruan tinggi, serta mitra kerja dan asosiasi penyedia jasa transportasi untuk penyempurnaan materi;
4. Hasil koordinasi/konsultasi atau tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana tersebut di atas, dibahas Kepala Dinas/bidang urusan sektor perhubungan Perhubungan Kabupaten/Kota dengan melibatkan instansi terkait di lingkungan Pemerintah Kabupaten/Kota setempat;

5. Laporan hasil pembahasan diajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/ Kota untuk mendapatkan pengesahan dari Bupati/Walikota dengan terlebih dahulu mendapatkan rekomendasi Gubernur. Apabila dipandang perlu dilakukan penyempurnaan substansial, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan dengan tahapan sebagaimana butir 1 sampai dengan 4.

## **B. RENCANA UMUM PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN**

### **1. Rencana Umum Pengembangan Transportasi Darat**

Mekanisme penyusunan Rencana Umum Pengembangan Transportasi Darat dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan Transportasi Darat dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang;
- b. Konsep Rencana Umum tersebut diajukan oleh Dirjen Perhubungan Darat kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
- c. Sebelum diajukan ke Menteri, terlebih dahulu konsep tersebut oleh Sekretaris Jenderal dimintakan tanggapan ke departemen terkait (antara lain yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), lembaga non departemen, perguruan tinggi, serta mitra kerja Departemen Perhubungan untuk penyempurnaan materi;
- d. Tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana yang tersebut di atas, dikaji bersama antara Sekretaris Jenderal dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, meliputi aspek administrasi dan legal. Hasil pembahasan selanjutnya diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada Menteri untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri;
- e. Tinjau ulang Rencana Umum Pengembangan Transportasi Darat dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang, Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan d.

### **2. Rencana Umum Pengembangan Perkeretapihan Nasional**

Mekanisme penyusunan Rencana Umum Pengembangan Perkeretapihan Nasional dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan Perkeretaapian Nasional dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang;
- b. Konsep Rencana Umum tersebut diajukan oleh Dirjen Perkeretaapian kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
- c. Sebelum diajukan ke Menteri, terlebih dahulu konsep tersebut oleh Sekretaris Jenderal dimintakan tanggapan ke Departemen terkait (antara lain yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), lembaga non-departemen, perguruan tinggi, serta mitra kerja Departemen Perhubungan untuk penyempurnaan materi;
- d. Tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana yang tersebut di atas, dikaji bersama antara Sekretaris Jenderal dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, meliputi aspek administrasi dan legal. Hasil pembahasan selanjutnya diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada Menteri untuk penerapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri;
- e. Tinjau ulang Rencana Umum Pengembangan Perkeretaapian dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan d.

### 3. Rencana Umum Pengembangan Transportasi Laut

Proses penyusunan Rencana Umum Pengembangan Transportasi Laut dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan penyelesaian sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan Transportasi Laut dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang;
- b. Konsep Rencana Umum Pengembangan Transportasi Laut diajukan oleh Dirjen Perhubungan Laut kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
- c. Sebelum diajukan ke Menteri, terlebih dahulu konsep tersebut oleh Sekretaris Jenderal dimintakan tanggapan ke departemen terkait (antara lain yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), lembaga non departemen, perguruan tinggi, serta mitra kerja Departemen Perhubungan untuk penyempurnaan materi;
- d. Tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana yang tersebut di atas, dikaji bersama antara Sekretaris Jenderal dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, meliputi aspek administrasi dan legal. Hasil pembahasan selanjutnya diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada

Menteri untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri;

- e. Tinjau ulang Rencana Umum Pengembangan Transportasi Laut dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, dan Badan Litbang. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan d.

#### 4. Rencana Umum Pengembangan Transportasi Udara

Proses penyusunan Rencana Umum Pengembangan Transportasi Udara dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan Transportasi Udara dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang;
- b. Konsep Rencana Umum Pengembangan Transportasi Udara diajukan oleh Dirjen Perhubungan Udara kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
- c. Sebelum diajukan ke Menteri, terlebih dahulu konsep tersebut oleh Sekretaris Jenderal dimintakan tanggapan ke departemen terkait (antara lain yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), lembaga non departemen, perguruan tinggi, serta mitra kerja Departemen Perhubungan untuk penyempurnaan materi;
- d. Tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana yang tersebut di atas, dikaji bersama antara Sekretaris Jenderal dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, meliputi aspek administrasi dan legal. Hasil pembahasan selanjutnya diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada Menteri untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri;
- e. Tinjau ulang Rencana Umum Pengembangan Transportasi Udara dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, dan Badan Litbang. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan d.

#### 5. Rencana Umum Pengembangan SAR Nasional

Proses penyusunan Rencana Umum Pengembangan SAR Nasional dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan SAR Nasional dilaksanakan oleh Badan SAR Nasional dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal dan Badan Litbang;
- b. Konsep Rencana Umum Pengembangan SAR Nasional diajukan oleh Kepala Badan SAR Nasional kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
- c. Sebelum diajukan ke Menteri, terlebih dahulu konsep tersebut oleh Sekretaris Jenderal dimintakan tanggapan ke departemen terkait. Lembaga non departemen, perguruan tinggi, serta mitra kerja Departemen Perhubungan untuk penyempurnaan materi;
- d. Tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana yang tersebut di atas, dikaji bersama antara Sekretariat Jenderal dengan Badan SAR Nasional, meliputi aspek administrasi dan legal. Hasil pembahasan selanjutnya diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada Menteri untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri;
- e. Tinjau ulang Rencana Umum Pengembangan SAR Nasional dilaksanakan oleh Badan SAR Nasional dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal dan Badan Litbang. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan d.

## 6. Rencana Umum Pengembangan Penelitian Perhubungan

Proses penyusunan Rencana Umum Pengembangan Penelitian Perhubungan dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan Penelitian Perhubungan dilaksanakan oleh Badan Litbang dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Direktorat Jenderal;
- b. Konsep Rencana Umum Pengembangan Penelitian Perhubungan diajukan oleh Kepala Badan Litbang kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
- c. Tinjau ulang Rencana Umum Pengembangan Penelitian Perhubungan dilaksanakan oleh Badan Litbang dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Direktorat Jenderal. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan sustansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan b.

## 7. Rencana Umum Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

Proses penyusunan Rencana Umum Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan dilaksanakan bersama oleh Badan Diklat dan Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal dan Badan terkait;
- b. Konsep Rencana Umum Pengembangan Sumber daya Manusia Perhubungan diajukan bersama oleh Kepala Badan Diklat dan Sekretaris Jenderal kepada Menteri;
- c. Tinjau ulang Rencana Umum Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan dilaksanakan bersama oleh Badan Diklat dan Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal dan Badan terkait. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri.
- d. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan b.

## 8. Rencana Umum Pengembangan Sistem Pengawasan Perhubungan

Proses penyusunan Rencana Umum Pengembangan Sistem Pengawasan Perhubungan dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan Sistem Pengawasan Perhubungan dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal dengan melibatkan Sekretariat Jenderal;
- b. Konsep Rencana Umum Pengembangan Sistem Pengawasan Perhubungan diajukan oleh Inspektur Jenderal kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
- c. Tinjau ulang Rencana Umum Sistem Pengawasan Perhubungan dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal dengan melibatkan Sekretariat Jenderal. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan b.

## 9. Rencana Umum Pengembangan Sistem Informasi Perhubungan

Proses penyusunan Rencana Umum Pengembangan Sistem Informasi Perhubungan dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

- a. Penyusunan konsep Rencana Umum Pengembangan Sistem Informasi Perhubungan dilaksanakan oleh Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal dan Badan terkait;
- b. Konsep Rencana Umum Pengembangan Sistem Informasi Perhubungan diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada Menteri;
- c. Tinjau ulang Rencana Umum Pengembangan Sistem Informasi Perhubungan dilaksanakan oleh Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal dan Badan terkait. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan b.

### **C. RENCANA TEKNIS PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN**

Proses penyusunan Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan dari awal penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

1. Penyusunan konsep Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan dilakukan oleh Badan Penyelenggara prasarana/sarana perhubungan dengan memperhatikan masukan dari Lembaga Teknis baik di lingkungan pemerintah, pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten/kota;
2. Konsep Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan diajukan ke Direktorat Jenderal terkait untuk dikaji substansi teknisnya dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang;
3. Direktorat Jenderal terkait selanjutnya menyampaikan konsep dokumen ke Sekretariat Jenderal untuk pengkajian aspek administrasi dan legal dengan melibatkan Badan Litbang guna penetapan dasar legalitas dalam bentuk Keputusan Menteri;
4. Hasil pembahasan pada tingkat Departemen Perhubungan selanjutnya diajukan kepada Menteri Perhubungan untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri. Apabila ruang lingkup kerja merupakan tanggung jawab Direktorat Jenderal, maka pengkajian aspek administrasi dan legal dapat dilakukan di Direktorat Jenderal terkait guna penetapan dasar legalitas dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal;
5. Tinjau ulang Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan dilaksanakan oleh Badan Penyelenggara prasarana/sarana perhubungan dengan melibatkan Direktorat Jenderal terkait, Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang serta laporannya disampaikan kepada Menteri Perhubungan. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir 2 sampai dengan 4.

Bentuk pengesahan Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan adalah sebagai berikut:

### 1. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Darat

- a. Rencana Teknis Transportasi Jalan disahkan oleh Menteri;
- b. Rencana Teknis Transportasi ASDP disahkan oleh Menteri;
- c. Rencana Teknis Transportasi Perkotaan disahkan oleh Menteri.

Masing-masing terdiri dari:

- a. Pra Studi kelayakan disahkan oleh Menteri;
- b. Studi kelayakan disahkan oleh Menteri;
- c. Rencana Induk/Master Plan disahkan oleh Menteri;
- d. *Basic Design* transportasi jalan, transportasi perkotaan dan ASDP disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;
- e. *Engineering Design* transportasi jalan, transportasi perkotaan dan ASDP disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;
- f. Amdal disahkan oleh Menteri Teknis di bidangnya;
- g. Studi Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek transportasi jalan, transportasi perkotaan dan ASDP disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat.

### 2. Rencana Teknis Pengembangan Perkeretaapian

- a. Rencana Induk/Master Plan disahkan oleh Menteri;
- b. Pra Studi Kelayakan disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
- c. Studi Kelayakan disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
- d. *Basic Design* transportasi Kereta Api disahkan oleh Direktur terkait;
- e. *Detail Design* transportasi Kereta Api disahkan oleh Direktur terkait;
- f. Amdal disahkan Menteri Teknis atau Pejabat di Bidangnya;
- g. Studi Evaluasi Hasil/Manfaat proyek transportasi Kereta Api disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian.

### 3. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Laut

- a. Pra Studi Kelayakan/Studi Lokasi Pelabuhan disahkan oleh Menteri;
- b. Studi Kelayakan Pelabuhan disahkan oleh Menteri;
- c. Rencana Induk Pelabuhan disahkan oleh Menteri;
- d. Amdal Kepelabuhanan disahkan oleh Menteri Teknis di bidangnya;
- e. SID Pelabuhan/Dermaga Navigasi/SBNP disahkan oleh Dirjen Hubla;
- f. *Basic Design* Pelabuhan disahkan oleh Dirjen Hubla;
- g. *Detail Design* Pelabuhan disahkan oleh Dirjen Hubla;
- h. Studi Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek Pelabuhan/Angkutan Laut disahkan oleh Dirjen Hubla.

#### 4. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Udara

- a. Pelayanan Transportasi Udara:
  - 1) Penetapan rute penerbangan niaga dalam negeri dan luar negeri disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
  - 2) Penyediaan Kapasitas Angkutan Udara dalam negeri dan luar negeri disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
  - 3) Struktur dan Golongan Tarif Jasa Transportasi Udara disahkan oleh Menteri.
  
- b. Sarana Transportasi Udara:
  - 1) Rancang Bangun Pesawat Udara dan Komponennya disahkan oleh Menteri;
  - 2) Penetapan Sertifikasi Produk Aeronautik disahkan oleh Menteri;
  - 3) Pengoperasian dan perawatan pesawat udara disahkan oleh Menteri.
  
- c. Prasarana Transportasi Udara:
  - 1) Pra studi kelayakan Bandar udara (*Preliminary Feasibility Study*) disahkan oleh pemrakarsa;
  - 2) Studi kelayakan pembangunan Bandar udara (*Feasibility Study*) oleh Menteri/Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya;
  - 3) Rencana induk Bandar udara (*Master Plan*) disahkan oleh Menteri/Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya;
  - 4) Kawasan keselamatan operasi penerbangan – KKOP (*Obstacle Limitation Surface*) disahkan oleh Menteri/Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya;
  - 5) Batas kawasan kebisingan – BKK (*Noise Countor Map*) disahkan oleh Menteri/Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya;
  - 6) Daerah Lingkungan kerja Bandar udara – DLKR (*Airport Operation Zone*) disahkan oleh Menteri/Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya;

#### **D. RENCANA DAN STANDAR TEKNIS PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN**

Proses penyusunan Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan Perhubungan dari awal penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut:

1. Konsep Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan Perhubungan disusun oleh Direktorat Jenderal terkait untuk dikaji substansi teknisnya dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang;
2. Direktorat Jenderal terkait selanjutnya menyampaikan konsep dokumen ke Sekretariat Jenderal untuk pengkajian aspek administrasi dan legal guna penetapan dasar legalitas dalam bentuk Keputusan Menteri;
3. Hasil pembahasan tingkat Departemen Perhubungan selanjutnya diajukan kepada Menteri untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk

Keputusan Menteri. Apabila ruang lingkup kerja merupakan tanggung jawab Direktorat Jenderal, maka pengkajian aspek administrasi dan legal dapat dilakukan di Direktorat Jenderal terkait guna penetapan dasar legalitas dalam bentuk Surat Keputusan Direktur Jenderal;

4. Tinjau ulang Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal terkait dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang serta laporannya disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir 2 sampai dengan 3.

Bentuk pengesahan Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan Perhubungan adalah sebagai berikut:

1. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan Transportasi Darat
  - a. Standar teknis prasarana dan fasilitas pendukung transportasi disahkan oleh Menteri;
  - b. Standar teknis kelaikan sarana transportasi disahkan oleh Menteri;
  - c. Standar operasional transportasi disahkan oleh Menteri;
  - d. Pedoman pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi disahkan oleh Menteri;
  - e. Pedoman penetapan tarif jasa transportasi disahkan oleh Menteri;
  - f. Pedoman pengawasan dan pemindahan hukum dalam penyelenggaraan transportasi oleh Menteri.
2. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan Perkeretaapian:
  - a. Standar teknis prasarana dan fasilitas serta peralatan pendukung transportasi Kereta Api disahkan oleh Menteri;
  - b. Standar teknis kelaikan sarana dan fasilitas pendukung transportasi Kereta Api disahkan oleh Menteri;
  - c. Standar teknis keselamatan transportasi Kereta Api disahkan oleh Menteri;
  - d. Standar teknis operasional transportasi Kereta Api disahkan oleh Menteri;
  - e. Petunjuk dan Pedoman operasional transportasi Kereta Api:
    - 1) Pedoman pemeliharaan prasarana transportasi Kereta Api disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
    - 2) Pedoman pemeliharaan sarana transportasi Kereta Api disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
    - 3) Pedoman penyusunan grafik perjalanan KA (GAPEKA) disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
    - 4) Pedoman penerapan tarif jasa transportasi Kereta Api disahkan oleh Menteri;

- 5) Petunjuk teknis perhitungan PSO, IMO dan TAC disahkan oleh Menteri;
  - 6) Pedoman sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana transportasi Kereta Api disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
  - 7) Pedoman pelatihan dan sertifikasi SDM pendukung operasional transportasi Kereta Api disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
  - 8) Pedoman pengawasan dalam penyelenggaraan transportasi Kereta Api disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
  - 9) Pedoman teknis pemanfaatan ruang pada jalur KA disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
  - 10) Pedoman teknis pemanfaatan ruang usaha di area stasiun KA disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian.
3. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan Transportasi Laut
- a. Pedoman Teknis Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan disahkan oleh Menteri;
  - b. Pedoman Teknis Penetapan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP) disahkan oleh Menteri;
  - c. Pedoman Teknis Penetapan Pelabuhan terbuka untuk Perdagangan Luar Negeri disahkan oleh Menteri;
  - d. Pedoman Sispro Pelayanan Jasa di Pelabuhan disahkan oleh Menteri;
  - e. Standar dan Tolok Ukur kinerja Pelayanan/Operasional/Kehandalan Fasilitas dan Peralatan/Transportasi Laut disahkan oleh Menteri;
  - f. Pedoman Perhitungan Tarif Jasa Pelabuhan/Angkutan Laut dan Usaha Penunjang Angkutan Laut disahkan oleh Menteri;
  - g. Standar fasilitas (Prasarana dan sarana) dan peralatan Transportasi Laut disahkan oleh Menteri;
  - h. Standar Rancang Bangun Fasilitas dan Peralatan Transportasi Laut disahkan oleh Menteri;
  - i. Pedoman Teknis Penyusunan Kerangka Acuan dan Amdal serta UKL/UPL Transportasi Laut disahkan oleh Menteri.
4. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan Transportasi Udara
- a. Pedoman rancang bangun pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara beserta komponennya disahkan oleh Menteri;
  - b. Pedoman dan Standar teknis rancang bangun fasilitas dan peralatan bandara disahkan oleh Menteri;
  - c. Pedoman dan Standar teknis Keandalan dan kinerja fasilitas dan Peralatan bandar udara disahkan oleh Menteri;
  - d. Pedoman dan Standar teknis pengoperasian fasilitas dan peralatan bandar udara disahkan oleh Menteri.

5. Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan SAR

- a. Standardisasi Operasional SAR disahkan Kepala Badan SAR;
- b. Standardisasi Peralatan SAR disahkan oleh Kepala Badan SAR.

**E. RENCANA DALAM SISTEM PERENCANAAN PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN (SP3)**

Proses penyusunan Rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dari awal penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan penyelesaian sebagai berikut:

- a. Penyusunan Konsep Rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dilaksanakan oleh Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal, Badan dan Inspektorat Jenderal;
- b. Konsep Rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan sebelum diajukan kepada Menteri Perhubungan, dibahas dengan berbagai lembaga di lingkungan Pemerintah, Pemerintah Provinsi, perguruan tinggi serta mitra kerja dan asosiasi penyedia jasa transportasi, untuk penyempurnaan dan memperkaya materi. Khusus untuk penyusunan Rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan yang merupakan Rencana Pembangunan Jangka Pendek Perhubungan (1 tahun) pembahasan dilakukan di Lingkungan Unit Kerja Intern Departemen Perhubungan;
- c. Hasil pembahasan tersebut pada butir b selanjutnya diajukan kepada Menteri Perhubungan guna penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk keputusan Menteri;
- d. Tinjau ulang Rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dilaksanakan oleh Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal, Badan dan Inspektorat Jenderal dan laporannya disampaikan kepada Menteri Perhubungan. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana proses pada butir a sampai dengan c.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

Keberhasilan Departemen Perhubungan dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya ditentukan oleh fungsi perencanaan yang baik. Perencanaan yang baik akan memberikan arah bagi pelaksanaan tupoksi sesuai dengan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Perencanaan dilakukan untuk menjembatani antara penelitian kebijakan dengan perumusan kebijakan, dan antara perumusan kebijakan dengan penerapan kebijakan. Di samping itu perencanaan dilakukan karena terbatasnya sumber daya dan dalam rangka untuk memperkecil atau mengurangi resiko yang timbul karena ketidakpastian di masa datang.

Perencanaan perhubungan selalu berpegang kepada pendekatan kesisteman agar keterpaduan perangkat keras (*hardware*) seiring dan sejalan dengan perangkat lunak (*software*) dan pengembangan SDM Perhubungan (*brainware*).

Perencanaan perhubungan bersifat rasional (keberhasilan perencanaan dapat diukur secara kuantitatif), menyeluruh (komprehensif mencakup semua aspek/subsistem), dan terpadu (integral: terkait antar aspek/subsistem) serta berkelanjutan/berkesinambungan (konsisten terhadap *time frame*-nya) dalam rangka untuk menciptakan pemerintah yang baik (*good governance*) dan pemerintah yang bersih (*clean government*).

Proses perencanaan perhubungan merupakan bagian dari proses perencanaan secara makro nasional yang mempertemukan kepentingan sektoral dengan kepentingan regional dan lokal.

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

**M. HATTA RAJASA**

Salinan sesuai dengan aslinya  
Kepala Biro Hukum dan KSLN

**KALALO NUGROHO**  
NIP 120105102

