

BAB 33

PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR

Pembangunan infrastruktur merupakan bagian integral pembangunan nasional dan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur diyakini sebagai motor pembangunan suatu kawasan. Infrastruktur juga mempunyai peran yang penting dalam memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa. Jaringan transportasi dan telekomunikasi dari Sabang sampai Merauke serta Sangihe Talaud ke Rote merupakan salah satu perekat utama Negara Kesatuan Republik Indonesia dan tulang punggung distribusi baik barang, penumpang maupun jasa, serta merupakan aspek penting dalam peningkatan produktivitas sektor produksi. Ketersediaan utilitas perumahan dan permukiman, seperti layanan air minum dan sanitasi secara luas dan merata serta pengelolaan sumber daya air yang berkelanjutan turut menentukan tingkat kesejahteraan masyarakat.

Berbagai upaya telah dilakukan pemerintah untuk menyediakan fasilitas dan layanan infrastruktur yang berkualitas, baik dalam bentuk pengaturan dengan kerangka regulasi maupun kerangka investasi melalui rehabilitasi dan peningkatan kapasitas fasilitas infrastruktur yang rusak, serta pembangunan baru. Kerangka kebijakan regulasi dan investasi, diharapkan akan meningkatkan ketersediaan fasilitas dan layanan infrastruktur. Namun, ketersediaan infrastruktur masih perlu untuk terus ditingkatkan agar banyaknya kecelakaan di sektor transportasi, terjadinya krisis listrik, serta

lamanya pemulihan infrastruktur akibat bencana gempa, tanah longsor, banjir, dan semburan lumpur yang terjadi dalam beberapa tahun terakhir dapat ditekan.

Ketimpangan akibat terbatasnya kemampuan pembiayaan pemerintah, tingginya kebutuhan masyarakat akan infrastruktur, dan adanya potensi pengikutsertaan investasi swasta dalam pembangunan infrastruktur mendorong pemerintah untuk melakukan reformasi untuk mempercepat pembangunan infrastruktur. Reformasi tersebut mengandung tiga pokok pembaharuan, yaitu 1) penghapusan bentuk monopoli dengan mendorong terciptanya kompetisi; 2) penghilangan diskriminasi dan hambatan bagi swasta dan koperasi dalam penyediaan infrastruktur; dan 3) reposisi peran pemerintah termasuk pemisahan fungsi pembuat kebijakan dan fungsi operasi.

Pemerintah senantiasa memberikan prioritas bagi pembangunan dan berfungsinya infrastruktur dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi. Hal tersebut ditunjukkan oleh porsi alokasi pendanaan pembangunan infrastruktur (yang dilaksanakan oleh gabungan Departemen Pekerjaan Umum, Departemen Perhubungan, Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral, serta Departemen Komunikasi dan Informatika khususnya Ditjen Pos dan Telekomunikasi) lebih besar dibandingkan dengan alokasi bidang lain (pendidikan, pertahanan keamanan, kesehatan, dll).

Dalam empat tahun terakhir, pemerintah memprioritaskan reformasi sektoral dan lintas sektoral untuk mendorong peran serta swasta dalam pembangunan infrastruktur dengan mengedepankan prinsip kemitraan yang adil, terbuka, transparan, kompetitif, dan saling menguntungkan. Komitmen pemerintah dalam kemitraan ini di antaranya terlihat dari berbagai penyempurnaan kebijakan, peraturan perundang-undangan, dan kelembagaan, serta pengaturan tentang dukungan pemerintah dan pengelolaan risiko dalam proyek kerja sama antara pemerintah dan swasta (KPS). Di beberapa sektor, bentuk KPS bahkan juga sudah diimplementasikan dalam penyediaan fasilitas dan layanan infrastruktur di wilayah non-komersial dengan insentif pemerintah sebagai pendorong. Selain itu,

pembangunan infrastruktur juga dilakukan melalui kerja sama antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah sejalan dengan kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah, serta kerja sama antara pemerintah dan masyarakat/komunitas.

Dalam upaya mendorong KPS, pada akhir Maret 2009 telah diterbitkan buku *Public Private Partnerships Infrastructure Project* di Indonesia sebagai upaya dalam memberikan informasi kepada dunia usaha atas proyek-proyek yang akan dikembangkan dengan skema KPS. Selain itu, pada tahun 2008 dan tahun 2009 ini sedang dilakukan revisi Kepres No. 67 tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk lebih menjamin kepastian pengembangan proyek dengan skema KPS dan memberikan keadilan bagi swasta yang memprakarsai proyek KPS.

Permasalahan, langkah kebijakan dan hasil-hasil yang dicapai, serta tindak lanjut yang diperlukan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur sumber daya air, transportasi, pos dan telematika, energi dan ketenagalistrikan, serta perumahan dan permukiman diuraikan dalam paparan berikut ini.

I. PERMASALAHAN YANG DIHADAPI

A. Sumber Daya Air

Pembangunan infrastruktur sumber daya air diwujudkan melalui pengembangan dan pengelolaan konservasi sumber daya air, pendayagunaan air untuk berbagai kebutuhan, pengendalian daya rusak air, pemberdayaan masyarakat serta pengelolaan sistem data dan informasi sumber daya air yang ditujukan untuk mewujudkan kemanfaatan sumber daya air yang berkelanjutan demi tercapainya kesejahteraan dan kemakmuran rakyat. Namun, dalam pelaksanaannya, pengembangan dan pengelolaan sumber daya air tersebut mengalami beberapa kendala/permasalahan yang sangat kompleks. Secara umum permasalahan-permasalahan yang dihadapi terkait dengan dukungan terhadap ketahanan pangan, pemenuhan

standar pelayanan minimal dan dukungan terhadap daya saing sektor riil.

Penyelenggaraan pengelolaan dan pengembangan infrastruktur irigasi belum berjalan optimal sehingga dukungan terhadap ketahanan pangan nasional belum mencapai hasil yang memadai. Beberapa faktor yang mempengaruhi, antara lain: 1) menurunnya tingkat keandalan suplai air baku pertanian akibat penurunan debit sumber air, tingginya sedimentasi dan turut dipicu oleh perubahan iklim; 2) belum optimalnya fungsi jaringan irigasi yang telah dibangun yang disebabkan oleh kerusakan jaringan irigasi akibat rendahnya kualitas operasi dan pemeliharaan, serta bencana alam terutama pada daerah-daerah penghasil beras nasional di Pulau Jawa dan Sumatera; 3) belum memadainya pelaksanaan operasi dan pemeliharaan infrastruktur irigasi yang mengakibatkan tingkat pelayanan air irigasi rendah, memperpendek umur jaringan dan ditunjang oleh kurangnya tenaga untuk pelaksanaan O & P; 4) keterbatasan pembiayaan yang memadai untuk mengelola sistem irigasi yang berhasil guna, berdaya guna, dan berkelanjutan; 5) tingginya laju konversi lahan pertanian produktif akibat tingginya tekanan penduduk yang menyebabkan tuntutan kebutuhan lahan permukiman/kegiatan perekonomian semakin tinggi; 6) partisipasi petani yang masih mengalami pasang surut, yang salah satunya disebabkan oleh belum optimalnya kelembagaan pengelolaan irigasi; 7) belum optimalnya pengembangan potensi lahan rawa sebagai salah satu alternatif pengganti lahan sawah beririgasi.

Pengembangan dan pengelolaan sumber daya air masih belum memenuhi standar pelayanan minimal yang dipengaruhi oleh: 1) menurunnya fungsi tampungan-tampungan air baku baik secara kuantitas maupun kualitas akibat tingginya laju sedimentasi dan tingkat pencemaran air, baik air permukaan maupun air tanah oleh limbah/sampah domestik dan industri; 2) meningkatnya kebutuhan air baku akibat pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi yang tidak disertai dengan meningkatnya pasokan air baku sehingga tingkat layanan air baku rendah terutama pada daerah terpencil dan kawasan perbatasan; 3) pola pemanfaatan air yang tidak efisien,

boros, dan tidak ramah lingkungan; 4) menurunnya cadangan air tanah sebagai salah satu sumber air baku akibat eksploitasi air tanah yang berlebihan terutama pada daerah perkotaan; 5) masih rendahnya kualitas pemeliharaan prasarana sumber daya air; 6) belum optimalnya koordinasi dan fungsi kelembagaan pengelolaan sumber daya air yang disebabkan oleh masih belum disahkannya beberapa peraturan perundangan turunan UU No. 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air sebagai acuan operasional pengelolaan sumber daya air; lemahnya koordinasi antarinstansi, antarwilayah, antardaerah otonom, dan antarpemangku kepentingan; belum sinkronnya kebijakan dan kurangnya komitmen dalam pengelolaan sumber daya air; masih kurangnya kesadaran dan partisipasi masyarakat sebagai salah satu prasyarat terjaminnya keberlanjutan pola pengelolaan sumber daya air karena masih terbatasnya kesempatan dan kemampuan.

Dukungan sumber daya air terhadap peningkatan daya saing sektor riil belum mencapai hasil yang optimal dipengaruhi oleh: 1) menurunnya fungsi, daya dukung dan daya tampung sumber daya air yang disebabkan oleh tingginya tingkat kerusakan pada daerah tangkapan air; masih sangat kurangnya jumlah tampungan-tampungan air; rusaknya sumber-sumber air akibat kerusakan daerah aliran sungai dan tingginya pencemaran air; 2) meningkatnya intensitas terjadinya bencana (banjir, tanah longsor, kekeringan, dan abrasi pantai) sebagai dampak perubahan iklim global (*climate change*); 3) masih rendahnya ketersediaan dan kualitas pengelolaan data serta sistem informasi. Kualitas data dan informasi yang ada masih belum memenuhi standar sebagaimana yang ditetapkan dan tersedia pada saat diperlukan. Akses publik terhadap data masih belum dapat terlayani secara baik. Pertukaran data dan informasi antarinstansi pengelola sumber daya air masih banyak mengalami hambatan serta diperparah oleh sikap kurang perhatian dan penghargaan akan pentingnya data dan informasi.

B. Transportasi

Pembangunan dan pengelolaan infrastruktur transportasi ditujukan untuk memenuhi standar pelayanan minimal bidang

transportasi, mendukung peningkatan daya saing sektor riil dan meningkatkan peran swasta dalam upaya pembangunan dan pengelolaan infrastruktur transportasi. Secara umum, permasalahan yang dihadapi sektor transportasi meliputi aspek keterbatasan jumlah dan kondisi sarana dan prasarana transportasi, masih terdapat ketidaksesuaian antara perencanaan nasional dan wilayah akibat kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah, belum optimalnya peran swasta, serta belum memadainya sarana dan prasarana transportasi sesuai dengan aturan-aturan internasional. Uraian tiap-tiap permasalahan dijelaskan sebagaimana terpapar di bawah ini:

Terbatasnya jumlah dan kondisi sarana dan prasarana transportasi. Keterbatasan dan rendahnya kualitas infrastruktur transportasi, seperti prasarana jalan, pelabuhan laut, pelabuhan udara, jaringan rel kereta api merupakan faktor utama kurang lancarnya dan kurang efisiennya distribusi barang dan pergerakan orang sehingga biaya angkut menjadi lebih tinggi daripada yang seharusnya termasuk untuk angkutan barang-barang ekspor-impor Indonesia. Hal ini tentunya mengurangi daya saing barang-barang produksi Indonesia.

Keterpaduan Perencanaan Nasional dan Wilayah. Dengan adanya kebijakan nasional mengenai desentralisasi dan otonomi daerah sering ditemui tidak adanya keterpaduan rencana pembangunan transportasi yang terintegrasi lintas sektor dan lintas wilayah. Penetapan kebijakan dan perencanaan transportasi masih bersifat parsial baik sektoral maupun kedaerahan, misalnya tiap-tiap daerah ingin memiliki bandara internasional dan pelabuhan ekspor-impor sendiri-sendiri untuk menunjang aktivitas ekonomi masing-masing dan kurang memanfaatkan jaringan transportasi yang ada. Kepentingan daerah dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi masih dominan. Rencana pembangunan sarana dan prasarana transportasi belum memperhatikan potensi, kebutuhan, dan kemampuan yang dimiliki. Kondisi ini mengakibatkan penyediaan transportasi kurang efisien dan efektif. Hal ini membuat sistem transportasi multi moda yang terintegrasi dengan memanfaatkan potensi dan keunggulan wilayah belum dapat dilaksanakan sehingga

pelayanan transportasi kurang efisien dan efektif dan perusahaan angkutan multimoda (*Multimoda Transport Operator*, MTO) tidak berkembang di Indonesia.

Peningkatan Peran Swasta. Kerangka hukum dan peraturan untuk meningkatkan investasi swasta belum memadai. Kebijakan tarif yang telah mulai dikembangkan dengan memperhatikan kelayakan investasi (*revenue maximizing* dan *independent regulatory bodies*) masih perlu dikembangkan lagi agar lebih menarik dunia usaha untuk terlibat dalam pembangunan dan pengoperasian prasarana transportasi tanpa mengabaikan perlindungan masyarakat. Oleh karena itu, sistem konsesi, pembagian risiko antara pemerintah dan investor, pola kompetisi masih perlu dikembangkan karena yang ada saat ini belum menarik investasi swasta.

Belum memadainya sarana dan prasarana transportasi sesuai dengan aturan-aturan internasional. Pada era dunia tanpa batas (*borderless world*), jaringan transportasi nasional berperan sebagai subsistem dari jaringan global dan regional. Untuk itu, standar sistem operasi dan pelayanan sektor transportasi dituntut memenuhi kriteria internasional, terutama standar keselamatan dan kualitas pelayanan lainnya. Sistem transportasi nasional belum sepenuhnya siap dalam menghadapi tuntutan kompetisi yang semakin tinggi termasuk kompatibilitas sistem dan teknologi yang dapat saling melengkapi antara sistem jaringan nasional dan global. Aksesibilitas dari suatu wilayah dan efisiensi prasarana transportasi merupakan prasyarat bagi mobilitas ekonomi dan investasi dari berbagai penjuru dunia.

C. Perumahan dan Permukiman

Pembangunan dan pengelolaan infrastruktur perumahan dan permukiman yang mencakup perumahan, air minum, air limbah, persampahan dan drainase ditujukan untuk memenuhi standar pelayanan minimal dan memberikan dukungan terhadap pertumbuhan sektor riil. Permasalahan utama yang dihadapi dalam pembangunan perumahan dan permukiman adalah masih terdapatnya rumah tangga yang belum memiliki hunian yang layak, masih adanya rumah tangga yang tidak memiliki akses terhadap air minum dan

sanitasi permukiman yang layak, serta masih kurangnya dukungan infrastruktur penyediaan air minum dan sanitasi dalam mendorong pertumbuhan sektor industri, pariwisata, dan perdagangan.

Permasalahan-permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan peningkatan pelayanan infrastruktur sesuai dengan standar pelayanan minimal di bidang perumahan dan permukiman antara lain, 1) inflasi harga bahan bangunan dan menurunnya daya beli masyarakat menjadi faktor yang menghambat masyarakat berpendapatan rendah untuk mengakses hunian yang layak dan terjangkau; 2) penyediaan kebutuhan rumah layak huni yang terjangkau belum dapat memenuhi laju pertumbuhan kebutuhan rumah baik untuk mengatasi *backlog* perumahan, mengantisipasi kebutuhan rumah baru, maupun meningkatkan kualitas perumahan yang tidak layak huni; 3) terbatasnya penyediaan prasarana sarana utilitas permukiman menyebabkan belum dihuninya beberapa kawasan perumahan; 4) keterbatasan lahan di perkotaan menyebabkan tumbuhnya kawasan perumahan yang semakin jauh dari kota utama dan tempat pekerjaan; 5) belum optimalnya keterlibatan swasta dalam pembangunan rumah sederhana sehat; 6) masih rendahnya akses masyarakat berpendapatan rendah terhadap pembiayaan perumahan melalui jasa pelayanan perbankan dan nonperbankan; 7) lemahnya sistem administrasi kependudukan berpotensi menyebabkan subsidi yang salah sasaran. Hal ini ditunjukkan dengan kepemilikan rusunawa dan rusunami yang dimiliki oleh masyarakat berpenghasilan tinggi atau mereka yang sudah memiliki rumah; 8) masih terdapatnya rumah tangga yang kesulitan untuk mengakses pelayanan air minum yang layak; 9) belum optimalnya sistem perencanaan pelayanan air minum dan air limbah; 10) masih terbatasnya penyelenggaraan air minum dan air limbah yang kredibel dan berkualitas; 11) menurunnya kuantitas air baku; 12) belum optimalnya penanganan air limbah; serta 13) masih rendahnya akses masyarakat terhadap pelayanan persampahan yang layak dan aman terhadap lingkungan.

Permasalahan-permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan peningkatan daya saing sektor riil, antara lain, 1)

pertumbuhan kawasan permukiman yang berkembang sporadis dan tanpa didukung dengan keterpaduan infrastruktur berpotensi menyebabkan *urban sprawl*, kemacetan lalu lintas, dan pemborosan waktu; 2) tercemarnya air baku oleh air limbah yang tidak terkelola; serta 3) meningkatnya luas genangan banjir di perkotaan akibat sistem drainase yang tidak berfungsi optimal.

D. Infrastruktur Energi

Percepatan pembangunan infrastruktur, khususnya di bidang infrastruktur energi masih dihadapkan pada beberapa permasalahan umum, antara lain: 1) ketergantungan kepada produk minyak bumi yang masih tinggi sementara cadangan sumber daya energi alternatif yang terbarukan cukup besar; 2) keterbatasan infrastruktur energi menyebabkan belum terpenuhinya standar pelayanan minimum dan terhambatnya peningkatan daya saing ekonomi 3) pertumbuhan dan intensitas energi yang masih tinggi; dan 4) keterbatasan dana untuk pengembangan infrastruktur energi yang disebabkan oleh iklim bisnis sektor energi sehingga kurang menarik minat investor. Di samping itu, masalah ketidakpastian hukum dan birokrasi, serta harga jual energi yang masih belum mencerminkan nilai keekonomiannya.

Pembangunan ketenagalistrikan sampai dengan pertengahan 2009 masih dihadapkan pada permasalahan utama, yaitu. 1) masih terbatasnya jangkauan pelayanan penyediaan tenaga listrik; 2) masih terbatasnya mutu dan keandalan penyediaan tenaga listrik; dan 3) masih terbatasnya penyediaan tenaga listrik oleh badan usaha (swasta, daerah, koperasi) dan peran pemerintah daerah. Hal tersebut ditunjukkan oleh rendahnya rasio elektrifikasi sebesar 65,1 persen dan rasio desa berlistrik sebesar 92,2 persen pada tahun 2008.

Permasalahan tersebut diakibatkan oleh: 1) kapasitas pembangkit listrik nasional masih terbatas karena *reserved margin* (cadangan) di bawah kewajaran, bahkan beberapa daerah sudah mengalami defisit (di tahun 2008 terdapat 7 sistem yang mengalami defisit dengan total defisit sebesar 243 MW), serta masih tingginya pangsa penggunaan BBM (sekitar 33 persen) untuk memproduksi

listrik secara nasional; 2) masih rendahnya efisiensi pola konsumsi dan peralatan listrik yang digunakan oleh konsumen; 3) kebijakan tarif dasar listrik yang tidak mengalami kenaikan sejak tahun 2004 mengakibatkan subsidi yang sangat besar (di tahun 2008 subsidi listrik mencapai Rp. 78,58 triliun) dan tidak tepat sasaran karena seluruh golongan pelanggan menerima subsidi (tahun 2008, harga rata-rata penjualan listrik adalah Rp 654/kWh sedangkan biaya pokok produksi (BPP) Rp 1.271/kWh); dan 4) kebijakan harga (*pricing policy*) tersebut juga belum mampu mendukung penyediaan listrik secara optimal dan memadai oleh PT. PLN sebagai PKUK (Pemegang Kuasa Usaha Ketenagalistrikan), serta berkembangnya partisipasi swasta dalam penyediaan infrastruktur ketenagalistrikan (*Independent Power Producers/IPP* kurang berkembang karena masih mengalami kesulitan dalam memobilisasi pendanaan).

E. Pos dan Telematika

Permasalahan utama dalam pembangunan pos dan telematika sepanjang tahun 2004 hingga Juni 2009 adalah terbatas dan belum meratanya jumlah akses, kapasitas, jangkauan, dan kualitas infrastruktur pos dan telematika. Kondisi ini secara langsung membatasi aksesibilitas masyarakat akan informasi dan menyebabkan semakin lebarnya kesenjangan digital (*digital divide*) baik antardaerah di Indonesia maupun antara Indonesia dan negara lain. Permasalahan lainnya adalah pola pemanfaatan layanan pos dan telematika oleh masyarakat yang masih bersifat konsumtif sehingga tingkat pemanfaatan layanan pos dan telematika sebagai pencipta peluang ekonomi masih rendah.

Dari sisi penyediaan infrastruktur, lebarnya kesenjangan digital disebabkan, antara lain, oleh: 1) terbatasnya kemampuan pembiayaan pemerintah dan penyelenggara (operator) sehingga kegiatan pembangunan baru, terutama di wilayah nonkomersial, masih terbatas; 2) belum terjadinya kompetisi yang setara dan masih tingginya hambatan (*barrier to entry*) sehingga peran dan mobilisasi dana swasta dalam kegiatan pembangunan infrastruktur pos dan telematika belum optimal; 3) belum optimalnya pengelolaan spektrum frekuensi radio sebagai sumber daya terbatas sekaligus

sumber pendapatan negara; 4) belum optimalnya pemanfaatan infrastruktur yang ada sehingga terdapat aset yang tidak digunakan (*idle*); 5) terbatasnya kemampuan adopsi dan adaptasi teknologi; 6) terbatasnya pemanfaatan industri dalam negeri sehingga ketergantungan terhadap industri luar negeri masih tinggi; dan 7) masih terbatasnya industri aplikasi dan konten lokal. Di sisi lain, terbatasnya aksesibilitas masyarakat akan informasi disebabkan oleh relatif masih tingginya biaya layanan pos dan telematika, terbatasnya daya beli, dan rendahnya kemampuan untuk memanfaatkan dan mengembangkan teknologi informasi dan komunikasi (TIK).

F. Pengembangan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)

Dalam lima tahun terakhir Pemerintah terus berupaya mendorong perkembangan kerjasama pemerintah dan swasta di bidang infrastruktur. Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) dibutuhkan bagi pembangunan infrastruktur dengan memperhatikan tingkat kelayakannya, mengingat keterbatasan sumber pendanaan Pemerintah. Pemerintah menyadari bahwa untuk dapat mengoptimalkan sumber daya swasta, beberapa prasyarat harus terpenuhi. Regulasi dan deregulasi di bidang infrastruktur harus dilakukan oleh Pemerintah. Hal ini terkait dengan belum optimalnya pengaturan tarif, belum optimalnya kewajiban pelayanan umum dan belum optimalnya dukungan kebijakan, regulasi dan kelembagaan bagi pembangunan infrastruktur serta adanya persepsi negatif tentang keamanan investasi di bidang infrastruktur. Sampai sejauh ini, realisasi investasi KPS infrastruktur masih perlu ditingkatkan untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur nasional.

G. Penanganan Luapan Lumpur Sidoarjo

Upaya penanganan terhadap luapan lumpur Sidoarjo terus menerus dilakukan. Upaya yang dilakukan meliputi penanganan luapan lumpur untuk meminimalkan dampak, upaya untuk relokasi infrastruktur yang terkena dampak serta upaya penanganan masalah sosial pada area terdampak. Upaya untuk menghentikan semburan sudah dilakukan dengan berbagai cara, antara lain, melalui *side*

tracking mud injection (pengeboran miring dan memompakan lumpur pekat kepusat semburan) dan memasukkan bola beton (*high desity concrete chained balls*) ke kawah semburan namun sampai dengan saat ini semburan lumpur belum dapat dihentikan. Untuk itu, diperlukan penanganan luapan yang efektif dengan memperlancar pengaliran lumpur ke laut melalui Kali Porong.

Beberapa permasalahan yang dihadapi dalam penanganan luapan lumpur, antara lain adalah: 1) belum optimalnya pengelolaan semburan lumpur melalui penampungan, pengaliran dan pembuangan akhir. Beberapa faktor yang mempengaruhi adalah: a) belum optimalnya pengelolaan Kali Porong sebagai sarana pengaliran lumpur melalui pemeliharaan alur sungainya secara rutin termasuk memperkuat/meninggikan tanggul sungai, memelihara muara/alur aliran sungai sampai laut lepas agar lumpur langsung terbuang ke laut dalam, b) luasnya cakupan kolam penampungan dan panjangnya tanggul sebagai penahan lumpur yang memerlukan pemeliharaan stabilitas tanggul dan monitoring kondisi tanggul, c) kondisi tanggul yang berada di wilayah pengaruh deformasi geologi berpotensi mengalami kerusakan, penurunan/pergeseran tanah yang membuat tanggul seringkali jebol, retak, atau patah serta berpotensi menyebabkan peta area terdampak meluas; 2) belum dapat diselesaikannya penanganan sosial penduduk di luar peta terdampak sesuai dengan Perpres 14/2007 dan Perpres 48/2008 tentang perubahan atas Perpres 14/2007 tentang Badan Penanggulangan Lumpur Sidoarjo; 3) semakin meluasnya potensi daerah rawan dan adanya pergeseran tanah di sekitar luapan lumpur termasuk di 9 RT (Desa Mindi, Siring, Jatirejo) yang tidak layak huni dan tidak nyaman akibat *bubble*, semburan gas, air dan lumpur.

II. LANGKAH-LANGKAH KEBIJAKAN DAN HASIL-HASIL YANG DICAPAI

A. Sumber Daya Air

Langkah-langkah kebijakan yang ditempuh dalam pelaksanaan pengelolaan dan pengembangan sumber daya air, antara lain sebagai berikut.

Untuk menjaga ketersediaan air secara memadai, baik dari sisi kuantitas maupun kualitasnya, langkah kebijakan yang ditempuh adalah: a) pengembangan pola hubungan hulu-hilir dalam mencapai pola pengelolaan yang lebih berkeadilan; b) percepatan pembangunan tampungan-tampungan air skala kecil/menengah yang berupa embung, waduk lapangan, situ, dan kolam, terutama di daerah selatan khatulistiwa dan wilayah strategis; c) pengendalian pemanfaatan air tanah sejalan dengan optimalisasi pemanfaatan air permukaan yang ditujukan untuk menciptakan sinergi dan menjaga keberlanjutan ketersediaan air tanah; d) pengendalian pencemaran air dengan meningkatkan pemantauan kualitas air untuk mengendalikan limbah domestik dan industri.

Hasil-hasil yang telah dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 dalam upaya meningkatkan keandalan ketersediaan air, antara lain: a) pembangunan 9 buah waduk dan 431 buah embung; b) operasi dan pemeliharaan rata-rata 48 buah waduk per tahun; dan c) penyediaan sarana pengamanan bendungan di 29 lokasi bendungan.

Dalam rangka pemenuhan kebutuhan air baku secara berkelanjutan untuk meningkatkan ketahanan pangan, langkah kebijakan yang ditempuh adalah: a) peningkatan fungsi dan rehabilitasi jaringan irigasi; b) optimalisasi kegiatan operasi dan pemeliharaan infrastruktur irigasi; c) peningkatan fungsi jaringan irigasi yang sudah dibangun namun belum berfungsi khususnya pada areal yang ketersediaan airnya terjamin dan petani penggarapnya sudah siap; d) rehabilitasi pada areal irigasi yang mengalami kerusakan terutama pada daerah-daerah andalan penghasil padi serta meningkatkan efisiensi irigasi dengan perbaikan saluran irigasi, e) pengembangan sistem irigasi hemat air.

Hasil-hasil yang telah dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 dalam rangka pemenuhan kebutuhan air baku pertanian untuk menunjang ketahanan pangan nasional, antara lain: a) peningkatan jaringan irigasi seluas 453,98 ribu hektar; b) rehabilitasi jaringan irigasi seluas 1,32 juta hektar; c) operasi dan pemeliharaan jaringan irigasi seluas 2,09 juta hektar per tahun; d) peningkatan/rehabilitasi jaringan rawa seluas 820,60 ribu hektar; e) operasi dan pemeliharaan jaringan rawa seluas 472,09 ribu hektar per tahun; dan f) pembangunan, rehabilitasi dan operasi serta pemeliharaan jaringan irigasi air tanah dengan luas total 12,89 ribu hektar.

Untuk memenuhi kebutuhan air baku rumah tangga, perkotaan dan industri, langkah kebijakan yang dilakukan adalah: a) mengutamakan pemenuhan kebutuhan pokok rumah tangga terutama di wilayah rawan defisit air, wilayah tertinggal, dan wilayah strategis; b) mengendalikan pemanfaatan air tanah untuk pemenuhan kebutuhan air baku disertai upaya peningkatan penyediaan air baku dari air permukaan; c) meningkatkan pembangunan tampungan-tampungan air sebagai sumber air baku, dan optimalisasi sumber air baku yang ada dengan melakukan operasi dan pemeliharaan; d) peran serta pihak swasta dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur air baku terutama dalam sistem penyaluran air (*conveyance system*).

Hasil-hasil yang telah dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 dalam upaya meningkatkan penyediaan air baku untuk memenuhi kebutuhan air baku rumah tangga, perkotaan dan industri, antara lain: a) pembangunan prasarana pengambilan dan saluran pembawa air baku dengan kapasitas layanan sebesar 8,52 m³/det; b) rehabilitasi prasarana air baku sebanyak 153 buah; dan c) pembangunan 252 buah embung serta rehabilitasi 58 buah embung (tampungan air hujan).

Dalam upaya mengendalikan dan mengurangi dampak kerusakan akibat banjir baik secara struktural maupun nonstruktural dan diutamakan pada wilayah berpenduduk padat, wilayah strategis dan pusat-pusat perekonomian, langkah kebijakan yang ditempuh adalah: a) pendekatan *flood management* melalui upaya pencegahan,

penanggulangan dan penanganan bahaya banjir; b) peningkatan kinerja infrastruktur pengendali banjir dengan melakukan optimalisasi kegiatan operasi, pemeliharaan dan rehabilitasi; c) revitalisasi fungsi sungai dan sumber air lainnya untuk mengantisipasi dampak perubahan iklim, terutama pada siklus hidrologi; d) perbaikan sistem drainase baik makro maupun mikro pada daerah strategis, perkotaan, dan pusat perekonomian.

Untuk mengamankan daerah pantai dari bahaya abrasi dan erosi, terutama pada wilayah berpenduduk padat, wilayah strategis, daerah pariwisata, dan pusat-pusat perekonomian penting, serta pada pulau-pulau terdepan demi menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), dilakukan upaya: a) peningkatan pembangunan sarana/prasarana pengamanan pantai dan optimalisasi fungsi sarana/prasarana pengamanan pantai yang telah ada; b) penetapan zona-zona pantai prioritas yang terdampak langsung oleh kenaikan muka air laut akibat perubahan iklim; c) adaptasi terhadap perubahan iklim dengan penyesuaian parameter desain dalam proses perencanaan bangunan pengamanan pantai termasuk bangunan pengendali banjir.

Hasil-hasil yang telah dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 dalam upaya mengurangi dampak bencana akibat banjir dan abrasi pantai, antara lain: a) terpeliharanya sungai sepanjang rata-rata 133,88 km per tahun; b) pembangunan prasarana pengamanan pantai sepanjang 117,47 km; dan c) prasarana pengendali banjir 10 tahunan sepanjang 940,20 km untuk mengamankan kawasan seluas 9,31 ribu hektar; dan d) pemasangan dan pengoperasian *flood forecasting & warning system* di 7 wilayah sungai.

Peningkatan kinerja pengelolaan sumber daya air, dengan upaya: a) mempercepat penyelesaian peraturan perundang-undangan turunan UU No. 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air sebagai pedoman teknis pelaksanaan pengelolaan sumber daya air; b) meningkatkan kemampuan komunikasi, kerjasama, koordinasi antarlembaga dan antarwadah koordinasi pengelolaan sumber daya air yang telah terbentuk; c) meningkatkan kapasitas kelembagaan pengelolaan sumber daya air dan meningkatkan pemberdayaan serta

partisipasi masyarakat terutama di tingkat kabupaten/kota; d) menumbuhkan prakarsa dan meningkatkan partisipasi masyarakat dalam setiap upaya pengelolaan sumber daya air melalui proses pendampingan, penyuluhan dan pembinaan; e) menyelenggarakan upaya pengelolaan sumber daya air dengan sistem kemitraan antara pemerintah dan masyarakat.

Dalam rangka memfasilitasi pembentukan dan peningkatan fungsi kelembagaan serta ketatalaksanaan sumber daya air, telah dilakukan pembentukan 31 balai pengelolaan sumber daya air wilayah sungai strategis dan nasional serta 58 balai pengelola sumber daya air di 12 provinsi. Selain itu, telah dilakukan penyusunan norma, standar, pedoman, dan manual bidang sumber daya air. Sampai dengan tahun 2008 telah diterbitkan 4 (empat) Peraturan Pemerintah dari 7 (tujuh) Peraturan Pemerintah (PP) sebagaimana dimanatkan dalam Undang-undang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air, yaitu: 1) Peraturan Pemerintah No. 16 Tahun 2005 tentang Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum; 2) Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2006 tentang Irigasi; 3) Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sumber Daya Air; dan 4) Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 2008 tentang Air Tanah.

Sebagai pedoman operasional dalam pelaksanaan dan koordinasi pengelolaan sumber daya air, telah disahkan: 1) Peraturan Presiden No. 12 Tahun 2008 tentang Dewan Sumber Daya Air; 2) Keputusan Presiden No. 6 Tahun 2009 tentang Pembentukan Dewan Sumber Daya Air; dan 3) Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 390/KPTS/M/2007 tentang Penentuan Status Daerah Irigasi beserta 4 (empat) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, yaitu: Permen PU No. 30/PRT/M/2007 tentang Pedoman Pengembangan dan Pengelolaan Irigasi Partisipatif (PPSIP); Permen PU No. 31/PRT/M/2007 tentang Pedoman Mengenai Komisi Irigasi; Permen PU No. 32/PRT/M/2007 tentang Pedoman Operasi dan Pemeliharaan Jaringan Irigasi; Permen PU No. 33/PRT/M/2007 tentang Pemberdayaan Perkumpulan Petani Pemakai Air (P3A); dan Permen PU No. 04/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pembentukan Wadah Koordinasi Pengelolaan SDA pada

Tingkat Provinsi, Kabupaten/Kota, dan Wilayah Sungai. Dalam hal penataan data dan informasi sumber daya air, telah dilakukan pengembangan sistem informasi di lingkungan Ditjen Sumber Daya Air, Departemen Pekerjaan Umum dalam bentuk “*Water Resources Data Center*” yang terus dikembangkan untuk dapat terhubung dengan lembaga/dinas/unit terkait baik di pusat maupun di daerah.

Implementasi Undang-undang No 7 tahun 2004 tentang Sumber Daya Air memerlukan berbagai kelembagaan/institusi pengelolaan sumber daya air baik di tingkat pusat maupun di daerah. Di tingkat pusat, pembentukan Dewan Sumber Daya Air Nasional (DSDAN) melalui Keputusan Presiden No. 6 Tahun 2009 tentang Pembentukan Dewan Sumber Daya Air merupakan salah satu capaian yang sangat penting, yang akan memberikan pertimbangan/masukan dalam pengelolaan sumber daya air. Di tingkat daerah, Pemerintah Daerah yang telah membentuk Dewan Sumber Daya Air sesuai dengan Peraturan Presiden No. 12 Tahun 2008 tentang Dewan Sumber Daya Air adalah Provinsi Jawa Tengah, sementara Provinsi Banten, Sumut, Sumbar dan Sumsel dalam proses revisi anggota dewan khususnya yang berasal dari non pemerintah. Selain itu, terdapat beberapa provinsi seperti NAD, Lampung, Jatim, Jabar, DIY, Sulsel, Sulteng dan Sulbar sedang dalam proses pembentukan Dewan Sumber Daya Air Provinsi. Dalam menjalankan tugasnya, Dewan Sumber Daya Air tersebut perlu didukung oleh sekretariat, sampai dengan pertengahan tahun 2009 telah dibentuk sekretariat Dewan Sumber Daya Air di tingkat pusat, sedangkan sekretariat Dewan Sumber Daya Air di tingkat daerah, telah dibentuk di Provinsi Jateng dan NTT.

Komisi Irigasi (Komir) merupakan salah satu kelembagaan/institusi yang diperlukan dalam pengelolaan irigasi. Sampai saat ini telah terbentuk Komir di tingkat pusat dan 59 Komir baik di tingkat provinsi maupun kabupaten yang terdapat pada 15 provinsi. Sebagai pedoman dalam pengelolaan irigasi di tingkat daerah dan memberikan kesepahaman baik antarlembaga maupun antarpemangku kepentingan di daerah, diperlukan adanya peraturan

daerah mengenai Irigasi. Sampai dengan saat ini, terdapat 21 kabupaten yang telah menerbitkan Perda Irigasi.

Peningkatan ketersediaan dan kemudahan akses terhadap data serta informasi dalam rangka pengelolaan sumber daya air secara terpadu, efektif, efisien dan berkelanjutan, dilakukan dengan: a) mendorong terbentuknya jaringan informasi sumber daya air antarseluruh pemangku kepentingan (*stakeholders*); b) membangun dan mengoptimalkan jaringan basis data antarseluruh *stakeholders* dan menetapkan standar, kodifikasi, klasifikasi, proses dan metode/prosedur pengumpulan data dan informasi; c) melakukan *collecting, updating* dan sinkronisasi data serta informasi secara rutin dari instansi/lembaga terkait; d) menyusun dan menerapkan prosedur operasi standar tentang keterbukaan informasi dan data kepada masyarakat serta meningkatkan pelayanan informasi masyarakat.

B. Transportasi

Dengan mempertimbangkan berbagai permasalahan yang dihadapi, langkah kebijakan yang diambil dan hasil yang telah dicapai adalah sebagai berikut.

Prasarana Jalan

Langkah kebijakan pembangunan prasarana jalan adalah: 1) memulihkan fungsi arteri dan kolektor untuk mendukung pemulihan ekonomi; 2) mengoptimalkan pemeliharaan dan rehabilitasi jalan dan jembatan nasional terutama pada lintas-lintas strategis untuk mempertahankan dan meningkatkan baik daya dukung, kapasitas, maupun kualitas pelayanan prasarana jalan pada daerah-daerah yang perekonomiannya berkembang pesat dalam rangka melancarkan distribusi barang dan jasa serta hasil produksi; 3) memprioritaskan penanganan sistem jaringan jalan yang masih belum terhubung dalam rangka membuka akses ke daerah terisolir dan belum berkembang, serta mendukung pengembangan wilayah dan kawasan strategis seperti kawasan cepat tumbuh, kawasan andalan, kawasan perbatasan, dan kawasan tertinggal; 4) meningkatkan dan membangun jalan dan jembatan nasional pada lintas strategis di Kalimantan, Sulawesi, Maluku, Nusa Tenggara, Papua, wilayah

perkotaan, serta menyelesaikan pembangunan jembatan Surabaya – Madura (Suramadu); 5) membangun jalan akses ke Pelabuhan Tanjung Priok dan Bandara Kuala Namu; 6) mengembangkan jalan bebas hambatan pada koridor-koridor jalan berkepadatan tinggi yang menghubungkan kota-kota dan/atau pusat-pusat kegiatan; 7) pembebasan tanah sebagai dukungan pembangunan jalan tol; 8) mempersiapkan peraturan pemerintah yang berkaitan dengan alokasi DAU untuk pemeliharaan sistem jaringan jalan sehingga dapat diperjelas hak dan kewajiban semua *stakeholders* (pemerintah pusat, propinsi, kabupaten/kota); 9) *law enforcement* terhadap pelanggar batas muatan serta menggali kesadaran masyarakat tentang kerugian yang diakibatkan dari *overloading*; 10) melakukan koordinasi di antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk memperjelas hak dan kewajiban dalam penanganan prasarana jalan serta mengharmonisasikan keterpaduan sistem jaringan jalan dengan kebijakan tata ruang wilayah nasional yang merupakan acuan pengembangan wilayah dan meningkatkan keterpaduannya dengan sistem jaringan prasarana lainnya dalam konteks pelayanan intermoda dan sistem transportasi nasional (Sistranas); 11) merampungkan peraturan pelaksanaan UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan sesuai dengan tantangan dan perkembangan yang akan dihadapi dalam era globalisasi dan otonomi daerah dalam rangka mendorong keterlibatan dunia usaha dan masyarakat dalam penyelenggaraan dan penyediaan prasarana jalan; serta 12) menyusun norma, standar, pedoman, dan manual untuk menumbuhkan sikap profesionalisme dan kemandirian institusi serta sumber daya manusia bidang penyelenggaraan prasarana jalan.

Beberapa kegiatan fisik yang telah dilaksanakan dari tahun 2004 hingga bulan Juni 2009 antara lain rehabilitasi dan pemeliharaan meliputi kegiatan: 1) pemeliharaan rutin dan berkala untuk jalan sepanjang sekitar 115.015 km dan jembatan sepanjang 141.426 m yang tersebar di seluruh provinsi wilayah Indonesia; 2) peningkatan kapasitas dan struktur jalan nasional mencapai sekitar 13.491 Km dan pembangunan ataupun penggantian jembatan sepanjang 36.909 meter, antara lain pada Lintas utama dan lintas strategis yang meliputi Pantura Jawa, Lintas Timur Sumatera, Lintas

Selatan Kalimantan, dan Lintas Barat Sulawesi, serta jalan lintas lainnya dan nonlintas meliputi Lintas Barat dan Lintas Tengah Pulau Sumatera, Lintas Tengah, Selatan dan Lintas Pantai Selatan Pulau Jawa, Lintas Utara dan Lintas Tengah Pulau Kalimantan, Lintas Timur dan Lintas Tengah Pulau Sulawesi, jalan Lintas Utara dan Lintas Selatan Pulau Bali; 3) pembangunan baru/peningkatan jalan mencapai 1.172,5 km dan jembatan sepanjang 782 meter dalam rangka penanganan jaringan jalan di kawasan perbatasan seperti di Kalimantan Barat, Kalimantan Timur, NTT, dan Papua, serta di daerah terisolasi dan pulau kecil terpencil lainnya; 4) pembangunan *flyover* mencapai 6.367,3 meter di kota metro; 5) penyelesaian pembangunan jembatan Suramadu sepanjang 5.438 meter; serta 6) kegiatan penunjang seperti studi-studi terkait bidang prasarana jalan dan penyusunan NSPM penyelenggaraan jalan dan jembatan.

Pembangunan jalan tol sebagai bagian dari upaya Pemerintah untuk mewujudkan jaringan jalan bebas hambatan dilaksanakan terutama pada daerah yang sudah berkembang dan/atau wilayah yang membutuhkan percepatan pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah. Pembangunan jalan tol dilakukan dengan melibatkan peran serta sektor swasta melalui penerapan pola-pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS). Sampai dengan tahun 2008, total panjang jalan tol yang telah beroperasi 693,27 km yang terdiri dari 22 ruas. Sementara itu, status/kondisi rencana pembangunan jalan tol lainnya dapat diuraikan sebagai berikut: 1) jalan tol dalam tahap konstruksi sepanjang 207,25 km terdiri dari 6 ruas termasuk satu ruas yang dibangun Pemerintah yaitu Akses Tanjung Priok; 2) jalan tol dalam persiapan konstruksi dan pembebasan tanah sepanjang 577,10 km terdiri atas 16 ruas jalan tol termasuk yang sebagian di bangun Pemerintah yaitu ruas Solo - Ngawi dan Ngawi - Kertosono; 3) jalan tol dalam persiapan penandatanganan PPJT sebanyak 4 ruas sepanjang 154,24 km; 4) jalan tol dalam persiapan pengusahaan lainnya sebanyak 31 ruas dengan panjang 1.385,51 km termasuk 6 ruas jalan tol dalam kota Jakarta. Pada tahun 2009 jalan tol Kanci - Pejagan sepanjang 35 km dan Bogor *Ring Road* sepanjang 11 km akan dapat diselesaikan dan dioperasikan.

Adapun hasil-hasil yang telah dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 dalam pembangunan prasarana jalan adalah sekitar 83,23 persen dari total jalan nasional sepanjang 34.628 kilometer dalam kondisi mantap. Sekitar 16,77 persen atau sepanjang 5.807 kilometer jalan nasional dalam kondisi tidak mantap. Kecepatan rata-rata pada jalan nasional meningkat menjadi 45,4 km/jam dari 44,9 km/jam yang dicapai pada tahun 2007. Bertambahnya lajur-km pada jalan nasional dari 74.930 Lajur Km di tahun 2005 menjadi 82.189 lajur km di tahun 2008. Pada akhir tahun 2009 diperkirakan kondisi mantap sebesar 86 persen, kecepatan rata-rata diharapkan ditingkatkan menjadi 46 km/jam, dan lajur km sebesar 84.985 lajur km.

Lalu Lintas Angkutan Jalan

Langkah kebijakan pembangunan lalu lintas dan angkutan jalan adalah: 1) pemulihan kondisi pelayanan angkutan umum jalan raya sesuai standar pelayanan minimal; 2) peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi jalan; 3) peningkatan keterpaduan pelayanan angkutan yang menghubungkan antara pengembangan kawasan dengan sistem transportasi kota; 4) pengembangan angkutan massal di perkotaan/metropolitan yang didukung oleh *feeder service* yang terpadu dengan pelayanan angkutan pada wilayah pengembangan kawasan; 5) peningkatan aksesibilitas angkutan darat antara pusat kota dengan outlet (bandara), pusat produksi dengan outlet (pelabuhan laut); 6) peningkatan keselamatan dan kualitas pelayanan sarana dan prasarana pengelolaan angkutan; kelancaran dan kapasitas pelayanan lintas jenuh, perbaikan tatanan pelayanan angkutan antar-moda; 7) peningkatan pengawasan pelanggaran muatan lebih melalui pengoperasian jembatan timbang yang didukung dengan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran muatan lebih di jalan; 8) penyusunan masterplan transportasi perkotaan; serta 9) penegakan Undang-Undang LLAJ Nomor 22 Tahun 2009.

Adapun hasil yang dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 dalam pembangunan lalu lintas angkutan jalan adalah: 1) dalam meningkatkan keselamatan transportasi darat, telah dilaksanakan

pengadaan fasilitas keselamatan, antara lain, marka jalan mencapai 4.146.126 meter, pagar pengaman jalan (*guard rail*) 188.093 meter, rambu lalu lintas mencapai 42.502 buah, *deliniator* 28.733 unit, paku marka mencapai 9.550 buah, serta lampu penunjuk pendahulu jalan (RPPJ) mencapai 1.318 buah; 2) dalam menunjang keberintisan, telah diprogramkan penambahan pengadaan bus perintis mencapai 485 unit termasuk diantaranya 87 unit bus ukuran sedang untuk Bus Rapid Transit (BRT) dan 79 unit bus ukuran besar; serta pelayanan subsidi bus perintis untuk 130 trayek/lintasan perintis pada 20 provinsi; 3) pembangunan baru dan lanjutan terminal, di antaranya terminal Lintas Batas Negara (LBN) di Sei Ambawang-Pontianak (lanjutan) dan terminal di Matoain (NTT), serta pembangunan terminal lainnya di 7 lokasi, antara lain, terminal Kuningan (Jawa Barat), Wonosari (Yogyakarta), Palangkaraya (Kalteng), Badung (Bali), dan Aceh Timur (NAD), serta dalam rangka pelaksanaan Inpres 6/2003 dilakukan kegiatan rehabilitasi lanjutan pada terminal di Pulau Maluku.

Di samping itu juga telah dilaksanakan pengadaan peralatan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) 27 paket dan pembangunan gedung Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB); manajemen rekayasa lalu lintas sebanyak 29 paket; peningkatan keselamatan lalu lintas melalui kegiatan pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di 6 lokasi, pengadaan helm untuk anak sebanyak 6000 buah, perbaikan daerah rawan kecelakaan di perlintasan sebidang dan Pengadaan Peralatan Unit Penelitian Kecelakaan serta Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat.

Pada akhir tahun 2009 diharapkan dapat diselesaikan beberapa kegiatan seperti pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan LLAJ berupa 1.823.000 meter marka jalan, 80.886 meter *guardrail*, 8.245 buah rambu jalan, 13.564 buah *delineator*, 741 buah RPPJ tiang F, 13 buah RPPJ Portal, 15 unit *traffic light high flux*, 39 unit *traffic light solar Cell*, 596 LPJU tenaga surya, 41 *warning light*, 121 cermin tikungan, 8.800 paku marka, manajemen lalulintas di berbagai lokasi, pembangunan fasilitas jembatan timbang di 6 lokasi, pengadaan dan pemasangan alat Pengujian Kendaraan Bermotor

(PKB). Untuk meningkatkan aksesibilitas pelayanan angkutan jalan, dilakukan pengadaan 78 unit bus perintis, 60 unit bus sedang non AC, 45 unit bus sedang AC dan 30 unit bus besar untuk angkutan perintis, kota/pelajar/mahasiswa serta subsidi bus dan trayek perintis di 21 propinsi.

Perkeretaapian

Langkah kebijakan pembangunan perkeretaapian adalah: 1) melanjutkan regulasi peraturan perundangan terutama pada angkutan kereta api; 2) meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayanan kereta api dengan meningkatkan kualitas, kapasitas dan kelaikan sarana dan prasarana serta sertifikasi tenaga operator melalui program *Roadmap to Zero Accident*; 3) mengembalikan tingkat pelayanan prasarana dan sarana kereta api pada kondisi normal secara bertahap; 4) meningkatkan kapasitas lintas dan angkutan perkeretaapian untuk meningkatkan share angkutan barang dan penumpang; 5) meningkatkan akuntabilitas dan efektivitas skema pendanaan PSO, IMO, dan TAC, melalui pemisahan alokasi pendanaan dan pembukuan serta kontrak PSO dari IMO dan TAC, mekanisme dan peraturan serta kelembagaannya; 6) meningkatkan peran swasta dalam penyelenggaraan perkeretaapian; 7) meningkatkan pangsa angkutan barang khususnya pada pusat-pusat pertambangan nasional untuk menunjang kebutuhan energi nasional (misalnya program pembangkit listrik 10.000 MW tahap I); 8) mengaktifkan jalur-jalur kereta api yang selama ini sudah tidak dioperasikan (reaktivasi).

Adapun hasil yang dicapai dalam pembangunan perkeretaapian dari tahun 2004 sampai dengan bulan Juni 2009 antara lain: 1) peningkatan kapasitas jalan rel dan pembangunan jalur KA baru sepanjang 1.176 km; peningkatan jembatan KA sebanyak 80 buah serta modernisasi dan peningkatan persinyalan, telekomunikasi dan listrik (sintelis) 69 paket, pengadaan rel hingga mencapai 129.466 ton, dan pengadaan wesel 106 unit; 2) pembangunan jalan KA di NAD sepanjang 30,3 km dan jalan KA antara Simpang-Indralaya (Kampus Unsri) sepanjang 4,3 km; 3) pembangunan *partial double track* Tarahan - Tanjung Enim antara

Tulungbuyut – Blambangan umpu sepanjang 5,7 km; 4) rehabilitasi jalan KA lintas Bogor-Sukabumi sepanjang 57 km; 5) pembangunan Depo Depok; 6); pembangunan jalur Ganda lintas Yogyakarta-Kutoarjo sepanjang 64 km; Lintas Cikampek-Cirebon 48 km, lintas Cirebon-Kroya 24,5 km, Tegal - Pekalongan lintas Pemalang - Surodadi – Larangan 22,7 km, lintas Tanah Abang-Serpong 24 Km berikut elektrifikasi pada lintas Serpong – Maja sepanjang 11,5 km; 7) realokasi jalan KA antara Sidoarjo-Gunung Gangsir lintas Surabaya-Bangil sepanjang 3,8 km; 8) dimulainya *engineering service* untuk pembangunan MRT Jakarta; 9) konstruksi pembangunan jalur KA *double-double track* Manggarai-Cikarang; 10) pemasangan rel type R.54 KfW sepanjang 195,9 km pada lintas Cirebon-Semarang, Tanah Abang-Serpong, Kroya-Yogyakarta dan Solo-Madiun-Surabaya Gubeng, Cikampek-Padalarang dan Bandung-Banjari; 11) pembangunan *shortcut* jalan KA Cisomang-Cikadondong sepanjang 5,6 km; 12) subsidi angkutan kereta api kelas ekonomi melalui dana *Public Service Obligation* (PSO); dan 13) restrukturisasi dan reformasi pelayanan perkeretaapian, dengan mensahkan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian sebagai pengganti dari UU No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian yang memberikan peran serta yang lebih luas bagi masyarakat, pemerintah daerah dan swasta dalam pelayanan.

Sementara itu, program pembangunan sarana perkeretaapian telah dilaksanakan: 1) pengadaan kereta api penumpang kelas ekonomi (K3) mencapai 98 unit; 2) pembelian kereta rel listrik Indonesia (KRL-I) ex prototipe sebanyak 8 Unit; 3) rehabilitasi kereta rel diesel (KRD) dan KRL 49 unit; 4) modifikasi KRL menjadi KRDE 30 Unit; serta 5) rehabilitasi kereta penumpang kelas ekonomi (K3) sebanyak 40 unit. Upaya-upaya tersebut secara signifikan telah menghasilkan peningkatan produktifitas angkutan baik barang maupun penumpang perkeretaapian. Pada akhir tahun 2008, produksi angkutan kereta api mencapai 197,77 juta penumpang, yang 126,7 juta diantaranya adalah angkutan penumpang di wilayah Jabodetabek. Jumlah tersebut meningkat sebesar 30,5% dari jumlah penumpang tahun 2005 sejumlah 151,49 juta orang, sedangkan pangsa angkutan barang mencapai 19,55 juta

ton atau meningkat 12,8% dari jumlah angkutan barang tahun 2005 sejumlah 15,33 juta ton. Pada akhir tahun 2009 diharapkan pengadaan sarana KA Kelas Ekonomi, KRL, KRDE/KRD3 sebanyak 97 unit, peningkatan jalan KA di lintas Sumatera Bagian Utara, Selatan, dan Lintas Jawa sebanyak 350 km, serta peningkatan jembatan KA di Sumatera dan Jawa 42 buah.

Pada tahun 2009 akan diselesaikan pekerjaan antara lain, melanjutkan pengadaan KRL baru (program KfW) sebanyak 40 unit, melanjutkan modifikasi Stasiun Cirebon, melanjutkan pembangunan jalur ganda Kutoarjo - Yogyakarta lintas Kutoarjo - Kroya, melanjutkan *consulting services* untuk pembangunan *double-double track* Manggarai-Cikarang, rehabilitasi infrastruktur Jabotabek (Program KfW), lanjutan pembangunan Depo Depok, pengadaan peralatan balai yasa (Program KfW), *engineering services* untuk pembangunan jalur ganda segmen 1 dan 3 lintas Cirebon – Kroya, *engineering services* untuk pembangunan jalur ganda Kutoarjo – Kroya, *review desain* dan supervisi pembangunan jalur ganda Kroya - Yogyakarta tahap II, *engineering services* untuk pembangunan Jakarta Mass Rapid Transit (MRT) System, serta desain elektrifikasi Padalarang – Cicalengka.

Pembangunan prasarana lainnya yang dilakukan tahun 2009 antara lain lanjutan pembangunan perkeretaapian di NAD sepanjang 5,28 km, lanjutan pembangunan *partial double track* lintas Tarahan - Tanjung Enim Tahap II sepanjang 2,6 km, lanjutan pembangunan jalur KA Tanjung Priok - JICT - Koja sepanjang 2,5 km, lanjutan pembangunan jalur ganda segment II Prupuk-Purwokerto antara Patuguran-Purwokerto lintas Cirebon – Kroya, lanjutan pembangunan jalur ganda lintas Tegal - Pekalongan tahap III, pengadaan tanah untuk pembangunan jalur ganda Kutoarjo - Kroya, lanjutan pembangunan jalur KA baru yang menghubungkan St. Gubeng - St. Pasarturi, termasuk Sinyal (Penyelesaian) dan pemasangan telekomunikasi (Tahap I), *review detail desain* relokasi jalur KA Sidoarjo - Gununggangsir, peningkatan jalur KA di lintas utama Jawa dan Sumatera sepanjang 326,64 km, peningkatan jembatan KA di Jawa dan Sumatera sebanyak 76 buah, peningkatan

sistem persinyalan, telekomunikasi dan kelistrikan di Jawa dan Sumatera sebanyak 27 paket, pengadaan rel R. 54 sebanyak 118 km, pengadaan kereta ekonomi (K3) termasuk KMP3 sebanyak 35 unit, pengadaan KRDI sebanyak 12 unit, pengadaan kereta kedinasan sebanyak 2 unit, pengadaan railbus (tahap 1) sebanyak 3 unit, modifikasi KRL menjadi KRDE (tahap 1) sebanyak 25 unit, pengadaan kereta inspeksi sebanyak 1 set.

Di samping itu, perkeretaapian memperoleh program stimulus pada tahun 2009 di antaranya akan digunakan untuk : pengadaan KRDI sebanyak 2 set, penyelesaian KRDE *Push Pull* sebanyak 2 set, pengadaan Kereta Ekonomi (K3) termasuk KMP3 sebanyak 17 unit, lanjutan pembangunan jalur ganda Serpong - Maja (elektrifikasi) sepanjang 7,50 km, lanjutan pembangunan jalur ganda Cirebon - Kroya segmen II antara Prupuk - Patuguran (tahap 1) sepanjang 25,47 km dan pekerjaan jembatan sebanyak 11 buah, peningkatan jalur KA lintas Banjar-Kroya sepanjang 7,70 km, lanjutan pembangunan jalur ganda Tegal - Pekalongan antara Petarukan - Pekalongan dan Larangan - Tegal (tubuh baan) sepanjang 6 km dan pekerjaan jembatan sebanyak 12 buah, pembangunan jalur ganda Cirebon - Brebes antara Losari - Brebes (tubuh baan) sepanjang 3,80 km, peningkatan jalan rel lintas Medan - Binjai sepanjang 3,65 km, pembangunan jalan KA Sidoarjo - Tarik (*emplacement*, pekerjaan track) sepanjang 18,96 km dan pekerjaan jembatan sebanyak 6 buah, peningkatan jalan rel di lintas Purwosari - Wonogiri sepanjang 14,80 km, peningkatan/rehabilitasi sistem persinyalan elektrik di *emplacement* Stasiun Medan, peningkatan persinyalan di St. Bangil tahap II (penyelesaian), penanganan daerah rawan ambles/longsor antara Cigombong - Cicurug lintas Bogor - Sukabumi sepanjang 15 km, mengangkat jembatan lintas Bandung - Banjar antara Rancaekek - Haurpugur sebanyak 2 buah, peningkatan Jembatan lintas Purwosari - Wonogiri sebanyak 2 buah.

Angkutan Sungai dan Penyeberangan

Langkah kebijakan pembangunan angkutan sungai, danau dan penyeberangan adalah: 1) meningkatkan pelayanan angkutan sungai, danau dan penyeberangan sebagai pendukung moda transportasi

darat; 2) melanjutkan kewajiban pemerintah memberikan pelayanan angkutan perintis untuk wilayah terpencil; 3) mengembangkan jaringan pelayanan ASDP untuk wilayah yang cepat tumbuh; 4) meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi sungai, danau dan penyeberangan.

Adapun hasil yang dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 dalam pembangunan angkutan sungai dan penyeberangan adalah: 1) peningkatan keselamatan melalui pengadaan rambu suar penyeberangan sebanyak 33 buah, rambu sungai dan danau mencapai 3.246 buah, serta pengerukan alur ASDP 2,32 juta m³; 2) peningkatan jumlah dan kapasitas dermaga sebanyak 287 unit yang di antaranya melalui pembangunan dermaga penyeberangan sebanyak 121 unit (baru dan lanjutan) serta dermaga sungai dan danau 68 unit (baru dan lanjutan); 3) peningkatan standar pelayanan minimal melalui rehabilitasi/peningkatan dermaga sebanyak 87 unit yang diantaranya melalui rehabilitasi dermaga sungai dan danau sebanyak 18 unit dan dermaga penyeberangan 68 unit, serta dilakukan rehabilitasi kapal penyeberangan sebanyak 121 unit; 4) peningkatan jumlah dan kapasitas sarana angkutan melalui pembangunan kapal penyeberangan 15 unit (baru dan lanjutan), pembangunan bus air 10 unit, dan *speed boat* 15 unit; 5) peningkatan aksesibilitas pelayanan di wilayah terpencil dan perbatasan serta pulau-pulau kecil dan perbatasan melalui pengoperasian 56 kapal penyeberangan perintis pada 76 lintas dalam provinsi dan 8 lintas antarprovinsi.

Pada akhir tahun 2009 diharapkan dapat diselesaikan kegiatan rehabilitasi/peningkatan dermaga penyeberangan 12 lokasi dan dermaga sungai 5 lokasi dan dermaga danau 3 lokasi, pembangunan dermaga penyeberangan 13 dermaga baru dan 58 dermaga lanjutan, 6 dermaga sungai baru dan 8 dermaga lanjutan serta 2 dermaga danau baru dan 1 dermaga lanjutan, pengadaan dan pemasangan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) dan rambu sungai berupa 9 rambu suar dan 401 rambu sungai, pembangunan sarana SDP berupa pengadaan kapal perintis sebanyak 19 unit lanjutan dan 6 unit baru, 7 unit bus air dan 3 unit *speed boat*, pembangunan *breakwater*

pelabuhan penyeberangan, subsidi perintis angkutan penyeberangan pada 41 kapal penyeberangan perintis di 85 lintas dan 1 kapal cadangan perintis wilayah timur Indonesia.

Transportasi Laut

Langkah kebijakan pembangunan laut adalah: 1) meningkatkan peran armada laut nasional terutama untuk angkutan domestik antarpulau; 2) melanjutkan kewajiban pemerintah memberikan pelayanan angkutan perintis untuk wilayah terpencil; 3) memperlancar kegiatan bongkar-muat di pelabuhan dan menghilangkan biaya ekonomi tinggi; 4) melanjutkan penyelesaian revisi undang-undang pelayaran; 5) memperjelas hak dan kewajiban pemerintah pusat, propinsi, kabupaten/kota, dan BUMN terkait di bidang kepelabuhanan; 6) memulihkan fungsi prasarana dan sarana transportasi laut; 7) melengkapi fasilitas keselamatan pelayaran; 8) menambah dan memperbaiki pengelolaan prasarana dan sarana transportasi laut khususnya untuk pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar; 9) memulihkan fungsi prasarana dan sarana transportasi laut; 10) melengkapi fasilitas keselamatan pelayaran; 11) menambah dan memperbaiki pengelolaan prasarana dan sarana transportasi laut khususnya untuk pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri; 12) mengetatkan pengecekan kelaikan laut baik kapal maupun peralatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP); 13) meningkatkan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan standar *International Maritime Organization* (IMO) seperti misalnya penerapan *International Ships and Port facility Security* (ISPS) Code; dan 14) meningkatkan kapasitas prasarana transportasi laut seperti dermaga dan lapangan penumpukan peti kemas untuk pelabuhan-pelabuhan yang tingkat permintaan akan jasa kepelabuhanan sangat tinggi.

Adapun hasil yang dicapai dalam pembangunan transportasi laut dari akhir tahun 2004 sampai dengan bulan Juni 2009 adalah sebagai berikut : 1) pembangunan 11 pelabuhan peti kemas (*full container terminal*), yaitu Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, Tanjung Emas, Panjang, Makasar, Banjarmasin, Pontianak, Bitung, Samarinda, dan Palembang; 2) pembangunan 4 pelabuhan

semicontainer (multi purpose) dan 7 pelabuhan konvensional, 22 pelabuhan yang memiliki fasilitas bongkar muat *break bulk*, 9 pelabuhan memiliki fasilitas bongkar muat *dryliquid bulk*, 17 pelabuhan yang memiliki terminal penumpang dan 142 pelabuhan untuk pelayaran perintis/rakyat; 3) pembangunan kapal perintis sebanyak 21 unit beserta penyediaan subsidi angkutan laut perintis 48 trayek pada awal tahun 2005 menjadi 56 trayek pada akhir tahun 2008; 4) penyediaan PSO untuk 23 unit kapal bagi penumpang kelas ekonomi melalui PT PELNI; 5) pembangunan fasilitas sistem Telekomunikasi Pelayaran yang di seluruh Indonesia; 6) pengadaan kapal navigasi 4 unit; 7) pembangunan *vessel traffic information system* (VTIS) di Teluk Bintuni Papua Barat serta persiapan pembangunan *Indonesia Ship Reporting System* (INDOSREP) di Selat Sunda dan Selat Lombok serta pembangunan *Vessel Traffic Services* (VTS) di wilayah Selat Malaka; 8) pembangunan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) yang meliputi menara suar 303 unit, rambu suar 1.849 unit, dan pelampung suar 782 unit; 9) pengerukan alur/kolam pelabuhan mencapai lebih dari 13 juta m³ untuk memelihara kedalaman alur laut dan kolam pelabuhan; 10) pembangunan kapal navigasi; 11) pembangunan kapal patroli 34 unit; 12) pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan sebanyak 13.680 juta m³; dan 13) pemasangan *Automatic Identification Ship* (AIS) di 5 lokasi pelabuhan, yaitu Belawan, Jakarta, Semarang, Surabaya, dan Makassar.

Pada akhir tahun 2009 diharapkan dapat diselesaikan, antara lain, pembangunan 2 unit kapal perintis; pengadaan SBNP yang meliputi 42 unit menara suar, 123 unit rambu suar, 100 unit pelampung suar, 30 unit rambu tuntun, 10 unit kapal Pembangunan Tongkang dan *Tug Boat* Pengangkut Batubara. Di samping itu dalam rangka menunjang keselamatan pelayaran akan dilakukan pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan sedalam 2.173 juta m³ untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

Transportasi Udara

Langkah kebijakan pembangunan udara adalah: 1) melanjutkan kebijakan multi operator angkutan udara, restrukturisasi

kewenangan antara pemerintah dan BUMN terkait dalam aspek keselamatan, meningkatkan pelayanan penerbangan perintis, serta kegiatan operasional Unit Pelaksana Teknis (UPT) dan Unit pelaksana Tugas (UPT) serta fungsi pemerintah lainnya; 2) mrrestrukturisasi kewenangan antara pemerintah dan BUMN terkait dalam aspek keselamatan penerbangan; 3) melanjutkan kewajiban pemerintah memberikan pelayanan angkutan perintis untuk wilayah terpencil; 4) memperketat pengecekan kelaikan udara baik pesawat maupun peralatan navigasi; 5) peningkatan fasilitas keselamatan penerbangan dan navigasi sesuai dengan standar ICAO; 6) menambah dan memperbaiki pengelolaan prasarana dan sarana transportasi udara khususnya untuk bandara internasional sehingga menambah jumlah bandara yang mendapatkan sertifikat operasional bandara; 7) mengetatkan pengecekan kelaikan udara baik pesawat maupun peralatan navigasi; dan 8) meningkatkan pelatihan teknis bagi para inspektor.

Adapun hasil yang dicapai dalam pembangunan transportasi udara tahun 2004 hingga Juni 2009 adalah sebagai berikut: 1) pembangunan/pengembangan bandar udara pada daerah rawan bencana dan daerah perbatasan sejumlah 28 bandar udara yang dapat melayani operasi penerbangan pesawat jenis F-27 atau Hercules C-130, dengan 20 bandara telah diselesaikan pengembangannya, sedangkan 8 bandar udara lainnya dilaksanakan secara bertahap didahului dengan pekerjaan tanah untuk perpanjangan landasan atau perluasan apron; 2) rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas landasan mencapai 2.559.271 m², fasilitas terminal mencapai 99.325 m², dan fasilitas bangunan sejumlah 71.819 m²; 3) penambahan 6 bandara yang melayani penerbangan umum, yak;ni Bandara Internasional Minangkabau, Abdurahman Saleh–Malang, Blimbingsari-Banyuwangi, Seko, Rampi, dan Hadinotonegoro-Jember; 4) pelayanan penerbangan perintis untuk 93 rute pada 15 provinsi dengan frekuensi penerbangan mencapai 28.548; 5) disahkannya Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai pengganti Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan.

Di samping itu, telah dilaksanakan pembangunan dan pengembangan bandar udara strategis yang meliputi: 1) konstruksi pembangunan bandara Medan Baru meliputi pembangunan *runway* 3.750 m x 60 m, dengan pembagian kewenangan pembangunan sisi darat oleh *private sector* oleh PT.(Persero) Angkasa Pura II dan sisi udara oleh *public sector* melalui APBN; 2) pembangunan Bandara Hasanuddin Makassar yang telah diresmikan pada tanggal 26 September 2008, dengan lingkup pekerjaan perkerasan lentur konstruksi landas pacu 1300 m x 45 m selesai tahun 2008, sehingga panjang landas pacu menjadi 3100 m x 45 m masih proses konstruksi; 3) pembangunan Bandara Lombok Baru melalui kerjasama antara PT.(Persero) Angkasa Pura I dan Pemda Nusa Tenggara Barat; 4) Penyelesaian pembangunan terminal 3 Bandara Soekarno Hatta oleh PT. Angkasa Pura II dengan luas terminal 29.800 m² berkapasitas penumpang 4 juta penumpang/tahun dan telah diresmikan pada tanggal 27 April 2009.

Pada tahun 2009 ditargetkan dapat dilaksanakan: 1) pengembangan/peningkatan bandara baru pada 9 lokasi: Udara Dobo, Saumlaki Baru, Seram Bagian Timur, Namniwel, Sam Ratulangi-Manado, Pengganti Dumatubun-Langgur, Waghete Baru dan Muaro Bungo; 2) pembangunan dan peningkatan bandara di daerah perbatasan, terpencil, dan rawan bencana sebanyak 12 lokasi di: Rembele, Silangit, Sibolga, Enggano, Rote, Ende, Naha, Manokwari, Sorong, Melongguane, Nunukan, dan Haliwen; 3) rehabilitasi fasilitas bangunan operasional 73.000 m², rehabilitasi fasilitas landasan, 425.000 m², Rehabilitasi Fasilitas Terminal 3.000 m²; serta 4) subsidi operasi angkutan udara perintis untuk 96 rute angkutan udara perintis sehingga terdapat 15 Provinsi yang dapat terhubung. Total armada yang digunakan sebanyak 16 pesawat dengan jenis pesawat Cassa 212 sebanyak 8 pesawat, DHC-6 sebanyak 6 pesawat dan Cessna sebanyak 2 pesawat.

Adapun hasil-hasil yang telah dicapai dalam pembangunan transportasi udara dari tahun 2004 sampai dengan bulan Juni 2009, penumpang pesawat domestik dan internasional cenderung meningkat. Pada tahun 2005 jumlah penumpang pesawat domestik

sebesar 28,8 juta orang menjadi 34,7 juta orang, dan penumpang pesawat internasional yang pada tahun 2005 sejumlah 3,4 juta orang menjadi 3,9 juta orang pada tahun 2008.

Penunjang Sektor Transportasi

Langkah kebijakan pembangunan penunjang sektor transportasi adalah: 1) penyusunan peraturan bidang transportasi; 2) sosialisasi peraturan bidang transportasi; 3) peningkatan Kerjasama Luar Negeri (KSLN) Perhubungan; 4) kajian perencanaan, evaluasi dan kebijakan bidang transportasi; 5) kajian strategis perhubungan dan transportasi intermodal; 6) penyusunan evaluasi dan operasional pemantauan kinerja keuangan; 7) penyusunan pembinaan kinerja kepegawaian; 8) peningkatan peran dan kinerja Pusdatin; 9) penyederhanaan sistem perijinan yang memberikan iklim yang lebih kondusif bagi investor; 10) penyusunan standar pelayanan minimal dan pelaksanaan desentralisasi sektor transportasi; dan 11) peningkatan kelembagaan, SDM dan teknologi untuk peningkatan daya saing produk lokal/dalam negeri di sektor transportasi.

Adapun hasil yang dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 dalam pembangunan penunjang sektor transportasi adalah: 1) pembangunan prasarana penunjang transportasi mencakup pembangunan pencarian dan penyelamatan (*search and rescue/SAR*), pendidikan dan pelatihan transportasi, serta penelitian dan pengembangan transportasi; 2) pembangunan SAR yang dilakukan tahun 2008 meliputi: pengadaan 6 unit *Rescue Boat* ukuran 36 m, 25 unit *rescue truck*, 1 unit *rescue hoist*, 1 set *emergency floating*, pengadaan 1 set *avionic* pesawat helikopter BO-105, alat selam 5 paket, *hydraulic rescue tool* 5 set, *rescue car* 5 unit, *motor all train* 40 unit, dan prasarana penunjang operasional lainnya; 3) pembangunan pendidikan dan pelatihan transportasi meliputi pembangunan balai diklat kepelautan di NAD, Sorong, dan Ambon; 4) pembangunan *Maritime Education and Training Improvement* (METI); 5) pengembangan STT Transportasi Darat di Makassar dan NAD; 6) Pengembangan STPI Curug menuju *center of excellence* dan Program PC-200; 7) pengadaan fasilitas penunjang diklat dan pembangunan/peningkatan prasarana diklat, perbaikan/perawatan

sarana dan prasarana diklat, serta peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia. Sampai dengan tahun 2008 jumlah lulusan diklat perhubungan sebanyak 482.384 orang yang terdiri dari diklat awal 9.287 orang, diklat prajabatan 5.721 orang, diklat penjenjangan 1.012 orang, diklat teknis 465.677 orang dan diklat luar negeri 687 orang. Di samping itu, juga telah dilakukan kegiatan penelitian dan pengembangan berupa penelitian/studi dan telaahan/kajian yang sifatnya lintas sektoral, manajemen transportasi multimoda, transportasi darat, laut, dan udara.

C. Perumahan dan Permukiman

Dengan mempertimbangkan berbagai permasalahan yang dihadapi, telah dirumuskan langkah-langkah kebijakan pembangunan perumahan dan permukiman sebagai berikut : 1) menyediakan hunian sewa dan milik yang layak huni bagi masyarakat berpenghasilan rendah, 2) meningkatkan kualitas lingkungan permukiman untuk mewujudkan terciptanya lingkungan permukiman yang sehat, harmonis, dan berkelanjutan, 3) meningkatkan cakupan pelayanan sarana dan prasarana air minum dan sanitasi yang ditujukan untuk meningkatkan cakupan pelayanan air minum, air limbah, persampahan, dan drainase baik yang diselenggarakan oleh badan usaha milik daerah (BUMD) maupun yang dilaksanakan oleh komunitas secara optimal, efisien, dan berkelanjutan; 4) meningkatkan kapasitas mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim global; dan 5) meningkatkan pelayanan air minum dan sanitasi (air limbah) untuk menunjang kawasan ekonomi dan pariwisata.

Dengan menggunakan langkah-langkah kebijakan tersebut, hasil yang telah dicapai dalam pembangunan perumahan sepanjang tahun 2004 sampai dengan Juni 2009 di antaranya adalah: 1) terbangunnya rumah baru layak huni yang terdiri dari RSH Bersubsidi, RSH dan RS Non Subsidi, Rumah Khusus, serta Rumah Pasca Bencana sebanyak 1.122.287 unit; 2) terbangunnya rumah susun sederhana sewa (rusunawa) sebanyak 31.510 unit; 3) terbangunnya rumah susun sederhana milik (rusunami) dengan peran swasta sebanyak 2.633 unit; 4) terbangunnya perumahan melalui swadaya masyarakat, termasuk KPR/KPRS Mikro Bersubsidi

sebanyak 1.601.305 unit pembangunan baru dan 1.448.891 unit peningkatan kualitas rumah; 5) penataan kawasan seluas 7.369 hektar; 6) penyediaan infrastruktur permukiman di kawasan terpencil/pulau terluar/pulau kecil 145 kawasan, 7) pembangunan kawasan agropolitan dan Kawasan Terpilih Pusat Pertumbuhan Desa (KTP2D) di 997 kawasan; 8) penyediaan sarana air minum dengan kapasitas produksi 29.687 liter/detik yang melayani 11,07 juta jiwa; 9) pengembangan sistem pengelolaan air limbah di 280 kab/kota; 10) pengembangan pengelolaan persampahan di 360 kabupaten/kota; dan 11) pengembangan sistem drainase yang mencakup 3.887 hektar.

D. Infrastruktur Energi

Dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur energi, dilakukan langkah kebijakan, yaitu meningkatkan kemampuan pasokan energi, mengoptimalkan produksi energi, dan melakukan efisiensi dan konservasi sumber daya energi di sisi penyediaan, sedangkan dari sisi pemanfaatan energi kebijakan penggunaan energi diarahkan kepada peningkatan efisiensi pemanfaatan energi dan diversifikasi energi.

Langkah kebijakan pembangunan infrastruktur energi secara umum diarahkan, antara lain: 1) meningkatkan pemanfaatan gas bumi nasional melalui pembangunan infrastruktur energi yang mencakup fasilitas *prosesing*, seperti pembangkit tenaga listrik, fasilitas transmisi dan distribusi (gas dan BBM). Pembangunan infrastruktur tersebut disesuaikan juga dengan Rencana Induk Jaringan Transmisi dan Distribusi Gas Bumi Nasional (RIJTDGBN); 2) melanjutkan program konversi (diversifikasi) energi, melalui pengalihan pemanfaatan minyak tanah ke LPG serta upaya percepatan pembangunan pembangkit listrik 10.000 MW; 3) kegiatan usaha Hilir Migas dilaksanakan melalui mekanisme persaingan usaha yang wajar, sehat dan transparan; 4) restrukturisasi sektor energi (industri hulu, industri hilir, sektor pemakai, SDM, Litbang, Keselamatan dan Lindungan Lingkungan) melalui perangkat dan peraturan-perundang-undangan termasuk di dalamnya adalah pemberian paket insentif yang lebih menarik; 5) meningkatkan koordinasi lintas sektor dalam pengelolaan energi, meliputi

penyediaan energi dari sumber energi terbarukan dan penerapan konservasi di sisi pengguna (*demand side management*); 6) menjamin efektifitas pelaksanaan dan pengendalian usaha pengolahan, pengangkutan, penyimpanan dan niaga Migas serta hasil olahan lainnya guna peningkatan pelayanan kebutuhan masyarakat. Hal ini untuk memenuhi kewajiban Pemerintah guna menjamin ketersediaan dan kelancaran pendistribusian BBM ke seluruh wilayah sesuai standar dan mutu yang telah ditetapkan; 7) pelaksanaan kebijakan harga tanpa mengurangi tanggung jawab sosial Pemerintah terhadap golongan masyarakat tertentu.

Sesuai dengan langkah kebijakan yang ditempuh, hasil-hasil yang dicapai tahun 2004 hingga Juni 2009 adalah: 1) pembangunan pipa transmisi gas bumi Sumatera Selatan – Jawa Barat tahap I dan tahap II dengan total investasi US\$ 1.508 juta telah selesai. Selesaiannya infrastuktur transmisi gas ini akan meningkatkan pasokan gas untuk daerah Jawa Barat, Jakarta, dan Banten. Kedua pipa transmisi tersebut diharapkan mampu mengalirkan gas dari lapangan-lapangan gas di Sumatra Selatan ke Jawa. Total kapasitas pipa adalah antara 650-970 MMSCFD dan dapat ditingkatkan menjadi 1.050 MMSCFD dengan menambah fasilitas kompresor; 2) pengembangan wilayah distribusi gas bumi di Jawa Bagian Barat yang melalui *Domestic Gas Market Development Project* dengan investasi sebesar US\$ 218 juta terdiri dari pinjaman World Bank US\$ 86 juta dan sisanya PT. PGN (Tbk) sebesar US\$ 132 juta dengan panjang pipa 463 km di Jakarta dan Banten yang saat ini dalam proses pelaksanaan yang sebagian sudah diselesaikan dan dimanfaatkan; 3) pembangunan infrastruktur minyak bumi di antaranya adalah pembangunan 2 kilang mini minyak bumi dan 3 kilang mini LPG; 4) pelaksanaan rencana pembangunan gas kota untuk Surabaya dan Palembang untuk sekitar 16.000 rumah tangga; 5) pembangunan kilang LNG di Tangguh dengan kapasitas 7,6 juta ton per tahun; 6) berkembangnya minat investor untuk melakukan investasi di sektor hilir migas di kawasan Indonesia Timur yang ditandai dengan telah diberikannya izin pembangunan kilang minyak bumi, LPG *filling plant*, pengangkutan gas bumi, serta izin niaga BBM di kawasan Indonesia Timur. Beberapa investor dalam negeri

telah menyampaikan keinginannya untuk melakukan investasi pembangunan infrastruktur terminal penerima LNG (*LNG Receiving terminal*) di Jawa Barat dan Jawa Timur. Pembangunan infrastruktur ini akan meningkatkan jumlah dan fleksibilitas pasokan gas ke Jawa. Saat ini pemerintah sedang mempertimbangkan dengan cermat realisasi pembangunan infrastruktur ini.

Sementara itu, capaian utama terkait dengan pengembangan efisiensi, konservasi, dan diversifikasi pemanfaatan energi di antaranya adalah: 1) pelaksanaan program pengalihan dari minyak tanah ke LPG; 2) audit energi dengan jumlah obyek yang diaudit sebanyak 252 obyek, yaitu 85 bangunan dan 167 industri dengan total potensi penghematan energi yang bisa diperoleh sebesar 653 GWh yang setara dengan penurunan emisi CO₂ sebesar 588 kilo ton, untuk tahun 2009 direncanakan sebanyak 40 obyek yang terdiri dari 24 bangunan gedung dan 16 industri; 3) penghematan energi dari sisi pengguna atau *demand side management* (DSM) merupakan program yang dilakukan guna mempengaruhi pola konsumsi energi di sisi konsumen, terutama pada saat beban puncak; 4) pengembangan desa mandiri energi (DME) sebanyak 424 desa yang terdiri dari 286 berbasis Non BBN (Bahan Bakar Nabati) dan 138 desa berbasis BBN, untuk tahun 2009 diperkirakan akan mencapai 774 desa; dan 5) penetapan beberapa peraturan diantaranya: i) UU Nomor 30 tahun 2007 tentang Energi; ii) PP Nomor 59 Tahun 2007 tentang Kegiatan Usaha Panas Bumi; iii) PP Nomor 1 Tahun 2006 tentang Besar dan Penggunaan Iuran Badan Usaha Dalam Kegiatan Usaha Penyediaan dan Pendistribusian BBM dan Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa; iv) Perpres Nomor 104 tahun 2007 tentang Penyediaan dan Pendistribusian LPG Tabung 3 Kilogram Untuk Rumah Tangga dan Usaha Kecil; v) Perpres No. 5 tahun 2006 tentang Kebijakan Energi Nasional; dan vi) Perpres No.26 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Dewan Energi Nasional Dan Tata Cara Penyaringan Calon Anggota Dewan Energi Nasional.

Terkait pembangunan ketenagalistrikan, pencapaian sepanjang tahun 2004 hingga pertengahan tahun 2009 antara lain sebagai berikut: 1) bertambahnya kapasitas pembangkit listrik sebesar 5.457

MW; 2) berlanjutnya pembangunan pembangkit listrik skala kecil di berbagai wilayah di Indonesia bagian timur yaitu di Sulawesi, Nusa Tenggara, dan Papua terutama yang menggunakan pembangkit listrik tenaga hidro dan panas bumi; 3) percepatan pembangunan PLTU 10.000 MW, sebagian (sebesar 2.220 MW) dapat diselesaikan pada tahun 2009 yaitu: i) PLTU 2 Banten-Labuhan dengan kapasitas 2x300 MW; ii) PLTU 1 Jabar-Indramayu dengan kapasitas 3x330 MW; dan iii) PLTU 1 Jateng-Rembang dengan kapasitas 2x315 MW. Dengan penyelesaian program percepatan pada tahun 2010, diharapkan krisis listrik di berbagai wilayah tanah dapat tertangani; 4) pembangunan jaringan transmisi, mengalami kenaikan sebesar 4.137 kms, yaitu dari 30.794 kms pada akhir tahun 2004 menjadi 34.931 kms pada tahun 2009 dengan beberapa hasil pembangunan yang menonjol adalah: i) telah dapat diselesaikannya pengembangan jaringan transmisi 500 kV bagian selatan Jawa; ii) telah dapat diinterkoneksikannya sistem Sumatera bagian selatan dan sistem Sumatera bagian utara; dan iii) terus dilanjutkannya pembangunan interkoneksi sistem Kalimantan Timur-Selatan-Tengah yang kelak akan dilanjutkan menuju interkoneksi dengan sistem Kalimantan Barat; 5) Sampai dengan tahun 2008, pencapaian rasio elektrifikasi sebesar 65,1 persen; 6) pencapaian rasio desa berlistrik pada tahun 2004 sebesar 86,26 persen menjadi 92,2 persen pada tahun 2008; 7) pengembangan Energi Baru Terbarukan melalui Program Listrik Perdesaan menghasilkan: pembangunan PLTS (tersebar dan terpusat) sebesar 5,75 MW, PLTMH sebesar 3,73 MW, PLT Bayu sebesar 1,18 MW, dan Pemanfaatan Biofuel untuk pembangkit listrik sebesar 4 MW.

E. Pos dan Telematika

Sesuai dengan Peraturan Presiden No. 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2004-2009, pembangunan pos dan telematika tahun 2004-2009 difokuskan kepada tiga agenda utama, yaitu reformasi sektor, pengembangan infrastruktur pos dan telematika, serta pemanfaatan dan pengembangan TIK. Selanjutnya, ketiga agenda utama tersebut dituangkan ke dalam tiga arah kebijakan, yaitu: 1) restrukturisasi

penyelenggaraan pos dan telematika yang bertujuan untuk menciptakan efisiensi dalam penyelenggaraan pos dan telematika, kompetisi *level playing field*, dan iklim investasi yang kondusif; 2) pengoptimalan pemanfaatan dan pembangunan infrastruktur pos dan telematika yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi investasi dan meningkatkan utilitisasi infrastruktur yang tidak terpakai (*idle*) dalam rangka penyediaan infrastruktur dan layanan yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia termasuk wilayah non komersial dalam rangka mempersempit kesenjangan digital (*digital divide*) dan menjamin kelancaran arus informasi; serta 3) peningkatan pengembangan dan pemanfaatan aplikasi dan layanan berbasis TIK yang bertujuan untuk mewujudkan tata pemerintahan yang lebih transparan dan efisien, meningkatkan e-literasi dan kemampuan industri dalam negeri dalam memanfaatkan dan mengembangkan aplikasi TIK, serta mewujudkan keabsahan, keamanan, dan perlindungan hukum dalam pemanfaatan TIK.

Pada periode RPJMN 2004-2009 telah dibangun fondasi kuat dalam pelaksanaan agenda reformasi sektor di antaranya melalui: 1) penyusunan RUU Pos di era kompetisi sebagai pengganti UU No. 6 Tahun 1984 dan RUU Telekomunikasi dalam era konvergensi sebagai pengganti UU No. 36 Tahun 1999; 2) pengakhiran bentuk duopoli pada penyelenggaraan telekomunikasi Sambungan Langsung Internasional (SLI) dan Sambungan Langsung Jarak Jauh (SLJJ) masing-masing pada tahun 2007 dan 2008 serta diselesaikannya pembayaran kompensasi kepada PT Telkom atas pengakhiran hak eksklusivitas pada penyelenggaraan telekomunikasi lokal dan SLJJ; 3) perkuatan Badan Regulasi Telekomunikasi Indonesia (BRTI) sebagai regulator di sektor telekomunikasi; 4) implementasi interkoneksi berbasis biaya untuk menghilangkan hambatan (*barrier to entry*) bagi penyelenggara baru dan mendorong terjadinya penurunan tarif layanan seluler sebesar 90%, yaitu dari US\$ 0,15/min pada tahun 2005 (termahal di Asia) menjadi US\$ 0,015/min pada tahun 2008 (termurah di Asia); 5) penataan ulang industri penyiaran melalui pengelompokan penyelenggara penyiaran menjadi Lembaga Penyiaran Publik (LPP), Lembaga Penyiaran Swasta,

Lembaga Penyiaran Berlangganan, dan Lembaga Penyiaran Komunitas.

Terkait agenda pengembangan infrastruktur, sepanjang tahun 2004 hingga Juni 2009 telah dilakukan: 1) penyediaan jasa pos universal di 2.350 kantor pos cabang luar kota melalui program *Public Service Obligation* (PSO) dan penyelesaian proses pengadaan penyediaan jasa telekomunikasi universal di 24.051 desa dan jasa akses internet di 69 desa melalui program *Universal Service Obligation* (USO); 2) pembukaan peluang usaha untuk penyelenggaraan telekomunikasi sambungan bergerak generasi ketiga (3G), SLJJ, dan SLI, serta dilaksanakannya proses pemilihan penyelenggara akses nirkabel berpita lebar (*broadband wireless access*); 3) fasilitasi pembangunan jaringan tulang punggung (*backbone*) telekomunikasi nasional serat optik Palapa Ring di wilayah timur Indonesia yang akan dibangun oleh konsorsium beranggotakan empat penyelenggara telekomunikasi; 4) pembukaan kode akses SLJJ di Balikpapan yang memungkinkan terjadinya *customer sharing* antarpengelola; 5) penyelesaian proyek pengembangan infrastruktur penyiaran RRI di 138 kabupaten/kota *blank spot* yang tersebar di 28 provinsi; dan 6) dimulainya pembangunan pemancar TVRI di 35 lokasi terpencil, perbatasan, dan *blank spot* melalui proyek *Improvement of TV Transmitting Stations Phase-I*; 7) dimulainya migrasi sistem penyiaran dari analog ke digital melalui penetapan *Digital Video Broadcasting* (DVB) sebagai standar penyiaran TV digital dan *Digital Audio Broadcasting* (DAB) sebagai standar penyiaran radio digital, *soft launching* TV digital pada bulan Agustus 2008 yang dilanjutkan dengan uji coba implementasi TV digital secara *simulcast* (siaran bersama dengan sistem analog) di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, dan Bandung.

Adapun yang terkait dengan agenda pemanfaatan dan pengembangan TIK, sepanjang tahun 2004 hingga Juni 2009 telah dilakukan : 1) penyediaan jasa akses internet di antaranya melalui *community access point* (CAP) di 65 lokasi, *Mobile CAP* (MCAP) di 40 lokasi, dan warung masyarakat informasi; 2) pembentukan

Indonesia Security Incident Response Team on Internet Infrastructure (ID-SIRTII) yang melakukan pengawasan dan pengamanan jaringan internet Indonesia; 3) pengesahan UU No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik yang merupakan undang-undang pertama di bidang TIK; 4) dimulainya penyusunan RUU *Cyber Crime* dan RUU Ratifikasi *Convention on Cyber Crime*; 5) penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Sistem Elektronik Instansi Pemerintah Pusat dan Daerah (*e-Government*); 6) pembangunan pusat pendidikan dan pelatihan bidang TIK untuk meningkatkan e-literasi aparatur pemerintah, pekerja, dan masyarakat melalui proyek *National ICT Human Resource Development* bekerja sama dengan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah dan *Establishment of Vocational Training Center in the Field of ICT* di Jababeka; 7) penandatanganan nota kesepakatan oleh 18 kepala Kementerian/Lembaga dalam acara Indonesia, *Go Open Source* (IGOS) *Summit 2* sebagai bentuk komitmen dalam memajukan pengembangan *open source software* (OSS) nasional; 8) penyelesaian proyek percontohan *e-government* di Batam bekerja sama dengan Otorita Batam dan *e-local government* bekerja sama dengan Pemkab Minahasa Selatan, Pemprov Kalimantan Timur, Pemkot Magelang, dan Pemkab Solok.

Melalui Dewan TIK Nasional yang dibentuk melalui Keputusan Presiden No. 20 Tahun 2006, pemerintah telah menyusun beberapa panduan untuk meningkatkan sinergi dan koordinasi pembangunan bidang TIK, serta melakukan pemantauan atas pelaksanaan tujuh program *flagship*, yaitu *e-procurement*, *e-pendidikan*, *national single window*, *e-anggaran*, nomor identitas nasional, jaringan *backbone* serat optik Palapa Ring, dan legalisasi *software*.

Selain itu, untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengelolaan pembangunan pos dan telematika serta untuk mengantisipasi konvergensi TIK, pada awal tahun 2005 pemerintah melakukan penataan ulang kelembagaan eksekutif yang menangani pos dan telematika melalui penggabungan Direktorat Jenderal Pos

dan Telekomunikasi yang sebelumnya berada dalam lingkup Departemen Perhubungan, dengan Kementerian Komunikasi dan Informasi dan Lembaga Informasi Nasional menjadi Departemen Komunikasi dan Informatika.

Pencapaian infrastruktur telekomunikasi sepanjang tahun 2004 hingga 2009 menghasilkan pertumbuhan teledensitas *fixed line* (termasuk *fixed wireless access*) hampir 140% yaitu dari 4,79% menjadi 11,49%, pertumbuhan seluler sebesar 340% (14,02% menjadi 61,72%), dan pertumbuhan pengguna internet sebesar 101% (5,61% menjadi 11,30%). Di sektor penyiaran, jangkauan penyiaran radio publik (RRI) terhadap populasi mengalami peningkatan yaitu dari 66% menjadi 83% sedangkan televisi publik (LPP TVRI) menurun tajam yaitu dari 81% menjadi 58%.

F. Pengembangan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)

Pemerintah berupaya melakukan reformasi struktural dan kelembagaan untuk memperbaiki iklim investasi yang kurang memadai. Bulan Januari 2005 dalam *Indonesia Infrastructure Summit*, Pemerintah berkomitmen untuk mendorong partisipasi swasta dalam KPS di bidang infrastruktur dan mengumumkan 91 proyek infrastruktur potensial yang dapat dikerjasamakan dengan investor swasta. Pascapelaksanaan *Infrastructure Summit*, Pemerintah mulai menyiapkan aturan yang mendorong penguatan kerangka regulasi dan kelembagaan terkait dengan partisipasi swasta dalam KPS infrastruktur. Seiring dengan membaiknya perekonomian nasional, Pemerintah mulai melakukan reformasi untuk mengakomodasi kebutuhan investor. Bulan Februari 2006 Pemerintah meluncurkan Paket Kebijakan Infrastruktur yang menegaskan agenda reformasi jangka pendek dalam berbagai sektor infrastruktur. Dalam *Indonesia Infrastructure Conference and Exhibition* Bulan November 2006 (IICE 2006), komitmen Pemerintah untuk mempercepat penyediaan infrastruktur disertai dengan reformasi sektor infrastruktur terkait ditegaskan kembali melalui hadirnya kebijakan kerangka hukum, regulasi dan kelembagaan untuk KPS. Pemerintah juga menyadari pentingnya keberhasilan implementasi KPS, melalui proses tender

dan pembiayaan terhadap proyek KPS yang telah disiapkan, untuk menunjukkan bahwa iklim investasi yang ada telah memadai bagi para investor dan selaras dengan standar internasional. Untuk itu, Pemerintah melalui Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI) telah memilih beberapa proyek infrastruktur sebagai proyek model.

Setelah meluncurkan reformasi kebijakan dalam pembangunan infrastruktur yang dituangkan pada paket kebijakan pemerintah tentang infrastruktur di Bulan Februari 2006, Pemerintah menindaklanjuti dengan Inpres 61/2007 tentang Kebijakan Percepatan Pengembangan Sektor Riil dan Pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM). Pemerintah juga telah meluncurkan Paket Kebijakan Ekonomi 2008-2009 dalam Inpres 5/2008 di Bulan Mei 2008 sebagai kelanjutan dari berbagai kebijakan sebelumnya (Inpres 31/2006 dan Inpres 61/2007). Paket kebijakan tersebut berupaya untuk mengatasi permasalahan yang menghambat investasi di sektor infrastruktur, termasuk persoalan yang terkait dengan partisipasi sektor swasta. Elemen penting dari paket kebijakan tersebut adalah kerangka kerja bagi KPS, termasuk di dalamnya mekanisme penyiapan proyek, proses tender yang transparan dan akuntabel, alokasi resiko antara investor dan Pemerintah serta transaksi KPS yang spesifik. Isu lintas sektor yang dicakup, antara lain, adalah pembiayaan infrastruktur, pembebasan lahan, desentralisasi penyediaan infrastruktur, dan kewajiban layanan publik (*public service obligations* dan kebijakan subsidi).

Untuk mengatasi masalah implementasi proyek KPS yang masih harus terus ditingkatkan, pada bulan Februari 2009 Pemerintah meluncurkan *Indonesia Infrastructure Financing Facility* yang dikelola oleh PT. Sarana Multi Infrastruktur, Badan Usaha Milik Negara di bawah Departemen Keuangan. Selanjutnya, Pemerintah telah meluncurkan Buku KPS (PPP Book) untuk melaksanakan amanat Inpres 5/2008. Buku KPS berisi tentang ringkasan proyek KPS yang ditawarkan oleh Pemerintah kepada pihak swasta dan disiapkan sebagai upaya Pemerintah meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam pelaksanaan proyek KPS. Pada peluncuran Buku

KPS, Pemerintah juga mulai memfungsikan Pusat KPS di Bappenas yang berperan sebagai pusat pengembangan kebijakan KPS, evaluasi dan koordinasi implementasi proyek KPS, pengembangan kelembagaan KPS dan operasionalisasi mekanisme dan fasilitasi pembiayaan dukungan teknis bagi kementerian dan lembaga baik pusat maupun daerah.

Sampai saat ini Pusat KPS telah menerima 118 usulan proyek yang tersebar dari Propinsi Aceh hingga Papua. Sebanyak 25 usulan proyek telah disetujui untuk menerima fasilitasi dukungan teknis, 69 usulan masih dalam proses evaluasi sementara sisanya belum memenuhi persyaratan untuk dibantu. Dari 25 proyek tersebut 2 sudah dalam proses implementasi, 5 dalam proses tender dan sisanya masih dalam penyiapan kerangka acuan kerja.

Selain itu, produk hukum yang merupakan tonggak awal dari pelaksanaan KPS, yaitu Perpres 67/2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur saat ini telah dilakukan proses revisinya dan diharapkan akan dapat segera disahkan. Revisi perpres ini akan dilampiri dengan pedoman teknis pelaksanaan KPS untuk tingkat pusat dan daerah yang rancangannya juga sudah telah diselesaikan. Untuk mendukung kebijakan KPS, di lingkup sektor beberapa keluaran yang terkait dengan pengembangan KPS telah berhasil diselesaikan. Pada tataran operasional telah diselesaikan Perpres 36/2005 tentang Pengadaan Tanah dan PMK 38/2006 tentang Pengelolaan Resiko. Sementara itu, telah disahkan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, UU Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah, dan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mendukung peran KPS dalam infrastruktur terkait.

G. Penanganan Lumpur Sidoarjo

Melalui Peraturan Presiden No.14 Tahun 2007 tentang Badan Penanggulangan Lumpur Sidoarjo tertanggal 8 April 2007, Pemerintah membentuk Badan Penanggulangan Lumpur Sidoarjo untuk menangani upaya penanggulangan semburan lumpur,

menangani luapan lumpur dan menangani masalah sosial serta infrastruktur akibat luapan lumpur di Sidoarjo dengan memperhatikan risiko lingkungan yang terkecil. Memperhatikan risiko lingkungan yang terkecil mengandung makna meminimalkan risiko sosial-kemasyarakatan dan kerusakan lingkungan harus menjadi prioritas utama.

Dalam mengawali tugas di tahun 2007, belum banyak kegiatan yang ditujukan untuk penanganan masalah sosial-kemasyarakatan. Hal ini disebabkan belum adanya alokasi dana melalui mekanisme APBN untuk menunjang penanganan masalah sosial-kemasyarakatan. Namun, penyelesaian pembayaran uang muka 20% oleh PT. Minarak Lapindo Jaya dalam rangka jual-beli sawah, tanah kering, dan bangunan pada Peta Area Terdampak Tanggal 22 Maret 2007, berhasil diselesaikan melalui fasilitasi dari Badan Pelaksana BPLS. Sementara itu, kegiatan fisik dilapangan dilaksanakan dengan titik berat pada penanganan luapan lumpur guna mencegah meluasnya daerah genangan sekaligus untuk menekan kerusakan lingkungan yang lebih parah. Kegiatan ini terutama dilakukan dengan memperkuat, membangun, dan meninggikan tanggul untuk mencegah meluasnya daerah genangan dan untuk melindungi atau mengamankan berbagai infrastruktur yang masih berfungsi seperti jalan KA dan jalan arteri raya Porong. Kedua infrastruktur tersebut sangat vital fungsinya sebagai satu-satunya alternatif jalur transportasi utama (sebelum jalan pengganti selesai dibangun) dari arah Surabaya menuju Jawa Timur bagian selatan (terutama Malang) maupun bagian timur seperti Banyuwangi, Jember dll, dan sebaliknya.

Relokasi infrastruktur yang menjadi prioritas utama Pemerintah harus dilaksanakan melalui tahapan-tahapan sesuai dengan urutan kegiatan konstruksi pada umumnya, yakni studi kelayakan - desain - pelaksanaan konstruksi. Dalam tahun 2007 dilakukan persiapan-persiapan relokasi jalan arteri raya Porong, antara lain, dengan kegiatan studi dampak lingkungan, penyusunan detail design, persiapan pembebasan tanah dan memulai proses pelelangan. Dari semua kegiatan ini, jalur yang paling kritis adalah

persiapan pembebasan tanah di mana penduduk terus bertahan untuk menuntut harga tanah/sawah dan bangunan sesuai dengan harga yang diterapkan oleh PT.Minarak Lapindo Jaya dengan warga terdampak yang masuk “Peta Area Terdampak 22 Maret 2007”. Penduduk yang demikian bersikeras untuk menuntut “harga Lapindo” telah menyebabkan mundurnya jadwal pembebasan tanah, sehingga alokasi dari APBN-P 2007 untuk tanah terpaksa tidak bisa terserap. Pencapaian terpenting dalam tahun 2007 adalah tersusunnya struktur organisasi Badan Pelaksana BPLS, tersedianya ruang kantor dan perlengkapan kantor yang cukup memadai, ter-rekrutnya tenaga SDM untuk mendukung tugas-tugas Badan Pelaksana BPLS, dan berhasilnya Badan Pelaksana BPLS dalam mencegah meluasnya daerah genangan lumpur.

Memasuki tahun 2008 Badan Pelaksana BPLS telah memiliki DIPA reguler tersendiri sehingga bisa melakukan kegiatan dengan waktu dan besaran dana yang lebih memadai. Dengan alokasi dana total sebesar Rp 1.1 triliun, Badan Pelaksana BPLS baru menyelesaikan sebagian (40%) pembebasan tanah dan 15% pekerjaan fisik untuk relokasi jalan arteri raya Porong, menyelesaikan 20% pembayaran jual-beli tanah di 3 Desa yang terendam luasan lumpur (Besuki, Pejarakan dan Kedung Cangkring) sesuai dengan rencana. Di samping itu, dalam TA 2008 ini telah diselesaikan perkuatan/peninggian tanggul menjadi 11 meter/dpl (dari permukaan laut) dengan panjang tanggul total sekitar 17 km, pemeliharaan Kali Porong sebagai media pengaliran lumpur, sekaligus penanganan/ pengerukan endapan di muara sungai guna menjaga kelancaran pengaliran lumpur ke laut. Kegiatan lain yang cukup penting di tahun 2008 ini adalah pembangunan/rehabilitasi jaringan drainasi di sekitar kolam lumpur, dan peningkatan jalan di sekitar Kec. Porong sebagai jalan alternatif selain jalan arteri raya Porong yang sudah terlalu padat dan seringkali terganggu genangan dan limpasan/rembesan air dari kolam lumpur. Relokasi infrastruktur terdampak akan selesai tuntas paling lambat akhir tahun 2010/2011.

Adapun kegiatan bantuan sosial-kemasyarakatan di tahun 2008 difokuskan pada: pembayaran 20% jual-beli tanah di Pejarakan, Besuki Barat, dan Kedung Cangkring, pemberdayaan masyarakat warga korban lumpur Sidoarjo dengan memberikan pelatihan, bantuan evakuasi, biaya kontrak sementara (1 tahun), dan jaminan hidup sementara (6 bulan). Seluruh kegiatan yang menyerap dana Rp 140 miliar telah sangat membantu meredam keresahan masyarakat di tiga desa tersebut akibat melubernya lumpur ke pemukiman warga.

Fokus kegiatan dalam tahun 2009 masih melanjutkan kegiatan-kegiatan di tahun 2008 yang belum sepenuhnya tuntas, terutama kegiatan kontruksi relokasi jalan arteri raya, penuntasan tanggul-tanggul terluar, pemeliharaan rutin Kali Porong dan muaranya, penyelesaian pembebasan tanah relokasi infrastruktur dan pembayaran jual-beli tanah 3 desa dan penanganan masalah sosial-kemasyarakatan lainnya.

III. TINDAK LANJUT YANG DIPERLUKAN

A. Sumber Daya Air

Dalam rangka mengatasi permasalahan serta menindaklanjuti hasil yang telah dicapai, ditetapkan prioritas pembangunan sumber daya air yang dilandasi oleh prinsip: 1) pembangunan yang akan dilakukan merupakan tugas pemerintah (pusat); 2) pembangunan yang akan dilakukan memiliki dampak signifikan terhadap pencapaian sasaran pembangunan, meliputi pertumbuhan ekonomi, pembukaan lapangan kerja, penurunan jumlah kemiskinan, dan dukungan ketahanan pangan; 3) pembangunan yang akan dilakukan penting dan mendesak dilaksanakan; 4) pembangunan yang akan dilakukan realistis untuk dilaksanakan; 5) pembangunan yang akan dilakukan dilaksanakan dengan menerapkan prinsip *good governance* (efisien, efektif, transparan, akuntabel, dan partisipatif); dan 6) pembangunan yang akan dilakukan berupa pembangunan infrastruktur sumber daya air, seperti bendungan, situ, dan embung,

harus disertai dengan konservasi pada bagian hulu daerah aliran sungai.

Upaya tindak lanjut yang dilakukan dalam pembangunan infrastruktur bidang sumber daya air diarahkan untuk mendukung peningkatan ketahanan pangan nasional yang dilakukan melalui program Pengembangan dan Pengelolaan Jaringan Irigasi, Jaringan Rawa dan Jaringan Pengairan Lainnya, dengan kegiatan prioritas dan sasaran: a) pembangunan/peningkatan jaringan irigasi seluas 11,7 ribu hektar; b) rehabilitasi jaringan irigasi seluas 310,8 ribu hektar; c) operasi dan pemeliharaan jaringan irigasi seluas 2,34 juta hektar; d) pembangunan/peningkatan jaringan rawa seluas 8,1 ribu hektar; e) rehabilitasi jaringan rawa seluas 170 ribu hektar; f) operasi dan pemeliharaan jaringan rawa seluas 535 ribu hektar; dan g) pembangunan/peningkatan, rehabilitasi, operasi dan pemeliharaan prasarana irigasi air tanah seluas total 14,4 ribu hektar;

Dalam rangka memenuhi standar pelayanan minimal, pengembangan dan pengelolaan sumber daya air dilakukan melalui : a) pembangunan, rehabilitasi, operasi, dan pemeliharaan sarana/prasarana pengendali banjir sepanjang total 1.060 km; b) pembangunan prasarana pengambilan dan saluran pembawa air baku dengan kapasitas layanan sebesar 7,6 m³/det; c) pembangunan, rehabilitasi, operasi dan pemeliharaan tampungan air baku sebanyak 65 buah; d) pembangunan/peningkatan dan rehabilitasi prasarana air tanah untuk air minum daerah terpencil/perbatasan sebanyak 26 buah; e) pembangunan dan rehabilitasi sarana/prasarana pengendalian lahar gunung berapi sebanyak 32 buah; f) fasilitasi penyelesaian berbagai peraturan perundang-undangan sebagai turunan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air; g) penguatan balai-balai pengelolaan sumber daya air wilayah sungai; dan h) pengembangan sistem informasi dan pengelolaan data

Untuk mendukung peningkatan daya saing sektor riil, akan dilakukan program Pengembangan, Pengelolaan dan Konservasi Sungai, Danau dan Penampung Air Lainnya, dengan kegiatan prioritas dan sasarannya sebagai berikut: a) pelaksanaan kegiatan pembangunan 6 buah waduk, 39 embung dan 11 situ; b) rehabilitasi

13 buah waduk, 17 embung, dan 20 situ; dan c) operasi dan pemeliharaan sebanyak 57 buah waduk dan 164 embung.

B. Transportasi

Penyelenggaraan jaringan transportasi nasional ditujukan untuk mewujudkan media penghubung antarpulau, pusat permukiman, kawasan produksi, kawasan industri, terminal peti kemas, pelabuhan laut, bandara dan wilayah potensial sehingga terbentuk satu kesatuan sistem transportasi darat, laut dan udara. Jaringan transportasi nasional perlu dikembangkan saling terkait meliputi wilayah nasional dengan luar negeri, antarwilayah dan antarkota, dan dalam keterkaitan intra dan intermoda transportasi. Pembangunan transportasi juga dilakukan dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Secara umum pembangunan sarana dan prasarana transportasi diarahkan dengan mengacu pada tiga hal berikut : i) meningkatkan pelayanan infrastruktur sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM), ii) mendukung peningkatan daya saing sektor riil, dan iii) meningkatkan Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS).

Tindak lanjut yang diperlukan dalam rangka meningkatkan pelayanan infrastruktur sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM), dilakukan melalui: 1) preservasi jalan dan jembatan pada ruas jalan nasional yang mencakup pemeliharaan rutin dan berkala, serta peningkatan struktur jalan untuk mengembalikan pada kondisi awal; 2) rehabilitasi dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi untuk mempertahankan dan memulihkan tingkat pelayanan jasa transportasi; 3) pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan standar keselamatan dan keamanan internasional, terutama untuk pelayaran dan penerbangan; 4) peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan transportasi melalui pengembangan jaringan prasarana dan sarana transportasi di wilayah perbatasan, daerah terpencil, dan daerah pedalaman, serta penyediaan sarana angkutan perdesaan, subsidi operasi perintis, angkutan umum massal, dan PSO untuk angkutan

penumpang kelas ekonomi baik untuk angkutan perkotaan maupun angkutan antarkota.

Beberapa kegiatan pembangunan prasarana dan sarana untuk menunjang peningkatan pelayanan infrastruktur sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM) diantaranya adalah 1) rehabilitasi/pemeliharaan jalan pada ruas-ruas jalan nasional sepanjang 32.463 km dan jembatan sepanjang 15.148,8 m; 2) peningkatan dan pembangunan jaringan jalan di daerah perbatasan sepanjang 50,8 km dan jembatan sepanjang 147 meter antara lain di Kalimantan Barat, Kalimantan Timur, NTT, dan Papua; 3) peningkatan dan pembangunan jaringan jalan di pulau-pulau kecil dan terpencil sepanjang 23,7 km, antara lain, di Nias, Alor, Morotai, Sangihe, Talaud, Wetar; 4) pengadaan sarana dan prasarana penunjang pencarian dan penyelamatan (SAR) sebanyak 1 paket; 5) pembangunan fasilitas sistem telekomunikasi pelayaran di 48 titik perairan Indonesia; 6) pelayanan angkutan laut perintis sebanyak 60 trayek; 7) pembangunan kapal patrol, peralatan SAR laut, pemadam kebakaran, dan peralatan ISPS Code untuk pelabuhan Semarang dan Ambon sebanyak 46 paket; 8) pengadaan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) sebanyak 1 paket; 9) pelayanan angkutan udara perintis sebanyak 118 rute dan angkutan BBM penerbangan perintis sebanyak 3.766 drum; 10) pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan penerbangan sebanyak 4.000 unit; 11) rehabilitasi fasilitas landasan udara sepanjang 425.000 m; 12) pembangunan sarana kereta KRDI, K3, KMP3, railbus, dan KRL sebanyak 33 unit; dan 13) pelayanan angkutan penyeberangan perintis sebanyak 92 lintasan untuk 49 kapal.

Dalam upaya mendukung peningkatan daya saing sektor riil, tindak lanjut yang dilakukan antara lain melalui: 1) peningkatan kapasitas dan kualitas sarana dan prasarana transportasi pada koridor/lintas utama dan strategis lintas pada antarkota maupun wilayah perkotaan melalui pembangunan jalan tol, jembatan bentang panjang, *under pass*, *fly over*, jalur ganda kereta api, lapangan penumpukan di pelabuhan, fasilitas bandara; 2) peningkatan kapasitas dan mendorong pengembangan teknologi transportasi

dalam rangka menjamin tersedianya pelayanan transportasi yang berkelanjutan dengan kuantitas dan kualitas yang memadai; 3) peningkatan strategi pelayanan angkutan yang lebih berdaya saing secara inter dan antarmoda; 4) peningkatan peran armada pelayaran dan armada udara baik untuk angkutan dalam negeri maupun luar negeri dengan memberlakukan sepenuhnya *azas cabotage*; 5) penegakan peraturan dalam penanganan muatan lebih melalui program *zero overloading*, konsolidasi dan pengawasan dimensi kendaraan.

Beberapa kegiatan pembangunan prasarana jalan untuk mendukung peningkatan daya saing sektor riil di antaranya adalah 1) peningkatan jalan nasional lintas sepanjang 1.571,6 km dan jembatan sepanjang 920,9 m, antara lain, di Pantura Jawa, Lintas Timur Sumatera, Lintas Barat Sulawesi, Lintas Selatan Kalimantan; 2) peningkatan jalan nasional nonlintas sepanjang 335,2 km dan jembatan sepanjang 1.046,4 m di pulau Sumatera, pulau Jawa, pulau Kalimantan, jalan Pulau Sulawesi, pulau Bali, kepulauan Nusa Tenggara dan pulau Papua; 3) pembangunan jalan lintas pantai selatan Jawa sepanjang 48,7 km dan jembatan sepanjang 115 m dan jembatan 115 m di Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, IY, dan Jawa Timur; 4) pembangunan *fly over* sepanjang 676,5 km di beberapa kota metropolitan dan wilayah perkotaan seperti Peterongan (Jawa Timur), Urip Sumoharjo (Makassar), Pasar Gebang (Cirebon), Balaraja (Tangerang), Merak (Banten), Amplas (Medan); 5) pembangunan jalan baru dan jalan strategis sekitar 131 km Sumatera, Pulau Jawa, Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi, Pulau Bali, Kep. Nusa Tenggara, dan Pulau Papua; 6) pembangunan jalan menuju Bandara Kuala Namu (Sumatera Utara), jalan akses Tanjung Priok (Jakarta), jalan akses Cimanggis-Nagrag Jawa Barat; 7) pembangunan jembatan strategis seperti Kelok Sembilan (Sumatera Barat), dan Jembatan Tayan (Kalimantan Barat); 8) pembangunan dan pemasangan simulator pesawat komersial dan fasilitas pendukungnya sebanyak 8 paket; 9) pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan LLAJ di 32 provinsi; 10) peningkatan KA lintas Sumatera bagian utara dan selatan serta lintas Jawa sepanjang 357,5 km; 11) peningkatan sintelis Jawa dan Sumatera sebanyak 35 paket;

12) pembangunan jalur ganda di 9 lokasi; 13) pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan penerbangan sebanyak 4.000 unit; 14) pembangunan Bandara Udara Kualanamu; 15) pembangunan atau peningkatan bandara di ibukota propinsi/kabupaten, daerah pemekaran, perbatasan, terpencil dan rawan bencana; 16) lanjutan pembangunan fasilitas sebanyak 30 paket; 17) pembangunan sarana ASDP sebanyak 19 unit kapal perintis lanjutan dan baru; 18) pembangunan dermaga, sungai, danau dan penyeberangan sebanyak 53 unit; 19) pembangunan dan pemasangan simulator pesawat komersial dan fasilitas pendukung sebanyak 1 paket; serta 20) pembangunan *Maritime Education and Training Improvement (METI)* di 7 lokasi.

Tindak lanjut untuk meningkatkan Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS), dilakukan dalam menangani proyek-proyek pembangunan infrastruktur jalan tol, pelabuhan, bandara, dan kereta api. Kegiatan prioritas yang dilakukan antara lain: 1) fasilitasi pengembangan proyek KPS melalui *Project Development Facility*; 2) penyelesaian risiko tanah (*landcapping*); 3) pemberian dana dukungan infrastruktur; serta 4) pemberian dukungan pemerintah dalam menunjang peningkatan kerjasama Pemerintah dan badan usaha yang berupa pembebasan lahan untuk jalan tol seluas 340 hektar (Ruas Solo-Ngawi), 285 hektar (Ngawi-Kertosono), 42 hektar (Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi), 115 hektar (Cileunyi-Sumedang-Dawuan); 5) pembangunan fisik jalan tol pada sebagian ruas yang mempunyai peran strategis secara sosial-ekonomi dan secara ekonomi sangat layak namun secara finansial kurang layak; 6) persiapan pembangunan pelabuhan penyeberangan Margagiri-Ketapang; (7) persiapan pembangunan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta; serta 8) pembangunan lanjutan Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta.

C. Perumahan dan Permukiman

Tindak lanjut yang diperlukan dalam pembangunan perumahan dan permukiman pada sisa waktu tahun anggaran 2009 dan sepanjang tahun 2010 adalah meningkatkan pelayanan infrastruktur sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dan

mendukung peningkatan daya saing sektor riil. Di bidang perumahan dan permukiman, peningkatan pelayanan infrastruktur sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dilaksanakan melalui beberapa arah kebijakan, antara lain: 1) peningkatan fasilitasi penyediaan hunian yang layak dan terjangkau untuk masyarakat berpendapatan rendah melalui i) penyediaan subsidi Kredit Pemilikan Rumah Sederhana Sehat (KPRSH/KPRS Mikro); ii) pembangunan rumah susun sederhana sewa; iii) fasilitasi pembangunan rumah susun sederhana milik; iv) fasilitasi dan stimulasi pembangunan baru dan perbaikan perumahan swadaya; v) penyediaan bantuan pembangunan dan perbaikan rumah di kawasan bencana beserta sarana dan prasarana dasarnya; serta vi) penyediaan prasarana dan sarana dasar permukiman masyarakat berpendapatan rendah; 2) peningkatan kualitas lingkungan permukiman untuk mewujudkan terciptanya lingkungan permukiman yang sehat, harmonis, dan berkelanjutan, melalui : i) peningkatan kualitas lingkungan perumahan perkotaan; ii) penanggulangan kemiskinan perkotaan; serta iii) pelaksanaan program pengembangan infrastruktur sosial ekonomi wilayah; 3) peningkatan kapasitas kelembagaan penyelenggaraan pembangunan perumahan melalui i) pembinaan teknis penataan bangunan dan lingkungan serta pengembangan lingkungan; ii) pengembangan kebijakan, strategi, program, serta NSPM; serta iii) peningkatan pengendalian, koordinasi dan sinkronisasi pelaksanaan kebijakan; 4) peningkatan cakupan pelayanan prasarana dan sarana dasar permukiman yang layak sesuai dengan standar pelayanan minimal ditujukan untuk meningkatkan cakupan pelayanan air minum, air limbah, persampahan, dan drainase baik yang diselenggarakan oleh BUMD maupun oleh komunitas masyarakat secara optimal, efisien, dan berkelanjutan, melalui i) pembangunan SPAM (Sistem Penyediaan Air Minum) berbasis masyarakat, ii) penyediaan prasarana dan sarana air minum pada kawasan strategis, ibukota kecamatan (IKK) yang belum memiliki SPAM, kabupaten/kota pemekaran, kawasan bencana, kawasan perbatasan, serta pulau kecil/terpencil; ii) pembangunan prasarana air limbah dan sarana air limbah percontohan skala komunitas melalui program SANIMAS; iv) pembangunan pembuangan air limbah sistem terpusat; v)

peningkatan pengelolaan TPA/*Sanitary Landfill* regional termasuk pengembangan TPA regional, peningkatan kinerja TPA sampah dan pembuatan *trash rack*; vi) bantuan teknis/bantuan program penyehatan PDAM; vii) bantuan teknis pengelolaan air minum, air limbah, persampahan, dan drainase.

Sementara itu, dukungan bidang perumahan dan permukiman dalam peningkatan daya saing sektor riil dilakukan melalui i) pembangunan prasarana dan sarana air limbah terpusat skala kawasan dan Instalasi Pengolahan Lumpur Tinja (IPLT); ii) pembangunan prasarana dan sarana air limbah terpusat dan Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL); serta iii) pengembangan sistem drainase termasuk pembangunan sistem drainase perkotaan.

D. Infrastruktur Energi

Tindak lanjut yang diperlukan untuk mengatasi permasalahan pembangunan infrastruktur energi yang masih ada dan untuk mencapai sasaran yang diinginkan adalah, antara lain : 1) peningkatan infrastruktur jaringan transmisi dan distribusi gas bumi khususnya untuk memperluas jaringan gas kota di daerah yang terdapat sumber atau jaringan transmisi gas bumi; 2) pengaturan konsumsi BBM secara lebih efisien. Mengingat keterbatasan cadangan minyak, guna menjamin pasokan untuk kebutuhan BBM yang terus meningkat, pemerintah memandang perlu untuk melakukan langkah-langkah sistematis untuk mengajak masyarakat menggunakan BBM secara efisien dan menggunakan bahan bakar non BBM. Untuk itu, diperlukan produk hukum yang mengatur penggunaan BBM secara efisien; 3) penataan kembali kelembagaan agar lebih harmonis sehingga memberikan kepastian aturan main dalam melakukan investasi; 4) pemberian insentif investasi dalam pembangunan kilang minyak bumi, kilang *biofuel* dan infrastruktur penyediaan energi lainnya; 5) dukungan pendanaan dari sektor perbankan dalam negeri; 6) sinkronisasi kebijakan antar sektor serta kebijakan pemerintah pusat dan daerah.

Sementara itu, tindak lanjut yang diperlukan terkait dengan pengembangan efisiensi, konservasi, dan diversifikasi pemanfaatan

energi di antaranya adalah: 1) pelaksanaan program konservasi energi, antara lain melalui sosialisasi dan kerja sama lintas sektor, *Demand Side Management* (DSM), Program Kemitraan Konservasi Energi, Standardisasi dan Labelisasi Tingkat Hemat Energi, promosi manajemen energi dengan penunjukan manajer energi, dan pengembangan *information clearing house* mengenai konservasi energi; 2) pengembangan perangkat insentif perpajakan untuk pengembangan sumber energi baru dan terbarukan; 3) penerbitan peraturan perundang-undangan di bidang energi yang memberikan peraturan yang jelas bagi pengembangan infrastruktur di bidang migas, listrik, mineral, batubara dan energi terbarukan di antaranya adalah: i) Penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah (PP) Penjabaran UU Nomor 30 tahun 2007 tentang Energi yang mengatur, antara lain, Penyediaan dan Pemanfaatan Energi (pasal 22) dan Konservasi Energi (pasal 25) yang meliputi RPP Konservasi Energi, RPP Pemanfaatan Energi Baru Terbarukan, dan RPP Penyediaan dan Pemanfaatan Energi; serta ii) Penyusunan Rancangan Perpres Rencana Umum Energi Nasional (RUEN) dengan materi pokok pedoman penyusunan perencanaan energi nasional; 4) pengembangan konsep Desa Mandiri Energi dengan mengembangkan energi bahan bakar nonnabati seperti mikrohidro, tenaga surya, dan biogas atau bahan bakar nabati (*biofuel*);

Sejalan dengan itu, tindak lanjut pembangunan ketenagalistrikan antara lain adalah 1) melanjutkan program percepatan pembangunan PLTU 10.000 MW termasuk jaringan transmisinya serta antisipasi persiapan penyediaan batubaranya; 2) mempercepat pembangunan berbagai pembangkit listrik yang baru terutama yang menggunakan energi terbarukan (panas bumi); 3) melanjutkan pengembangan jaringan transmisi serta mengembangkan dan memperluas jaringan distribusi; 4) menyempurnakan struktur, organisasi, dan budaya korporat pengelola sistem ketenagalistrikan nasional yang semakin efektif dan efisien; 5) menyediakan alokasi subsidi listrik untuk menutupi defisit operasi PT. PLN (Persero) dalam RAPBN, dan mengevaluasinya secara periodik sejalan dengan perubahan struktur biaya produksi dan kemampuan daya beli konsumen; 6) meningkatkan peran swasta

dengan meningkatkan iklim investasi serta pengembangan model transaksi bagi *Independent Power Producers* (IPP); 7) mengidentifikasi program percepatan pembangunan pembangkit listrik tahap selanjutnya untuk menjaga kesinambungan penyediaan listrik yang diprioritaskan pada pembangkit listrik yang menggunakan energi terbarukan; 8) melaksanakan upaya penghematan pemakaian listrik di *demand side* melalui penurunan *losses*, penerapan tarif nonsubsidi untuk pelanggan 6.600 VA keatas; 9) melaksanakan program diversifikasi energi primer pada pembangkitan tenaga listrik di *supply side* melalui optimalisasi penggunaan gas, penggantian HSD menjadi MFO, peningkatan penggunaan batubara, dan pemanfaatan *bio-fuel*.

E. Pos dan Telematika

Hasil evaluasi atas pencapaian sasaran pembangunan pos dan telematika hingga bulan Juni 2009 menunjukkan bahwa pencapaian sasaran RPJMN 2004-2009 yang terkait dengan penyediaan akses internet dan peningkatan e-literasi masih rendah, sedangkan pencapaian sasaran penyediaan akses dan layanan pos universal dan telekomunikasi sudah baik, namun ketersediaannya masih belum merata di seluruh Indonesia. Oleh karena itu, upaya perbaikan atas permasalahan tersebut akan terus dilanjutkan.

Pembangunan pos dan telematika pada semester kedua tahun 2009 dan tahun 2010 akan difokuskan kepada peningkatan pelayanan infrastruktur sesuai dengan standar pelayanan minimum melalui 1) penyediaan jasa akses telekomunikasi dan internet masing-masing di 31.824 desa dan 4.218 kecamatan sehingga pada akhir tahun 2010 seluruh desa USO sudah terjangkau layanan telekomunikasi dan internet; dan 2) penyelesaian pembangunan pemancar TVRI di lokasi *blank spot*, perbatasan, dan terpencil.

Terkait fokus dukungan infrastruktur bagi peningkatan daya saing sektor riil, pembangunan pos dan telematika pada semester kedua tahun 2009 dan tahun 2010 akan diarahkan kepada 1) penyelesaian peraturan perundang-undangan yang mendorong penataan kembali industri dalam era konvergensi; 2) penyelesaian

rumusan dan *blue print* migrasi penyiaran digital, serta uji coba implementasi TV digital di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi; 3) pengembangan *e-government* yang meliputi penyelesaian proyek percontohan Batam *e-Government*, pengembangan aplikasi layanan dasar publik (*e-citizen*), serta pembangunan *data center*, *government secured intranet*, dan *government intranet exchange*; 4) fasilitasi penyediaan jasa akses telekomunikasi dan internet yang antara lain meliputi penyediaan *community access point* di 222 kecamatan dan mendorong penurunan tarif internet; 5) dorongan untuk dimulainya pembangunan ring timur jaringan tulang punggung serat optik Palapa Ring.

F. Pengembangan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)

Terkait dengan pengembangan KPS bidang infrastruktur, langkah tindak lanjut yang direkomendasikan adalah 1) perbaikan dan peningkatan tata kelola dalam: a) mendorong efektifitas kerangka kebijakan KPS sektor dan lintas sektor; b) implementasi proses tender yang transparan dan akuntabel untuk meminimalkan dampak negatif bagi kinerja sektor publik dan swasta; dan 2) peningkatan kapasitas sumberdaya, terutama: a) kapasitas kelembagaan perencanaan dan penyiapan proyek KPS di sektor; b) kapasitas kelembagaan keuangan termasuk di dalamnya manajemen resiko, target subsidi dan implementasi PSO; c) kapasitas pembiayaan domestik baik APBN maupun non APBN untuk mengatasi permasalahan pembebasan lahan maupun intermediasi keuangan jangka panjang, termasuk minimnya modalitas.

G. Penanganan Luapan Lumpur Sidoarjo

Pemulihan sendi kehidupan yang aman dan dinamis yang bebas dari ancaman lumpur merupakan visi Badan Pelaksana BPLS yang akan terus diupayakan melalui misi, tujuan dan sasaran tahunan yang berkelanjutan. Di sini diperlukan komitmen Pemerintah memprioritaskan pendanaan yang mencukupi pada tahun-tahun anggaran mendatang agar target penyelesaian sesuai dengan skedul bisa direalisasikan. Setiap ada kendala yang menghambat pelaksanaan program dan kegiatan harus sesegera mungkin

dipecahkan berdasarkan kebijakan-kebijakan yang ditetapkan melalui forum rapat Dewan Pengarah yang beranggotakan lintas departemen/instansi.

Badan Pelaksana BPLS akan terus melaksanakan pemeliharaan/rehabilitasi/ pembangunan tanggul penahan lumpur sebagai prasyarat keamanan lingkungan di sekitar kolam lumpur, serta lebih memantapkan mekanisme pembuangan lumpur ke Kali Porong untuk diteruskan ke Selat Madura, termasuk meneruskan kegiatan rutin pemeliharaan Kali Porong, dan daerah muara sungai, agar terjaga fungsi aslinya sebagai kanal pengendali banjir, di samping adanya fungsi tambahan sebagai media pembuangan luapan lumpur ke laut.

Relokasi infrastruktur jalan arteri raya akan memulihkan kegiatan ekonomi di Jawa Timur. Penanganan luapan lumpur secara efektif akan memberikan rasa aman kepada masyarakat dan meminimalkan kerusakan lingkungan dan penanganan masalah sosial-kemasyarakatan secara adil akan mengeliminasi keresahan masyarakat dan menghilangkan sikap apriori warga korban seolah Pemerintah telah mengabaikan nasib mereka. Penyelesaian menyeluruh mengenai penataan lingkungan, penetapan zona-zona yang layak, kurang layak, dan berbahaya untuk kawasan permukiman perlu dilakukan secara hati-hati melalui studi yang mendalam dan menyeluruh, dengan pendekatan keilmuan yang multi-disiplin dan lintas sektor. Hanya dengan cara demikian penanganan bencana ini akan memperoleh hasil maksimal yang aman, berkelanjutan, dan bisa menciptakan keseimbangan lingkungan yang baru dan nyaman untuk warga baik di sekitar semburan maupun masyarakat pemangku-kepentingan di Jawa Timur pada umumnya.

Tindak lanjut yang akan dilakukan adalah 1) menyelesaikan masalah sosial kemasyarakatan, antara lain : a) menyelesaikan proses pembayaran jual-beli tanah warga di 3 (tiga) desa; b) meneruskan program bantuan kontrak rumah (dalam situasi ketika pelunasan jual-beli di tahun 2009 tidak bisa dilaksanakan); c) melaksanakan relokasi penduduk di 9 (sembilan) RT yang pemukimannya sudah tidak layak

huni; d) melanjutkan program-program pelatihan tenaga-kerja; e) melanjutkan bantuan air bersih, bantuan kesehatan, pemakaman dan pengamanan dari bahaya semburan-semburan air, penurunan tanah dan semburan gas berbahaya; 2) meneruskan upaya mitigasi bencana luapan lumpur untuk mencegah meluasnya daerah genangan dan melindungi infrastruktur yang masih berfungsi, yang meliputi kegiatan a) mengupayakan kelancaran pengaliran lumpur ke Kali Porong, termasuk dengan mengoptimalkan pemanfaatan pompa pembuang lumpur; b) memelihara kekuatan dan ketinggian tanggul penahan lumpur; c) meneruskan penyelesaian saluran drainase di seputar tanggul; d) memelihara kondisi Kali Porong dan muara Kali Porong untuk menjamin kelancaran pengaliran lumpur ke muara Kali Porong/laut lepas; dan 3) menyelesaikan relokasi infrastruktur, termasuk penyelesaian pengadaan tanahnya, yakni a) penyelesaian pengadaan tanah (sisa kekurangan tahun 2009) sekitar 20 Ha senilai Rp 100 milyar untuk jalur jalan tol, jalan arteri dan pipa air bersih; b) penyelesaian kegiatan konstruksi Relokasi Jalan Arteri Raya Siring-Porong; c) pembangunan *interchange flyover* (jalan simpang susun) Kesambi.