



BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.1710, 2017

KEMENHUB. Perencanaan. Pencabutan.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 112 TAHUN 2017
TENTANG
PEDOMAN DAN PROSES PERENCANAAN DI LINGKUNGAN
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk penyederhanaan tahapan proses perencanaan pembangunan dan meningkatkan konektivitas nasional melalui ketersediaan infrastruktur perhubungan untuk mendukung percepatan pembangunan ekonomi maka perlu dilakukan penyempurnaan dalam proses pedoman dan perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan;

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
7. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4075);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4406);

10. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5282);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5292);
12. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 570), sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 297);
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2015 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 407);
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 816);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PEDOMAN DAN PROSES PERENCANAAN DI LINGKUNGAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN.

Pasal 1

Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 2

Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 wajib digunakan sebagai acuan oleh setiap unit kerja dan mitra kerja yang melaksanakan tugas perencanaan.

Pasal 3

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, semua ketentuan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perencanaan di lingkungan Kementerian Perhubungan yang telah ada tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dan belum diubah dengan Peraturan Menteri ini.

Pasal 4

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 5

Peraturan Menteri ini mulai berlaku setelah 1 (satu) tahun terhitung pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 21 November 2017

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 28 November 2017

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

LAMPIRAN I
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 112 TAHUN 2017
TENTANG
PEDOMAN DAN PROSES PERENCANAAN DI
LINGKUNGAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BAB I
U M U M

A. Latar Belakang

Transportasi memiliki kontribusi yang sangat vital dan berdimensi strategis bagi pembangunan nasional, mengingat sifatnya sebagai penggerak dan pendorong kegiatan pembangunan dan sebagai perekat kesenjangan antar wilayah. Selain itu, ciri utama aktivitas transportasi adalah tidak mengenal batas wilayah administratif, sehingga secara sistemik penyelenggaraannya tidak bisa dipenggal-penggal atas dasar batas wilayah administratif. Posisi strategis transportasi semakin dirasakan seiring dengan tuntutan perkembangan waktu yang menuntut pelayanan transportasi dan penyediaan infrastruktur dalam rangka peningkatan pertumbuhan ekonomi.

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

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

B. Maksud dan Tujuan

Maksud ditetapkan Pedoman dan Proses Perencanaan ini adalah sebagai pedoman bagi seluruh unit kerja dan mitra kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk melaksanakan kegiatan perencanaan dalam rangka penyelenggaraan tugas umum pemerintahan dan pembangunan.

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

C. Ruang Lingkup Pengaturan

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

D. Dasar Legalitas

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

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

E. Pengertian

1. Perencanaan adalah suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumberdaya yang tersedia.
2. Rasional adalah penyusunan rencana yang efektif dan efisien dalam arti mampu menggunakan alokasi sumber-sumber daya yang ada seefisien mungkin untuk mencapai produktivitas yang optimum dan hasilnya terukur (mempunyai tolak ukur).

3. Komprehensif adalah penyusunan rencana yang memperhatikan perkembangan menyeluruh bagi sektor-sektor yang terkait dan terpadu antar unsur dalam komponen serta antar komponen dalam sistem.
4. Integral adalah penyusunan rencana yang bisa memberikan kontribusi positif terhadap POLEKSOSBUD HANKAM dan unsur-unsur terkait serta merupakan bagian tak terpisahkan dari kebijakan nasional yang berkesinambungan.
5. Rencana Tata Ruang yang selanjutnya disingkat RTR adalah hasil perencanaan tata ruang yang terbentuk dari kesatuan wilayah geografis beserta segenap unsur terkait padanya yang batas-batasnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsionalnya.
6. Visi adalah rumusan umum mengenai keadaan yang diinginkan pada akhir periode perencanaan.
7. Misi adalah rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi.
8. Pola Pengembangan adalah gambaran umum keadaan yang diinginkan yang dipakai sebagai acuan arah pengembangan.
9. Arah Pengembangan adalah gambaran pengembangan yang sudah disertai dengan jangkauan waktu berdasarkan skala prioritas.
10. Struktur Pengembangan adalah hierarki dari suatu tatanan yang didasarkan atas kriteria tertentu.
11. Elemen Pengembangan adalah unsur-unsur pembentuk sistem/sub sistem yang bersifat fungsional, baik fisik maupun non fisik.
12. Kebijakan adalah arah/tindakan yang diambil untuk mencapai tujuan.
13. Strategi adalah langkah-langkah berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi.
14. Program adalah instrumen kebijakan yang berisi satu atau lebih kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai sasaran dan tujuan serta memperoleh alokasi anggaran.
15. Tahapan adalah pembagian fase kegiatan berdasarkan dimensi waktu sesuai dengan arah pengembangan dan ketersediaan alokasi sumberdaya.
16. Jaringan Transportasi Nasional adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang meliputi terminal, stasiun, pelabuhan dan bandar udara yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas darat (angkutan jalan, angkutan jalan rel, dan angkutan sungai, danau serta penyeberangan), lalu lintas laut dan lalu lintas udara serta lalu lintas lainnya, sehingga

membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan dalam sebaran ruang geografis.

17. Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) adalah satu kesatuan tata cara perencanaan pembangunan untuk menghasilkan rencana-rencana pembangunan dalam jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan yang dilaksanakan oleh unsur penyelenggara negara dan masyarakat di tingkat pusat dan daerah.
18. Rencana Pembangunan Perhubungan meliputi rencana pembangunan dalam jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan yang dilaksanakan oleh unsur perencana di lingkungan Kementerian Perhubungan.
19. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kementerian Perhubungan adalah dokumen perencanaan yang berupa kebijakan dan bersifat indikatif untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
20. Rencana Pembangunan Jangka Menengah adalah Rencana Strategis Kementerian Perhubungan yang merupakan dokumen perencanaan untuk periode 5 (lima) tahun.
21. Rencana Pembangunan Jangka Pendek adalah Rencana Kerja Kementerian Perhubungan yang merupakan dokumen perencanaan untuk periode 1 (satu) tahun.
22. Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Perhubungan adalah dokumen perencanaan dan anggaran yang disusun berdasarkan prestasi kerja yang akan dicapai yang disampaikan kepada Dewan Perwakilan Rakyat untuk dibahas dalam pembicaraan pendahuluan rancangan APBN.
23. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, selanjutnya disebut APBN, adalah rencana keuangan tahunan pemerintahan negara yang disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat.
24. Kementerian adalah Kementerian Perhubungan.
25. Menteri adalah Menteri Perhubungan.
26. Menteri Teknis adalah menteri teknis yang memiliki kewenangan tertentu di luar Kementerian Perhubungan.
27. Sekretariat Jenderal adalah Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.
28. Inspektorat Jenderal adalah Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan.

29. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal di lingkungan Kementerian Perhubungan, yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
30. Badan adalah Badan-Badan di lingkungan Kementerian Perhubungan, yaitu Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan dan Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek.
31. Pemerintah adalah perangkat Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri dari Presiden beserta para Menteri dan para Ketua LPND;
32. Pemerintah Provinsi adalah Kepala Daerah beserta perangkat Daerah Otonom yang lain sebagai Badan Eksekutif Provinsi.
33. Pemerintah Kabupaten/Kota adalah Kepala Daerah beserta perangkat Daerah Otonom yang lain sebagai Badan Eksekutif Kabupaten/Kota.
34. Desentralisasi adalah penyerahan wewenang pemerintah oleh Pemerintah kepada Daerah Otonom.
35. Dekonsentrasi adalah pelimpahan wewenang dari Pemerintah kepada Gubernur sebagai wakil Pemerintah dan/atau perangkat pusat di Daerah.

BAB II

PROSES PERENCANAAN

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

1. Keseimbangan antara penawaran dan permintaan;
2. Orientasi jangka panjang;
3. Relevansi antara kebutuhan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek;
4. Rasional;
5. Kontekstual;
6. Komprehensif;
7. Integral;
8. Optimal;
9. Berkesinambungan;
10. Ketersediaan Sumberdaya;
11. Transparansi;
12. Akuntabilitas;
13. Partisipatif;
14. Keterpaduan (intra dan antar moda, pusat dan daerah, antar sektor pembangunan);
15. Sinergitas;
16. Efisiensi aset nasional.

Pendekatan dalam proses perencanaan diuraikan sebagai berikut:

A. Kerangka Pikir

Perencanaan transportasi merupakan penjabaran dari nilai-nilai luhur Pancasila, Pembukaan UUD 1945, Peraturan PerUndang-Undangan di bidang Transportasi dan peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya, Visi dan Misi Presiden Terpilih, dan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

Perencanaan transportasi di lingkungan Kementerian Perhubungan merupakan proses perencanaan yang menyeluruh, terpadu (komprehensif-integral) komponen dan unsur-unsurnya dalam satu kesatuan sistem serta terkait dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan tata ruang, dokumen Sistranas yang memiliki hierarki pada skala Nasional, wilayah, dan lokal

serta merupakan proses yang berkesinambungan, rasional, kontekstual dan terukur secara kuantitatif.

SISTRANAS diwujudkan dalam Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS) yang disusun mengacu kepada Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) dan Rencana Tata Ruang Pulau (RTRP). Pada skala wilayah provinsi, SISTRANAS diwujudkan dalam Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) yang disusun mengacu kepada Rencana Tata Ruang Pulau (RTRP) dan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP).

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

Dalam proses perencanaan pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan menyusun Rencana Induk Transportasi sesuai amanat Undang-Undang Transportasi yang terdiri dari Rencana Induk Pengembangan Transportasi Darat, Rencana Induk Pengembangan Transportasi Perkeretaapian, Rencana Induk Pengembangan Transportasi Laut dan Rencana Induk Pengembangan Transportasi Udara. Penyusunan Rencana Induk Transportasi dilanjutkan dengan penyusunan Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan berdasarkan NSPK/Pedoman dan Standar.

Proses perencanaan perhubungan meliputi penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Panjang, Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RENSTRA) dan Rencana Pembangunan Jangka Pendek (RENJA). Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kementerian Perhubungan (RPJP KEMENHUB) dijabarkan menjadi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan (RENSTRA KEMENHUB), Rencana Strategis Kementerian Perhubungan dijabarkan menjadi Rencana Kerja Kementerian Perhubungan (RENJA KEMENHUB), dan selanjutnya Rencana Kerja Kementerian Perhubungan dijabarkan menjadi Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Sekretariat Jenderal, Inspektorat Jenderal, Direktorat Jenderal dan Badan, kemudian diintegrasikan menjadi Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Kementerian Perhubungan. Antara Rencana Kerja (RENJA) dengan Rencana Strategis (RENSTRA), disusun Rencana Beruntun (Rolling Plan), demikian pula antara Rencana Strategis (RENSTRA) dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang, sebagai upaya untuk menampung program/kegiatan yang tidak terealisasi atau tidak tertampung dalam

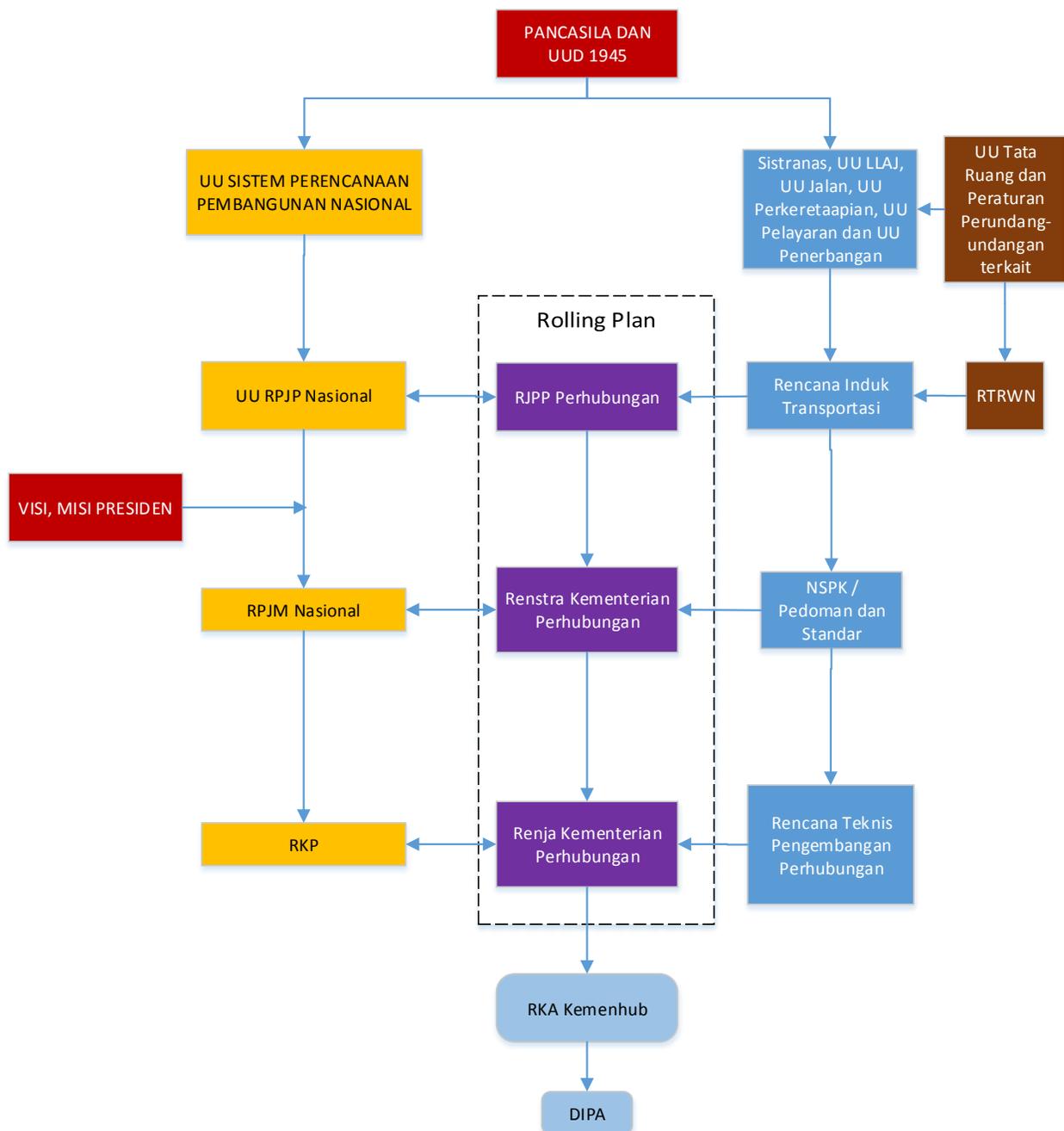
anggaran tahun berjalan dan akan dituangkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Kementerian Perhubungan pada tahun berikutnya. Di dalam Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Kementerian Perhubungan berisi kebijakan, program pembangunan, hasil yang diharapkan, kegiatan, sumber pembiayaan dan waktu pembangunan.

Proses Perencanaan Perhubungan harus mengacu kepada Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) yang merupakan sinkronisasi antara kebijakan antar sektor dan kebijakan Pemerintah pusat dan daerah.

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

DIAGRAM 1

Kerangka Pikir Perencanaan Pembangunan Perhubungan



B. Pendekatan Perencanaan

Perencanaan transportasi di lingkungan Kementerian Perhubungan disusun dengan mempedomani Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Peraturan PerUndang-Undangan di bidang Transportasi dan peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya Visi, Misi Presiden terpilih, Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) dan Kebijakan Kementerian Perhubungan, baik sebagai “servicing function” maupun “promoting function” yang dikenal dengan Skenario R1 dan Skenario R2.

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

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

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

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

Proses perencanaan Perhubungan diawali dengan upaya pemahaman terhadap nilai-nilai luhur Pancasila, Mukadimah Undang-Undang Dasar 1945, peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya, Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Visi dan Misi Presiden Terpilih, serta SISTRANAS dengan turunannya, sebagai landasan normatif dalam perencanaan transportasi.

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

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

Perencanaan pembangunan transportasi daerah, baik pada Satuan Kerja Pemerintah Daerah (SKPD) Provinsi maupun Kabupaten/Kota disusun mengacu kepada peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan tata ruang serta SISTRANAS dalam skala wilayah provinsi yang diwujudkan dalam TATRAWIL dan dalam skala wilayah kabupaten/kota diwujudkan dalam TATRALOK. Disadari bahwa baik Pemprov maupun Pemkab/Pemko relatif lebih mengetahui kebutuhan transportasi di wilayahnya sehingga baik forum musrenbang maupun musrenbangprov merupakan upaya pemaduan rencana dan program pembangunan antara sektoral dengan daerah (provinsi dan kabupaten/kota) dengan referensi pada demand/kebutuhan di lapangan.

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

C. Proses Penyusunan Rencana Pembangunan Perhubungan

Penyusunan rencana Pembangunan Perhubungan dilakukan dengan menggunakan dua pendekatan yaitu top-down planning dan bottom-up planning. Pendekatan top-down planning merupakan pendekatan perencanaan yang lebih bersifat policy/kebijakan serta mengacu kepada visi dan misi presiden terpilih serta sasaran pertumbuhan ekonomi nasional, sedangkan pendekatan bottom-up planning merupakan pendekatan yang lebih bersifat akomodatif terhadap aspirasi-aspirasi yang berasal dari tataran bawah (UPT) yang dikoordinasikan oleh Direktorat Jenderal dan Badan, serta berasal dari daerah provinsi dan kabupaten/kota yang dikoordinasikan oleh Gubernur c.q. Dinas Perhubungan Provinsi. Perencanaan Perhubungan dituangkan dalam Sasaran Jangka Panjang, Jangka Menengah dan Jangka Pendek, yang bersifat indikatif, strategis dan implementatif. Perencanaan Perhubungan dengan pendekatan top-down planning disusun berdasarkan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (RPJP Nasional, RPJM Nasional dan RKP), peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan

peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya SISTRANAS dan turunannya serta kebijakan sektor lain di tingkat pusat dan tuntutan lingkungan strategis yang bersifat internal dan eksternal.

Perencanaan Perhubungan dengan pendekatan bottom-up planning disusun berpedoman pada Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (RPJP Nasional, RPJM Nasional, RKP, RPJP Daerah, RPJM Daerah/SKPD dan RKP Daerah/SKPD), peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya, SISTRANAS dalam perwujudan TATRAWIL dan TATRALOK, serta dengan memperhatikan lingkungan strategis daerah, serta mempertimbangkan kinerja perhubungan pada tingkat provinsi dan kabupaten/kota (berdasarkan Dokumen Statistik Perhubungan Provinsi dan Kabupaten/Kota) dan kebijakan sektor lain di daerah melalui proses perencanaan beruntun (rolling plan) yang disusun oleh Pemerintah Provinsi Cq. Dinas Perhubungan Provinsi.

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

D. Tahapan Kegiatan Penyusunan Perencanaan Perhubungan

1. Rencana Jangka Panjang Pembangunan (RJPP) Perhubungan

- a. RJPP Perhubungan disusun setiap 20 (dua puluh) tahun sekali.
- b. RJPP Perhubungan disusun berdasarkan :
 - 1) Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 2) Peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan tata ruang;
 - 3) Visi dan Misi Presiden terpilih;
 - 4) Sistem Transportasi Nasional;
 - 5) Peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya.

- c. Penyusunan RJPP Perhubungan dilakukan melalui tahapan sebagai berikut :
- 1) Penyiapan rancangan awal;
 - 2) Konsultasi publik;
 - 3) Musyawarah rencana pembangunan jangka panjang; dan
 - 4) Penyusunan rancangan akhir.
- d. Penyiapan rancangan awal sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1) meliputi kegiatan :
- 1) Penyusunan sasaran pembangunan perhubungan;
 - 2) Pengkajian kondisi transportasi nasional dan perkembangan global;
 - 3) Penelaahan kondisi sumber daya;
 - 4) Penelaahan kondisi ipoleksosbudhankam.
- e. Konsultasi publik sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 2) dapat dilakukan dengan mengikutsertakan pemangku kepentingan dalam bentuk :
- 1) Seminar;
 - 2) Diskusi;
 - 3) Public hearing; atau
 - 4) Lokakarya.
- f. Pemangku kepentingan sebagaimana dimaksud pada huruf e dapat meliputi :
- 1) Kementerian Perhubungan;
 - 2) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
 - 3) Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 4) Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman;
 - 5) Kementerian Koordinator bidang Perekonomian;
 - 6) Kementerian Keuangan;
 - 7) Kementerian Pertahanan;
 - 8) Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 - 9) Kementerian Dalam Negeri c.q. Pemda Provinsi/Kabupaten/Kota;
 - 10) Asosiasi/Badan Usaha di bidang Transportasi;
 - 11) Asosiasi Profesi di bidang Transportasi;
 - 12) Akademisi/Pakar di bidang Transportasi atau bidang yang terkait lainnya;
 - 13) Tokoh-tokoh masyarakat;
 - 14) Lembaga Swadaya Masyarakat.

- g. Musyawarah RJPP Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 3) dalam rangka mendapatkan masukan dan kesepakatan mengenai rancangan awal RJPP Perhubungan, dilakukan dengan mengikutsertakan pemangku kepentingan di lingkungan pemerintahan, yang meliputi :
- 1) Kementerian Perhubungan;
 - 2) Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 3) Kementerian Keuangan;
 - 4) Kementerian Koordinator di bidang Kemaritiman;
 - 5) Kementerian Koordinator di bidang Perekonomian.
- h. Penyusunan rancangan akhir RJPP Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 4) dilakukan berdasarkan rancangan awal, hasil konsultasi publik, dan hasil musyawarah pembangunan jangka panjang.
- i. Rancangan akhir RJPP Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf h sekurang-kurangnya memuat :
- 1) Pendahuluan;
 - 2) Sasaran pembangunan perhubungan;
 - 3) Arah kebijakan dan strategi;
 - 4) Asumsi yang digunakan dalam penyusunan RJPP Perhubungan;
 - 5) Indikasi program utama 5 (lima) tahunan.
2. Rencana Jangka Menengah Pembangunan (RENSTRA) Perhubungan
- a. RENSTRA Perhubungan disusun setiap 5 (lima) tahun sekali;
 - b. RENSTRA Perhubungan disusun berdasarkan :
 - 1) Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 2) Visi dan Misi Presiden terpilih;
 - 3) RJPP Perhubungan;
 - 4) Peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan tata ruang;
 - 5) Sistem Transportasi Nasional;
 - 6) Peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya.
 - c. Penyusunan RENSTRA Perhubungan dilakukan melalui tahapan sebagai berikut :
 - 1) Penyiapan rancangan awal;
 - 2) Konsultasi publik;
 - 3) Musyawarah rencana pembangunan jangka menengah; dan

- 4) Penyusunan rancangan akhir.
- d. Penyiapan rancangan awal sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1) meliputi kegiatan :
- 1) Penjabaran rencana pembangunan jangka panjang Perhubungan dalam rencana pembangunan 5 (lima) tahunan;
 - 2) Pengkajian kondisi transportasi nasional dan perkembangan global;
 - 3) Penelaahan kondisi sumber daya;
 - 4) Penelaahan kondisi ipoleksosbudhankam.
- e. Konsultasi publik sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 2) dapat dilakukan dengan mengikutsertakan pemangku kepentingan dalam bentuk :
- 1) Seminar;
 - 2) Diskusi;
 - 3) Public hearing; atau
 - 4) Lokakarya.
- f. Pemangku kepentingan sebagaimana dimaksud pada huruf e dapat meliputi :
- 1) Kementerian Perhubungan;
 - 2) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
 - 3) Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 4) Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman;
 - 5) Kementerian Koordinator bidang Perekonomian;
 - 6) Kementerian Keuangan;
 - 7) Kementerian Pertahanan;
 - 8) Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 - 9) Kementerian Dalam Negeri c.q. Pemda Provinsi/Kabupaten/Kota;
 - 10) Asosiasi/Badan Usaha di bidang Transportasi;
 - 11) Asosiasi Profesi di bidang Transportasi;
 - 12) Akademisi/Pakar di bidang Transportasi atau bidang yang terkait lainnya;
 - 13) Tokoh-tokoh masyarakat;
 - 14) Lembaga Swadaya Masyarakat.
- g. Musyawarah RENSTRA Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 3) dalam rangka mendapatkan masukan dan kesepakatan mengenai rancangan awal RENSTRA Perhubungan,

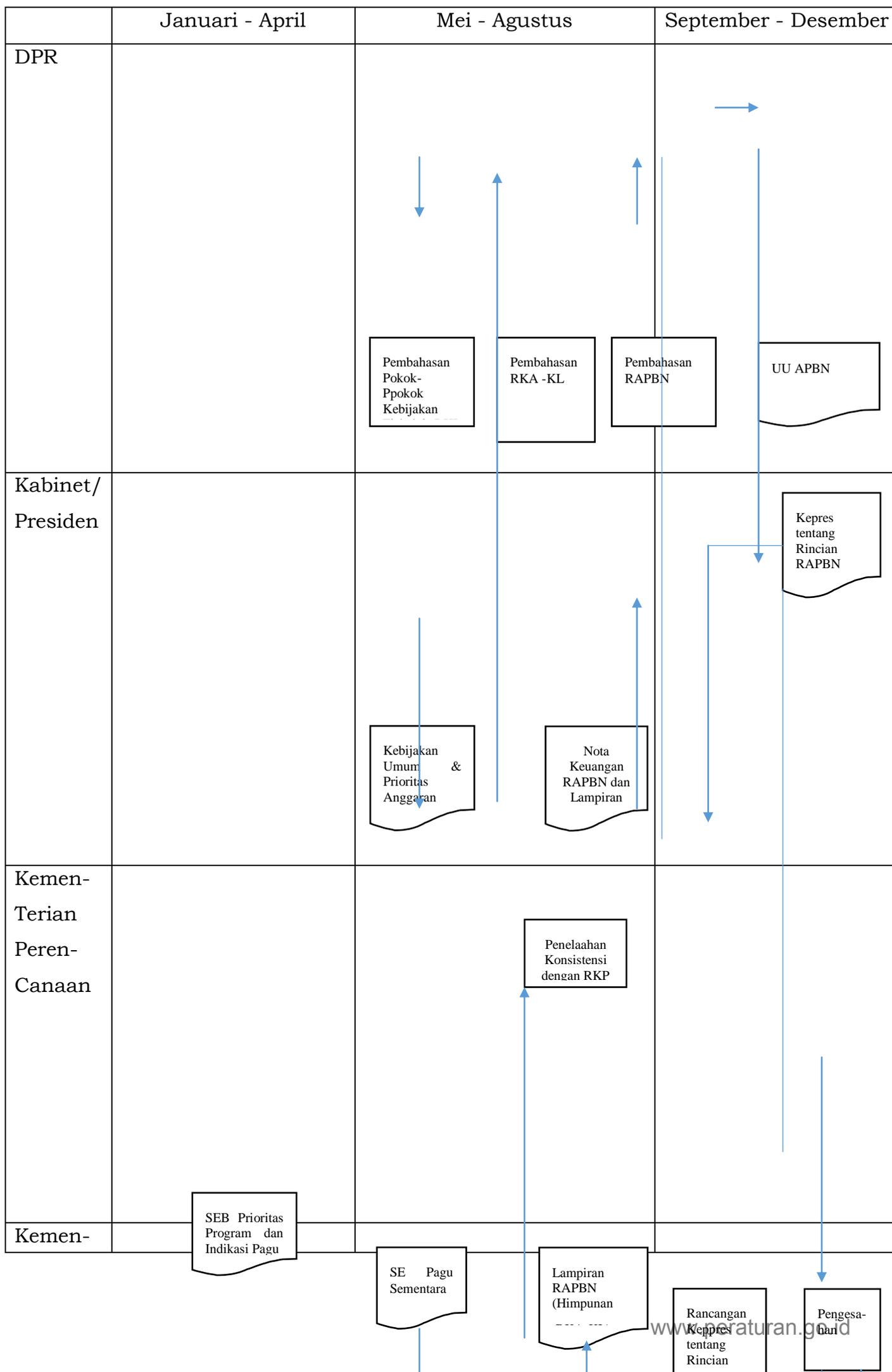
dilakukan dengan mengikutsertakan pemangku kepentingan di lingkungan pemerintahan, yang meliputi :

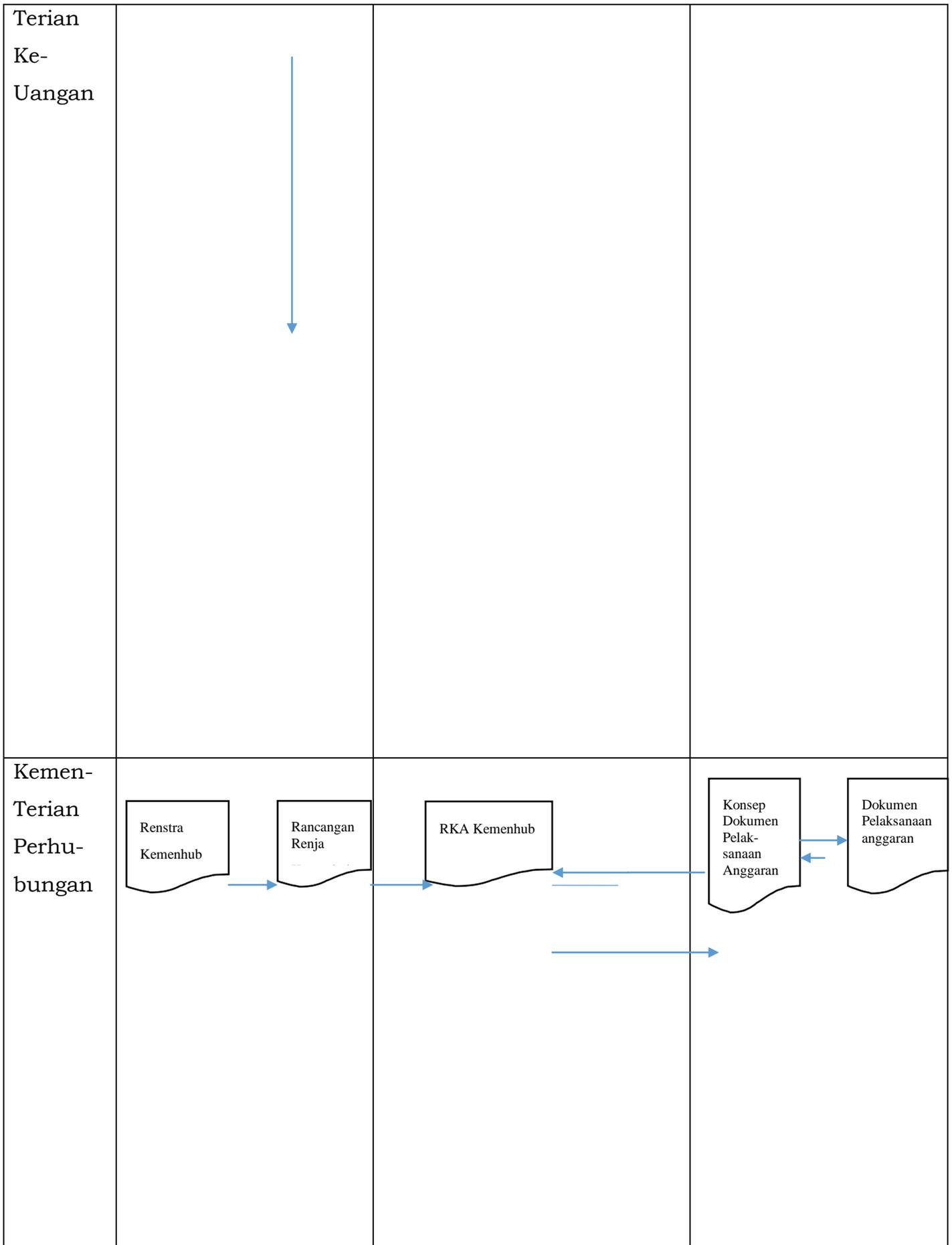
- 1) Kementerian Perhubungan;
 - 2) Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 3) Kementerian Keuangan;
 - 4) Kementerian Koordinator di bidang Kemaritiman;
 - 5) Kementerian Koordinator di bidang Perekonomian.
- h. Penyusunan rancangan akhir RENSTRA Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 4) dilakukan berdasarkan rancangan awal, hasil konsultasi publik, dan hasil musyawarah pembangunan jangka menengah (RENSTRA) Perhubungan.
- i. Rancangan akhir RENSTRA Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf h sekurang-kurangnya memuat :
- 1) Pendahuluan;
 - 2) Sasaran pembangunan perhubungan;
 - 3) Arah kebijakan dan strategi;
 - 4) Asumsi yang digunakan dalam penyusunan RENSTRA Perhubungan;
 - 5) Indikasi program utama tahunan.
3. Rencana Pembangunan Jangka Pendek (RENJA) Perhubungan.
- a. RENJA Perhubungan disusun setiap 1 (satu) tahun sekali;
 - b. RENJA Perhubungan disusun berdasarkan :
 - 1) Visi dan Misi Presiden terpilih;
 - 2) RENSTRA Perhubungan;
 - 3) Peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya;
 - 4) Sistem Transportasi Nasional.
 - c. Penyusunan RENJA Perhubungan dilakukan melalui tahapan sebagai berikut :
 - 1) Penyiapan rancangan awal;
 - 2) Konsultasi publik;
 - 3) Musyawarah rencana pembangunan jangka pendek; dan
 - 4) Penyusunan rancangan akhir.
 - d. Penyiapan rancangan awal sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1) meliputi kegiatan :

- 1) Penjabaran RENSTRA Perhubungan dalam rencana pembangunan tahunan;
 - 2) Pengkajian kondisi transportasi nasional dan perkembangan global;
 - 3) Penelaahan kondisi sumber daya;
 - 4) Penelaahan kondisi ipoleksosbudhankam.
- e. Konsultasi publik sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 2) dapat dilakukan dengan mengikutsertakan pemangku kepentingan dalam bentuk :
- 1) Seminar;
 - 2) Diskusi;
 - 3) Public hearing; atau
 - 4) Lokakarya.
- f. Pemangku kepentingan sebagaimana dimaksud pada huruf e dapat meliputi :
- 1) Kementerian Perhubungan;
 - 2) Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 3) Kementerian Keuangan.
- g. Musyawarah RENJA Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 3) dalam rangka mendapatkan masukan dan kesepakatan mengenai rancangan awal RENJA Perhubungan, dilakukan dengan mengikutsertakan pemangku kepentingan di lingkungan pemerintahan, yang meliputi :
- 1) Kementerian Perhubungan;
 - 2) Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 3) Kementerian Keuangan.
- h. Penyusunan rancangan akhir RENJA Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 4) dilakukan berdasarkan rancangan awal, hasil konsultasi publik, dan hasil musyawarah pembangunan jangka pendek (RENJA) Perhubungan.
- i. Rancangan akhir RENJA Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf h sekurang-kurangnya memuat :
- 1) Pendahuluan;
 - 2) Sasaran pembangunan jangka pendek perhubungan;
 - 3) Arah kebijakan dan strategi;
 - 4) Asumsi yang digunakan dalam penyusunan RENJA Perhubungan;
 - 5) Indikasi program utama tahunan.

4. Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Perhubungan (Setjen, Itjen, Ditjen, Badan)
 - a. RKA Perhubungan disusun setiap 1 (satu) tahun sekali;
 - b. RKA Perhubungan disusun berdasarkan :
 - 1) Visi dan Misi Presiden terpilih;
 - 2) RENJA Perhubungan;
 - 3) Peraturan perUndang-Undangan di bidang transportasi dan peraturan perUndang-Undangan terkait lainnya.
 - c. Penyusunan RKA Perhubungan dilakukan melalui tahapan sebagai berikut :
 - 1) Penyiapan rancangan awal;
 - 2) Konsultasi publik; dan
 - 3) Penyusunan rancangan akhir.
 - d. Penyiapan rancangan awal sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1) meliputi kegiatan :
 - 1) Penjabaran RKA Perhubungan dalam rencana kerja dan anggaran;
 - 2) Pengkajian kondisi transportasi nasional dan perkembangan global;
 - 3) Penelaahan kondisi sumber daya;
 - 4) Penelaahan kondisi ipoleksosbudhankam.
 - e. Pemangku kepentingan dapat meliputi :
 - 1) Kementerian Perhubungan;
 - 2) Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional;
 - 3) Kementerian Keuangan.
 - f. Penyusunan rancangan akhir RKA Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 3) dilakukan berdasarkan rancangan awal, dan hasil konsultasi publik.
 - g. Rancangan akhir RKA Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf f sekurang-kurangnya memuat :
 - 1) Pendahuluan;
 - 2) Sasaran pembangunan jangka pendek perhubungan;
 - 3) Arah kebijakan dan strategi;
 - 4) Program;
 - 5) Hasil yang diharapkan;
 - 6) Kegiatan;
 - 7) Sumber pembiayaan;
 - 8) Waktu pembangunan.

DIAGRAM PROSES PENYUSUNAN RENCANA KERJA DAN ANGGARAN (RKA)
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN





BAB III

DOKUMEN PERENCANAAN

A. Umum

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

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

1. Arah Pengembangan Transportasi Nasional sekurang-kurangnya terdiri dari :
 - a. Peran dan keterpaduan antar moda;
 - b. Arah pengembangan masing-masing moda sesuai dengan karakteristik masing-masing moda;
 - c. Kebijakan umum dan Strategi Pengembangan transportasi nasional secara kesisteman yang menyangkut pengembangan perangkat keras (hardware: sarana dan prasarana), perangkat lunak (software: peraturan perundangan dan kelembagaan), serta perangkat pikir (brainware: sumber daya manusia) berdasarkan karakteristik geografis Indonesia; penerapan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam transportasi; isu lingkungan hidup dan penghematan energi; penetapan sistem jaringan transportasi yang terpadu dan penetapan koridor transportasi nasional;
2. **Dokumen Perencanaan Pembangunan Perhubungan meliputi dokumen rencana jangka panjang, dokumen rencana strategis dan dokumen rencana kerja sebagai acuan dalam implementasi penyelenggaraan transportasi yang komprehensif, integral dan rasional.**
3. Dokumen SISTRANAS berlaku 25 tahun dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan

penyusunan tinjau ulang dokumen Sistranas dan perwujudannya diselesaikan paling lambat 1 tahun setelah pengesahan Undang-Undang Tata Ruang Nasional dan lamanya penyusunan maksimal 1,5 tahun. Penyusunan serta tinjau ulang dokumen Sistranas dan perwujudannya harus memperhatikan perkembangan lingkungan strategis. Perwujudan SISTRANAS dalam skala nasional, wilayah provinsi dan kabupaten/kota terdiri dari :

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

lokal dan dari pusat kegiatan lokal ke pusat kegiatan wilayah dan pusat kegiatan nasional atau sebaliknya.

4. Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan;

5. Pedoman dan Standardisasi Teknis Pengembangan Perhubungan sebagai instrumen untuk menyusun Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan.

B. Rencana Induk Pengembangan Transportasi

Rencana induk pengembangan transportasi dan penunjangnya mengacu kepada Perencanaan Pembangunan Perhubungan.

Rencana Induk Pengembangan Transportasi terdiri dari :

1. Rencana Induk Pengembangan Transportasi Darat

Rencana Induk Pengembangan Transportasi Darat terdiri dari dokumen :

- a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- b. Rencana Umum Keselamatan Nasional;

Substansi dokumen-dokumen di atas adalah sebagai berikut:

a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dokumen Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sekurang-kurangnya memuat :

- 1) Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup nasional;
- 2) Arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional dalam keseluruhan moda transportasi;
- 3) Rencana lokasi dan kebutuhan simpul nasional; dan
- 4) Rencana kebutuhan ruang lalu lintas nasional;
- 5) Rencana keselamatan transportasi darat;
- 6) Rencana kebutuhan prasarana transportasi darat; dan
- 7) Rencana kebutuhan sarana transportasi darat.

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional ditetapkan dengan Peraturan Presiden untuk jangka waktu 20 tahun dan dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun

b. Rencana Umum Keselamatan Nasional

Dokumen Rencana Umum Keselamatan Nasional sekurang-kurangnya memuat :

- 1) Program Nasional kegiatan keselamatan.
- 2) Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keselamatan
- 3) Pengkajian masalah keselamatan
- 4) Manajemen Keselamatan

Rencana Umum Keselamatan Nasional ditetapkan dengan Peraturan Presiden untuk jangka waktu 10 tahun dan dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun.

2. Rencana Induk Pengembangan Transportasi Perkeretaapian

Rencana Induk Pengembangan Transportasi Perkeretaapian berupa Dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional yang sekurang-kurangnya memuat :

- a. Arah kebijakan dan peranan perkeretaapian nasional dalam keseluruhan moda transportasi;
- b. Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan;
- c. Rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian nasional;
- d. Rencana kebutuhan sarana perkeretaapian nasional; dan
- e. Rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Rencana Induk Perkeretaapian Nasional disusun dan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dan dapat dievaluasi setiap 5 (lima) tahun, dan apabila terjadi perubahan lingkungan strategis tertentu rencana induk perkeretaapian dapat dievaluasi sebelum jangka waktu 5 (lima) tahun.

3. Rencana Induk Pengembangan Transportasi Laut, terdiri dari dokumen:

- a. Rencana Induk Penyelenggaraan Angkutan Laut;
- b. Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
- c. Rencana Induk Kenavigasian;
- d. Rencana Induk Penjagaan Laut dan Pantai.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Rencana Induk Penyelenggaraan Angkutan Laut, sekurang-kurangnya memuat :

- 1) Pengembangan jaringan trayek angkutan laut;
- 2) Pengembangan armada kapal niaga nasional;
- 3) Pengembangan perusahaan angkutan laut dan usaha jasa terkait;
- 4) Pengembangan pelayanan publik angkutan laut;
- 5) Penguatan asas cabotage dan peningkatan pangsa muatan yang wajar untuk angkutan laut luar negeri (beyond cabotage).

Dokumen Rencana Induk Penyelenggaraan Angkutan Laut disahkan oleh Menteri Perhubungan dengan jangka waktu selama 20 tahun dengan ketentuan ditinjau ulang paling lama 5 tahun atau bilamana diperlukan.

b. Rencana Induk Pelabuhan Nasional, sekurang-kurangnya memuat :

- 1) Kebijakan Pelabuhan Nasional;
- 2) Proyeksi Lalu Lintas Muatan;
- 3) Rencana Lokasi dan Hierarki pelabuhan.

Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Nasional disahkan oleh Menteri Perhubungan dengan jangka waktu selama 20 tahun dengan ketentuan ditinjau ulang paling lama 5 tahun atau bilamana diperlukan.

c. Rencana Induk Kenavigasian, sekurang-kurangnya memuat :

- 1) Alur dan Perlintasan Pelayaran;
- 2) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
- 3) Telekomunikasi pelayaran;
- 4) Armada dan Pangkalan Kenavigasian;
- 5) SDM Kenavigasian.

Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Nasional disahkan oleh Menteri Perhubungan dengan jangka waktu selama 20 tahun dengan ketentuan ditinjau ulang paling lama 5 tahun atau bilamana diperlukan

d. Rencana Induk Penjagaan Laut dan Pantai, sekurang-kurangnya memuat :

- 1) Kebutuhan sarana penjagaan laut dan pantai;
- 2) Pengembangan Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai beserta fasilitasnya;
- 3) Kebutuhan/ pengembangan SDM Penjagaan laut dan pantai;
- 4) Kerawanan wilayah.

Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Nasional disahkan oleh Menteri Perhubungan dengan jangka waktu selama 20 tahun dengan

ketentuan ditinjau ulang paling lama 5 tahun atau bilamana diperlukan.

4. Rencana Induk Pengembangan Transportasi Udara merupakan dokumen:
 - a. Rencana Induk Pelayanan Transportasi Udara;
 - b. Rencana Induk Peningkatan Keselamatan Pengoperasian Pesawat Udara Nasional;
 - c. Tatanan Kebandarudaraan Nasional;
 - d. Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional;
 - e. Rencana Induk Keamanan Penerbangan Nasional dan Penanggulangan Keadaan Darurat di Bandar Udara.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Rencana Induk Pelayanan Transportasi Udara sekurang-kurangnya memuat:

- 1) Pola Permintaan Jasa Angkutan Udara;
- 2) Pola Penawaran jasa Angkutan Udara;
- 3) Pola dan Arah Pengembangan Jaringan dan Rute Penerbangan;
- 4) Pola Pelayanan Angkutan Udara.

Rencana Induk Pelayanan Transportasi Udara ditetapkan oleh Menteri Perhubungan serta mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan.

- b. Rencana Induk Peningkatan Keselamatan Pengoperasian Pesawat Udara Nasional sekurang-kurangnya memuat:

- 1) Rancang Bangun Pesawat Udara;
- 2) Produksi Pesawat Udara;
- 3) Pendaftaran Pesawat Udara;
- 4) Perawatan Pesawat Udara;
- 5) Personel Pesawat Udara;
- 6) Operasi Pesawat Udara;
- 7) Peraturan, Petunjuk Teknis dan Petunjuk Pelaksanaan.

Rencana Induk Pengembangan Armada Penerbangan Nasional ditetapkan oleh Menteri Perhubungan serta mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau

ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan.

c. Tata letak Kebandarudaraan Nasional harus disusun dengan sekurang-kurangnya :

Memperhatikan :

- 1) Rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
- 2) Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
- 3) Potensi sumber daya alam;
- 4) Perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional;
- 5) Sistem transportasi nasional;
- 6) Keterpaduan intermoda dan multimoda; serta
- 7) Peran bandar udara.

Memuat :

- 1) Peran, fungsi, penggunaan, hierarki, dan klasifikasi bandar udara;
- 2) Rencana Induk Nasional Bandar Udara

Tata letak Kebandarudaraan Nasional ditetapkan oleh Menteri Perhubungan serta mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan.

d. Tata letak Navigasi Penerbangan nasional harus disusun dengan mempertimbangkan :

- 1) Keselamatan operasi penerbangan;
- 2) Efektivitas dan efisiensi operasi penerbangan;
- 3) Kepadatan lalu lintas penerbangan;
- 4) Standar tingkat pelayanan navigasi penerbangan yang berlaku; dan
- 5) Perkembangan teknologi di bidang navigasi penerbangan.

Tata letak Navigasi Penerbangan Nasional memuat :

- 1) Ruang udara yang dilayani;
- 2) Klasifikasi ruang udara;
- 3) Jalur penerbangan;
- 4) Jenis pelayanan navigasi penerbangan;
- 5) Penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan;

- 6) Rencana induk navigasi penerbangan
- 7) Pembinaan

Tatanan Navigasi Penerbangan nasional ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan.

- e. Rencana Induk Keamanan Penerbangan Nasional dan Penanggulangan Keadaan Darurat di Bandar Udara harus disusun dengan memuat :
 - 1) Arah kebijakan keamanan penerbangan dan penanggulangan keadaan darurat di bandar udara;
 - 2) Pemenuhan fasilitas keamanan penerbangan;
 - 3) Pemenuhan fasilitas pelayanan darurat;
 - 4) Arah kebijakan keamanan penerbangan untuk personel keamanan penerbangan, personel PKP-PK dan Salvage, dan personel penanganan pengangkutan barang berbahaya.

Rencana Induk Keamanan Penerbangan Nasional dan Penanggulangan Keadaan Darurat ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (20 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun bilamana diperlukan.

5. Rencana Induk Transportasi Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi

Dokumen rencana Induk Transportasi Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi sekurang-kurangnya memuat :

- a. Arah kebijakan pembangunan transportasi perkotaan Jabodetabek.
- b. Indikator kinerja utama pembangunan transportasi perkotaan Jabodetabek.
- c. Strategi pembangunan transportasi perkotaan Jabodetabek, yang meliputi:
 - 1) Peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi perkotaan;
 - 2) Pengembangan jaringan prasarana transportasi;
 - 3) Pengembangan sistem transportasi perkotaan berbasis jalan;
 - 4) Pengembangan sistem transportasi perkotaan berbasis rel;
 - 5) Peningkatan kinerja lalu lintas;
 - 6) Pengembangan transportasi perkotaan terintegrasi;
 - 7) Pengembangan sistem pembiayaan;

- 8) Pengembangan keterpaduan transportasi perkotaan dan tata ruang;
 - 9) Pengembangan transportasi perkotaan yang ramah lingkungan.
- d. Pentahapan pelaksanaan kegiatan.
 - e. Penyelenggaraan teknologi sistem informasi dan komunikasi
- Dokumen rencana Induk Transportasi Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi ditetapkan dengan Peraturan Presiden untuk jangka waktu 15 tahun dan dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun.
6. Rencana Induk Penelitian dan Pengembangan Litbang Perhubungan, sekurang-kurangnya memuat:
 - a. Pengembangan SDM Peneliti;
 - b. Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan Penelitian;
 - c. Struktur dan elemen Pengembangan Litbang Perhubungan;
 - d. Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi; dan
 - e. Pengembangan Pelayanan Litbang Perhubungan;Rencana induk Pengembangan Sarana dan Prasarana Litbang Perhubungan: mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan.
 7. Dokumen Rencana Induk Pengembangan SDM Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Perkeretaapian, Pelayaran, Penerbangan dan Multimoda Transportasi sekurang-kurangnya berisi:
 - a. Pola dan Arah Pengembangan Wawasan Kebangsaan, Wawasan Kontinent, serta Pembinaan Mental dan Ideologi Negara;
 - b. Pola dan Arah Pemenuhan Kebutuhan Personil;
 - c. Pola dan Arah Pengembangan Pendidikan dan Pelatihan;
 - d. Pola dan Arah Pembinaan Teknis dan Profesionalisme seperti Penetapan kualifikasi dan Setifikasi Personil; dan
 - e. Kebijakan, Strategi dan Tahapan Implementasi antara lain:
 - 1) Menyusun Man Power Planning SDM transportasi
 - 2) Menyusun Training Needs Analysis (TNA) SDM transportasi
 - 3) Mengembangkan kapasitas diklat SDM transportasi
 - 4) Menata regulasi penyelenggaraan diklat SDM transportasi
 - 5) Meningkatkan tata kelola diklat dan kualitas lulusan diklat

Dokumen rencana induk Pengembangan SDM Transportasi mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang setiap 5 tahun sekali atau kurang dari 5 tahun apabila diperlukan.

8. Rencana Induk Pemanfaatan Teknologi dan Komunikasi (Masterplan TIK) di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Ruang Lingkup/skope dokumen Rencana Induk Pemanfaatan TIK (Masterplan TIK) adalah sebagai berikut :

- a. Rencana Umum Tata Kelola TIK;
- b. Rencana Umum Arsitektur Informasi Teknologi dan Komunikasi; dan
- c. Skenario dan Tahapan Implementasi (Roadmap Implementasi).

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

a. Rencana Umum Pengembangan Standard dan Prosedur, sekurang-kurangnya memuat:

- 1) Standar Keamanan Informasi (Cyber Security); dan
- 2) Standar System Development Life Cycle (SDLC).

b. Rencana Umum Arsitektur Informasi Teknologi dan Komunikasi , sekurang-kurangnya memuat:

- 1) Arsitektur Sistem Informasi
- 2) Cetak Biru Pengembangan Aplikasi sekurang-kurangnya memuat :
 - a) Aplikasi yang berbasis konsep e-E-Government dengan pilar :

- G2G (Government to Government)
- G2B (Government to Business)
- G2C (Government to Citizens)
- G2E (Government to Employees)

b) Service Oriented Architecture (SOA) adalah sebuah permodelan perangkat lunak yang dibangun dengan pendekatan service oriented. Web Services seringkali dikaitkan atau bahkan disamakan dengan SOA. Namun sebenarnya keduanya adalah hal yang sangat berbeda. SOA adalah sebuah konsep untuk pengembangan perangkat lunak, sementara web Services adalah sebuah aplikasi web yang berinteraksi dengan aplikasi web lainnya untuk pertukaran data

c) Rencana Umum Pengembangan Perangkat Keras dan Jaringan. Rencana Umum ini harus terintegrasi ke dalam Data Center Kemenhub.

c. Skenario dan Tahapan Implementasi (Roadmap Implementasi).

Dokumen Rencana Induk Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (Masterplan TIK) di Lingkungan Kementerian Perhubungan mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang 5 tahun dan dapat ditinjau kembali sekurang-kurangnya 2 tahun apabila diperlukan.

C. Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan (RTPP)

1. Tahap Pra Desain

a. Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study)

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

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

Dokumen pra studi kelayakan sekurang-kurangnya berisi:

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

Dokumen Pra Studi Kelayakan mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek-menengah (maksimum 5 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali untuk validasi. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Pra Studi Kelayakan antara lain harus memperhatikan dokumen Rencana Induk Transportasi.

b. Studi Kelayakan (Feasibility Study)

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

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

Dokumen studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari:

- 1) Potensi demand;
- 2) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial dan Operasional;
- 3) Dimensi spasial dengan menunjuk lokasi dan besaran fisik/biaya bersifat indikatif; dan
- 4) Jadwal dan pola implementasi.

Dokumen Studi Kelayakan mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek-menengah (maksimum 5 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali untuk validasi. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Studi Kelayakan antara lain harus memperhatikan dokumen Pra Studi Kelayakan dan dokumen Rencana Induk Transportasi.

c. Rencana Induk (Master Plan)

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

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

Dokumen rencana induk sekurang-kurangnya berisi:

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

Dokumen Rencana Induk (Master Plan) mempunyai jangkauan penggunaan jangka panjang (10-20 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali untuk validasi. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen/tinjau ulang Rencana Induk (Master plan) antara lain harus memperhatikan RTRWN, RTRWP dan hasil Studi Kelayakan.

d. Studi Lingkungan

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

1) Teknis Kelayakan teknis lingkungan, social budaya dan ekonomi; Flora dan Fauna (Biologi-Darat dan Perairan).

2) Rekomendasi dan solusi pemecahan masalah lingkungan.

Dokumen studi lingkungan sekurang-kurangnya terdiri dari:

1) Kelayakan teknis lingkungan, sosial budaya dan ekonomi;

2) Rekomendasi dan solusi pemecahan masalah lingkungan.

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup;

2. Tahap Desain, terdiri dari:

a. Survai, Investigasi dan Rancangan Dasar

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

1) Teknis; dan

2) Berskala (terukur).

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

1) Hasil identifikasi titik;

2) Lay out;

3) Hasil test tanah, arus laut, batimetri, dan hal yang terkait; dan

4) Design umum fasilitas pokok.

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

b. Rancangan Rinci (Detailed Design/Engineering Design)

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

1) Sangat Teknis;

2) Berdimensi spatial (3 dimensi), menunjukkan lokasi dan berorientasi sangat fisik (bentuk fisik); dan

3) Berskala (sangat terukur).

Dokumen Rancangan Rinci sekurang-kurangnya berisi:

1) Spesifikasi teknis; dan

2) Acuan konstruksi fisik.

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

3. Tahapan Konstruksi/Fisik

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

- a. Sangat Teknis;
- b. Berdimensi spasial, menunjuk lokasi dan berorientasi sangat fisik; dan
- c. Berskala (sangat terukur).

Dokumen RKS sekurang-kurang terdiri dari:

- a. Spesifikasi teknis;
- b. Acuan konstruksi fisik;
- c. Jadwal pelaksanaan;
- d. Mekanisme pelaksanaan; dan
- e. Mekanisme pengawasan.

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

4. Tahapan Pasca Konstruksi

Merupakan dokumen Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek, yaitu evaluasi perbandingan terhadap besaran indikator-indikator perencanaan antara rencana dan realisasi, yang merupakan masukan bagi penyempurnaan pada tahapan rencana berikutnya. Penyusunan dokumen evaluasi dilaksanakan 1 tahun setelah konstruksi selesai. Dokumen ini bersifat sangat teknis, terukur, baik dari aspek teknis, ekonomi dan finansial. Rincian detail Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan untuk masing-masing sub sektor adalah sebagai berikut :

1. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Darat, terdiri dari dokumen yang terkait dengan:
 - a. Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perhubungan Darat;
 - b. Rencana Teknis Pengembangan Sarana Perhubungan Darat;
 - c. Rencana Teknis Pengembangan dan Pengendalian Lalu Lintas;
 - d. Rencana Teknis Pengembangan dan Pengendalin Keselamatan; dan
 - e. Rencana Teknis Pengembangan Pendukung Lainnya.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perhubungan Darat terdiri dari:
 - 1) Terminal

Rencana teknis pengembangan Simpul Terminal terdiri dari :

a) Studi Kelayakan (Feasibility Study)

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

- (1) Teknis;**
- (2) Berdimensi spasial, menunjuk indikasi lokasi dan/atau lokasi berorientasi fisik;**
- (3) Berskala (terukur); dan**
- (4) Memanfaatkan data primer dan sekunder.**

Dokumen studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari:

- (1) Potensi demand;**
- (2) Kesesuaian dengan rencana tata ruang;**
- (3) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial, Operasional, Lingkungan dan Kelembagaan;**

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

Dokumen Studi Kelayakan ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

Proses administrasi dokumen kelayakan diselesaikan paling lama 2 bulan dengan catatan semua berkas sudah lengkap dan telah melalui proses asistensi sebelumnya.

b) Rencana induk Terminal merupakan dokumen rencana pengembangan setiap terminal di masa yang akan datang, paling sedikit memuat :

- (1) Kondisi saat ini dan perkiraan permintaan pelayanan sampai dengan 20 tahun ke depan;
- (2) rencana pengembangan fasilitas utama;
- (3) rencana pengembangan fasilitas penunjang;
- (4) perubahan pola pergerakan kendaraan dan orang di dalam terminal;
- (5) perubahan pola pergerakan lalu lintas di luar terminal;
- (6) Perubahan pemanfaatan tata ruang di sekitar terminal;
- (7) Rencana fasilitas integrasi antar moda di dalam area terminal;
- (8) Rencana estimasi kebutuhan pendanaan; dan
- (9) Rencana pentahapan pembangunan seluruh fasilitas terminal beserta tahapan kebutuhan pembiayaan.

Rencana induk terminal tipe A ditetapkan oleh Menteri Perhubungan untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dan dapat ditinjau ulang setiap 5 (lima) tahun.

Proses administrasi dokumen Rencana Induk Terminal diselesaikan paling lama 2 bulan dengan catatan semua berkas sudah lengkap dan telah melalui proses asistensi sebelumnya.

c) Dokumen lingkungan

Dokumen studi lingkungan sekurang-kurangnya terdiri dari:

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

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup;

Dokumen studi lingkungan terdiri dari:

- (1) Penyusunan AMDAL diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup;
- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Pengesahan dokumen :

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

d) Dokumen Dampak Lalu Lintas

Dokumen hasil studi Andalalin sekurang-kurangnya memuat :

- (1) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- (2) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini;
- (3) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
- (4) Analisis distribusi perjalanan;
- (5) Analisis pemilihan moda;
- (6) Analisis pembebanan perjalanan;
- (7) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
- (8) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
- (9) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;

- (10) Rencana pemantauan dan evaluasi;
- (11) Gambaran umum lokasi.

Dokumen dampak lalu lintas disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk jangka waktu 2 tahun. Proses administrasi dokumen dampak lalu lintas diselesaikan paling lama 2 bulan dengan catatan semua berkas sudah lengkap dan telah melalui proses asistensi sebelumnya.

e) Detail Engineering Design (DED) rencana pembangunan terminal paling sedikit meliputi :

- (1) Hasil identifikasi titik;
- (2) Lay out;
- (3) Hasil test tanah dan hal yang terkait;
- (4) Gambar detail fasilitas pokok;
- (5) Perhitungan struktur bangunan;
- (6) Spesifikasi teknis;
- (7) Mekanikal elektrikal;
- (8) Instalasi air dan drainase;
- (9) Instalasi dan perangkat pemadam kebakaran;
- (10) Perangkat media informasi;
- (11) Perangkat keamanan, kesehatan dan keselamatan;
- (12) Lansekap;
- (13) Arsitektural; dan
- (14) Rencana anggaran biaya

Dokumen Rancangan Teknis Terinci (DED) disahkan oleh Direktur teknis terkait dan mempunyai jangka waktu berlaku 5 (lima) tahun.

Proses administrasi dokumen DED diselesaikan paling lama 2 bulan dengan catatan semua berkas sudah lengkap dan telah melalui proses asistensi sebelumnya.

- f) Rencana kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS);**
- g) Rencana Pengoperasian Terminal Tipe A; dan**
- h) Pasca Kontruksi yang memuat Analisis Manfaat atau evaluasi.**

Jadwal penyusunan dokumen Rencana teknis pengembangan Simpul Terminal :

- a) **Dokumen studi kelayakan (FS) disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**
- b) **Dokumen rencana induk disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan, dalam penyusunan rencana induk dapat juga dilakukan penyusunan dokumen Detail Engineering Design (DED) dalam waktu 6 s.d 12 bulan, dengan catatan dokumen rencana induk sudah menghasilkan layout plan pada bulan ke-4, dengan kondisi tersebut baru dapat dilakukan DED.**
- c) **Dokumen Lingkungan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan dan Dokumen Andalalin disusun dalam waktu 3 s.d 4 bulan, kedua dokumen tersebut dapat dilakukan secara paralel dalam 1 tahun anggaran.**
- d) **Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.**

2) Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan Angkutan
Penyeberangan

**Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan Angkutan
Penyeberangan terdiri dari :**

a) Studi Kelayakan (Feasibility Study)

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

- (1) Teknis;**
- (2) Berdimensi spasial, menunjuk indikasi lokasi dan/atau lokasi berorientasi fisik;**
- (3) Berskala (terukur); dan**
- (4) Memanfaatkan data primer dan sekunder.**

Dokumen studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari:

- (1) Potensi demand;**
- (2) Kesesuaian dengan rencana tata ruang;**

- (3) **Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial, Operasional, Lingkungan dan Kelembagaan;**
- (4) **Dimensi spasial dengan menunjuk lokasi dan besaran fisik/biaya bersifat indikatif; dan**
- (5) **Jadwal dan pola implementasi.**

Dokumen Studi Kelayakan ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

b) Rencana Induk Pelabuhan Angkutan Penyeberangan meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan perairan, paling sedikit memuat :

- (1) **Kondisi saat ini dan perkiraan permintaan pelayanan sampai dengan 20 tahun ke depan;**
- (2) **Rencana peruntukan wilayah daratan dan perairan;**
- (3) **Rencana keselamatan dan keamanan pelayaran;**
- (4) **Rencana area pengembangan, keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain di lokasi pelabuhan;**
- (5) **Rencana fasilitas integrasi antar moda di dalam area pelabuhan;**
- (6) **Rencana estimasi kebutuhan pendanaan; dan**
- (7) **Rencana pentahapan pembangunan seluruh fasilitas pelabuhan beserta tahapan kebutuhan pembiayaan.**

Rencana Induk pelabuhan angkutan penyeberangan ditetapkan oleh Menteri untuk pelabuhan yang melayani angkutan lintas propinsi, Gubernur untuk angkutan antar kabupaten/kota dalam propinsi dan Bupati/Walikota untuk angkutan dalam kabupaten/kota.

Jangka waktu berlaku rencana induk pelabuhan penyeberangan adalah 20 (dua puluh) tahun dan dapat ditinjau ulang setiap 5 (lima) tahun.

c) Dokumen lingkungan;

Dokumen studi lingkungan sekurang-kurangnya terdiri dari:

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

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup;

Dokumen studi lingkungan terdiri dari:

- (1) Penyusunan AMDAL diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup; dan
- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Pengesahan dokumen:

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

d) Dokumen dampak lalu lintas;

Dokumen hasil studi Andalalin sekurang-kurangnya memuat :

- (1) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- (2) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini;
- (3) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
- (4) Analisis distribusi perjalanan;
- (5) Analisis pemilihan moda;
- (6) Analisis pembebanan perjalanan;
- (7) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
- (8) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;

- (9) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
- (10) Rencana pemantauan dan evaluasi; dan
- (11) Gambaran umum lokasi.

Dokumen dampak lalu lintas disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk jangka waktu 2 tahun.

e) Detail Engineering Design (DED) rencana pembangunan pelabuhan angkutan penyeberangan yang paling sedikit meliputi :

- (1) Hasil identifikasi titik;**
- (2) Lay out dan zonasi;**
- (3) Laporan survei meliputi hasil penyelidikan tanah, arus laut, batimetri, topografi, hydroceanografi dan hal yang terkait;**
- (4) Perhitungan struktur bangunan;**
- (5) Mekanikal elektrik;**
- (6) Gambar desain;**
- (7) Penempatan dan konstruksi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, kolam pelabuhan serta tata letak dan kapasitas peralatan di pelabuhan; dan**
- (8) Rencana anggaran biaya, spesifikasi teknis dan rencana kerja.**

f) Rencana Kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS)

g) Pasca Kontruksi yang memuat kesesuaian teknis dan Analisis Manfaat

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan :

- a) Dokumen studi kelayakan (FS) disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**
- b) Dokumen rencana induk disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan, dalam penyusunan rencana induk dapat juga dilakukan penyusunan dokumen Detail Engineering Design (DED) dalam waktu 6 s.d 12 bulan, dengan catatan dokumen**

rencana induk sudah menghasilkan layout plan pada bulan ke-4, dengan kondisi tersebut baru dapat dilakukan DED.

- c) Dokumen Lingkungan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan dan Dokumen Andalalin disusun dalam waktu 3 s.d 4 bulan, kedua dokumen tersebut dapat dilakukan secara paralel dalam 1 tahun anggaran.**
- d) Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.**

- 3) Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan Sungai dan Danau terdiri dari :**

Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan Sungai dan Danau terdiri dari :

a) Studi Kelayakan (Feasibility Study)

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

- (1) Teknis;**
- (2) Berdimensi spasial, menunjuk indikasi lokasi dan/atau lokasi berorientasi fisik;**
- (3) Berskala (terukur); dan**
- (4) Memanfaatkan data primer dan sekunder.**

Dokumen studi kelayakan dilakukan dalam 1 (satu) daerah aliran sungai dan/atau kawasan danau, yang sekurang-kurangnya terdiri dari:

- (1) Potensi demand;**
- (2) Kesesuaian dengan rencana tata ruang;**
- (3) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial, Operasional, Lingkungan dan Kelembagaan;**
- (4) Dimensi spasial dengan menunjuk lokasi dan besaran fisik/biaya bersifat indikatif; dan**
- (5) Jadwal dan pola implementasi.**

Dokumen Studi Kelayakan ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

b) Rencana Induk Pelabuhan Sungai dan Danau dilakukan dalam 1 (satu) daerah aliran sungai dan/atau kawasan danau meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan perairan, yang paling sedikit memuat :

- (1) Kondisi saat ini dan perkiraan permintaan pelayanan sampai dengan 20 tahun ke depan;**
- (2) Rencana peruntukan wilayah daratan dan perairan;**
- (3) Rencana keselamatan dan keamanan pelayaran;**
- (4) Rencana area pengembangan, keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain di lokasi pelabuhan;**
- (5) Rencana fasilitas integrasi antar moda di dalam area pelabuhan;**
- (6) Rencana estimasi kebutuhan pendanaan; dan**
- (7) Rencana pentahapan pembangunan seluruh fasilitas pelabuhan beserta tahapan kebutuhan pembiayaan.**

Rencana Induk pelabuhan Sungai dan Danau ditetapkan oleh Menteri untuk pelabuhan yang melayani angkutan lintas propinsi, Gubernur untuk angkutan antar kabupaten/kota dalam propinsi dan Bupati/Walikota untuk angkutan dalam kabupaten/kota.

Jangka waktu berlaku rencana induk pelabuhan penyeberangan adalah 20 (dua puluh) tahun dan dapat ditinjau ulang setiap 5 (lima) tahun.

c) Dokumen lingkungan;

Dokumen studi lingkungan sekurang-kurangnya terdiri dari:

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

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup;

Dokumen studi lingkungan terdiri dari:

- (1) Penyusunan AMDAL diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup; dan
- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Pengesahan dokumen :

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

d) Dokumen dampak lalu lintas;

Dokumen hasil studi Andalalin sekurang-kurangnya memuat :

- (1) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- (2) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini;
- (3) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
- (4) Analisis distribusi perjalanan;
- (5) Analisis pemilihan moda;
- (6) Analisis pembebanan perjalanan;
- (7) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
- (8) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
- (9) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
- (10) Rencana pemantauan dan evaluasi; dan
- (11) Gambaran umum lokasi.

Dokumen dampak lalu lintas disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk jangka waktu 2 tahun.

- e) **Detail Engineering Design (DED) rencana pembangunan pelabuhan sungai dan danau disusun untuk setiap simpul pelabuhan sungai dan danau yang paling sedikit meliputi :**
- (1) Hasil identifikasi titik;**
 - (2) Lay out dan zonasi;**
 - (3) Laporan survei meliputi hasil penyelidikan tanah, arus laut, batimetri, topografi, hydroceanografi dan hal yang terkait;**
 - (4) Perhitungan struktur bangunan;**
 - (5) Mekanikal elektrik;**
 - (6) Gambar desain;**
 - (7) Penempatan dan konstruksi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, kolam pelabuhan serta tata letak dan kapasitas peralatan di pelabuhan; dan**
 - (8) Rencana anggaran biaya, spesifikasi teknis dan rencana kerja.**
- f) **Rencana Kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS);**
- g) **Pasca Kontruksi yang memuat kesesuaian teknis dan Analisis Manfaat.**

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan Sungai dan Danau :

- a) **Dokumen studi kelayakan (FS) disusun untuk 1 (satu) daerah aliran sungai dan/atau kawasan danau dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**
- b) **Dokumen rencana induk disusun disusun untuk 1 (satu) daerah aliran sungai dan/atau kawasan danau dalam waktu 6 s.d 8 bulan, dalam penyusunan rencana induk dapat juga dilakukan penyusunan dokumen Detail Engineering Design (DED) untuk setiap simpul pelabuhan sungai dan danau dalam waktu 6 s.d 12 bulan, dengan catatan dokumen rencana induk sudah menghasilkan layout plan pada bulan ke-4, dengan kondisi tersebut baru dapat dilakukan DED.**
- c) **Dokumen Lingkungan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan dan Dokumen Andalalin disusun dalam waktu 3 s.d 4 bulan,**

kedua dokumen tersebut dapat dilakukan secara paralel dalam 1 tahun anggaran.

- d) **Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.**

- 4) Rencana Teknis Pengembangan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) terdiri dari :

a) Studi Kelayakan (Feasibility Study)

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

- (1) Teknis;**
- (2) Berdimensi spasial, menunjuk indikasi lokasi dan/atau lokasi berorientasi fisik;**
- (3) Berskala (terukur); dan**
- (4) Memanfaatkan data primer dan sekunder.**

Dokumen studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari:

- (1) Potensi demand;**
- (2) Kesesuaian dengan rencana tata ruang;**
- (3) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial, Operasional, Lingkungan dan Kelembagaan;**
- (4) Dimensi spasial dengan menunjuk lokasi dan besaran fisik/biaya bersifat indikatif; dan**
- (5) Jadwal dan pola implementasi.**

Dokumen Studi Kelayakan ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

b) Rencana Induk pengembangan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor di masa yang akan datang, paling sedikit memuat :

- (1) Kondisi saat ini dan perkiraan permintaan pelayanan sampai dengan 20 tahun ke depan;**

- (2) rencana pengembangan fasilitas utama dan fasilitas penunjang;
- (3) perubahan pola pergerakan kendaraan di dalam UPPKB;
- (4) perubahan pola pergerakan lalu lintas di luar UPPKB;
- (5) Perubahan pemanfaatan tata ruang di sekitar UPPKB;
- (6) Rencana estimasi kebutuhan pendanaan; dan
- (7) Rencana pentahapan pembangunan seluruh fasilitas UPPKB beserta tahapan kebutuhan pembiayaan.

Rencana induk pengembangan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor ditetapkan oleh Menteri Perhubungan untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dan dapat ditinjau ulang setiap 5 (lima) tahun.

c) Dokumen lingkungan

Dokumen studi lingkungan sekurang-kurangnya terdiri dari:

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

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup;

Dokumen studi lingkungan terdiri dari:

- (1) Penyusunan AMDAL diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup; dan
- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Pengesahan dokumen :

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

d) Dokumen Dampak Lalu Lintas

Dokumen hasil studi Andalalin sekurang-kurangnya memuat :

- (1) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- (2) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini;
- (3) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
- (4) Analisis distribusi perjalanan;
- (5) Analisis pemilihan moda;
- (6) Analisis pembebanan perjalanan;
- (7) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
- (8) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
- (9) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
- (10) Rencana pemantauan dan evaluasi; dan
- (11) Gambaran umum lokasi.

Dokumen dampak lalu lintas disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk jangka waktu 2 tahun.

e) DED (Detail Engineering Design) rencana pengembangan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor paling sedikit memuat :

- (1) Hasil identifikasi titik;**
- (2) Lay out;**
- (3) Hasil test tanah dan hal yang terkait;**
- (4) Gambar detail fasilitas pokok;**
- (5) Perhitungan struktur bangunan;**
- (6) Spesifikasi teknis;**
- (7) Mekanikal elektrik;**
- (8) Instalasi air dan drainase;**
- (9) Instalasi dan perangkat pemadam kebakaran;**
- (10) Perangkat media informasi;**
- (11) Perangkat keamanan, kesehatan dan keselamatan;**
- (12) Lansekap;**
- (13) Arsitektural; dan**
- (14) Rencana anggaran biaya.**

Dokumen Rancangan Teknis Terinci (DED) disahkan oleh Direktur teknis terkait dan mempunyai jangka waktu berlaku 5 (lima) tahun.

- f) Rencana kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS);**
- g) Rencana pengoperasian UPPKB; dan**
- h) Pasca kontruksi yang memuat kesesuaian teknis dan Analisis Manfaat.**

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) :

- a) Dokumen studi kelayakan (FS) disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**
- b) Dokumen rencana induk disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan, dalam penyusunan rencana induk dapat juga dilakukan penyusunan dokumen Detail Engineering Design (DED) dalam waktu 6 s.d 12 bulan, dengan catatan dokumen rencana induk sudah menghasilkan layout plan pada bulan ke-4, dengan kondisi tersebut baru dapat dilakukan DED.**
- c) Dokumen Lingkungan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan dan Dokumen Andalalin disusun dalam waktu 3 s.d 4 bulan, kedua dokumen tersebut dapat dilakukan secara paralel dalam 1 tahun anggaran.**

b. Rencana Teknis Pengembangan Sarana Perhubungan Darat terdiri dari:

- 1) Rencana Teknis pengembangan Sarana Jalan

Dokumen Rencana teknis pengembangan sarana jalan terdiri dari :

a) Studi Kebutuhan Penyediaan Sarana

Merupakan suatu appraisal guna mengetahui kelayakan dan jumlah sarana yang dibutuhkan. Studi bersifat teknis dan menggunakan data primer.

Dokumen studi sekurang-kurangnya terdiri dari:

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

(4) Jadwal dan pola implementasi.

b) Detail Desain/Rancang Bangun dan Kontruksi

Detail Desain/Rancang Bangun merupakan dokumen detail teknis pelaksanaan kegiatan di lapangan, yang bersifat, Sangat Teknis, Berdimensi spatial dan berskala (sangat terukur). Dokumen Detail/Rancang Bangun sekurang-kurangnya berisi spesifikasi teknis dan acuan konstruksi fisik.

Hasil dari dokumen rancang bangun/detail desain digunakan untuk dokumen RKS yang sekurang-kurang terdiri dari:

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

c) Tahap pasca kontruksi

Merupakan dokumen Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek, yaitu evaluasi perbandingan terhadap besaran indikator-indikator perencanaan antara rencana dan realisasi, yang merupakan masukan bagi penyempurnaan pada tahapan rencana berikutnya.

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis pengembangan Sarana Jalan :

- a) Dokumen Studi Kebutuhan Penyediaan Sarana Jalan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**
- b) Dokumen Detail Desain/Rancang Bangun disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**

Kedua dokumen di atas dapat disusun dalam 1 tahun anggaran.

2) Rencana Teknis Pengembangan Sarana Sungai Danau dan Penyeberangan

Rencana teknis pengembangan sarana sungai danau dan penyeberangan terdiri dari dokumen :

a) Studi Kebutuhan Penyediaan Sarana

Merupakan suatu appraisal guna mengetahui kelayakan dan jumlah sarana yang dibutuhkan. Studi bersifat teknis dan menggunakan data primer.

Dokumen studi sekurang-kurangnya terdiri dari:

- (1) Potensi demand.
- (2) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial dan Operasional.
- (3) Jumlah Kebutuhan.
- (4) Jadwal dan pola implementasi.

b) Detail Desain/Rancang Bangun

Detail Desain/Rancang Bangun merupakan dokumen detail teknis pelaksanaan kegiatan di lapangan, yang bersifat, Sangat Teknis, Berdimensi spatial dan berskala (sangat terukur). Dokumen Detail/Rancang Bangun sekurang-kurangnya berisi spesifikasi teknis dan acuan konstruksi fisik.

c) Tahap Konstruksi

Terdiri dari dokumen Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) yang sekurang-kurang terdiri dari:

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

d) Tahap pasca konstruksi

Merupakan dokumen Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek, yaitu evaluasi perbandingan terhadap besaran indikator-indikator perencanaan antara rencana dan realisasi, yang merupakan masukan bagi penyempurnaan pada tahapan rencana berikutnya.

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan Sarana Sungai Danau dan Penyeberangan :

- a) **Dokumen Studi Kebutuhan Penyediaan Sarana Sungai Danau dan Penyeberangan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**
- b) **Dokumen Detail Desain/Rancang Bangun disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**

Kedua dokumen di atas dapat disusun dalam 1 tahun anggaran.

c. Rencana Teknis Pengembangan dan Pengendalian Lalu Lintas terdiri dari :

1) Rencana Teknis Pengembangan Halte Sungai dan Danau terdiri dari :

a) Studi Kelayakan (Feasibility Study)

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

(1) Teknis;

(2) Berdimensi spasial, menunjuk indikasi lokasi dan/atau lokasi berorientasi fisik;

(3) Berskala (terukur);

(4) Memanfaatkan data primer dan sekunder.

Dokumen studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari:

(1) Potensi demand;

(2) Kesesuaian dengan rencana tata ruang;

(3) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial, Operasional, Lingkungan dan Kelembagaan;

(4) Dimensi spasial dengan menunjuk lokasi dan besaran fisik/biaya bersifat indikatif;

(5) Keterpaduan intra dan antar moda;

(6) Aksesibilitas terhadap hinterland;

(7) Koordinat titik Halte;

(8) Keamanan dan keselamatan pelayaran;

(9) Jadwal dan pola implementasi.

Dokumen Studi Kelayakan ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

b) Dokumen lingkungan

Dokumen studi lingkungan sekurang-kurangnya terdiri dari:

(1) Kelayakan teknis lingkungan, sosial budaya dan ekonomi;

(2) Rekomendasi dan solusi pemecahan masalah lingkungan.

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup;

Dokumen studi lingkungan terdiri dari:

- (1) Penyusunan AMDAL diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup;
- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Pengesahan dokumen :

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

c) DED (Detail Engineering Design) rencana pengembangan Halte Sungai dan Danau paling sedikit memuat :

- (1) Hasil identifikasi titik;**
- (2) Lay out;**
- (3) Hasil test tanah, arus sungai dan danau, bathimetry, topografi, dan hal yang terkait Hasil test tanah dan hal yang terkait;**
- (4) Detail design;**
- (5) Perhitungan struktur bangunan;**
- (6) Sistem standar;**
- (7) Penempatan dan konstruksi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan perambuan;**
- (8) Rencana anggaran biaya, spesifikasi teknis dan rencana kerja.**

Dokumen Rancangan Teknis Terinci (DED) disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan mempunyai jangka waktu berlaku 5 (lima) tahun.

- d) Rencana kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS);**
- e) Rencana pengoperasian Halte Sungai dan Danau;**
- f) Pasca kontruksi yang memuat kesesuaian teknis dan Analisis Manfaat.**

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan Halte Sungai dan Danau :

- a) **Dokumen studi kelayakan (FS) disusun dalam waktu 6 s.d 7 bulan.**
 - b) **Dokumen Detail Engineering Design (DED) disusun dalam waktu 6 s.d 7 bulan.**
 - c) **Dokumen Lingkungan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**
- 2) Rencana Teknis Pengerukan Alur Pelayaran Sungai, Danau dan Kolam Pelabuhan Penyeberangan terdiri dari :

a) Dokumen lingkungan

Dokumen studi lingkungan sekurang-kurangnya terdiri dari:

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

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup;

Dokumen studi lingkungan terdiri dari:

- (1) Penyusunan AMDAL diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup; dan
- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Pengesahan dokumen :

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

b) DED (Detail Engineering Design) Pengerukan Alur Pelayaran Sungai, Danau dan Kolam Pelabuhan Penyeberangan paling sedikit memuat :

- (1) Hasil identifikasi lokasi pendangkalan;**
- (2) Hasil test tanah yang dikeruk, arus sungai dan danau, dan kolam pelabuhan penyeberangan, bathimetry, topografi, dan hal yang terkait;**
- (3) Peta Bathimetry lokasi pengerukan;**
- (4) Detail design meliputi potongan memanjang dan potongan melintang;**
- (5) Perhitungan laju sedimen;**
- (6) Koordinat Lokasi hasil Pengerukan;**
- (7) Penempatan dan konstruksi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan perambuan;**
- (8) Rencana anggaran biaya, spesifikasi teknis dan rencana kerja.**

Dokumen Rancangan Teknis Terinci (DED) disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan mempunyai jangka waktu berlaku 5 (lima) tahun.

c) Rencana konstruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS);

d) Pasca konstruksi yang memuat kesesuaian teknis dan Analisis Manfaat.

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengerukan Alur Pelayaran Sungai, Danau dan Kolam Pelabuhan Penyeberangan :

a) Dokumen Detail Engineering Design (DED) disusun dalam waktu 7 s.d 8 bulan.

b) Dokumen Lingkungan :

(1) UKL/UPL disusun dalam waktu 6 s.d 7 bulan.

(2) AMDAL disusun dalam waktu 8 s.d 10 bulan.

3) Rencana Teknis Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan terdiri dari :

a)SID (Survey Investigation and Design)

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

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

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

- (1) Hasil identifikasi titik lokasi rencana pemasangan perlengkapan jalan; dan**
- (2) Gambar desain teknis perlengkapan jalan.**

Dokumen SID (Survey Investigation and Design) disahkan oleh Direktur Lalu Lintas Perhubungan Darat dan mempunyai jangka waktu berlaku 5 (lima) tahun.

b) DED (Detail Engineering Design) Pengerukan Alur Pelayaran Sungai, Danau dan Kolam Pelabuhan Penyeberangan paling sedikit memuat :

- (1) Data inventarisasi perlengkapan jalan per segmen ruas jalan nasional eksisting;**
- (2) Peta titik lokasi penempatan kebutuhan perlengkapan jalan;**
- (3) Data kebutuhan perlengkapan jalan hingga ruas tuntas;**
- (4) Peta DED Perlengkapan Jalan berskala 1:100;**
- (5) Spesifikasi teknis;**
- (6) Rencana estimasi kebutuhan pendanaan; dan**
- (7) Rencana pentahapan pembangunan seluruh perlengkapan jalan di ruas jalan nasional beserta tahapan kebutuhan pembiayaan.**

Dokumen Rancangan Teknis Terinci (DED) disahkan oleh Direktur Lalu Lintas Perhubungan Darat dan mempunyai jangka waktu berlaku 5 (lima) tahun.

- c) Rencana kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS);**
- d) Pasca kontruksi yang memuat kesesuaian teknis dan Analisis Manfaat.**

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan :

- a) **Dokumen Survey Investigation and Design (SID) disusun dalam waktu 3 s.d 4 bulan.**
- b) **Dokumen Detail Engineering Design (DED) disusun dalam waktu 6 s.d 12 bulan.**
- c) **Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.**

Dokumen SID dan DED dapat disusun dalam 1 tahun anggaran, dengan catatan DED dilakukan setelah dihasilkan dokumen SID.

- 4) **Rencana Teknis Pembangunan Area Traffic Control System (ATCS) terdiri dari :**

a) DED (Detail Engineering Design) Pembangunan Area Traffic Control System (ATCS) paling sedikit memuat :

- (1) **Spesifikasi Teknis Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)**
- (2) **Spesifikasi Teknis Rambu;**
- (3) **Spesifikasi Teknis Perangkat Detektor Kendaraan;**
- (4) **Spesifikasi Teknis Perangkat Kamera;**
- (5) **Spesifikasi Teknis Perangkat Display Information System atau Variable Message Sign;**
- (6) **Spesifikasi Teknis Jaringan Data (Networking);**
- (7) **Spesifikasi Teknis perangkat Pusat Kendali;**
- (8) **Invetarisasi Simpang dan Ruas Jalan;**
- (9) **Jarak antar simpang;**
- (10) **Gambar Teknis Tiang dan Perhitungan struktur pondasi tiang beserta perangkat lainnya;**
- (11) **Rencana anggaran biaya.**

Dokumen Rancangan Teknis Terinci (DED) disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan mempunyai jangka waktu berlaku 5 (lima) tahun.

- b) Rencana kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS);**
- c) Rencana pengoperasian Area Traffic Control System (ATCS);**
- d) Pasca kontruksi yang memuat kesesuaian teknis dan Analisis Manfaat.**

Penyusunan dokumen Rencana Teknis Pembangunan Area Traffic Control System (ATCS) yaitu dokumen Detail Engineering Design (DED) yang disusun dalam waktu 2 s.d 6 bulan. Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.

- d. Rencana Teknis Pengembangan dan Pengendalian Keselamatan terdiri dari:
 - 1) Rencana Teknis Rute Aman Selamat Sekolah (RASS);
 - 2) Rencana Teknis Zona Aman Selamat Sekolah (ZOSS);
 - 3) Rencana Teknis Taman Edukatif (Keselamatan Transportasi Darat);
 - 4) Rencana Teknis Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK);
 - 5) Rencana Teknis Pembangunan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO);
 - 6) Rencana Teknis Implementasi Manajemen/Batas Kecepatan.
 - e. Rencana Teknis Pengembangan Pendukung Lainnya terdiri dari :
 - 1) Optimalisasi pembangunan prasarana;
 - 2) Penyiapan perangkat organisasi dan kelembagaan;
 - 3) Penyiapan naskah akademis peraturan perundang undangan;
 - 4) Pembinaan dan pengembangan Sumber daya manusia;
 - 5) Penetapan standar pelayanan;
 - 6) Penetapan tarif.
2. Rencana Teknis Pengembangan Perkeretaapian, terdiri dari dokumen yang terkait dengan :
- a. Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perkeretaapian;
 - b. Rencana Teknis Pengembangan Keselamatan Perkeretaapian;
 - c. Rencana teknis pengembangan pendukung lainnya;

Substansi dari dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

a. Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perkeretaapian;

Rencana teknis pengembangan prasarana perkeretaapian, antara lain :

1) Studi Kelayakan (Feasibility Study)

Dokumen studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari :

- a) Potensi demand;
- b) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Sosial dan Lingkungan, Finansial dan Operasional;
- c) Dimensi spasial dengan menunjuk lokasi dan besaran fisik/biaya bersifat indikatif;
- d) Jadwal dan pola implementasi.

Dokumen Studi Kelayakan ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

2) Survei, Investigasi dan Rancangan Dasar/Basic Engineering Design/penetapan trase

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

- a) Trase jalur kereta api;
- b) Hasil identifikasi survei topografi setiap 1 (satu) kilometer;
- c) Hasil tes tanah setiap 5 (lima) kilometer;
- d) Hasil survei hidrologi;
- e) Lay out empalsemen;
- f) Desain umum fasilitas pokok (stasiun, jembatan dan track);
- g) Pola operasi;
- h) Indikasi kebutuhan anggaran biaya.

Hasil dari pelaksanaan Survei, Investigasi dan Rancangan Dasar adalah trase jalur kereta api yang ditetapkan oleh :

- a) Menteri, untuk trase jalur kereta api yang melintasi batas wilayah provinsi;
- b) Gubernur, untuk trase jalur kereta api yang melintasi batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi setelah mendapat persetujuan dari Menteri;

c) Bupati/walikota, untuk trase jalur kereta api yang berada dalam kabupaten/kota setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan persetujuan dari Menteri.

Trase jalur kereta api dimaksud berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun.

3) Dokumen Lingkungan

Dokumen studi lingkungan sekurang-kurangnya terdiri dari:

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

Ketentuan selengkapnya tentang studi AMDAL diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup;

Dokumen studi lingkungan terdiri dari:

- (1) Penyusunan AMDAL diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup;
- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Pengesahan dokumen :

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

4) Dokumen Dampak Lalu Lintas

Dokumen hasil studi Andalalin sekurang-kurangnya memuat :

- a) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- b) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini;
- c) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
- d) Analisis distribusi perjalanan;
- e) Analisis pemilihan moda;
- f) Analisis pembebanan perjalanan;

- g) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
- h) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
- i) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
- j) Rencana pemantauan dan evaluasi; dan
- k) Gambaran umum lokasi.

Dokumen dampak lalu lintas disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk jangka waktu 2 tahun.

5) Detailed Engineering Design (DED);

Dokumen Rancangan Teknis Terinci sekurang-kurangnya berisi:

- a) Hasil identifikasi survei topografi tiap 25-50 meter;
- b) Hasil tes tanah setiap 50-500 meter;
- c) Hasil survei hidrologi;
- d) Spesifikasi teknis : jalur KA, stasiun, jembatan, fasilitas operasi;
- e) Gambar teknis : jalur KA, stasiun, jembatan, fasilitas operasi;
- f) Acuan konstruksi fisik; dan
- g) Rencana anggaran biaya.

Dokumen Rancangan Teknis Terinci disahkan oleh Direktur teknis terkait dan mempunyai jangka waktu berlaku 5 (lima) tahun.

6) Rencana Kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS);

Dokumen RKS sekurang-kurang terdiri dari:

- a) Spesifikasi teknis;
- b) Acuan konstruksi fisik;
- c) Jadwal pelaksanaan;
- d) Mekanisme pelaksanaan; dan
- e) Mekanisme pengawasan.

Dokumen Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek-menengah (maksimum 5 tahun) dengan ketentuan harus ditinjau ulang kembali sebelum dilakukan konstruksi. Penyusunan dan tinjau ulang dokumen Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) antara lain harus memperhatikan dokumen Rancangan Rinci dan hasil Studi Amdal

7) Kajian kemanfaatan.

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perkeretaapian :

a) **Dokumen studi kelayakan (FS) disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.**

b) **Dokumen Survei, Investigasi dan Rancangan Dasar disusun dalam waktu 6 s.d 12 bulan.**

c) **Dokumen Detail Engineering Design (DED) disusun dalam waktu 6 s.d 12 bulan.**

d) **Dokumen Lingkungan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan dan Dokumen Andalalin disusun dalam waktu 3 s.d 4 bulan, kedua dokumen tersebut dapat dilakukan secara paralel dalam 1 tahun anggaran.**

e) Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.

b. Rencana Teknis Pengembangan Keselamatan;

Rencana teknis pengembangan keselamatan perkeretaapian antara lain :

1) Rencana aksi Peningkatan keselamatan & keamanan;

2) Penetapan Standar keselamatan perkeretaapian;

3) Basic Engginering Desain (BED) penyediaan prasana penunjang keselamatan.

4) Kajian kemanfaatan.

Seluruh dokumen Rencana Teknis Pengembangan Keselamatan disusun dalam waktu 4 s.d 6 bulan.

c. Rencana teknis pendukung lainnya;

Rencana teknis pendukung lainnya antara lain :

1) Masterplan pengembangan organisasi dan kelembagaan;

2) Naskah akademis peraturan perundang undangan;

3) Masterplan pengembangan Sumber Daya Manusia perkeretaapian;

4) Penetapan standar pelayanan minimal; dan

5) Rencana Pengembangan Angkutan Subsidi dan Keperintisan KA.

Seluruh dokumen Rencana Teknis pendukung lainnya disusun dalam waktu 4 s.d 6 bulan.

3. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Laut, terdiri dari dokumen yang terkait dengan:

- a. Rencana Teknis Pengembangan Lalu Lintas Angkutan Laut;
- b. Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan;
- c. Rencana Teknis Pengembangan Navigasi Pelayaran;
- d. Rencana Teknis Penjagaan Laut dan Pantai; dan
- e. Rencana Teknis Pengembangan Pendukung Lainnya.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

a. Rencana Teknis Pengembangan Lalu Lintas Angkutan Laut, terdiri antara lain :

1) Pengembangan jaringan trayek angkutan laut, terdiri :

- a)Kebutuhan, kapasitas, pola dan arah pengembangan jaringan trayek angkutan laut penumpang, barang, hewan dalam negeri; dan
- b) Kebutuhan, kapasitas, pola dan arah pengembangan jaringan trayek angkutan laut penumpang, hewan dan barang luar negeri.

2) Pengembangan armada kapal niaga nasional, terdiri rencana :

- a)Kebutuhan, kapasitas, pola dan arah pengembangan armada angkutan laut penumpang, barang, hewan dalam negeri; dan
- b) Kebutuhan, kapasitas, pola dan arah pengembangan armada angkutan laut penumpang, hewan dan barang luar negeri.

3) Pengembangan Pengusahaan Angkutan Laut dan Usaha Jasa Terkait

- a)Dokumen kebutuhan dan pola pengembangan pengusahaan angkutan laut; dan
- b) Dokumen kebutuhan dan pola pengembangan usaha jasa terkait.

4) Pengembangan Pelayanan Publik Angkutan Laut

- a)Dokumen kebijakan dan arah pengembangan pelayanan publik angkutan laut; dan
- b) Dokumen kebutuhan dan peningkatan pelayanan publik angkutan laut.

5) Penguatan azas cabotage dan peningkatan pangsa muatan yang wajar untuk angkutan laut luar negeri (beyond cabotage)

- a)Dokumen penguatan azas cabotage; dan

- b) Dokumen peningkatan pangsa muatan yang wajar untuk angkutan laut luar negeri (beyond cabotage).
- b. Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan, terdiri antara lain :
 - 1) Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul

Rencana teknis pengembangan Pelabuhan terdiri dari :

- a) Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study)

Merupakan deskripsi kebutuhan riil pembangunan pelabuhan baru pada suatu wilayah tertentu berdasarkan pertimbangan aspek ekonomi, sosial dan teknis sehingga rekomendasi indikasi paling layak pada wilayah tersebut tersebut guna dapat dilanjutkan secara optimal untuk kegiatan Studi Kelayakan dan seterusnya.

Dokumen Pra Studi Kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari :

- (1) Data Potensi Demand;
- (2) RT/RW Provinsi/Kabupaten;
- (3) Tatrawil/Tatralock;
- (4) Data BPS, BMKG, Dishidros ;
- (5) Data Kinerja pelabuhan eksisting;
- (6) Jarak antar pelabuhan (radius);
- (7) Rencana pola ruang (lindung);
- (8) Interview dan kuesioner persepsi stakeholders;
- (9) Data potensi komoditas pelabuhan ;
- (10) Data detail kondisi lokasi rencana pelabuhan;
- (11) Data kondisi perekonomian di sekitar rencana lokasi pelabuhan;
- (12) Data system dan jaringan transportasi di sekitar rencana lokasi pelabuhan;
- (13) Analisis kebijakan, Analisis transportasi wilayah, Analisis ekonomi wilayah, Analisis sosial kependudukan, Analisis rona lingkungan hidup, Analisis teknis lokasi;
- (14) Penilaian dan pembobotan (Scoring); dan
- (15) Kajian Kelayakan (Prioritas lokasi pelabuhan).

Dokumen Pra Studi Kelayakan disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

b) Studi Kelayakan (Feasibility Study)

Studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari :

- (1) Data Potensi Demand;
- (2) Data dan Survey Lapangan
 - Survei Topografi luas area >5Ha;
 - Survei Bathimetri ≥ 50 Ha dengan interval 50 meter;
 - Survey Hidrooseanografi
 - Survey permintaan jasa angkutan laut
 - Identifikasi dampak lingkungan hidup/rona awal lingkungan
- (3) Rencana tata guna lahan dan prasarana fisik ;
- (4) Sistem Transportasi Nasional;
- (5) Tataran Transportasi wilayah;
- (6) Tataran transportasi lokal;
- (7) Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Kabupaten/Kota;
- (8) Data Jaringan Prasarana transportasi dan rencana pengembangannya (jika telah ada);
- (9) Hasil kajian awal terhadap kelayakan aspek tata ruang, teknis, ekonomi sosial, dan keselamatan pelayaran;
- (10) Jenis dan Ukuran kapal yang akan dilayani;
- (11) Jenis dan volume muatan;
- (12) Keterkaitan lokasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET), serta kawasan strategis pembangunan nasional lainnya
- (13) Data daerah khusus, daerah tertinggal, dan pulau terluar;
- (14) Data daerah rawan bencana
- (15) Data Sosial Ekonomi Wilayah
- (16) Fisiografi, Topografi dan Meteorologi
- (17) Peta lokasi
- (18) Peta tata guna lahan
- (19) Data status kepemilikan lahan di lokasi rencana pelabuhan

- (20) Data meteorologi dan klimatologi (suhu, udara, kelembaban, arah angin dan kecepatan angin, curah hujan, gempa)
- (21) Informasi mengenai daerah konservasi.
- (22) Kondisi eksisting fasilitas pelabuhan pada rencana lokasi pelabuhan
- (23) Data kondisi alur pelayaran;
- (24) Data SBNP; dan
- (25) Data operasional rencana pelabuhan.

Dokumen Studi Kelayakan disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

- c) Rencana Induk Pelabuhan meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan perairan, paling sedikit memuat :
 - (1) Rencana Tata ruang ;
 - (2) Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
 - (3) Gambaran umum wilayah studi ;
 - (4) Survey Bathymetri seluas ±30 Ha;
 - (5) Survey Topografi seluas ±10 Ha;
 - (6) Pengamatan pasang surut;
 - (7) Pengukuran arus;
 - (8) Kondisi Eksisting Pelabuhan;
 - (9) Hinterland;
 - (10) Data teknis pelabuhan ;
 - (11) Perkembangan arus kunjungan kapal, barang dan penumpang pelabuhan ;
 - (12) Analisis perkiraan permintaan jasa angkutan laut;
 - (13) Spesifikasi kapal;
 - (14) Jenis dan volume muatan;
 - (15) Data SBNP;
 - (16) Analisa perkembangan wilayah;
 - (17) Analisa awal prakiraan permintaan jasa angkutan;
 - (18) Rencana Tahapan Pengembangan Pelabuhan;
 - (19) Zonasi Pemanfaatan ruang pelabuhan ;
 - (20) Kajian lingkungan pelabuhan ; dan
 - (21) Analisa ekonomi finansial.

Dokumen Studi Kelayakan disahkan sesuai Undang-Undang yang berlaku setelah mendapatkan persetujuan teknis dari Ditjen Hubla dengan masa berlaku selama 20 tahun dan dapat direview 5 tahun.

d) Dokumen lingkungan

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

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

Dokumen studi lingkungan terdiri dari :

- (1) Penyusunan Amdal atau DELH (Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup) diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup; dan
- (2) Penyusunan UKL-UPL atau DPLH (Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup) diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

e) Dokumen Dampak Lalu Lintas

Dokumen hasil studi Andalalin sekurang-kurangnya memuat :

- (1) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- (2) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini;

- (3) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
- (4) Analisis distribusi perjalanan;
- (5) Analisis pemilihan moda;
- (6) Analisis pembebanan perjalanan;
- (7) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
- (8) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
- (9) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
- (10) Rencana pemantauan dan evaluasi; dan
- (11) Gambaran umum lokasi.

Dokumen dampak lalu lintas Disahkan oleh untuk jalan Nasional disahkan oleh Menteri, jalan Provinsi oleh Gubernur, jalan Kabupaten oleh Bupati dan jalan kota oleh Walikota dengan masa berlaku selama 2 tahun.

f) Survey Investigation and Design (SID)

Merupakan kelanjutan dokumen studi kelayakan (FS) dan Rencana Induk Pelabuhan (RIP). Dokumen Survei Investigasi dan Desain (SID) Fasilitas Pelabuhan merupakan dokumen perencanaan desain dasar (Basic Design) yang akan digunakan sebagai dasar penyusunan dokumen detail desain teknis / DED (Detailed Engineering Design).

Dokumen Survey Investigation and Design (SID) sekurang-kurangnya memuat :

- (1) Resume dokumen Rencana Induk Pelabuhan (RIP) yang mencakup data dan analisa potensi wilayah hinterland pelabuhan, kriteria peruntukkan pelabuhan, arah pengembangan pelabuhan jangka pendek, menengah, dan panjang, serta kapasitas kriteria desain pelabuhan jangka pendek, menengah, dan panjang;
- (2) Survei topografi > 20 Ha;

- (3) Survei hidro-oceanografi > 60 Ha; dan
- (4) Analisa hidro-oceanografi dan pemilihan orientasi layout arah dermaga.

Output dari studi Dokumen Survei Investigation Desain (SID) adalah Layout Fasilitas Pelabuhan dengan orientasi layout arah dermaga dan trestle hingga pengembangan jangka panjang.

Dokumen Survei Investigation Desain (SID) disahkan oleh Direktur Teknis dengan masa berlaku selama 5 tahun.

g) Dokumen Detail Engineering Design (DED)

Merupakan dokumen yang mendetailkan desain teknis fasilitas pelabuhan yang direncanakan oleh Dokumen Rencana Induk Pelabuhan (RIP) dan Survei Investigasi dan Desain (SID). Dokumen Detail Engineering Desain (DED) merupakan acuan dan syarat mutlak bagi pelaksanaan pembangunan fisik fasilitas pelabuhan.

Lingkup studi dari Dokumen Detail Engineering Desain (DED) Fasilitas Pelabuhan untuk Pelabuhan Utama dan Pengumpul sekurang kurangnya terdiri dari :

- (1) Survei dan analisa penyelidikan tanah lapangan dan laboratorium, dimana jarak penyelidikan antar titik deep boring tidak lebih dari 60 m; dan
- (2) Analisa perhitungan struktur fasilitas pelabuhan.

Output dari Dokumen Detail Engineering Desain (DED) Fasilitas Pelabuhan untuk Pelabuhan Utama dan Pengumpul sekurang kurangnya terdiri dari :

- (1) Dokumen perhitungan detail desain konstruksi hingga pengembangan jangka panjang
- (2) Dokumen Gambar Desain Rencana Fasilitas Pelabuhan Pokok dan Penunjang hingga pengembangan jangka panjang;
- (3) Dokumen Spesifikasi Teknis hingga pengembangan jangka panjang; dan

- (4) Dokumen Bill of Quantity (BOQ) pembangunan fasilitas pelabuhan hingga pengembangan jangka panjang.

Dokumen Dokumen Detail Engineering Design (DED) disahkan oleh Direktur Teknis dengan masa berlaku selama 5 tahun.

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan :

- a) Dokumen Pra studi kelayakan disusun dalam waktu 3 s.d 5 bulan;
- b) Dokumen studi kelayakan (FS) disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan (bisa dilaksanakan dalam 1 tahun dengan catatan jika hasil Pra FS layak dapat dilanjutkan dengan studi FS);
- c) Dokumen Rencana Induk disusun dalam jangka waktu 6 s.d 8 bulan;
- d) Dokumen Survey Investigation and Design (SID) disusun dalam waktu 6 s.d 12 bulan (bisa dilaksanakan dalam 1 tahun dengan catatan studi rencana induk sudah menghasilkan layout plan (bulan ke-4) baru bisa dilaksanakan SID);
- e) Detail Engineering Desain (DED) disusun dalam waktu 6 s.d 12 bulan (bisa dilaksanakan dalam 1 tahun dengan catatan studi rencana induk sudah menghasilkan layout plan (bulan ke-4) baru bisa dilaksanakan DED);
- f) Dokumen lingkungan disusun mengikuti peraturan yang ditetapkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup;
- g) Dokumen Andalalin disusun dalam waktu 3 s.d 4 Bulan (bisa dilaksanakan dalam 1 tahun anggaran dengan paralel);
- h) Administrasi seluruh dokumen diatas diselesaikan dalam waktu paling lambat 2 bulan dengan catatan dokumen telah dilengkapi dan telah melalui proses asistensi, untuk administrasi dokumen lingkungan mengikuti peraturan yang ditetapkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup.

- 2) Pelabuhan Pengumpan Regional dan Pelabuhan Pengumpan Lokal Rencana teknis pengembangan Pelabuhan terdiri dari :
- a) Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study).

Merupakan deskripsi kebutuhan riil pembangunan pelabuhan baru pada suatu wilayah tertentu berdasarkan pertimbangan aspek ekonomi, sosial dan teknis sehingga rekomendasi indikasi paling layak pada wilayah tersebut tersebut guna dapat dilanjutkan secara optimal untuk kegiatan Studi Kelayakan dan seterusnya.

Dokumen Pra Studi Kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari :

- (1) Data Potensi Demand;
- (2) RT/RW Provinsi/Kabupaten;
- (3) Tatrawil/Tatralock;
- (4) Data BPS, BMKG, Dishidros ;
- (5) Data Kinerja pelabuhan eksisting;
- (6) Jarak antar pelabuhan (radius);
- (7) Rencana pola ruang (lindung);
- (8) Interview dan kuesioner persepsi stakeholders;
- (9) Data potensi komoditas pelabuhan ;
- (10) Data detail kondisi lokasi rencana pelabuhan;
- (11) Data kondisi perekonomian di sekitar rencana lokasi pelabuhan;
- (12) Data system dan jaringan transportasi di sekitar rencana lokasi pelabuhan;
- (13) Analisis kebijakan, Analisis transportasi wilayah, Analisis ekonomi wilayah, Analisis sosial kependudukan, Analisis rona lingkungan hidup, Analisis teknis lokasi;
- (14) Penilaian dan pembobotan (Scoring); dan
- (15) Kajian Kelayakan (Prioritas lokasi pelabuhan).

Dokumen Pra Studi Kelayakan disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

b) Studi Kelayakan (Feasibility Study)

Studi kelayakan sekurang-kurangnya terdiri dari :

- (1) Data Potensi Demand;
- (2) Data dan Suvey Lapangan
 - Survei Topografi (Pengumpan Regional : 3-5 Ha dan Pengumpan Lokal : 3 Ha);
 - Survei Bathimetri : ≥ 50 Ha dan interval 50 meter

- Survey Hidrooseanografi
 - Survey permintaan jasa angkutan laut
 - Identifikasi dampak lingkungan hidup/rona awal lingkungan
- (3) Rencana tata guna lahan dan prasarana fisik ;
 - (4) Sistem Transportasi Nasional;
 - (5) Tataran Transportasi wilayah;
 - (6) Tataran transportasi lokal;
 - (7) Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Kabupaten/Kota;
 - (8) Data Jaringan Prasarana transportasi dan rencana pengembangannya (jika telah ada);
 - (9) Hasil kajian awal terhadap kelayakan aspek tata ruang, teknis, ekonomi sosial, dan keselamatan pelayaran;
 - (10) Jenis dan Ukuran kapal yang akan dilayani;
 - (11) Jenis dan volume muatan;
 - (12) Keterkaitan lokasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET), serta kawasan strategis pembangunan nasional lainnya ;
 - (13) Data daerah khusus, daerah tertinggal, dan pulau terluar;
 - (14) Data daerah rawan bencana;
 - (15) Data Sosial Ekonomi Wilayah;
 - (16) Fisiografi, Topografi dan Meteorologi;
 - (17) Peta lokasi ;
 - (18) Peta tata guna lahan ;
 - (19) Data status kepemilikan lahan di lokasi rencana pelabuhan;
 - (20) Data meteorologi dan klimatologi (suhu, udara, kelembaban, arah angin dan kecepatan angin, curah hujan, gempa);
 - (21) Informasi mengenai daerah konservasi;
 - (22) Kondisi eksisting fasilitas pelabuhan pada rencana lokasi pelabuhan;
 - (23) Data kondisi alur pelayaran;
 - (24) Data SBNP;
 - (25) Data operasional rencana pelabuhan;
 - (26) Survei dan topografi dan hidro-oceanografi; dan
 - (27) Analisa hidro-oceanografi dan pemilihan orientasi layout arah dermaga.

Dokumen Studi Kelayakan disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

c) Rencana Induk Pelabuhan meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan perairan, paling sedikit memuat :

- (1) Rencana Tata ruang ;
- (2) Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
- (3) Gambaran umum wilayah studi ;
- (4) Survey Bathymetri seluas ±30 Ha;
- (5) Survey Topografi seluas ±10 Ha;
- (6) Pengamatan pasang surut;
- (7) Pengukuran arus;
- (8) Kondisi Eksisting Pelabuhan;
- (9) Hinterland;
- (10) Data teknis pelabuhan;

- (11) Perkembangan arus kunjungan kapal, barang dan penumpang pelabuhan ;
- (12) Analisis perkiraan permintaan jasa angkutan laut;
- (13) Spesifikasi kapal;
- (14) Data SBNP ;
- (15) Analisa perkembangan wilayah;
- (16) Analisa awal prakiraan permintaan jasa angkutan;
- (17) Rencana Pengembangan Pelabuhan;
- (18) Zonasi Pemanfaatan ruang pelabuhan;
- (19) Kajian lingkungan pelabuhan; dan
- (20) Analisa ekonomi finansial.

Dokumen Rencana Induk disahkan sesuai Undang-Undang yang berlaku setelah mendapatkan persetujuan teknis dari Ditjen Hubla dengan masa berlaku selama 20 tahun dan dapat direview 5 tahun.

d) Dokumen lingkungan

Merupakan suatu kajian dampak positif dan negatif dari suatu rencana kegiatan yang dipakai sebagai alat dalam memutuskan kelayakan lingkungan suatu kegiatan; sedangkan kajian dampak positif dan negatif tersebut disusun dengan

mempertimbangkan antara lain aspek Kimiawi, Biologi, Sosial-Ekonomi, Sosial-Budaya, dan Kesehatan Masyarakat.

Studi lingkungan bersifat:

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

Dokumen studi lingkungan terdiri dari :

- (1) Penyusunan Amdal atau DELH (Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup) diperuntukkan untuk setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang berdampak penting terhadap lingkungan hidup;
- (2) Penyusunan UKL-UPL atau DPLH (Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup) diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

e) Dokumen Dampak Lalu Lintas

Dokumen hasil studi Andalalin sekurang-kurangnya memuat :

- (1) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- (2) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini; dan
- (3) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan Akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis
Transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
- (4) Analisis distribusi perjalanan;
- (5) Analisis pemilihan moda;
- (6) Analisis pembebanan perjalanan;
- (7) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
- (8) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak lalu lintas;

- (9) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
- (10) Rencana pemantauan dan evaluasi ; dan
- (11) Gambaran umum lokasi.

Dokumen dampak lalu lintas Disahkan oleh untuk jalan Nasional disahkan oleh Menteri, jalan Provinsi oleh Gubernur, jalan Kabupaten oleh Bupati dan jalan kota oleh Walikota dengan masa berlaku selama 2 tahun.

f) Dokumen Detail Engineering Design (DED)

Merupakan dokumen yang mendetailkan desain teknis fasilitas pelabuhan yang direncanakan oleh Dokumen Rencana Induk Pelabuhan (RIP) dan Survei Investigasi dan Desain (SID). Dokumen Detail Engineering Desain (DED) merupakan acuan dan syarat mutlak bagi pelaksanaan pembangunan fisik fasilitas pelabuhan.

Lingkup studi dari Dokumen Detail Engineering Desain (DED) Fasilitas Pelabuhan untuk Pelabuhan Regional dan Pelabuhan Lokal sekurang kurangnya terdiri dari :

- (1) Resume dokumen Rencana Induk Pelabuhan (RIP) yang mencakup data dan analisa potensi wilayah hinterland pelabuhan, kriteria peruntukkan pelabuhan, arah pengembangan pelabuhan jangka pendek, menengah, dan panjang, serta kapasitas kriteria desain pelabuhan jangka pendek, menengah, dan panjang
- (2) Survei dan analisa penyelidikan tanah lapangan dan laboratorium dimana minimal dilakukan penyelidikan tanah deep boring 3 titik;
- (3) Analisa perhitungan struktur fasilitas pelabuhan

Output dari Dokumen Detail Engineering Desain (DED) Fasilitas Pelabuhan untuk Pelabuhan Pengumpan Regional dan Lokal sekurang kurangnya terdiri dari :

- (1) Dokumen perhitungan detail desain konstruksi hingga pengembangan jangka panjang; dan
- (2) Dokumen Gambar Desain Rencana Fasilitas Pelabuhan Pokok dan Penunjang hingga pengembangan jangka panjang;

- (3) Dokumen Spesifikasi Teknis hingga pengembangan jangka panjang; dan
- (4) Dokumen Bill of Quantity (BOQ) pembangunan fasilitas pelabuhan hingga pengembangan jangka panjang.

Dokumen Dokumen Detail Engineering Design (DED) disahkan oleh Direktur Teknis dengan masa berlaku selama 5 tahun.

Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan

Pelabuhan :

- (1) Dokumen Pra studi kelayakan disusun dalam waktu 3 s.d 5 bulan;
- (2) Studi perencanaan pembangunan pelabuhan (1 studi menjadi 3 dokumen) dengan ketentuan sebagai berikut dokumen studi kelayakan (FS) disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan (bisa dilaksanakan dalam 1 tahun dengan catatan jika hasil Pra FS layak dapat dilanjutkan dengan studi FS), Dokumen Rencana Induk disusun dalam 6 s.d 8 bulan, Detail Engineering Desain (DED) disusun dalam waktu 6 s.d 12 bulan (bisa dilaksanakan dalam 1 tahun dengan catatan studi rencana induk sudah menghasilkan layout plan (bulan ke-4) baru bisa dilaksanakan DED, Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.
- (3) Dokumen lingkungan dan Andalalin (1 studi menjadi 2 dokumen) dengan ketentuan sebagai berikut, dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.

c. Rencana Teknis Pengembangan Navigasi Pelayaran, terdiri antara lain :

- 1) Rencana Pengembangan Alur dan Perlintasan Pelayaran;
 - a) Perencanaan dan penetapan alur pelayaran dan perlintasan;
 - b) Pelaksanaan Survei Alur Pelayaran;

- c) Perawatan Peralatan Survei dan Alat Laboratorium Pengamatan Laut;
 - d) Penetapan Alur Pelayaran.
- 2) Rencana Pengembangan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran:
 - a) Kebutuhan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
 - 3) Rencana Pengembangan Sarana Telekomunikasi Pelayaran;
 - a) Kebutuhan Sarana Telekomunikasi Pelayaran
 - 4) Rencana Pengembangan Kapal Negara Kenavigasian;
 - a) Kebutuhan Kapal Negara Kenavigasian;
 - 5) Rencana Pengembangan Fasilitas Penunjang Kenavigasian;
 - a) Survey Investigation and Design (SID) dan/atau Detail Engineering and Design (DED) Pembangunan Dermaga Kenavigasian
 - b) Dokumen lingkungan hidup
- d. Rencana Teknis Penjagaan Laut dan Pantai;
- 1) Kebutuhan sarana penjagaan laut dan pantai
 - a) Kebutuhan kapal patroli
 - b) Kebutuhan senjata
 - c) Kebutuhan peralatan SAR, Pemadam Kebakaran dan pencegahan pencemaran
 - d) Kebutuhan peralatan pengamanan pelabuhan
 - e) Klasifikasi kapal patroli
 - 2) Pengembangan Pangkalan Penjagaan laut dan pantai beserta fasilitasnya
 - a) SID dan/atau DED Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai
 - b) Dokumen Lingkungan hidup
 - c) Kebutuhan dan Klasifikasi Pangkalan KPLP
 - 3) Kebutuhan/ pengembangan SDM Penjagaan laut dan pantai
 - Kebutuhan SDM Teknis KPLP
 - 4) Kerawanan wilayah
 - Peta kerawanan wilayah
- e. Rencana Teknis Pengembangan Pendukung Lainnya, antara lain terdiri dari :
- 1) Optimalisasi pembangunan prasarana ;
 - 2) Penyiapan perangkat organisasi dan kelembagaan;

- 3) Penyiapan naskah akademis peraturan perundang undangan;
- 4) Pembinaan dan pengembangan Sumber Daya Manusia;
- 5) Penetapan standar pelayanan;
- 6) Penetapan tarif.

1. Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan Udara terdiri dari dokumen :

a. Dokumen Teknis Pengembangan Bandar Udara Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

1) Dokumen Pra desain yang memuat :

a) Studi kelayakan (Feasibility Study);

Kajian kelayakan lokasi Bandar udara dalam menentukan titik koordinat Bandar udara paling sedikit memuat kelayakan :

- (1) Pengembangan wilayah;
- (2) Ekonomi dan finansial;
- (3) Teknis pembangunan;
- (4) Operasional;
- (5) Angkutan udara;
- (6) Lingkungan dan
- (7) Sosial

Dokumen Studi Kelayakan ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun. Proses administrasi dokumen kelayakan diselesaikan paling lama 2 bulan dengan catatan semua berkas sudah lengkap dan telah melalui proses asistensi sebelumnya.

b) Rencana induk.

Rencana induk Bandar udara paling sedikit memuat :

- (1) Prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo;
- (2) Kebutuhan fasilitas;
- (3) Tata letak fasilitas;
- (4) Tahapan pelaksanaan pembangunan;
- (5) Kebutuhan dan pemanfaatan lahan;
- (6) Daerah lingkungan kerja;
- (7) Daerah lingkungan kepentingan;
- (8) Kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan

(9) Batas kawasan kebisingan

Dokumen rencana induk ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun. Proses administrasi dokumen rencana induk diselesaikan paling lama 2 bulan dengan catatan semua berkas sudah lengkap dan telah melalui proses asistensi sebelumnya.

c) Dokumen lingkungan;

Dokumen lingkungan paling sedikit memuat :

- (1) Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL), adalah kajian mengenai dampak penting suatu Usaha dan/atau Kegiatan yang direncanakan pada lingkungan hidup yang diperlukan bagi proses pengambilan keputusan tentang penyelenggaraan Usaha dan/atau Kegiatan tersebut, disusun dengan mempertimbangkan antara lain aspek Kimiawi, Biologi, Sosial-Ekonomi, Sosial-Budaya, dan Kesehatan Masyarakat;
- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

d) Dokumen dampak lalu lintas

Dokumen dampak lalu lintas paling sedikit memuat :

- (1) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- (2) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini
- (3) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional
- (4) Analisis distribusi perjalanan;
- (5) Analisis pemilihan moda;
- (6) Analisis pembebanan perjalanan;

- (7) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
- (8) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak
- (9) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
- (10) Rencana pemantauan dan evaluasi; dan
- (11) Gambaran umum lokasi

Dokumen dampak lalu lintas ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan masa berlaku selama 2 (dua) tahun. Proses administrasi dokumen kelayakan diselesaikan paling lama 2 bulan dengan catatan semua berkas sudah lengkap dan telah melalui proses asistensi sebelumnya.

- 2) Dokumen desain yang memuat Detail Engineering Design (DED)/ Rencana Teknis Terinci (RTT);

Dokumen DED/ RTT paling sedikit memuat :

- a) Kondisi tanah dasar;
- b) Peta topografi;
- c) Data curah hujan; dan
- d) Tata letak fasilitas pokok bandar udara, termasuk fasilitas bantu navigasi penerbangan, fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan;
- e) Gambar arsitektur, struktur dan konstruksi, mekanikal, elektrik, peralatan keselamatan dan keamanan, dan/ atau peralatan navigasi penerbangan;
- f) Perhitungan struktur dan konstruksi, mekanikal, elektrik termasuk kriteria desain dan standarisasi yang dipergunakan; dan
- g) Metode pelaksanaan pekerjaan dan spesifikasi teknis.

Survey penyelidikan tanah minimum sebagai berikut :

- a) Bor mesin dan N-SPT dengan kedalaman 20 meter atau sampai lapisan tanah keras yang didefinisikan hasil pembacaan SPT > 50, jika SPT sudah diatas 50 tetapi kedalaman tanah < 20 meter maka pengeboran dapat dihentikan;
- b) Kontruksi landas pacu dilakukan secara acak dengan interval 500m 60m (standar FAA);

- c) Kontruksi taxiway dilakukan secara acak dengan interval 500m, minimum 1 titik pada masing-masing taxiway;
- d) Kontruksi apron pengujian secara acak 1 titik tiap 10.000m², minimum 2 titik pada masing-masing apron;
- e) Kontruksi jalan akses PKPPK, pengujian sepanjang rencana jalur dengan interval 500m;
- f) Area Bandar udara diluar kontruksi diatas adalah 1 titik setiap 150.000m² minimum 4 titik;
- g) Area sisi darat pengujian secara acak 1 titik untuk setiap 75.000m² minimum satu titik pada masing-masing fasilitas sisi darat yang menanggung beban struktur berat seperti tower dan gedung terminal;
- h) Uji soudir;
- i) Inplace testing seperti galian atau pemotongan untuk menguji daya dukung lapangan;
- j) Uji daya dukung tanah dasar

Dokumen DED ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun. Proses administrasi dokumen DED diselesaikan paling lama 2 bulan dengan catatan semua berkas sudah lengkap dan telah melalui proses asistensi sebelumnya.

- 3) Dokumen pasca kontruksi terdiri dari 3 (tiga) dokumen sebagai berikut :
 - a) Rencana Kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS);
 - b) Pasca Kontruksi yang memuat kesesuaian teknis dan Analisis Manfaat.

b. Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan Udara

- 1) Dokumen studi kelayakan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.
- 2) Dokumen rencana induk disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan, dalam penyusunan Rencana Induk dapat juga dilakukan penyusunan dokumen Rencana Teknis Terinci (RTT) dengan catatan dokumen rencana induk sudah menghasilkan layout plan, dengan kondisi tersebut RTT dapat dilakukan di bulan ke-4

- 3) Dokumen lingkungan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan
 - 4) Dokumen Andalalin disusun dalam waktu 3 s.d 4 bulan dan dapat dilaksanakan secara bersamaan dengan dokumen rencana induk serta RTT.
 - 5) Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.
2. Rencana Teknis Pembangunan Gedung Kantor atau Kampus Baru
- a. Subtansi dokumen tersebut terdiri dari :
 - 1) Dokumen Pra desain yang memuat :
 - a) Studi kelayakan (Feasibility Study);
Kajian kelayakan paling sedikit memuat kelayakan :
 - (1) Potensi demand;
 - (2) Indikasi kelayakan ekonomi;
 - (3) Alternatif solusi;
 - (4) Solusi optimal.
 - (5) Kajian Kelayakan Teknis, Ekonomi, Finansial dan Operasional;
 - (6) Dimensi spasial dengan menunjuk lokasi dan besaran fisik/biaya bersifat indikatif;
 - (7) Jadwal dan pola implementasi.
 - (8) Rencana induk;
 - b) Rencana induk pembangunan gedung kantor atau kampus baru paling sedikit memuat :
 - (1) Pola dan arah pembangunan di lokasi dimaksud;
 - (2) Besaran fisik/zonasi dan kebutuhan ruang;
 - (3) Tahapan implementasi;
 - (4) Peta master plan.
 - c) Dokumen lingkungan;
Dokumen lingkungan paling sedikit memuat :
 - (1) Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL), adalah kajian mengenai dampak penting suatu Usaha dan/atau Kegiatan yang direncanakan pada lingkungan hidup yang diperlukan bagi proses pengambilan keputusan tentang penyelenggaraan Usaha dan/atau Kegiatan tersebut,

disusun dengan mempertimbangkan antara lain aspek Kimiawi, Biologi, Sosial-Ekonomi, Sosial-Budaya, dan Kesehatan Masyarakat;

- (2) Penyusunan UKL-UPL diperuntukkan untuk Setiap Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak termasuk dalam kriteria wajib Amdal.

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

Dokumen tersebut diatas berlaku sesuai peraturan Kementerian Lingkungan Hidup.

- d) Dokumen analisis dampak lalu lintas (Andalalin)

Dokumen dampak lalu lintas paling sedikit memuat :

- (1) Perencanaan dan Metodologi analisis dampak lalu lintas;
- (2) Analisis kondisi lalu lintas dan angkutan jalan saat ini
- (3) Analisis bangkitan/tarikan lalu lintas dan angkutan jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan factor trip rate yang ditetapkan secara nasional
- (4) Analisis distribusi perjalanan;
- (5) Analisis pemilihan moda;
- (6) Analisis pembebanan perjalanan;
 - (1) Simulasi kinerja lalu lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak lalu lintas;
 - (2) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak
 - (3) Rincian tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
 - (4) Rencana pemantauan dan evaluasi;
 - (5) Gambaran umum lokasi

- 2) Dokumen desain yang memuat Detail Engineering Design (DED)/ Rencana Teknis Terinci (RTT);

Dokumen DED/ RTT paling sedikit memuat :

- a) Pola dan arah pembangunan di lokasi dimaksud;
- b) Besaran fisik/zonasi dan kebutuhan ruang;
- c) Tahapan implementasi;

- d) Peta master plan.
- b. Jadwal penyusunan dokumen Rencana Teknis Pembangunan Gedung Kantor atau Kampus Baru.
 - 1) Dokumen studi kelayakan disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan.
 - 2) Dokumen rencana induk disusun dalam waktu 6 s.d 8 bulan, dalam penyusunan Rencana Induk dapat juga dilakukan penyusunan Detail Engineering Design (DED) dengan catatan dokumen rencana induk sudah menghasilkan layout plan, dengan kondisi tersebut RTT dapat dilakukan di bulan ke-4
 - 3) Dokumen lingkungan disusun mengikuti peraturan yang ditetapkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup;
 - 4) Dokumen Andalalin disusun dalam waktu 3 s.d 4 bulan dan dapat dilaksanakan secara bersamaan dengan dokumen rencana induk serta DED.
 - 5) Seluruh dokumen di atas disahkan paling lama dalam waktu 2 (dua) bulan kecuali dokumen lingkungan mengikuti Kementerian Lingkungan Hidup, dokumen yang akan disahkan wajib dilengkapi dan telah melalui proses asistensi terlebih dahulu.

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

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

Jenisnya terdiri dari:

- 1. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Darat, antara lain terdiri dari dokumen:
 - a. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang prasarana;
 - 1) Pedoman penyusunan rancang bangun terminal
 - 2) Pedoman penetapan batas kecepatan

- 3) Tata cara penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ
- 4) Tata cara dan kriteria penetapan simpul dan lokasi terminal
- 5) Pedoman penyelenggaraan terminal angkutan barang
- 6) Pedoman penyelenggaraan terminal penumpang
- 7) Tata cara perizinan fasilitas parkir umum di luar ruang milik jalan

b. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang sarana

- 1) Tata cara pemasangan komponen pendukung kendaraan
- 2) Tata cara penggantian kendaraan bermotor
- 3) Pedoman penerbitan sertifikat uji tipe
- 4) Pedoman penerbitan sertifikat registrasi Uji tipe dan Uji sampel
- 5) Pedoman pemeriksaan dan pengujian kendaraan
- 6) Persyaratan teknis Unit pelaksana uji berkala
- 7) Tata cara kalibrasi peralatan uji kendaraan bermotor
- 8) Kriteria, persyaratan dan tata cara pengangkatan pengujian kendaraan bermotor
- 9) Tata cara pemberian sanksi administrasi terkait pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor
- 10) Persyaratan teknis rangka landasan
- 11) Persyaratan teknis tambahan untuk sepeda motor

c. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang lalu lintas

- 1) Pedoman dan tata cara penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas (Pasal 37 PP no 32 Tahun 2011)
- 2) Pedoman pelaksanaan pemantauan evaluasi pelaksanaan Manajemen dan rekayasa lalu lintas
- 3) Pedoman dan tata cara pelaksanaan andalalin (Pasal 50 PP No 32 Tahun 2011)
- 4) Pedoman dan tata cara pemantauan dan evaluasi pelaksanaan andalalin
- 5) Pedoman dan tata cara pelaksanaan pembatasan ruang parkir (Pasal 75 PP no 32 Tahun 2011)
- 6) Pedoman dan tata cara penetapan tingkat pelayanan jalan (Pasal 19 ayat 2, PP no 32 Tahun 2011)
- 7) Pedoman dan standar pemasangan fasilitas perlengkapan jalan (Pasal 32 Tahun 2011)
- 8) Standar pelayanan minimal di terminal

- 9) Standar operasi terminal
 - 10) Standar penyediaan fasilitas parkir di jalan
 - 11) Standar penyediaan fasilitas parkir diluar badan jalan
- d. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang keselamatan;
- 1) Pedoman pelaksanaan kampanye keselamatan
 - 2) Pedoman pelaksanaan penyuluhan keselamatan
 - 3) Standar teknis penyediaan fasilitas keselamatan
 - 4) Pedoman penyusunan sistem keselamatan angkutan umum
 - 5) Pedoman pelaksanaan Zona selamat sekolah
 - 6) Pedoman rute selamat sekolah
 - 7) Pedoman pelaksanaan audit keselamatan
 - 8) Pedoman pelaksanaan inspeksi keselamatan
- e. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang penyelenggaraan angkutan
- 1) Pedoman dan tata cara penghitungan tarif pelayanan angkutan
 - 2) Pedoman dan tata cara pengenaan sanksi administrasi perusahaan angkutan umum
 - 3) Standar pelayanan minimal angkutan
 - 4) Pedoman dan tata cara pemberian izin angkutan orang
 - 5) Pedoman dan tata cara pemberian izin angkutan barang
 - 6) Pedoman pengawasan penyelenggaraan angkutan orang
 - 7) Pedoman pengawasan penyelenggaraan angkutan barang
 - 8) Standar fasilitas pendukung pelayanan angkutan umum
- f. Standar operasional transportasi jalan;
- 1) Pedoman pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi jalan;
 - 2) Pedoman penerapan tarif jasa transportasi penumpang AKAP;
 - 3) Pedoman pengawasan dan pemindahan hukum dalam penyelenggaraan transportasi jalan.
- g. Standar operasional transportasi ASDP;
- 1) Pedoman pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi ASDP;
 - 2) Pedoman penerapan tarif jasa transportasi penyeberangan;
 - 3) Pedoman pengawasan dan pemindahan hukum dalam penyelenggaraan transportasi ASDP.

2. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Kereta Api, antara lain terdiri dari dokumen:
 - a. Petunjuk, pedoman dan standar teknis prasarana perkeretaapian
 - b. Petunjuk, pedoman dan standar teknis standar teknis sarana perkeretaapian.
 - c. Petunjuk, pedoman dan standar teknis operasi perkeretaapian
 - d. Petunjuk, pedoman dan standar teknis keselamatan perkeretaapian

3. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Laut, antara lain terdiri dari dokumen :
 - a. Standar Operasional Angkutan Laut
 - 1) Pedoman Teknis Jenis dan Tipe Kapal Penumpang/Barang;
 - 2) Pedoman teknis Informasi Muatan Ruang Kapal (IMRK);
 - 3) Pedoman Kebutuhan Armada Kapal Nasional;
 - 4) Pedoman Teknis Spesifikasi Kapal;
 - 5) Pedoman Teknis Penetapan Lokasi Pelabuhan Singgah;
 - 6) Pedoman Teknis Usulan Penetapan Jaringan Trayek;
 - 7) Pedoman Teknis Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut;
 - 8) Pedoman Teknis Evaluasi Pemanfaatan Penyelenggaraan Angkutan Laut;

 - b. Standar Operasional Kepelabuhanan
 - 1) Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
 - 2) Pedoman Teknis Penyusunan Pra dan Studi Kelayakan;
 - 3) Pedoman Teknis Penetapan Lokasi Pelabuhan;
 - 4) Pedoman Teknis Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan;
 - 5) Pedoman Teknis Pelabuhan Berwawasan Lingkungan (Ecoport);
 - 6) Standar Fasilitas Darat Pelabuhan;
 - 7) Pedoman Teknis Penetapan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKp);
 - 8) Pedoman Teknis Penyusunan Dokumen Lingkungan di kepelabuhanan;
 - 9) Pedoman perhitungan struktur fasilitas pelabuhan;
 - 10) Standar design Teknis Fasilitas sisi Laut Pelabuhan sesuai hirarki;
 - 11) Pedoman teknis perencanaan desain breakwater;
 - 12) Pedoman teknis perencanaan SID dan DED Fasilitas Pelabuhan;

- 13) Pedoman teknis perawatan, pemeliharaan, dan kelayakan operasional fasilitas pelabuhan;
- 14) Pedoman teknis sertifikasi fasilitas pelabuhan;
- 15) Pedoman teknis penyusunan spesifikasi teknis dan gambar desain rencana fasilitas pelabuhan;
- 16) Pedoman detail standard kualifikasi sertifikasi tenaga ahli perancangan, pembangunan, dan perawatan faspel;
- 17) Pedoman Teknis Pengerukan dan Reklamasi;
- 18) Standar Minimum Pemenuhan Tingkat Kecukupan dan Keandalan SDM Pemanduan, Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan pada Perairan Wajib Pandu;
- 19) Pedoman teknis penetapan daerah wajib pandu;
- 20) Pedoman Teknis Lainnya, Pedoman serah terima operasional fasilitas pelabuhan;

c. Standar Operasional Kenavigasian

- 1) Pedoman Pelaksanaan Survei;
- 2) Pedoman Processing Data Survei;
- 3) Pedoman Perawatan Peralatan Survei dan Alat Laboratorium Pengamatan Laut;
- 4) Pedoman Penetapan Alur Pelayaran;
- 5) Standar Desain SBNP
- 6) Standar Perawatan SBNP
- 7) Standar Peralatan SROP;
- 8) Standar Peralatan VTS;
- 9) Standar Desain Gedung SROP;
- 10) Standar Desain Gedung VTS;
- 11) Standar Peralatan Bengkel Kenavigasian;
- 12) Standar Peralatan Survei Alur;
- 13) Pedoman Clearance Jembatan dan Kabel di atas Air;
- 14) Prosedur Pembangunan SBNP oleh Badan Usaha;
- 15) Standarisasi pemeliharaan SBNP;
- 16) Pedoman Pengoperasian SBNP;
- 17) Pedoman penerbitan maklumat pelayaran (NAV WARNING);
- 18) Standarisasi peralatan bengkel kenavigasian;
- 19) Pedoman pemeliharaan peralatan bengkel kenavigasian;
- 20) Standar teknis pembangunan SROP;

- 21) Standar teknis pembangunan VTS;
- 22) Standar peralatan SROP GMDSS Area A1, A2 dan A3;
- 23) Standar peralatan SROP non radio GMDSS;
- 24) Standar peralatan VTS;
- 25) Standar Operasional SROP;
- 26) Standar Operasional VTS;
- 27) Desain dan kriteria Kapal Negara Kenavigasian;
- 28) Pedoman Penyusunan Studi Kelayakan Pembangunan Dermaga di Menara Suar;
- 29) Pedoman Penyusunan SID Pembangunan Dermaga di Menara Suar;
- 30) Pedoman Penyusunan Standarisasi Fasilitas Pangkalan;
- 31) Pedoman pemeliharaan pangkalan kenavigasian;
- 32) Pedoman teknis Operasional Galangan Kenavigasian;
- 33) Pedoman system managemen keselamatan kapal negara kenavigasian;
- 34) Pedoman indeks harga pemeliharaan kapal negara kenavigasian;
- 35) Pedoman perbantuan kapal;
- 36) Pedoman pengawakan kapal negara kenavigasian;
- 37) Standarisasi Desain Kapal Induk Kenavigasian;
- 38) Standarisasi Desain Kapal Kelas I Kenavigasian;
- 39) Standarisasi Desain Kapal Kelas II Kenavigasian; dan
- 40) Standarisasi Desain Kapal Kelas III Kenavigasian.

d. Standar Operasional Kapal dan Kepelautan

- 1) Rancang Bangun Kapal;
- 2) Pengesahan Gambar;
- 3) Penentuan Garis Muat Kapal;
- 4) Pendaftaran Kapal;
- 5) Pengukuran Kapal;
- 6) Pemeriksaan Keselamatan Kapal; dan
- 7) Sertifikasi Keselamatan Kapal;

e. Standar Operasional Penjagaan Laut dan Pantai

- 1) Petunjuk teknis pencegahan dan penanggulangan pencemaran di perairan
- 2) Standar desain kapal patroli

- 3) Petunjuk teknis pengawakan kapal Negara
 - 4) Prosedur tetap operasional kapal patroli
 - 5) Prosedur tetap penggunaan senjata
 - 6) Pedoman rencana operasi patroli
 - 7) Pedoman penetapan kelas, nomor dan warna kapal patrol
 - 8) standar kualifikasi teknis petugas dibidang intelijen dan PPN
 - 9) Dokumen Standar kualifikasi teknis petugas bidang SAR, pemadaman kebakaran, dan penanggulangan pencemaran
 - 10) Dokumen kualifikasi teknis petugas penyelam, salvage dan pekerjaan bawah air
 - 11) Dokumen kualifikasi teknis petugas pemeriksa kecelakaan, pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal berbendera Indonesia dan pengawasan kapal asing di pelabuhan
 - 12) Pedoman pengawasan tertib lalu lintas kapal
 - 13) Pedoman pengawasan penanganan barang berbahaya
 - 14) Pedoman teknis pemeliharaan
 - 15) Pedoman pengawasan kapal asing
 - 16) Pedoman penegakan peraturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran
 - 17) Pedoman pengamanan sarana dan prasarana transportasi laut;
4. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Udara. Antara lain terdiri dari dokumen:
- a. Pelayanan Transportasi Udara:
 - 1) Perusahaan angkutan udara dan Bandar udara;
 - 2) Persetujuan tentang (Flight Approval) untuk penerbangan domestic dan internasional;
 - 3) Perjanjian angkutan udara dengan Negara mitra wicara;
 - 4) Penerbangan perintis.
 - b. Sarana Transportasi Udara:
 - 1) Pedoman, standar teknis dan prosedur sertifikasi organisasi rancang bangun pesawat udara dan komponennya;
 - 2) Pedoman, standar teknis dan prosedur sertifikasi pesawat udara dan pabrik pesawat udara beserta komponennya;
 - 3) Pedoman standar teknis dan prosedur sertifikasi operator penerbangan serta bengkel perawatan pesawat udara.

c. Prasarana Transportasi Udara (Bandar Udara dan Navigasi Penerbangan):

- 1) Pedoman, dan standar teknis rancang bangun fasilitas dan rekayasa fasilitas Bandar udara;
- 2) Pedoman dan standar teknis keandalan dan kinerja fasilitas dan peralatan bandar udara;
- 3) Pedoman dan standar teknis pengoperasian fasilitas dan peralatan bandar udara;
- 4) Pedoman dan standar teknis pemeliharaan fasilitas dan peralatan bandar udara;
- 5) Pedoman, dan standar teknis sertifikasi bandar udara;
- 6) Petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis pembuatan rencana teknis bandar udara;
- 7) Petunjuk teknis pelaksanaan sertifikasi peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
- 8) Petunjuk teknis pengoperasian peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
- 9) Petunjuk pengujian di darat (ground inspection) peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
- 10) Pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan teknisi elektronika dan listrik penerbangan;
- 11) Pedoman pemeliharaan dan pelaporan peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
- 12) Pedoman teknis dan instalasi fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
- 13) Pedoman pelaksanaan survey kelayakan kebutuhan sistem peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
- 14) Pedoman penggunaan penghematan energi listrik bandar udara;
- 15) Pedoman penyediaan sistem catu daya utama dan cadangan listrik di bandar udara;
- 16) Pedoman kebutuhan stock level minimum suku cadang peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
- 17) Pedoman sistem pengamatan penerbangan di daerah padat lalu lintas penerbangan dan perbatasan;

- 18) Pedoman teknis penyediaan fasilitas pada pelaksanaan contingency plan pelayanan pengendalian lalu lintas penerbangan;
- 19) Standar gambar instalasi sistem penerangan bandar udara (Airfield lighting system);
- 20) Kriteria penempatan peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan;
- 21) Sertifikasi kecakapan teknisi elektronika penerbangan dan listrik penerbangan;

d. Keamanan Penerbangan:

- 1) National Civil Aviation Security Programs (NCASP);
- 2) Airport Emergency Planning (AEP);
- 3) Airport Security Program (ASC);
- 4) Aircraft Operator Security Program (AOSP);
- 5) Petunjuk pelaksanaan surat tanda kecakapan petugas operator X-Ray dan pemeriksaan penumpang disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
- 6) Petunjuk teknis penanganan penumpang pesawat udara sipil yang membawa senjata api beserta peluru dan tata cara pengamanan pengawalan tahanan dalam penerbangan sipil disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
- 7) Evaluasi efektifitas program nasional pengamanan sipil (Quality Control) disahkan oleh Direktur Perhubungan Udara.

F. Rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3)

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

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

Secara rinci dijelaskan sebagai berikut:

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

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

2. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan (RENSTRA KEMENHUB);

RENSTRA KEMENHUB merupakan penjabaran dari RPJP KEMENHUB memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan yang disusun berpedoman kepada rancangan awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Dokumen RENSTRA KEMENHUB mempunyai jangkauan penggunaan jangka Menengah (5 tahun) dengan ketentuan ditinjau ulang kembali setiap tahun (Rolling Plan) dan midterm review apabila diperlukan.

3. Rencana Kerja Kementerian Perhubungan (RENJA KEMENHUB);

RENJA KEMENHUB merupakan penjabaran dari RENSTRA KEMENHUB yang memuat program pembangunan; kegiatan pembangunan; volume fisik; skenario sumber pembiayaan pembangunan; dan Lokasi Pembangunan, sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan yang disusun berpedoman kepada rancangan awal Rencana Kerja Pemerintah (RKP) dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

4. Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Perhubungan (RKA KEMENHUB)

RKA KEMENHUB merupakan penjabaran dari RENJA KEMENHUB yang disusun berpedoman kepada kebijakan umum dan prioritas anggaran, termasuk pagu anggaran sementara yang telah disepakati bersama

dengan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR-RI). Dokumen RKA KEMENHUB mempunyai jangkauan penggunaan jangka pendek (1 tahun) dan dapat ditinjau ulang apabila diperlukan.

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

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

BAB IV**TANGGUNG JAWAB PELAKSANAAN TUGAS PERENCANAAN****A. *Tatanan Makro Strategis Perhubungan (TMSP)***

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

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

Proses Penyusunan Tatanan Makro Strategis Perhubungan pada skala wilayah provinsi (TATRAWIL) dari awal penetapan pokok-pokok pikiran

hingga mempunyai dasar legalitas melalui tahapan penyelesaian sebagai berikut:

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

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

1. Penyusunan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) dilaksanakan oleh Bupati/Walikota c.q. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota dengan melibatkan instansi terkait di lingkungan Pemerintah Kabupaten/Kota yang bersangkutan;
2. Konsep Tatralok dimaksud diajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota kepada Bupati/ Walikota;
3. Konsep Tatralok dimaksud sebelum diajukan kepada Bupati/Walikota, terlebih dahulu dilakukan koordinasi/konsultasi dengan Dinas

Perhubungan Propinsi yang mengkoordinasikan pembahasan bersama Sekretariat Jenderal Dephub dan Badan Litbang, instansi di daerah kabupaten/kota yang terkait, antara lain: (instansi yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), perguruan tinggi, serta mitra kerja dan asosiasi penyedia jasa transportasi untuk penyempurnaan materi;

4. Hasil koordinasi/konsultasi atau tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana tersebut di atas, dibahas Kepala Dinas/bidang urusan sektor perhubungan Perhubungan Kabupaten/Kota dengan melibatkan instansi terkait di lingkungan Pemerintah Kabupaten/Kota setempat;
5. Laporan hasil pembahasan diajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/ Kota untuk mendapatkan pengesahan dari Bupati/Walikota dengan terlebih dahulu mendapatkan rekomendasi Gubernur. Apabila dipandang perlu dilakukan penyempurnaan substansial, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan dengan tahapan sebagaimana butir 1 sampai dengan 4.

B. Rencana Induk Transportasi

1. Rencana Induk Pengembangan Transportasi Darat

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

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

kepada Menteri untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri;

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

2. Rencana Induk Pengembangan Perkeretaapian Nasional

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

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

3. Rencana Induk Pengembangan Transportasi Laut

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

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

4. Rencana Induk Pengembangan Transportasi Udara

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

- a. Penyusunan konsep Rencana Induk Pengembangan Transportasi Udara dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang;

- b. Konsep Rencana Induk Pengembangan Transportasi Udara diajukan oleh Dirjen Perhubungan Udara kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal;
 - c. Sebelum diajukan ke Menteri, terlebih dahulu konsep tersebut oleh Sekretaris Jenderal dimintakan tanggapan ke Kementerian terkait (antara lain yang menangani bidang tata ruang, dan bidang-bidang lainnya), lembaga non Kementerian, perguruan tinggi, serta mitra kerja Kementerian Perhubungan untuk penyempurnaan materi;
 - d. Tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana yang tersebut di atas, dikaji bersama antara Sekretaris Jenderal dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, meliputi aspek administrasi dan legal. Hasil pembahasan selanjutnya diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada Menteri untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri;
 - e. Tinjau ulang Rencana Induk Pengembangan Transportasi Udara dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, dan Badan Litbang. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan d.
5. Rencana Induk Pengelolaan Transportasi Jabodetabek
- Proses penyusunan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) dari penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, melalui tahapan sebagai berikut :
- a. Penyusunan konsep Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) dilaksanakan oleh BPTJ dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Ditjen Perkeretaapian dan Badan Litbang;
 - b. Konsep Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) diajukan oleh Kepala Badan kepada Menteri untuk disampaikan kepada Presiden ;
 - c. Sebelum diajukan ke Menteri, terlebih dahulu konsep tersebut oleh Sekretaris Jenderal dimintakan tanggapan ke Kementerian/ Lembaga terkait. Lembaga non Kementerian, perguruan tinggi, serta mitra kerja Kementerian Perhubungan untuk penyempurnaan materi;

- d. Tanggapan tertulis dari pihak-pihak sebagaimana yang tersebut di atas, dikaji bersama antara Sekretariat Jenderal dengan BPTJ, meliputi aspek administrasi dan legal. Hasil pembahasan selanjutnya diajukan oleh Sekretaris Jenderal kepada Menteri untuk ditetapkan Presiden;
- e. Tinjau ulang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) dilaksanakan oleh BPTJ dengan melibatkan Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan Badan Litbang. Laporan hasil tinjau ulang disampaikan kepada Menteri untuk diteruskan kepada Presiden. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir a sampai dengan d.

6. Rencana Induk Pengembangan Penelitian Perhubungan

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

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

7. Rencana Induk Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

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

- a. Penyusunan konsep Rencana Induk Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan dilaksanakan bersama oleh Badan Diklat dan

Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal dan Badan terkait;

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

8. Rencana Induk Pengembangan Sistem Informasi Perhubungan

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

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

C. Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan

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

1. Penyusunan konsep Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan dilakukan oleh Badan Penyelenggara prasarana/sarana perhubungan

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

Bentuk pengesahan Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan adalah sebagai berikut:

1. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Darat
 - a. Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perhubungan Darat;
 - b. Rencana Teknis Pengembangan Sarana Perhubungan Darat;
 - c. Rencana Teknis Pengembangan dan Pengendalian Lalu Lintas;
 - d. Rencana Teknis Pengembangan dan Pengendalin Keselamatan;
 - e. Rencana Teknis Pengembangan Pendukung Lainnya

Administrasi dokumen rencana teknis di atas paling lambat diselesaikan dalam waktu 2 (dua) bulan dengan catatan semua dokumen pendukung telah lengkap dan melalui proses asistensi terlebih dahulu.

Masing-masing terdiri dari:

- a. Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perhubungan Darat;
 - 1) **Rencana teknis pengembangan Simpul Terminal terdiri dari :**
 - a) **Dokumen studi kelayakan termasuk penetapan lokasi disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat**
 - b) **Rencana Induk Terminal Tipe A ditetapkan oleh Menteri**
 - c) **Dokumen dampak lalu lintas disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat**
 - d) **Dokumen analisis lingkungan disahkan oleh Menteri Teknis di bidangnya**
 - e) **Rancang bangun disahkan oleh Direktur Teknis**
 - f) **Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS) disahkan oleh Direktur Teknis**
 - g) **Rencana Pengoperasian Terminal disahkan oleh Direktur Teknis**
 - h) **Analisis manfaat atau evaluadsi disahkan oleh Direktur Teknis**
 - 2) **Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan, terdiri dari :**
 - a) **Dokumen studi kelayakan termasuk penetapan lokasi disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat**
 - b) **Rencana Induk Pelabuhan Angkutan Penyeberangan**
 - c) **Dokumen penetapan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan**
Pengesahan dokumen Rencana Induk dan DLKr dan DLKp disesuaikan dengan wilayah pelayanan sebagai berikut :
 - (1) **Pelabuhan penyeberangan lintas propinsi ditetapkan oleh Menteri**
 - (2) **Pelabuhan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam propinsi ditetapkan oleh Gubernur**
 - (3) **Pelabuhan penyeberangan dalam kabupaten/kota ditetapkan oleh Bupati/Walikota**
 - d) **Dokumen lingkungan;**
 - e) **Dokumen dampak lalu lintas;**
 - f) **Survey, Investigation and Design disahkan oleh Direktur Teknis;**
 - g) **Detail Engineering Design disahkan oleh Direktur Teknis;**

- h) Rencana Kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS) disahkan oleh Direktur Teknis;
 - i) Pasca Kontruksi yang memuat kesesuaian teknis disahkan oleh Direktur Teknis;
 - j) Pasca Kontruksi yang memuat Analisis Manfaat disahkan oleh Direktur Teknis.
- 3) Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan Sungai dan Danau terdiri dari :
- a) Dokumen studi kelayakan, Dokumen Survey Investigation and Design disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat
 - b) Rencana Induk Pelabuhan Sungai dan Danau yang memuat tentang rencana pengembangan pelabuhan dalam 1 (satu) alur sungai atau kawasan Danau.
 - c) Dokumen penetapan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Dokumen penetapan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan;
Pengesahan dokumen Rencana Induk dan DLKr dan DLKp disesuaikan dengan wilayah pelayanan sebagai berikut :
 - (1) Pelabuhan Sungai dan Danau lintas propinsi ditetapkan oleh Menteri
 - (2) Pelabuhan Sungai dan Danau antar kabupaten/kota dalam propinsi ditetapkan oleh Gubernur
 - (3) Pelabuhan Sungai dan Danau dalam kabupaten/kota ditetapkan oleh Bupati/Walikota
 - d) Dokumen dampak lalu lintas;
 - e) Dokumen analisis lingkungan;
 - f) Detail Engineering Design (DED) disahkan oleh Direktur Teknis
 - g) Rencana Kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS) disahkan oleh Direktur Teknis; dan
 - h) Pasca Kontruksi yang memuat Analisis Manfaat atau Evaluasi disahkan oleh Direktur Teknis.
- 4) Rencana Teknis Pengembangan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor terdiri dari :

- a) **Dokumen studi kelayakan dan penetapan lokasi disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;**
 - b) **Rencana Induk (Master Plan) disahkan oleh Menteri**
 - c) **Dokumen dampak lalu lintas disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;**
 - d) **Dokumen analisis lingkungan disahkan oleh Menteri Teknis;**
 - e) **Dokumen rancang bangun disahkan oleh Direktur Teknis**
 - f) **Survey investigation and Design disahkan oleh Direktur Teknis;**
 - g) **DED (Detail Engineering Design) disahkan oleh Direktur Teknis;**
 - h) **Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) disahkan oleh Direktur Teknis;**
 - i) **Rencana pengoperasian disahkan oleh Direktur Teknis;**
 - j) **Pasca kontruksi yang memuat kesesuaian teknis disahkan oleh Direktur Teknis; dan**
 - k) **Pasca kontruksi yang memuat analisis manfaat disahkan oleh Direktur Teknis.**
- b. Rencana Teknis Pengembangan Sarana Perhubungan Darat terdiri dari:
- 1) **Rencana Teknis pengembangan Sarana Jalan, terdiri dari :**
 - a) **Dokumen Kebutuhan Penyediaan Sarana disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;**
 - b) **Detail Desain/Rancang Bangun dan Kontruksi disahkan oleh Direktur Teknis; dan**
 - c) **Dokumen pasca kontruksi disahkan oleh Direktur Teknis.**
 - 2) **Rencana Teknis Pengembangan Sarana Sungai Danau dan Penyeberangan, terdiri dari dokumen :**
 - a) **Kebutuhan Penyediaan Sarana disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat**
 - b) **Detail Desain/Rancang Bangun disahkan oleh Direktur Teknis**
 - c) **Dokumen RKS disahkan oleh Direktur Teknis**
 - d) **Dokumen Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek disahkan oleh Direktur Teknis**

c. Rencana Teknis Pengembangan dan Pengendalian Lalu Lintas terdiri dari:

1) Rencana teknis pengembangan lalu lintas jalan, terdiri dari :

- a) Dokumen Survey Inventarisasi Desain disahkan oleh Direktur Teknis
- b) Penetapan Kinerja Lalu Lintas disahkan oleh Direktur Teknis
- c) Detail Desain/Rancang Bangun disahkan oleh Direktur Teknis
- d) Tahap Penerapan disahkan oleh Direktur Teknis
- e) Tahap Pasca Penerapan disahkan oleh Direktur Teknis

2) Rencana Teknis Pengembangan Lalu Lintas Sungai, Danau dan Penyeberangan, terdiri dari :

- a) Survey Inventarisasi Desain disahkan oleh Direktur Teknis**
- b) Penetapan Alur Pelayaran disahkan oleh Direktur Teknis**
- c) Tahap Kontruksi disahkan oleh Direktur Teknis**
- d) Tahap Pasca Kontruksi disahkan oleh Direktur Teknis**

d. Rencana Teknis Pengembangan dan Pengendalian Keselamatan terdiri dari:

- 1) Rencana aksi Peningkatan keselamatan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat.**
- 2) Basic Engginering Desain (BED) penyediaan prasana penunjang keselamatan disahkan oleh Direktur Teknis.**
- 3) Evaluasi Kemanfaatan disahkan oleh Direktur Teknis.**

2. Rencana Teknis Pengembangan Perkeretaapian, terdiri dari :

- a. Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perkeretaapian;
- b. Rencana Teknis Pengembangan Keselamatan Perkeretaapian;
- c. Rencana teknis pengembangan pendukung lainnya;

Masing-masing terdiri dari:

- a. Rencana Teknis Pengembangan Prasarana Perkeretaapian, antara lain terdiri :

1) Rencana induk (Master Plan)

Rencana Induk Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota yang menghubungkan:

- a) Antarkota antarnegara disahkan oleh Menteri;

- b) Antarkota antarprovinsi disahkan oleh Menteri;
- c) Antarkota dalam provinsi disahkan oleh Gubernur;
- d) Antarkota dalam kabupaten/kota disahkan oleh Bupati/Walikota;

2) Studi Kelayakan (Feasibility Study), pengesahan dokumen dilakukan oleh :

- a) Antarkota antarnegara disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
- b) Antarkota antarprovinsi disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
- c) Antarkota dalam provinsi disahkan oleh Gubernur;
- d) Antarkota dalam kabupaten/kota disahkan oleh Bupati/Walikota;

3) Dokumen Survai, Investigasi dan Rancangan Dasar/Basic Engineering Design/penetapan trase disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;

- a) Detailed Engineering Design (DED) disahkan oleh Direktur Teknis
- b) Rencana Kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS), disahkan oleh Direktur Teknis
- c) Kajian kemanfaatan disahkan oleh Direktur Teknis

- b. Rencana Teknis Pengembangan Keselamatan Perkeretaapian, terdiri antara lain :

- 1) Rencana aksi Peningkatan keselamatan & keamanan disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;**
- 2) Penetapan Standar keselamatan perkeretaapian disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;**
- 3) Basic Engginering Desain (BED) penyediaan prasana penunjang keselamatan disahkan oleh Direktur Teknis.**
- 4) Kajian kemanfaatan disahkan oleh Direktur Teknis.**

3. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Laut

- a. Rencana Teknis Pengembangan Lalu Lintas Angkutan Laut;
- b. Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan;
- c. Rencana Teknis Pengembangan Navigasi Pelayaran;
- d. Rencana Teknis Pengembangan Kapal dan Kepelautanan;
- e. Rencana Teknis Penjagaan Laut dan Pantai;
- f. Rencana Teknis Pengembangan Pendukung Lainnya

Administrasi dokumen rencana teknis di atas paling lambat diselesaikan dalam waktu 2 (dua) bulan dengan catatan semua dokumen pendukung telah lengkap dan melalui proses asistensi terlebih dahulu.

Substansi dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

a. Rencana Teknis Pengembangan Lalu Lintas Angkutan Laut, terdiri antara lain :

- 1) Dokumen Kebutuhan Kapasitas dan Armada Kapal Nasional disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut**
- 2) Dokumen Pengembangan dan Penambahan Kapasitas Armada Kapal Nasional disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut**
- 3) Dokumen Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Laut Kapal Penumpang/Barang disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut**
- 4) Dokumen Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Laut Kapal Ternak disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut**
- 5) Penetapan Kapal pada Jaringan Trayek Liner disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut**
- 6) Dokumen Kebutuhan dan Pengembangan Kapal Perintis disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut**
- 7) Dokumen Evaluasi Manfaat Penyelenggaraan Angkutan Laut disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut**

b. Rencana Teknis Pengembangan Pelabuhan, terdiri antara lain :

1) Fasilitas Pelabuhan :

- a) Dokumen studi kelayakan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;
- b) Rencana Induk Pelabuhan disahkan oleh Menteri;
- c) Dokumen penetapan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Dokumen penetapan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan disahkan oleh Menteri;
- d) Dokumen analisis lingkungan disahkan oleh Menteri Teknis;
- e) Dokumen dampak lalu lintas;
- f) Dokumen Survey Investigation and Design disahkan oleh Direktur Teknis
- g) Dokumen Detail Engineering Design (DED) disahkan oleh Direktur Teknis

- h) Rencana Kontruksi yang memuat Rencana Kerja dan Syarat Syarat (RKS) disahkan oleh Direktur Teknis
- i) Pasca Kontruksi yang memuat Analisis Manfaat atau Evaluasi disahkan oleh Direktur Teknis

2) Alur Pelayaran :

- a) Survei Investigasi Desain (SID) Pengerukan Alur dan Kolam Pelabuhan disahkan oleh Direktur Teknis;
 - b) Dokumen Pemenuhan Tingkat Kecukupan Dan Keandalan SDM Pemanduan, Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan pada Perairan Wajib Pandu disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;
 - c) Rencana Perawatan dan Rehabilitasi disahkan oleh Direktur Teknis
- c. Rencana Teknis Pengembangan Navigasi Pelayaran, terdiri antara lain :
- 1) Dokumen Kebutuhan SBNP disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;
 - 2) Dokumen Desain SBNP disahkan oleh Direktur Teknis;
 - 3) Dokumen Kebutuhan SROP disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;
 - 4) Dokumen Desain Gedung SROP disahkan oleh Direktur Teknis;
 - 5) Dokumen Kebutuhan Menara Suar disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;
 - 6) Dokumen Desain Menara Suar disahkan oleh Direktur Teknis; dan
 - 7) SID Pembangunan Dermaga Kenavigasian disahkan oleh Direktur Teknis.
- d. Rencana Teknis Pengembangan Kapal dan Kepelautanan, terdiri antara lain :
- 1) Dokumen rancang bangun dan pemasukan kapal disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;**
 - 2) Pendaftaran, pengukuran dan status hukum kapal disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut; dan**

3) Dokumen keselamatan kapal dan kepelautan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut.

e. Rencana Teknis Penjagaan Laut dan Pantai;

1) Dokumen standarisasi fasilitas pangkalan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;

2) SID pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai disahkan oleh Direktur Teknis;

3) Dokumen kebutuhan kapal patrol disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;

4) Dokumen desain kapal patrol disahkan oleh Direktur Teknis; dan

5) Dokumen kebutuhan dan kualifikasi SDM penjagaan laut dan pantai disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut.

4. Rencana Teknis Pengembangan Transportasi Udara

a. Pra Desain

1) Studi Kelayakan

Dokumen studi kelayakan bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara dan berlaku selama 5 tahun. Proses administrasi pengesahan paling lambat 2 bulan dengan catatan dokumen yang akan disahkan sudah memenuhi persyaratan administrasi;

2) Rencana induk

Dokumen rencana induk disahkan oleh Menteri Perhubungan dan berlaku selama 20 tahun serta dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun. Proses administrasi pengesahan paling lambat 2 bulan dengan catatan dokumen yang akan disahkan sudah memenuhi persyaratan administrasi;

3) Dokumen Lingkungan

Ketentuan selengkapnya tentang jangka waktu pengesahan dokumen serta administrasi diatur tersendiri berdasarkan Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup.

b. Desain

1) Detail Engginering Desain (DED)/ Rencana Teknis Terinci (RTT)

Dokumen Detail Enggininger Desain (DED)/ Rencana Teknis Terinci (RTT) disahkan oleh Direktur Teknis dan berlaku selama 5 tahun. Proses administrasi pengesahan paling lambat 2 bulan dengan catatan dokumen yang akan disahkan sudah memenuhi persyaratan administrasi;

D. Rencana dan Standar Teknis Pengembangan Perhubungan

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

1. Konsep Pedoman dan Standar Teknis Pengembangan Perhubungan disusun oleh Direktorat Jenderal terkait untuk dikaji substansi teknisnya dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang;
2. Direktorat Jenderal terkait selanjutnya menyampaikan konsep dokumen ke Sekretariat Jenderal untuk pengkajian aspek administrasi dan legal guna penetapan dasar legalitas dalam bentuk Keputusan Menteri;
3. Hasil pembahasan tingkat Kementerian Perhubungan selanjutnya diajukan kepada Menteri untuk penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk Keputusan Menteri. Apabila ruang lingkup kerja merupakan tanggung jawab Direktorat Jenderal, maka pengkajian aspek administrasi dan legal dapat dilakukan di Direktorat Jenderal terkait guna penetapan dasar legalitas dalam bentuk Surat Keputusan Direktur Jenderal;
4. Tinjau ulang Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal terkait dengan melibatkan Sekretariat Jenderal dan Badan Litbang serta laporannya disampaikan kepada Menteri. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi, maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana butir 2 sampai dengan 3.

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

1. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Darat, antara lain terdiri dari dokumen:
 - a. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang prasarana disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;
 - b. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang sarana disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;
 - c. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang lalu lintas disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;
 - d. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang keselamatan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;
 - e. Petunjuk, pedoman dan standar teknis bidang penyelenggaraan angkutan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat;
 - f. Standar operasional transportasi jalan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat; dan
 - g. Standar operasional transportasi ASDP disahkan oleh Dirjen Perhubungan Darat.
2. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Kereta Api, antara lain terdiri dari dokumen:
 - a. Petunjuk, pedoman dan standar teknis prasarana perkeretaapian disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
 - b. Petunjuk, pedoman dan standar teknis standar teknis sarana perkeretaapian disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian;
 - c. Petunjuk, pedoman dan standar teknis operasi perkeretaapian disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian; dan
 - d. Petunjuk, pedoman dan standar teknis keselamatan perkeretaapian disahkan oleh Dirjen Perkeretaapian.
3. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Laut, antara lain terdiri dari dokumen :
 - a. Standar Operasional Angkutan Laut disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;
 - b. Standar Operasional Kepelabuhanan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;
 - c. Standar Operasional Kenavigasian disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut;
 - d. Standar Operasional Kapal dan Kepelautan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut; dan

- e. Standar Operasional Penjagaan Laut dan Pantai disahkan oleh Dirjen Perhubungan Laut.
4. Petunjuk, Pedoman dan Standar Teknis Transportasi Udara. Antara lain terdiri dari dokumen:
- a. Pelayanan Transportasi Udara:
 - 1) Pengusahaan angkutan udara dan Bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 2) Persetujuan tentang (Flight Approval) untuk penerbangan domestic dan internasional disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 3) Perjanjian angkutan udara dengan Negara mitra wicara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara; dan
 - 4) Penerbangan perintis disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara.
 - b. Sarana Transportasi Udara:
 - 1) Pedoman, standar teknis dan prosedur sertifikasi organisasi rancang bangun pesawat udara dan komponennya disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 2) Pedoman, standar teknis dan prosedur sertifikasi pesawat udara dan pabrik pesawat udara beserta komponennya disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 3) Pedoman standar teknis dan prosedur sertifikasi operator penerbangan serta bengkel perawatan pesawat udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara.
 - c. Prasarana Transportasi Udara (Bandar Udara dan Navigasi Penerbangan)
 - 1) Pedoman, dan standar teknis rancang bangun fasilitas dan rekayasa fasilitas Bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 2) Pedoman dan standar teknis keandalan dan kinerja fasilitas dan peralatan bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 3) Pedoman dan standar teknis pengoperasian fasilitas dan peralatan bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 4) Pedoman dan standar teknis pemeliharaan fasilitas dan peralatan bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 5) Pedoman, dan standar teknis sertifikasi bandar udara;

- 6) Petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis pembuatan rencana teknis bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 7) Petunjuk teknis pelaksanaan sertifikasi peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 8) Petunjuk teknis pengoperasian peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 9) Petunjuk pengujian di darat (ground inspection) peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 10) Pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan teknisi elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 11) Pedoman pemeliharaan dan pelaporan peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 12) Pedoman teknis dan instalasi fasilitas elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 13) Pedoman pelaksanaan survey kelayakan kebutuhan sistem peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 14) Pedoman penggunaan penghematan energi listrik bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 15) Pedoman penyediaan sistem catu daya utama dan cadangan listrik di bandar udara disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 16) Pedoman kebutuhan stock level minimum suku cadang peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 17) Pedoman sistem pengamatan penerbangan di daerah padat lalu lintas penerbangan dan perbatasan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- 18) Pedoman teknis penyediaan fasilitas pada pelaksanaan contingency plan pelayanan pengendalian lalu lintas penerbangan;
- 19) Standar gambar instalasi sistem penerangan bandar udara (Airfield lighting system) disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;

- 20) Kriteria penempatan peralatan fasilitas elektronika dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara; dan
 - 21) Sertifikasi kecakapan teknisi elektronika penerbangan dan listrik penerbangan disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
- d. Keamanan Penerbangan:
- 1) National Civil Aviation Security Programs (NCASP) disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 2) Airport Emergency Planning (AEP) disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 3) Airport Security Program (ASC) disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 4) Aircraft Operator Security Program (AOSP) disahkan oleh Dirjen Perhubungan Udara;
 - 5) Petunjuk pelaksanaan surat tanda kecakapan petugas operator X-Ray dan pemeriksaan penumpang disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
 - 6) Petunjuk teknis penanganan penumpang pesawat udara sipil yang membawa senjata api beserta peluru dan tata cara pengamanan pengawalan tahanan dalam penerbangan sipil disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
 - 7) Evaluasi efektifitas program nasional pengamanan sipil (Quality Control) disahkan oleh Direktur Perhubungan Udara.

E. Tahapan Proses Penyelesaian Perencanaan Pembangunan Perhubungan

Tahapan proses penyelesaian Perencanaan Pembangunan Perhubungan dari awal penetapan pokok-pokok pikiran hingga mempunyai dasar legalitas, dilaksanakan sebagai berikut:

1. Penyusunan Perencanaan Pembangunan Perhubungan dilaksanakan oleh Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal, Badan dan Inspektorat Jenderal;
2. Konsep Perencanaan Pembangunan Perhubungan diajukan kepada Menteri Perhubungan, setelah melalui tahapan penyusunan Perencanaan Pembangunan Perhubungan sebagaimana dimaksud dalam tahapan Kegiatan Penyusunan Perencanaan Perhubungan;
3. Hasil pembahasan sebagaimana tersebut pada butir 2, selanjutnya diajukan kepada Menteri Perhubungan guna penetapan dasar legalitasnya dalam bentuk keputusan Menteri; dan
4. Tinjau ulang Rencana dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan dilaksanakan oleh Sekretariat Jenderal dengan melibatkan Direktorat Jenderal, Badan dan Inspektorat Jenderal dan laporannya disampaikan kepada Menteri Perhubungan. Apabila dipandang perlu ada kebutuhan penyempurnaan substansi maka penyempurnaan dimaksud dilakukan sebagaimana proses pada butir 1 sampai dengan 3.

BAB V P E N U T U P

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

Perencanaan perhubungan selalu berpegang kepada pendekatan kesisteman agar keterpaduan perangkat keras (hardware) seiring dan sejalan dengan perangkat lunak (software) dan pengembangan SDM Perhubungan (brainware). Perencanaan perhubungan bersifat rasional (keberhasilan perencanaan dapat diukur secara kuantitatif), menyeluruh (komprehensif mencakup semua aspek/subsistem), dan terpadu (integral: terkait antar aspek/subsistem) serta berkelanjutan/berkesinambungan (konsisten terhadap time frame-nya) dalam

rangka untuk menciptakan pemerintah yang baik (good governance) dan pemerintah yang bersih (clean government).

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

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI